

Quick-scan Regionaal Economische Effectenstudie RijnlandRoute

Herzien concept

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Rotterdam, mei 2012



Quick-scan Regionaal Economische Effectenstudie RijnlandRoute

Herzien concept

Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland

Koen Vervoort
Marjan van Schijndel
Jenny Verheijen

Rotterdam, mei 2012

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Ecorys Transport & Mobiliteit
T 010 453 87 60
F 010 452 36 80

Inhoudsopgave

Samenvatting & Conclusies	5
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond	9
1.2 Doel van deze studie	10
1.3 Uitgangspunten	10
1.4 Leeswijzer	11
2 Referentie- en projectalternatieven	13
2.1 Referentiesituatie	13
2.2 Projectalternatief 1: Zoeken naar Balans	14
2.3 Projectalternatief 2: Churchill Avenue	16
3 Economische schets Holland Rijnland	19
3.1 Ontwikkeling bevolking	19
3.2 Ontwikkeling werkgelegenheid	22
3.3 Ontwikkeling beroepsbevolking en werkloosheid	24
3.4 Conclusies	26
4 Effecten op de bereikbaarheid	27
4.1 Huidige bereikbaarheid van Leiden	27
4.2 Bereikbaarheidsimpuls van de RijnlandRoute	29
4.3 Conclusies	32
5 Regionaal-economische effecten	35
5.1 Doorwerking bereikbaarheidsverbetering in de regionale economie	35
5.2 Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid	36
5.3 Effecten op toerisme, recreatie en voorzieningen	39
5.4 Conclusies	44
6 Effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties	47
6.1 Het effect van bereikbaarheid op het lokale vestigingsklimaat	47
6.2 Effecten op specifieke economische sectoren	48
6.3 Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties	51
6.4 Kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen	53
6.5 Conclusies	54
7 Conclusies	55
Bijlagen	57
Bijlage 1 Gecontacteerde personen	59
Bijlage 2 Literatuurlijst	61

Samenvatting & Conclusies

Achtergrond en doel van het rapport

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland maken dit voorjaar een afweging tussen beide alternatieven voor de RijnlandRoute: (1) het alternatief Zoeken naar Balans en (2) het alternatief Churchill Avenue. Voor de tracékeuze zijn verschillende toetsingscriteria vastgesteld waaronder kosten, risico's, probleemoplossend vermogen, milieu-effecten en maatschappelijke kosten en baten.

Een besliscriterium is ook de regionaal-economische betekenis van beide alternatieven. De RijnlandRoute is in een infrastructuurproject. Als gevolg van het project zal de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland (maar ook van aangrenzende regio's) verbeteren. Deze verandering van de bereikbaarheid is van invloed op het vestigings- en ondernemersklimaat in de regio en kan ook zijn weerslag hebben op het functioneren van de regionale economie. Om die reden is een quick-scan regionaal economische effectenstudie (REES) uitgevoerd. Dit rapport presenteert de uitkomsten van deze studie.

Economische schets Holland Rijnland

De as Leiden – Katwijk (de stedelijke concentratie rondom Leiden) domineert de regio Holland Rijnland. In totaal kent de regio Holland Rijnland circa 527.000 inwoners en 207.000 arbeidsplaatsen. In de agglomeratie Leiden is de helft van de inwoners van Holland Rijnland woonachtig en weer de helft hiervan woont in de gemeente Leiden. Ook meer dan de helft van alle banen in Holland Rijnland is gevestigd in de gemeenten behorende tot de as Leiden – Katwijk. Het is ook dit deel van Holland Rijnland dat zich qua bevolkingsgroei, de nieuwbouw van woningen en groei van de beroepsbevolking de afgelopen jaren het sterkst ontwikkeld heeft.

Twee van de door het Rijk benoemde topsectoren zijn sterk vertegenwoordigd in het directe invloedsgebied van de RijnlandRoute. Het gaat hierbij om het Life Science cluster in Leiden en Oegstgeest en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Andere beeldbepalende sectoren in het invloedsgebied van de RijnlandRoute zijn ESA / ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme in Katwijk en Noordwijk. In het algemeen hebben vooral de sectoren handel en gezondheids- en welzijnzorg een relatief groot werkgelegenheidsaandeel in de regio Holland Rijnland. De sectoren vervoer en opslag, financiële dienstverlening, overige zakelijke diensten en openbaar bestuur en overheidsdiensten zijn in Holland Rijnland juist ondervertegenwoordigd.

De regio Leiden heeft de afgelopen jaren een stabiel werkloosheidspercentage gelijk aan het nationaal niveau. Al met al is Holland Rijnland (en in het bijzonder de as Leiden – Katwijk) een welvarende Nederlandse regio. De groei van de werkgelegenheid is de afgelopen jaren gestagneerd maar de lange termijnprognoses zijn zowel qua inwonertal als aantal arbeidsplaatsen gunstig.

Bereikbaarheidseffecten Rijnlandroute

Een betere bereikbaarheid van de regio leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid vaak goedkoper produceren, waardoor hun concurrentiepositie verbetert, terwijl door een verbeterde bereikbaarheid het zoekgebied voor werknemers naar een potentiële werkgever groter wordt. De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert.

De uitgangssituatie is voor wat betreft bereikbaarheid niet positief. De doorstroming op de N206 is verre van optimaal. Daarbij draagt het uitwijken van het oost-westverkeer naar andere routes (zoals over de A44 en de N14) bij aan de reeds zware belasting van parallelle en alternatieve routes in de regio. Uit meerdere recente studies volgt dat de autobereikbaarheid van Leiden achterblijft bij andere grote steden in Zuid-Holland en in Nederland. In de interviews voor deze REES is deze indruk verder bevestigd en toegeschreven aan het feit dat er de afgelopen decennia beperkt in de stedelijke infrastructuur van Leiden is geïnvesteerd.

Uit de verkeersanalyses volgt duidelijk dat Zoeken naar Balans na ingebruikname per saldo een beduidend grotere bereikbaarheidsimpuls genereert dan Churchill Avenue:

- De reistijdwinsten zijn het grootst in Zoeken naar Balans; De contante waarde van de tijdswinsten in Zoeken naar Balans bedraagt 1,6 tegenover 1,4 miljard Euro in Churchill Avenue;
- In Zoeken naar Balans wordt congestie het meest teruggedrongen wat resulteert in hogere betrouwbaarheidseffecten (360 miljoen Euro tegenover 312 miljoen Euro);
- Zoeken naar Balans biedt bij calamiteiten meer mogelijkheden dan Churchill Avenue. Daarbij ontstaat per saldo een extra oost-westverbinding. Zoeken naar Balans leidt meer dan Churchill Avenue tot een robuuster wegennet;
- Daar staat tegenover dat de variabele reiskosten in Zoeken naar Balans wat meer toenemen dan in Churchill Avenue (een toename van 53 tegenover 38 miljoen Euro).

Voorgaande beschrijft de effecten na ingebruikname. Beide varianten verschillen ook sterk in hun bereikbaarheidseffecten tijdens de aanlegfase. Aanleg van de Churchill Avenue zal op de verkeerssituatie op en rond de Churchilllaan naar verwachting 3 à 5 jaar een negatieve impact hebben, en daarmee ook op de bereikbaarheid van Holland Rijnland. In Zoeken naar Balans zijn de effecten tijdens de aanlegfase in vergelijking hiermee beperkt.

Regionaal-economische effecten: Effecten op arbeidsmarkt & werkgelegenheid

Hoewel de bereikbaarheid van Holland Rijnland momenteel niet optimaal is, volgt uit het onderzoek niet een beeld dat deze momenteel een duidelijke rem zet op de ontwikkeling van de regio Holland Rijnland. Er zijn geen concrete signalen dat de huidige bereikbaarheid van de regio voor bedrijven de afgelopen jaren direct aanleiding gaf de regio te verlaten dan wel zich hier niet te vestigen. Integendeel, de regio heeft zich de afgelopen jaren juist voorspoedig ontwikkeld. De verbinding heft geen blokkades in het regionale vestigingsklimaat op. Als gevolg van de substantiële bereikbaarheidsimpuls versterkt de RijnlandRoute echter wel de concurrentiepositie van de regio waarmee ze bijdraagt aan de verdere economische ontwikkeling van de regio.

Zo leidt de betere bereikbaarheid tot lagere transportkosten voor bedrijven. In Zoeken naar Balans nemen de transportkosten als gevolg van de grotere bereikbaarheidsimpuls met circa 49 miljoen Euro per jaar het meest af; in Churchill Avenue met circa 40 miljoen Euro per jaar af. Beide alternatieven leiden tot een duidelijke toename van het aantal bereikbare banen voor werkzame personen of het aantal potentiële werknemers voor werkgevers. Per saldo zijn er positieve effecten op de regionale werkgelegenheid te verwachten. In alternatief Zoeken naar Balans worden met circa 530 extra banen de meeste banen gecreëerd; in Churchill Avenue worden 470 extra banen gecreëerd.

De extra banen concentreren zich naar verwachting in Holland Rijnland. Maar omdat de RijnlandRoute ook de doorstroming van het noord-zuidverkeer verbetert tussen Rotterdam / Den Haag enerzijds en Schiphol / Amsterdam anderzijds, mag ook verwacht worden dat een deel van de extra werkgelegenheid in de regio's ten noorden en ten zuiden neerslaat. Beide alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend.

Regionaal-economische effecten: Toerisme, recreatie en koopstromen

De regio Holland Rijnland kent verschillende toeristische gebieden en trekpleisters. Beide alternatieven zullen in het bijzonder een positief effect te hebben op het aantal strandbezoeken in Katwijk en Noordwijk. Op andere attractiepunten in Holland Rijnland lijkt het effect zeer beperkt. Het aantal dagbezoeken kan op jaarbasis met circa 4% toenemen. Dit komt overeen met een toename van de toeristisch-recreatieve bestedingen met 1,6 miljoen Euro per jaar. Beide alternatieven zijn hierin niet onderscheidend.

Daarnaast wordt verwacht dat de winkelbestedingen zullen veranderen. Vooral in alternatief Churchill Avenue wordt de binnenstad van Leiden beter bereikbaar en mogen hier positieve effecten van de RijnlandRoute verwacht worden. Voor Katwijk zijn de effecten op voorhand niet duidelijk. Effecten zouden zowel positief als negatief kunnen zijn.

Effecten op specifieke economische sectoren

De regio Holland Rijnland kent een aantal beeldbepalende economische sectoren. In het algemeen lijkt voor alle sectoren een spoedige realisatie van de RijnlandRoute van groter belang dan het precieze alternatief. Voor het functioneren van BioSciencePark / Life Sciences en de Greenport Duin- en Bollenstreek lijkt een voorkeur voor Zoeken naar Balans te bestaan. Voor ESA/ESTEC, het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme lijken beide alternatieven niet onderscheidend te zijn.

Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties

De alternatieven hebben positieve dan wel negatieve effecten hebben op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties in de directe omgeving van beide tracés. Beide alternatieven maken, conform het beleidsmatig gehanteerde principe *Eerst bewegen dan bouwen* de ontwikkeling van Valkenburg mogelijk. In het nadeel van Zoeken naar Balans spreekt de doorsnijding van Voorschoten. In het nadeel van Churchill Avenue spreekt dat de zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchillaan (winkelcentrum Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein) sterk vermindert sterk als gevolg van de tunnel in Churchill Avenue.

Tijdens de aanleg van Churchill Avenue zullen de bestaande winkelgebieden van de bouw een groot negatief effect ondervinden. Door verminderde bereikbaarheid zullen omzetten en winsten gedurende 3 à 5 jaar sterk onder druk staan.

Kansen voor specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties

Per saldo lijken de kansen voor nieuwe ontwikkelingen, aanvullend op de hiervoor genoemde ontwikkelingen, voor beide alternatieven relatief beperkt.

Uit de analyses volgt wel dat Zoeken naar Balans de meeste kansen voor nieuwe vastgoedontwikkelingen biedt. Dit komt ook overeen met eerdere studies.

Totaaleffecten & Conclusies

In dit rapport is vanuit economisch perspectief naar twee varianten voor de Rijnlandroute gekeken. Uit de studie komt naar voren dat beide alternatieven een positieve bijdrage leveren aan de regionale economie omdat ze beiden de bereikbaarheid verbeteren. Daarbij hebben ze deels negatieve en deels positieve effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties.

Tabel 0.1 op de volgende pagina vat de effecten samen.

Tabel 0.1 - Beoordeling regionaal-economische effecten per variant

	Zoeken naar Balans	Churchill Avenue
Regionale effecten: Arbeidsmarkt & Werkgelegenheid:		
- Transportkosten voor bedrijven:	-49 mln EUR /jaar	-40 mln EUR/jr
- Bereikbare banen:	++	++
- Vanuit Katwijk:	+ minimaal 114.000 banen	+minimaal 114.000 banen
- Vanuit Leiden-West (A44-zone)	+ minimaal 114.000 banen	+minimaal 114.000 banen
- Vanuit Leiden-Oost (A4-zone)	+ minimaal 34.000 banen	+minimaal 34.000 banen
- Toename aantal banen:	+530 banen	+470 banen
- Totaaloordeel arbeidsmarkt & werkgelegenhd	++/+	+
Regionale effecten: Andere regionale effecten		
- Toerisme & Recreatie Holland Rijnland:	+/0	+/0
- Dagbezoek Noord- en Katwijk (bestedingen)	+4% (+1,5 mln Euro)	+4% (+1,5 mln Euro)
- Dagbezoek andere attractiepunten	Minimale effecten	Minimale effecten
- Koopstromen:		
- Effecten op binnenstad Leiden:	0/+	+
- Effecten op winkelpositie Katwijk	Mogelijk significant	Mogelijk significant
Effecten op specifieke economische sectoren:		
- BioScience Park / Life sciences (Leiden)	+	0
- Greenport Duin en Bollenstreek	++/+	+
- ESA/ESTEC (Noordwijk)	+	+
- Congreswezen (Noordwijk)	+	+
- Toerisme en recreatie (Noordwijk en Katwijk)	+	+
Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen:		
- Zichtlocatie Churchillaan (Leiden)	0	-
- Woonklimaat Voorschoten	-/--	0
- BioSciencePark (Leiden)	+	0
- Ontwikkeling Valkenburg (Katwijk)	++	++
Kansen op nieuwe gebiedsontwikkelingen:	+	+/0
Tijdelijke economische effecten tijdens de bouw	0	--

Uit de uitgevoerde analyses volgt geen eenduidige conclusie. Alles overziend heeft Zoeken naar Balans ons inziens echter een lichte voorkeur boven Churchill Avenue.

Het alternatief Zoeken naar Balans genereert een grotere bereikbaarheidsimpuls en daarmee grotere positieve regionaal-economische effecten dan Churchill Avenue.

Op specifieke economische sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties zijn de verschillen op veel aspecten minimaal. In het voordeel van Zoeken naar Balans spreken de positievere effecten op het BioSciencePark en de greenport; daarbij zijn de kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen groter en zijn de negatieve effecten tijdens de bouwfase beperkt. Voor Churchill Avenue spreken met name de positievere effecten op de Leidse binnenstad. Daarbij wordt het woonklimaat in Voorschoten in dit alternatief niet aangetast.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Probleemanalyse RijnlandRoute

Het (hoofd)wegennet in Holland Rijnland en omgeving is sterk noord-zuid georiënteerd, met de A4 en A44 als belangrijkste noord-zuid verbindingen. Er is een beperkt aantal oost-west verbindingen, waarvan de N206 de belangrijkste is.

Als gevolg van de zware verkeersbelasting kampt de N206 tussen Katwijk, A44 en A4 op verschillende plaatsen met congestie. Dit zorgt op de N206 voor langere reistijden voor het verkeer en een verminderde bereikbaarheid van diverse locaties die door deze verbinding worden ontsloten. Als gevolg van verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio, waaronder de beoogde ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg, zal de mobiliteit en daarmee ook de verkeersproblematiek de komende jaren toenemen.

De bereikbaarheidsproblemen hebben ook een negatief effect op de kwaliteit van de leefomgeving. Dit geldt allereerst voor de omwonenden van de N206. Maar de congestie resulteert ook in sluipverkeer, omdat weggebruikers de verkeersknelpunten op de N206 richting de A44 of de A4 proberen te vermijden door een andere route te kiezen. Hierdoor staat de leefbaarheid langs verschillende wegen in regio onder druk door luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

De problematiek beperkt zich niet tot de oost-westverbindingen in de regio. Als gevolg van het ontbreken van een goede oost-westverbinding in Holland Rijnland wordt momenteel veelvuldig de route over A44/N44 en N14 langs Wassenaar gevolgd. Het oost-westverkeer draagt hiermee bij aan de verkeersbelasting en congestie op de noord-zuidroute en de leefbaarheidsproblematiek in Wassenaar.

Doelstellingen RijnlandRoute

Tegen deze achtergrond spant de provincie Zuid-Holland zich al meerdere jaren in voor de RijnlandRoute: een hoogwaardige wegverbinding in Holland-Rijnland tussen de A4, de A44 en Katwijk. Primair doel van de verbinding is het verbeteren van de regionale autobereikbaarheid in de oost-westrichting. Daarbij ontlast de verbinding het stedelijk wegennet van Leiden, waardoor ook de leefomgeving verbeterd. Daarnaast wordt met de RijnlandRoute een alternatieve route geboden voor verkeer over de N14 en draagt de RijnlandRoute bij aan een spoedige realisatie van aantal ruimtelijke plannen in de Leidse regio zoals de ontwikkeling van Valkenburg.

Hoofddoelen van de RijnlandRoute zijn:

- Een significante verbetering van de bereikbaarheid van Holland Rijnland voor verkeer oost-westelijke richting;
- De leefbaarheid in de regio verbeteren;
- Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

Subdoelen van de RijnlandRoute zijn:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek;
- Het verbeteren van de doorstroming tussen Leiden en de kust;
- Het verminderen van het sluipverkeer in de oost-west relaties;
- Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem;

- De leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchilllaan) verbeteren;
- Het ontsluiten van de locatie Valkenburg;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en van ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport, Bio Science Park en ESA/ESTEC.

Twee alternatieven; Zoeken naar Balans en Churchill Avenue

Na bestuderen van verschillende oplossingsrichtingen en projectalternatieven, zijn momenteel nog twee alternatieven in overweging: (1) het alternatief Zoeken naar Balans en (2) het alternatief Churchill Avenue. Het alternatief Zoeken naar Balans betreft de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 langs de zuidrand van Leiden in combinatie met opwaardering van de bestaande N206 tussen Leiden en Katwijk en de aanleg van een bypass door de Oostvlietpolder. In het alternatief Churchill Avenue wordt de bestaande verbinding tussen A4 en A44 door Leiden opgevaardeerd door de realisatie van een tunnel voor doorgaand verkeer. In dit alternatief worden eveneens de N206 tussen Leiden en Katwijk opgevaardeerd en een bypass door de Oostvlietpolder gerealiseerd.

Beide alternatieven zijn daarmee identiek voor wat betreft het tracé tussen de A44 en Katwijk. Ze verschillen in de te nemen maatregelen tussen de A4 en de A44.

1.2 Doel van deze studie

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland maken dit voorjaar een afweging tussen beide alternatieven voor de RijnlandRoute. Voor de tracékeuze zijn verschillende toetsingscriteria vastgesteld waaronder de regionaal-economische effecten van beide alternatieven. De RijnlandRoute is weliswaar een infrastructuurproject maar als gevolg van het project zal de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland verbeteren. Deze verandering van de bereikbaarheid is van invloed op het vestigings- en ondernemersklimaat in de regio en zal ook zijn weerslag hebben op het functioneren van de regionale economie.

Doel van dit rapport is hierop nader inzicht te geven. Deze studie *Quick-scan Regionaal Economische Effectenstudie RijnlandRoute (REES)* is daarmee een onderdeel van de totale beslinfo voor de provincie Zuid-Holland over het project.

1.3 Uitgangspunten

In deze rapportage worden de opzet, de uitvoering en de uitkomsten van de REES RijnlandRoute beschreven. De belangrijkste uitgangspunten hierbij op een rij:

- In dit rapport worden de eerdergenoemde twee projectalternatieven voor de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans en Churchill Avenue) met elkaar vergeleken ten opzichte van een referentiesituatie waarin de situatie zonder de realisatie van de RijnlandRoute wordt beschouwd.
- Voor de REES gelden in tegenstelling tot bijvoorbeeld een MKBA of plan-mer geen voorgeschreven richtlijnen. In overleg met de provincie Zuid-Holland is afgesproken om aan te sluiten bij de structuur en type onderwerpen zoals die door Ecorys is toegepast in recente vergelijkbare studies voor onder meer de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam en de N280-West tussen Weert en Roermond.

- Voorgaande betekent een analyse van (1) regionaal-economische effecten ('effecten op regionale schaal') en (2) effecten op specifieke locaties ('locatiegebonden effecten') van beide alternatieven voor de RijnlandRoute. Dit betreft een systematiek die naar de mening van Ecorys goed recht doet aan de kenmerken en karakteristieken van het project.
- De uitgevoerde REES betreft een quick-scananalyse. Voorliggende studie is uitgevoerd in een (zeer) kort tijdsbestek. Op basis van desk-research onder eerdere studies naar de effecten en betekenis van de RijnlandRoute (onder meer als onderdeel van de Integrale Benadering Holland Rijnland), analyses van het vestigingsklimaat van Holland Rijnland en interviews met stakeholders zijn effecten op een rij gezet. Een aantal effecten zijn vervolgens gekwantificeerd op basis van een kengetallenbenadering.
- De REES bouwt voort op de gelijktijdig uitgevoerde effectenstudies voor beide alternatieven van de RijnlandRoute. De studie bouwt in het bijzonder voort op (de analyses in) Goudappel Coffeng (2012), 2^e fase *MER RijnlandRoute*, *Achtergrondrapport verkeer* en Ecorys (2012) *MKBA RijnlandRoute*. De uitgangspunten die in deze studies golden, gelden in principe ook voor de voorliggende studie.

1.4 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** worden het referentie-alternatief en de verschillende projectalternatieven beschreven. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** een economische schets van Holland Rijnland gegeven.

De onderscheiden economische effecten bouwen (voor een groot deel) voort op de bereikbaarheidsimpuls die beide alternatieven voor de RijnlandRoute genereren. De effecten van beide alternatieven op bereikbaarheid komen aan bod in **hoofdstuk 4**.

In **hoofdstuk 5** komen vervolgens de regionaal-economische effecten aan bod en in **hoofdstuk 6** de effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties in Holland Rijnland. De conclusies zijn tenslotte in **hoofdstuk 7** opgenomen.

2 Referentie- en projectalternatieven

De economische effecten van de projectalternatieven voor de RijnlandRoute worden bepaald door de alternatieven te vergelijken met een zogenaamde referentiesituatie. Dit hoofdstuk beschrijft deze referentiesituatie en de twee alternatieven voor de RijnlandRoute, en vormt de basis voor de effectbeschrijving in het vervolg van dit rapport. Voor de REES zijn dezelfde alternatieven gehanteerd als in de MKBA en de andere effectenstudies voor de RijnlandRoute. De beschrijving van de alternatieven bouwt dan ook voort op de beschrijving hiervan in de andere effectenstudies.

In de verschillende effectenstudies voor de RijnlandRoute is veelal het jaar 2020 als uitgangspunt gekozen. Voor dit zichtjaar worden dan ook de alternatieven beschreven.

2.1 Referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt de RijnlandRoute niet aangelegd. Echter, dit betekent niet dat de referentiesituatie gelijk is aan de huidige situatie; het referentiealternatief in de REES staat niet gelijk aan 'niets doen'.

Ontwikkelingen en vastgestelde maatregelen (autonome ontwikkeling) waarvan zeker is dat deze voor 2020 zullen plaatsvinden, maken deel uit van het referentiealternatief. Het betreft ondermeer infrastructurele wijzigingen, woningbouwlocaties en de ontwikkelingen van bedrijventerreinen en kantoren met een significante toename van het aantal arbeidsplaatsen.

Deze autonome ontwikkelingen maken ook deel uit van de projectalternatieven.

Ruimtelijke-economische ontwikkelingen tot 2020

In lijn met diverse nationale prognoses is uitgangspunt voor de REES een situatie waarin het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Holland Rijnland (inclusief omliggende regio's) de komende jaren zal toenemen.

In deze cijfers zitten verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder onder andere

- Woningbouwontwikkeling Nieuw Valkenburg in Katwijk (circa 2.000 woningen en 10 hectare bedrijventerrein in 2020);
- Uitbreiding bedrijventerrein Bio Science Park (circa 15.000 arbeidsplaatsen);
- Woningbouwontwikkeling 't Duyfrak in Katwijk (circa 760 woningen);
- Woningbouwontwikkeling Kooiplein in Leiden (circa 430 woningen);
- Realisatie bedrijventerrein Dobbewijk (circa 1.050 arbeidsplaatsen);
- Kantoren ontwikkeling Leiden centraal (circa 2.560 arbeidsplaatsen);
- Realisatie bedrijventerrein Oostvlietpolder (circa 2.280 arbeidsplaatsen);
- Ontwikkeling van recreatiewoningen en -appartementen bij recreatiegebied Vlietland (totaal circa 220);
- Woningbouwontwikkeling Roomburg in Leiden (circa 970 woningen);
- Realisatie bedrijventerrein Leeuwenhoek (circa 2.800 arbeidsplaatsen).

Deze gegevens zijn opgenomen in de verkeersprognoses voor 2020. In het bijlageboek verkeer van de 2^e fase MER is een gedetailleerdere beschrijving van de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de studies voor de RijnlandRoute opgenomen.

Voorgaande betekent dat in de referentiesituatie (en in de berekeningen in het vervolg van deze studie) wordt uitgegaan van de ontwikkeling van Valkenburg. De beleidsmatige koppeling van Valkenburg aan de RijnlandRoute ('eerst bewegen dan bouwen') is in de uitgevoerde effectenstudies voor de RijnlandRoute niet gehanteerd. In paragraaf 6.3 van dit rapport wordt dieper op de ontwikkeling van Valkenburg ingegaan.

Wegen- en OV-netwerk in 2020

Ten aanzien van het wegennet is verondersteld dat geplande investeringen in het wegennet waarvan de financiering rond is, ook gerealiseerd zijn. Aanpassingen aan het wegennet betreffen onder andere:

- Verbreding van de A4 naar 2 x 3 rijstroken tussen Burgerveen en Leiden;
- Realisatie parallelstructuur A4 ter hoogte van Leiden en Leiderdorp;
- Realisatie stadsring Leiden/Ringweg Oost;
- Verleggen van de N206 ter hoogte van woonwijk Duinvallei in Katwijk.

In de verkeersprognoses voor de RijnlandRoute (en daarmee ook in voorliggende onderzoek) is geen rekening gehouden met de realisatie van het HOV-netwerk Hollands Midden.

2.2 Projectalternatief 1: Zoeken naar Balans

Figuur 2.1 toont het tracé van de RijnlandRoute in het alternatief 'Zoeken naar Balans'.

De variant Zoeken naar Balans (hierna: ZnB) bestaat uit het verbreden van de N206 tussen Katwijk en Leiden tot 2 x 2 rijstroken, in combinatie met het aanleggen van een nieuwe wegverbinding tussen de A44 en de A4 met eveneens 2 x 2 rijstroken ten zuiden van Leiden en aan de noordkant van Voorschoten.

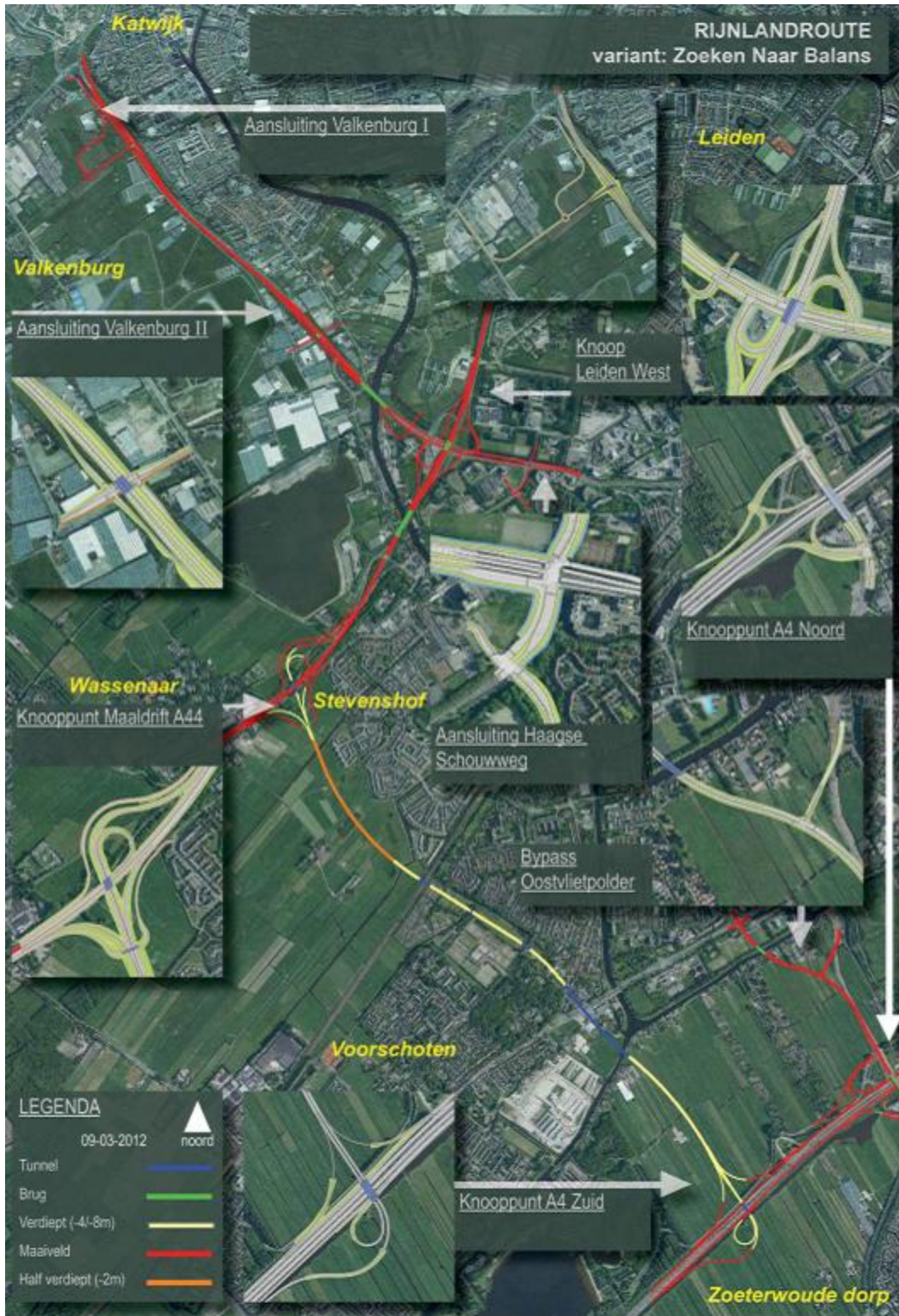
De bestaande Tjalmaweg (N206) wordt op het bestaande tracé, tussen de aansluiting met de Wassenaarseweg (N441) en de knoop Leiden-west, uitgebreid naar 2x2 rijstroken. De weg krijgt tussen de Wassenaarseweg (N441) en de aansluiting Leiden-west twee nieuwe aansluitingen op het onderliggend wegennet. De Tjalmaweg (N206) krijgt tussen de Wassenaarseweg (N441) en de aansluiting Leiden-west twee nieuwe aansluitingen op het onderliggend wegennet. Op ca. 500m vanaf de huidige kruising Wassenaarseweg (N441) en de N206 wordt een aansluiting voor Valkenburg gecreëerd door middel van een Haarlemmermeer-oplossing met één verbindingsweg aan de zuidwest kant van de N206. Hierop wordt ook de Wassenaarseweg (N441) aangesloten via een parallelweg. De huidige kruising van de N206 en de N441 komt te vervallen.

Een tweede ongelijkvloerse (Haarlemmermeeroplossing) kruising bij de Binnenweg sluit de projectlocatie Valkenburg aan op de N206. De Torenvlietsbrug wordt éézijdig verbreed met 3 rijstroken.

Knoop Leiden West (aansluiting A44) wordt middels extra verbindingslussen / rijstroken opgewaarderd en de RijnlandRoute sluit hier op aan.

De A44 wordt verbreed met twee rijstroken aan weerszijde van de A44. Er bestaat daarbij een weefmogelijkheid tussen RijnlandRoute en de A44. De bestaande brug over de Oude Rijn wordt eenzijdig verbreed. Bij knooppunt Maaldrift is sprake van een volledige aansluiting waarbij de RijnlandRoute het knooppunt onderlangs passeert.

Figuur 2.1 - RijnlandRoute: Zoeken naar Balans



De Stevenshofjespolder wordt gepasseerd middels een half verdiepte ligging (wegdek op 2 meter onder maaiveld met daarnaast grondwallen). Vanaf de spoorkruising in de Stevenshofjespolder tot halverwege landgoed Berbice is sprake van een verdiepte ligging in een open bak (wegdek op 4 meter onder maaiveld). Een gedeelte van Landgoed Berbice, de Voorschoterweg en de nieuwbouwlocatie Krimwijk worden gepasseerd middels een gesloten tunnelbak.

De Oostvlietpolder wordt gepasseerd middels een verdiepte ligging in een open bak (wegdek op 5 meter onder maaiveld). De weg loopt hier, ten opzichte van tracéalternatief N11-West, meer naar het noorden (noordelijk van het gasverdeelstation). Ook de aansluiting op de A4 is noordelijk gesitueerd. Bij het knooppunt met de A4 passeert de RijnlandRoute de A4 met een onderdoorgang en is sprake van een volledige aansluiting. Tevens wordt in de Oostvlietpolder een bypass aangelegd als verbinding tussen de bestaande aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp en de aansluiting Churchillaan. De aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp wordt opgewaardeerd met extra rijstroken op de toe- en afritten. Daarnaast wordt de parallelstructuur van de A4 die momenteel wordt gerealiseerd doorgetrokken zodat de RijnlandRoute hierop kan worden aangesloten.

2.3 Projectalternatief 2: Churchill Avenue

Figuur 2.2 toont het tracé van de RijnlandRoute in het alternatief Churchill Avenue.

De variant Churchill Avenue (hierna: CA) bestaat eveneens uit het verbreden van de N206 tussen Katwijk en Leiden tot 2 x 2 rijstroken, in combinatie met het aanleggen van een tunnel met 2 x 2 rijstroken vanaf Knoop Leiden West tot aan de Oostvlietpolder.

De Tjalmaweg (N206) tussen Katwijk en de Knoop Leiden-West wordt op dezelfde wijze vormgegeven als in het ZnB alternatief.

Bij de Knoop Leiden-west (aansluiting A44) gaat de Tjalmaweg (N206) over in de Plesmanlaan. De Knoop Leiden-west wordt net als in het ZnB alternatief opgewaardeerd en voorzien van twee extra afritten en een verplaatste oprit ten opzichte van het knooppunt in de huidige situatie.

Bij de Knoop Leiden-west verbinden twee tunnelbuizen de tunnelmond ter hoogte van Haagse Schouwweg met de tunnel in- en uitritten bij de Haagweg en de Voorschoterweg. Ter hoogte van de kruising van de RijnlandRoute (Churchillaan) en de Haagweg is verkeersuitwisseling tussen de tunnel en het maaiveld mogelijk door middel van een tunnelinrit voor verkeer naar de Oostvlietpolder/A4 en een tunneluitrit voor verkeer vanaf de Oostvlietpolder/A4. De tunnel heeft zodoende twee ingangen (bij de Haagweg en de Voorschoterweg) en drie uitgangen (bij de Haagse Schouwweg, de Haagweg en de Voorschoterweg). Er is op deze locaties sprake van (halve) aansluitingen met op maaiveldniveau verkeerslichten.

Boven op de tunnel is sprake van wegen voor lokaal verkeer (2 x 1 rijstrook). Ter hoogte van de Haagweg wordt de Churchillbrug verbreed. In de Oostvlietpolder wordt een bypass gerealiseerd voor het doorgaande verkeer van en naar de tunnel.

De route voor het lokale verkeer, via Lammenschansplein, wordt opgewaardeerd. De aansluiting A4 Zoeterwoude-Dorp wordt opgewaardeerd met extra rijstroken op de toe- en afritten, een extra afrit vanaf de A4 en het viaduct over de A4 wordt verbreed.

Figuur 2.2 - RijnlandRoute : Churchill Avenue



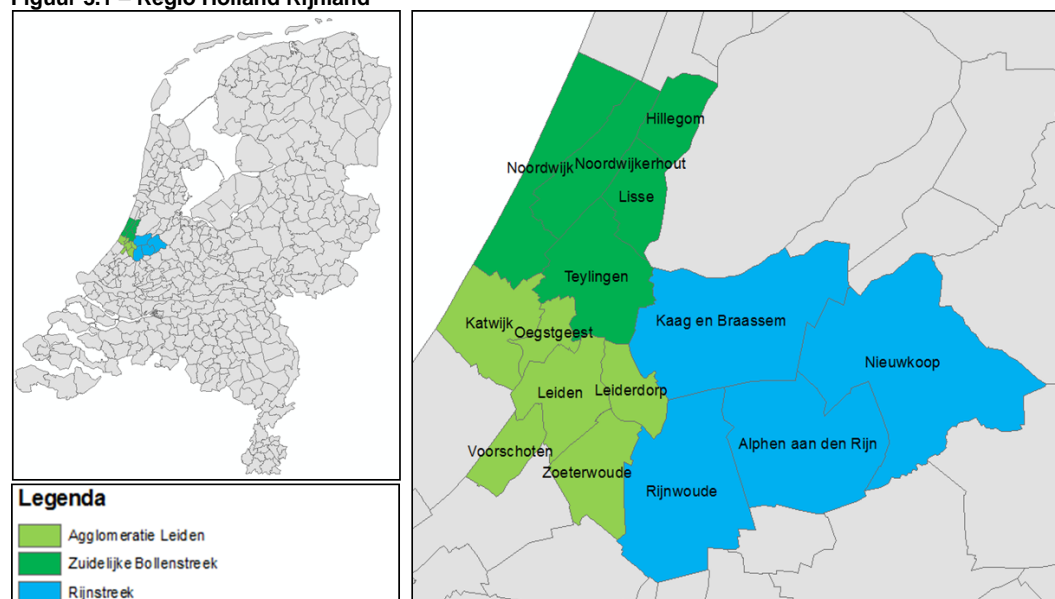
3 Economische schets Holland Rijnland

Dit hoofdstuk beschrijft aan de hand van een breed scala van indicatoren de ontwikkeling van het invloedsgebied van de RijnlandRoute. Op basis van een analyse van de bevolking en economie worden conclusies getrokken over hoe de regio Holland Rijnland zich in de afgelopen 10 jaar heeft ontwikkeld. De regio Holland Rijnland is hierbij verdeeld in de volgende gebieden:

- Direct invloedsgebied agglomeratie Leiden bestaand uit gemeenten Leiden, Voorschoten, Katwijk, Oegstgeest, Leiderdorp en Zoeterwoude (*de as Leiden – Katwijk*);
- Indirect invloedsgebied de Zuidelijke Bollenstreek bestaand uit gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse, Hillegom en Noordwijkerhout;
- Indirect invloedsgebied Rijnstreek (bestaand uit gemeenten Kaag en Braassem, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop).

Omdat de agglomeratie Leiden zich in het directe invloedsgebied van de RijnlandRoute bevindt, wordt in dit beeld van de regionale economie op een aantal aspecten ook gekeken naar de individuele gemeenten binnen deze agglomeratie.

Figuur 3.1 – Regio Holland Rijnland



De geschetste ontwikkeling vormt de basis waartegen de later in dit rapport benoemde ruimtelijk-economische effecten van de beide varianten worden afgezet.

3.1 Ontwikkeling bevolking

De helft van de inwoners van Holland Rijnland woont in de agglomeratie Leiden

In totaal was de bevolking van Holland Rijnland op 1 januari 2012 gelijk aan circa 527.600 inwoners. Het grootste gedeelte van deze bevolking woont in de agglomeratie Leiden en binnen deze agglomeratie woont het grootste gedeelte van de inwoners in de gemeente Leiden (circa 118.700 inwoners). De gemeente Alphen aan den Rijn (onderdeel van de Rijnstreek) kent na Leiden het hoogste aantal inwoners met een bevolking van circa 72.800, gevolgd door de gemeente Katwijk met 62.500 inwoners.

Tabel 3.1 Bevolking in de regio Holland Rijnland in duizenden (1 januari 2012)

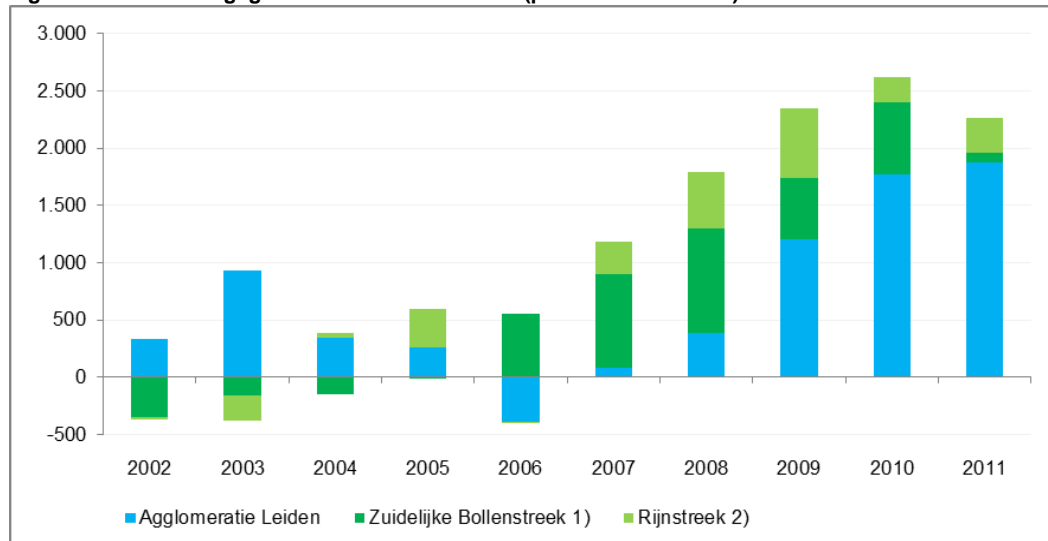
Regio	Aantal inwoners op 01/01/2012 (x 1.000)
Agglomeratie Leiden	263,2
-Leiden	118,7
-Voorschoten	24,3
-Katwijk	62,5
-Oegstgeest	22,8
-Leiderdorp	26,7
-Zoeterwoude	8,2
Zuidelijke Bollenstreek	120,2
Rijnstreek	144,2
Totaal Holland Rijnland	527,6

Bron: CBS Statline (Bevolkingsaantallen)

Groei bevolking van de afgelopen jaren concentreerde zich in de agglomeratie Leiden

Onderstaande figuur toont de bevolkingsontwikkeling in de regio Holland Rijnland vanaf 2002. In de periode 2002-2006 was de bevolkingsgroei in Holland Rijnland laag en vond in verschillende deelgebieden ook bevolkingskrimp plaats. Van bevolkingskrimp was vooral sprake in de Zuidelijke Bollenstreek (2002, 2003 en 2004) maar ook in de Rijnstreek (2003) en de agglomeratie Leiden (2006). De afgelopen jaren (vanaf 2007) is de bevolking in Holland Rijnland sterk toegenomen. Vooral de agglomeratie Leiden is gaan groeien, in 2011 alleen al nam de bevolking hier met bijna 2.000 personen toe.

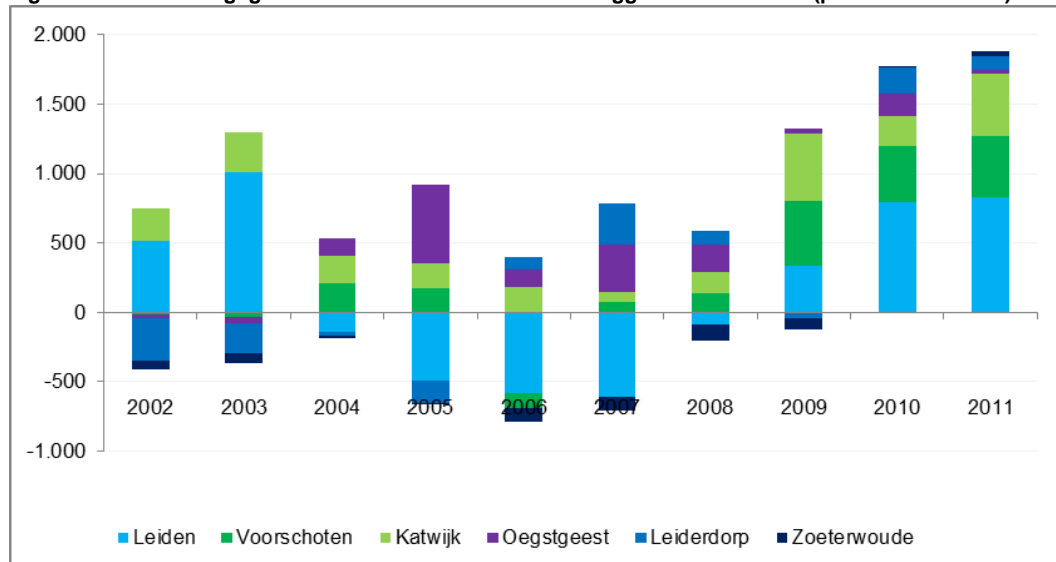
Figuur 3.2 – Bevolkingsgroei in absolute aantallen (periode 2002 – 2011)



Bron: CBS Statline (Bevolkingsgroei)

Wanneer gekeken wordt naar de individuele gemeenten, blijkt dat de grootste bevolkingsgroei van de afgelopen jaren (sinds 2009) in Leiden plaatsvond. In 2011 groeide het aantal inwoners hier met circa 800 personen, dit is bijna de helft van de totale bevolkingsgroei in de regio Rijnland. Van 2004 t/m 2008 kromp de bevolking van Leiden nog sterk. Er was in 2011 ook een grote bevolkingsgroei in Katwijk en Voorschoten (beide een groei van circa 450 personen).

Figuur 3.3 – Bevolkingsgroei in absolute aantallen binnen agglomeratie Leiden (periode 2002-2011)

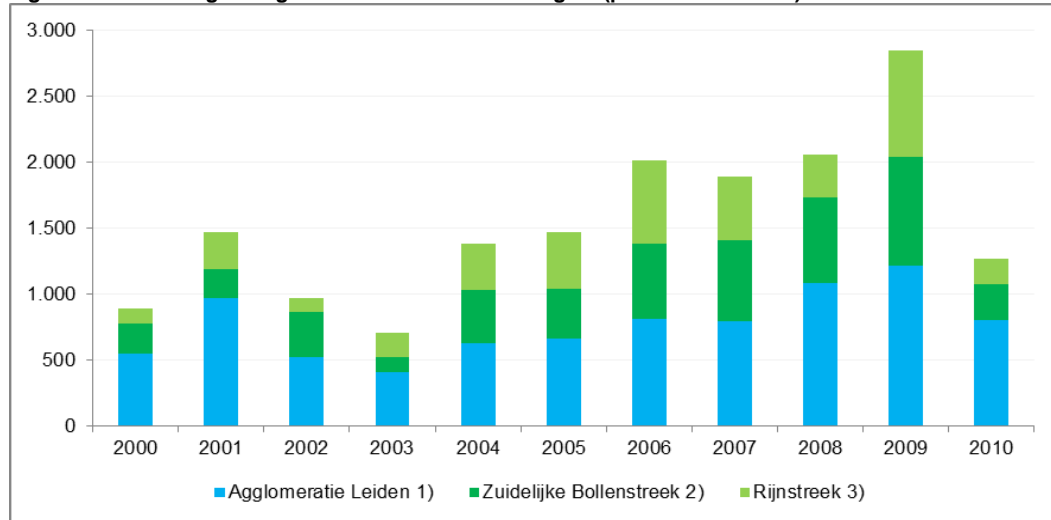


Bron: CBS Statline (Bevolkingsgroei)

Circa 1.500 gereedgemaakte nieuwbouwwoningen per jaar in Holland Rijnland

De onderstaande figuur laat het aantal gereedgemaakte nieuwbouwwoningen in de regio Holland Rijnland zien in de periode 2000-2010. In 2009 zijn de meeste nieuwbouwwoningen gereedgemaakt, circa 2.850. In 2010 nam de woningvoorraad in Holland Rijnland toe met 1.336 woningen. De meeste woningen worden gebouwd in de agglomeratie Leiden..

Figuur 3.4 – Aantal gereedgemaakte nieuwbouwwoningen (periode 2000-2010)



1)/m 2001 geen cijfers bekend voor Voorschoten, in 2000 geen cijfers bekend voor Oegstgeest - 2)/m 2005 geen cijfers bekend voor Teylingen - 3)/m 2008 geen cijfers bekend voor Kaag en Braassem

Bron: CBS Statline (Aantal gereedgemaakte nieuwbouwwoningen)

In 2010 bedroeg de gemiddelde prijs van een woning in de gemeente Leiden € 247.368¹. Dit is licht hoger dan de gemiddelde woningprijs in Nederland, te weten € 243.000² in 2010. In de periode 2009-2010 is de gemiddelde prijs van een koopwoning in Leiden gelijk gebleven, in Nederland daalde de gemiddelde prijs met 0,9%³.

¹ VBO Wonen (cijfers 2010).

² CBS Statline (cijfers 2010).

³ NVM, Ontwikkeling woningprijzen in de periode 2009-2010.

3.2 Ontwikkeling werkgelegenheid

Meer dan 50 procent van de banen in Rijnland bevindt zich in de agglomeratie Leiden...

De dominantie van de stedelijke concentratie rondom Leiden komt ook terug in het aantal banen. De navolgende tabel toont het aantal banen per gemeente in 2010. In 2010 was het aantal banen het grootst in de agglomeratie Leiden (circa 110.000 banen), gevolgd door de Rijnstreek (circa 52.000 banen). Binnen de agglomeratie Leiden zijn er in de gemeente Leiden de meeste banen te vinden (circa 59.000), gevolgd door de gemeente Katwijk (circa 20.000 banen). Buiten de agglomeratie Leiden kent de gemeente Alpen aan den Rijn het grootste aantal banen (circa 31.000).

Tabel 3.2 – Aantal banen in duizenden (2010)

Regio	Totaal aantal banen (x 1.000)
Agglomeratie Leiden	110
-Leiden	59
-Voorschoten	5
-Katwijk	20
-Oegstgeest	6
-Leiderdorp	12
-Zoeterwoude	7
Zuidelijke Bollenstreek	46
Rijnstreek	52
Totaal Rijnland	207

Bron: LISA

... en circa 40 procent van de werklocaties

Uit de cijfers van IBIS volgt de netto oppervlakte van alle bedrijventerreinen in de regio, waarmee een beeld van het huidige aanbod kan worden geschetst. In de hele regio Rijnland is circa 1.323 ha netto bedrijventerrein aanwezig. Hiervan is 1.220 ha reeds uitgegeven. Circa 40 procent van de werklocaties bevindt zich in de agglomeratie Leiden. De Rijnstreek kent ook een hoog aanbod van werklocaties met een netto oppervlakte van 457 ha.

Tabel 3.3 – Overzicht werklocaties, oppervlakte in ha (2011)

Regio	Netto oppervlakte	Reeds uitgegeven	Totaal nog uitgeefbaar
Agglomeratie Leiden	523	456	68
-Leiden	136	103	32
-Voorschoten	18	17	1
-Katwijk	201	184	17
-Oegstgeest	38	20	18
-Leiderdorp	27	27	0
-Zoeterwoude	103	103	0
Zuidelijke Bollenstreek	343	334	9
Rijnstreek	457	430	26
Totaal Rijnland	1.323	1.220	104

Bron: IBIS

De navolgende tabel toont de grootste uitgeefbare oppervlakten werklocaties per gemeente. Uit de tabel blijkt dat er vooral in de gemeenten Leiden (29 ha), Katwijk (15 ha), Oegstgeest (17,9 ha) en Alpen aan den Rijn (14 ha) nog grote oppervlakten beschikbaar zijn.

Tabel 3.4 – Beschikbare uitgifbare oppervlakten in ha per gemeente (2011)

Gemeenten	Grootste uitgifbare oppervlakten per gemeenten
Alphen aan den Rijn	7,8 op Hoorn West & 6,2 op De Schans II
Hillegom	0,6 op Hillegom-Zuid
Katwijk	15 op Klei-Oost Zuid
Leiden	29 op Oostvliet
Nieuwkoop	3,9 op Bovenland
Noordwijk	5,5 op Space Business Park
Oegstgeest	9,5 op Bio Science Park & 8,4 op Meob
Teylingen	0,8 op Sassenheim-Zuid
Voorschoten	1 op Dobbewijk

Bron: IBIS, 2011

Holland Rijnland heeft relatief veel werkgelegenheid in de handel en gezondheids- en welzijnszorg

De navolgende tabel geeft een gedetailleerde onderverdeling van de werkgelegenheid naar sectoren in Nederland, de Provincie Zuid-Holland en de regio Rijnland. Wanneer we kijken naar de verschillen tussen de betreffende gebieden valt op dat vooral de sectoren handel en gezondheids- en welzijnszorg een relatief groot werkgelegenheidsaandeel hebben in Holland Rijnland. De sectoren vervoer en opslag, financiële dienstverlening, overige zakelijke diensten en openbaar bestuur en overheidsdiensten zijn in Holland Rijnland juist ondervertegenwoordigd.

Tabel 3.5 – De werkgelegenheid in Nederland, Zuid-Holland en Holland Rijnland naar sector (2010)

Sector	Nederland	Zuid-Holland	Holland Rijnland
Landbouw, bosbouw en visserij	1,2%	1,6%	1,6%
Delfstoffenwinning	0,1%	0,2%	-
Industrie	9,8%	7,2%	7,2%
Energievoorziening	0,3%	0,3%	0,0%
Waterbedrijven en afvalbeheer	0,5%	0,5%	0,0%
Bouwnijverheid	4,7%	5,3%	5,1%
Handel	16,6%	16,6%	22,7%
Vervoer en opslag	4,8%	5,4%	3,4%
Horeca	4,1%	3,5%	4,9%
Informatie en communicatie	2,9%	2,7%	2,1%
Financiële dienstverlening	3,3%	2,8%	1,9%
Verhuur/Handel van onroerend goed	0,9%	1,0%	0,8%
Specialistische zakelijke diensten	6,2%	6,9%	6,6%
Verhuur & Overige zakelijke diensten	10,7%	10,8%	8,1%
Openbaar bestuur & Overheidsdiensten	6,7%	8,6%	2,8%
Onderwijs	6,7%	6,5%	6,3%
Gezondheids- en welzijnszorg	16,9%	16,4%	22,4%
Cultuur, sport & recreatie	1,7%	1,6%	2,0%
Overige dienstverlening	1,9%	2,4%	2,1%
Totaal	100%	100%	100%

N.B. De werkgelegenheid naar sector voor de regio Rijnland is niet voor iedere sector compleet.

Bron: CBS Statline (Banen van werknemers naar economische activiteit)

Twee topsectoren vertegenwoordigd in de regio Holland Rijnland

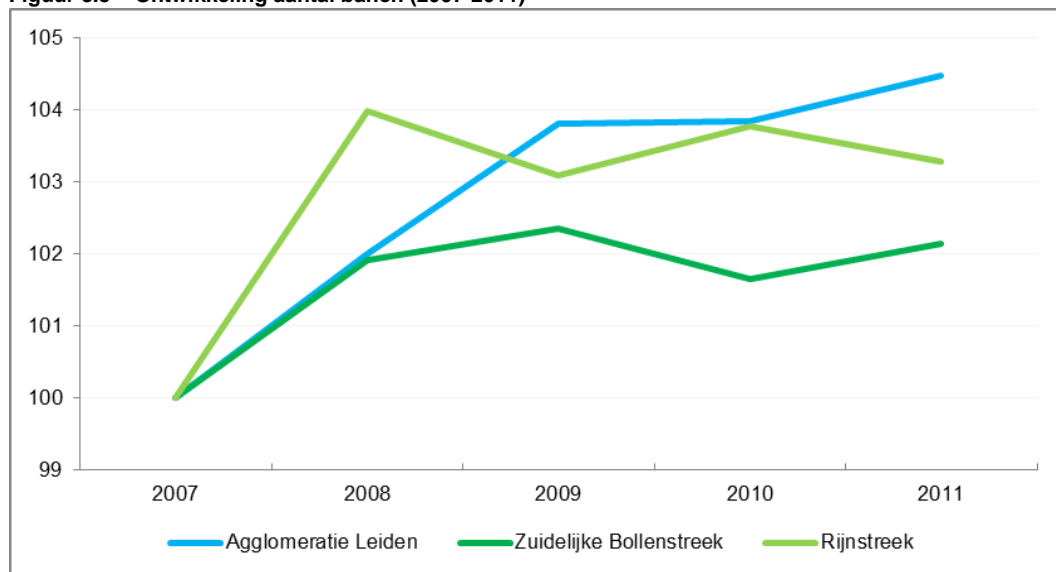
Hoewel het uit de CBS cijfers betreffende de verdeling van het aantal banen naar sector niet duidelijk naar voren komt, worden twee van de door het Rijk benoemde topsectoren, sterk vertegenwoordigd in Holland Rijnland. Het gaat hierbij om het Life Science cluster in Leiden en Oegstgeest (denk hierbij bijvoorbeeld aan het BioScience Park dat momenteel wordt uitgebreid met

Nieuw Rijngeest Zuid) en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Hiernaast maakt de gemeente Rijnwoude deel uit van de Greenport Boskoop en zijn de gemeente Kaag en Braassem en Nieuwkoop onderdeel van de Greenport Aalsmeer⁴. Andere beeldbepalende sectoren in de agglomeratie Leiden zijn ESA / ESTEC in Noordwijk, het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme in Katwijk en Noordwijk.

Ontwikkeling aantal banen lijkt in Holland Rijnland wat te stagneren

Onderstaande figuur laat zien dat de werkgelegenheid in de verschillende deelregio's van Rijnland sinds 2007 gegroeid is, wel lijkt de groei vanaf 2008/2009 te stagneren. In de periode 2010-2011 nam het aantal banen nog toe in de agglomeratie Leiden en de Zuidelijke Bollenstreek, in de Rijnstreek daalde het aantal banen in 2010-2011.

Figuur 3.5 – Ontwikkeling aantal banen (2007-2011)



Bron: CBS Statline (Banen van werknemers naar economische activiteit)

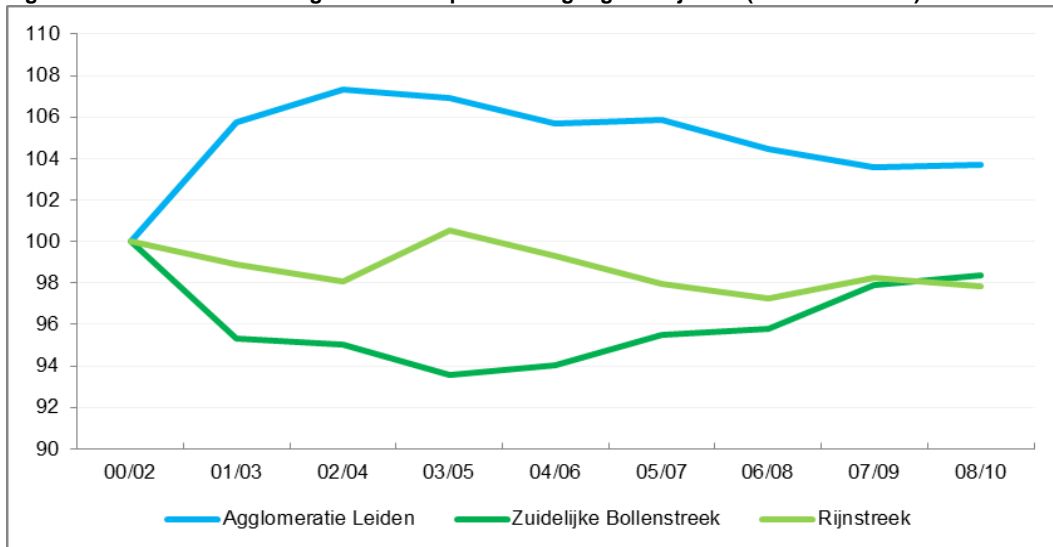
3.3 Ontwikkeling beroepsbevolking en werkloosheid

Uitsluitend groei beroepsbevolking in de agglomeratie Leiden

De groei van het inwonertal van Rijnland heeft zich de afgelopen jaren voornamelijk geconcentreerd in en rondom Leiden. Het is dan ook in de agglomeratie Leiden waar de afgelopen jaren de beroepsbevolking per saldo is toegenomen ten opzichte van 2000/2002, zij het dat deze de laatste jaren weer wat lijkt te krimpen na een snelle groei direct na de eeuwwisseling. De beroepsbevolking in de Zuidelijke Bollenstreek en de Rijnstreek is de afgelopen jaren juist afgenomen ten opzichte van 2000/2002.

⁴ Holland Rijnland (2011), *Kerncijfers Holland Rijnland 2011-2012*.

Figuur 3.6 – Index ontwikkeling totale beroepsbevolking regio's Rijnland (2000/2002 = 100)



Cijfers van de gemeente Zoeterwoude ontbreken.

Bron: CBS Statline (Totale beroepsbevolking)

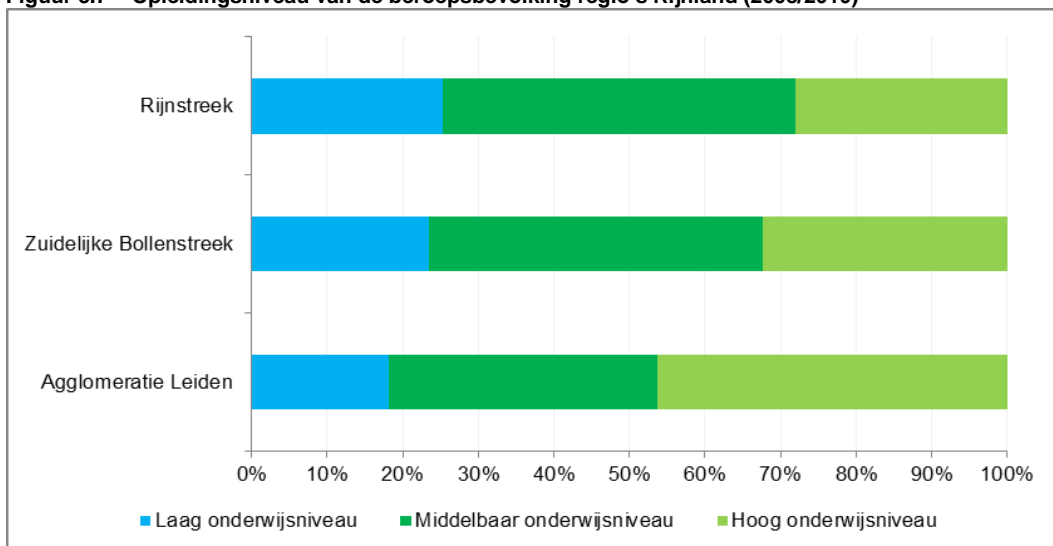
Werkloosheid regio Holland Rijnland op niveau van Nederland

Het werkloosheidspercentage, de werkloze beroepsbevolking als percentage van de beroepsbevolking, van de gemeente Leiden is sinds 2005 stabiel met 5,4%⁵. Dit werkloosheidspercentage is gelijk aan dat van Nederland.

Hoog opleidingsniveau binnen de gemeente Leiden

Als wordt gekeken naar de samenstelling van de beroepsbevolking, valt op dat vooral in de agglomeratie Leiden relatief gezien weinig laagopgeleiden en veel hoogopgeleiden wonen. In heel Nederland is circa 23% van de beroepsbevolking laag opgeleid en circa 34% van de beroepsbevolking hoog opgeleid. In de agglomeratie Leiden is het aandeel laagopgeleiden ongeveer 18%, terwijl het aandeel hoogopgeleiden circa 45% is.

Figuur 3.7 – Opleidingsniveau van de beroepsbevolking regio's Rijnland (2008/2010)



Alle cijfers van de gemeente Zoeterwoude ontbreken. De cijfers betreffende de laagopgeleide bevolking van de gemeenten Oegstgeest en Voorschoten ontbreken.

⁵ CBS Statline, Werkloze beroepsbevolking vanaf 2005/2007.

Bron: CBS Statline (Bruto arbeidsparticipatie)

Binnen de agglomeratie Leiden kent Katwijk een relatief hoog aandeel laagopgeleiden (circa 33%). De gemeente Leiden kenmerkt zich door een hoog aandeel hoogopgeleiden.

3.4 Conclusies

Op basis van voorgaande de volgende conclusies worden getrokken:

- De as Leiden – Katwijk (de stedelijke concentratie rondom Leiden) domineert de regio Holland Rijnland. In totaal kent de regio Holland Rijnland circa 527.000 inwoners en 207.000 banen. In de agglomeratie Leiden is de helft van de inwoners van Holland Rijnland woonachtig en weer de helft hiervan woont in de gemeente Leiden. Ook meer dan de helft van alle banen in Holland Rijnland is gesitueerd in de gemeenten behorende tot de as Leiden – Katwijk . Het is ook dit deel van Holland Rijnland dat zich qua bevolkingsgroei, de nieuwbouw van woningen en groei van de beroepsbevolking de afgelopen jaren het sterkst ontwikkeld heeft.
- Twee van de door het Rijk benoemde topsectoren zijn sterk vertegenwoordigd in de as Leiden – Katwijk. Het gaat hierbij om het Life Science cluster in Leiden en Oegstgeest en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Andere beeldbepalende sectoren in het invloedsgebied van de RijnlandRoute zijn ESA / ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme in Katwijk en Noordwijk. In het algemeen hebben vooral de sectoren handel en gezondheids- en welzijnszorg hebben een relatief groot werkgelegenheidsaandeel in de regio Holland Rijnland. De sectoren vervoer en opslag, financiële dienstverlening, overige zakelijke diensten en openbaar bestuur en overheidsdiensten zijn in Holland Rijnland juist ondervertegenwoordigd.
- De regio Leiden had de afgelopen jaren een stabiel werkloosheidspercentage gelijk aan het nationaal niveau. Al met al is Holland Rijnland (en in het bijzonder de as Leiden – Katwijk) een welvarende Nederlandse regio. De groei van de werkgelegenheid is de afgelopen jaren gestagneerd maar de lange termijnprognoses zijn zowel qua inwonertal als aantal arbeidsplaatsen gunstig (zie ook paragraaf 2.1).

4 Effecten op de bereikbaarheid

De RijnlandRoute is primair een infrastructuurproject. Beide alternatieven hebben als primair doel het verbeteren van de regionale autobereikbaarheid in de oost-westrichting. De alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue bieden allebei een verbeterde oplossing voor het oost-westverkeer, zij het op een verschillende manier. Beide alternatieven hebben dan ook in eerste aanleg een effect op het functioneren van het regionale verkeer- en vervoerssysteem. Dit kan vervolgens zijn doorwerking hebben op het functioneren van de economie.

Een betere bereikbaarheid van de regio leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid vaak goedkoper produceren, waardoor hun concurrentiepositie verbetert, terwijl door een verbeterde bereikbaarheid het zoekgebied voor werknemers naar een potentiële werkgever groter wordt.

De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert. In dit hoofdstuk komt de bereikbaarheidsimpuls van beide alternatieven aan bod. Startpunt vormt een analyse van de huidige bereikbaarheid van Leiden. Vervolgens beschrijven we op basis van de verkeersrapportage en de MKBA voor de RijnlandRoute, de effecten van beide alternatieven op de bereikbaarheid. Tenslotte wordt deze bereikbaarheidsimpuls op basis van de analyses in het kader van de MKBA gewaardeerd.

4.1 Huidige bereikbaarheid van Leiden

Beide alternatieven voor de RijnlandRoute verschillen vooral op de wijze hoe het tracé van de verbinding tussen de A4 en de A44 wordt vormgegeven. In het alternatief Zoeken naar Balans wordt het doorgaand verkeer zuidelijk om Leiden geleid; in het alternatief Churchill Avenue wordt juist de bestaande route over de N206 door Leiden opgevaardeerd. Met name op het grondgebied van Leiden verschillen beide alternatieven onderling. Daarom is het allereerst interessant om te bezien hoe de huidige bereikbaarheid van Leiden wordt beoordeeld.

Beoordeling van bereikbaarheid in Leiden

In de Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat (BGO)⁶ werd over de periode 2005-2010 bijgehouden hoe lokale ondernemers het ondernemingsklimaat beoordelen. Bereikbaarheid is een belangrijk onderdeel van deze benchmark en aan de hand van de resultaten uit deze metingen kan worden gekeken of bereikbaarheid in Leiden momenteel positief of negatief is voor het ondernemingsklimaat in de stad. Ook kan een vergelijking worden gemaakt met omliggende steden.

De indicatoren in de BGO op het gebied van infrastructuur zijn (1) bereikbaarheid per auto, (2) parkeermogelijkheden en (3) bereikbaarheid per openbaar vervoer. De onderstaande tabel toont de resultaten van Leiden op deze indicatoren voor de nulmeting (2005) en de eindmeting (2010).

⁶ Ecorys (2010), *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat*.

Tabel 4.1 – Oordeel infrastructuur indicatoren Leiden

	Nulmeting	Eindmeting	Ontwikkeling
Bereikbaarheid per auto	6,3	6,9	+
Parkeermogelijkheden	5,4	6,1	+
Bereikbaarheid per openbaar vervoer	6,7	7,1	+

Bron: Ecorys i.o.v. het Ministerie van Economische Zaken (2010), BGO 2010 – Resultaten Leiden

De bereikbaarheid per auto kan nog verder worden uitgesplitst naar vestigingslocatie. De resultaten hiervan, inclusief tussenmeting in 2007, zijn te zien in de onderstaande tabel.

Tabel 4.2 – Oordeel bereikbaarheid per auto naar vestigingslocatie binnen Leiden

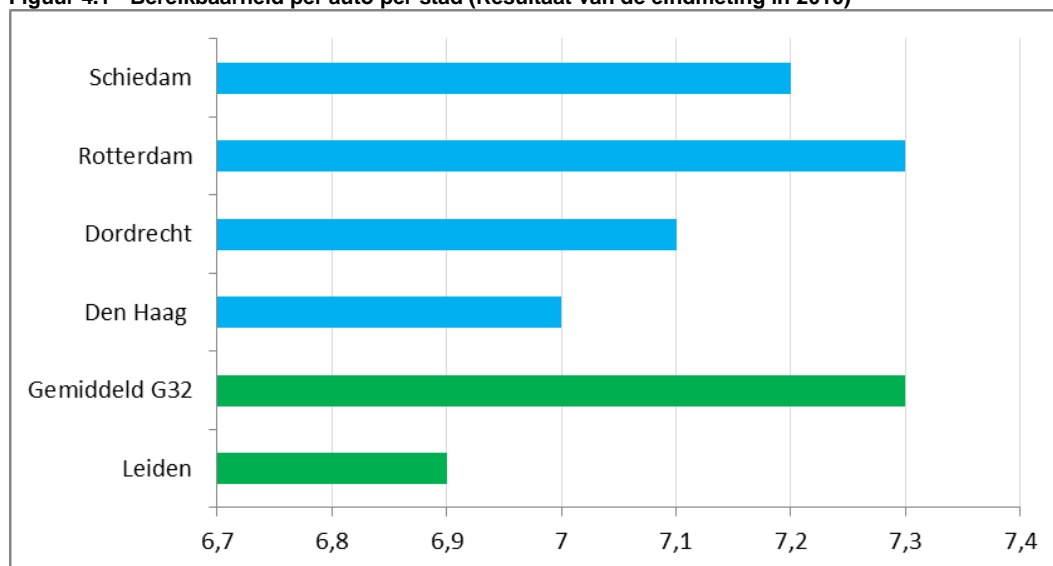
	Nulmeting	Tussenmeting	Eindmeting
Op een centrumlocatie	5,7 (n=55)	5,9 (n=35)	5,3 (n=37)
In een woonwijk	6,6 (n=68)	6,7 (n=45)	7,7 (n=62)
Aan de rand van het centrum	-	-	6,3 (n=17)
Op een bedrijventerreinlocatie	6,9 (n=23)	6,5 (n=29)	7,2 (n=22)
In een bedrijfspand	-	-	6,6 (n=10)
Buitengebied / Buiten de bebouwde kom	4,0 (n=1)	7,8 (n=6)	6,7 (n=4)
Op een B-locatie	-	-	6,5 (n=2)
Elders	6,0 (n=2)	6,5 (n=33)	6,5 (n=2)

Bron: Ecorys i.o.v. het Ministerie van Economische Zaken (2010), BGO 2010 – Resultaten Leiden

Het oordeel van de ondernemers over de bereikbaarheid van Leiden per auto is dus voornamelijk negatief wanneer het de bereikbaarheid van het centrum betreft. In de eindmeting van de BGO in 2010 is het oordeel van de ondernemers op dit punt negatief met een cijfer van 5,3.

Bereikbaarheid Leiden vergeleken

In de eindmeting van 2010 is het gemiddelde oordeel over de bereikbaarheid per auto in de G32 gelijk aan een 7,3. Leiden scoort, samen met Arnhem en Haarlem, met een 6,9 het slechtst van alle G32 steden. Ook over de parkeergelegenheid zijn de ondernemers in Leiden, in vergelijking met de rest van de G32 steden, ontevreden. Gemiddeld werd in de eindmeting in de G32 een 6,5 gegeven, in Leiden was het cijfer gelijk aan 6,1. De navolgende tabel laat de score van Leiden zien samen met de scores van andere steden in Zuid-Holland.

Figuur 4.1 - Bereikbaarheid per auto per stad (Resultaat van de eindmeting in 2010)

Van de verschillende steden in Zuid-Holland scoort Rotterdam het hoogst op het gebied van bereikbaarheid met de auto; een 7,3. Dit cijfer is gelijk aan het gemiddelde van de G32. Het cijfer van Den Haag is na dat van Leiden het laagst.

Ook uit de *Monitor Tevredenheid Vestigingsklimaat 2012* van Deloitte blijkt dat de ondernemers in Leiden matig tevreden zijn over de bereikbaarheid van de stad. Hoewel Leiden goed scoort op de onderdelen beschikbaarheid van personeel, *quality of life* en de kwaliteit van de gemeentelijke dienstverlening, scoort bereikbaarheid matig. In de onderzochte steden is gemiddeld 80,4% van de ondernemers tevreden over de bereikbaarheid, in Leiden is dit 78%. De enige steden in het onderzoek die slechter scoren op het gebied van bereikbaarheid in dit onderzoek zijn Den Haag, de Drechtsteden en Zwolle.

Resume

Het algemene beeld dat uit de benchmark volgt is dat de autobereikbaarheid van Leiden achterblijft bij andere grote steden in Zuid-Holland en in Nederland. In de interviews voor deze REES is deze indruk verder bevestigd. In het algemeen wordt een beeld geschetst dat er de afgelopen decennia beperkt in de stedelijke infrastructuur van Leiden is geïnvesteerd. En dat gezamenlijke investeringen in de RijnlandRoute (ongeacht welk alternatief), de realisatie van de Ringweg-Oost en het opwaarderen van de Willem de Zwijgerlaan noodzakelijk zijn om de autobereikbaarheid van Leiden op een acceptabel niveau te houden. Het gaat hierbij dus niet alleen om de RijnlandRoute maar om een breed pakket aan maatregelen.

Hoewel de bereikbaarheid van Holland Rijnland momenteel niet optimaal is, volgt uit het onderzoek niet een beeld dat deze momenteel een duidelijke rem zet op de ontwikkeling van de regio Holland Rijnland. Er zijn geen concrete signalen dat de huidige bereikbaarheid van de regio voor bedrijven de afgelopen jaren direct aanleiding gaf de regio te verlaten dan wel zich hier niet te vestigen. Integendeel, de regio heeft zich de afgelopen jaren juist voorspoedig ontwikkeld. De verbinding heeft geen blokkades in het regionale vestigingsklimaat op. Als gevolg van de substantiële bereikbaarheidsimpuls versterkt de RijnlandRoute echter wel de concurrentiepositie van de regio waarmee ze bijdraagt aan de verdere economische ontwikkeling van de regio. Op basis van de bereikbaarheidsimpuls die de RijnlandRoute genereert wordt hier in het vervolg van dit hoofdstuk en rapport dieper op ingegaan.

4.2 Bereikbaarheidsimpuls van de RijnlandRoute

De RijnlandRoute verbetert de bereikbaarheid, niet alleen van Holland Rijnland maar ook van aangrenzende regio's. De verbeterde bereikbaarheid komt onder meer tot uiting in kortere reistijden, een grotere reisbetrouwbaarheid en een robuuster wegennet.

In de MKBA voor de RijnlandRoute zijn de totale bereikbaarheidseffecten van beide alternatieven op een rij gezet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de effecten op:

- Reistijden;
- Reisbetrouwbaarheid;
- Robuustheid;
- Variabele reiskosten;
- Effecten tijdens de realisatiefase (tijdelijke effecten).

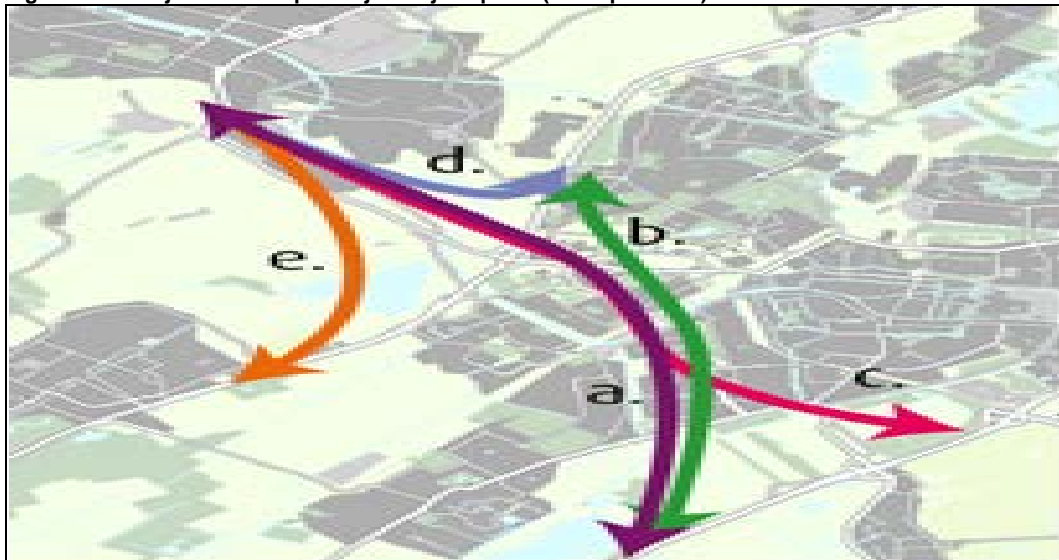
In het vervolg van deze paragraaf wordt, op basis van de uitwerking van deze effecten in de MKBA, dieper ingegaan op deze effecten. Hierbij wordt uitgegaan van de uitkomsten van de zogeheten statische modelberekeningen voor de MKBA, inclusief de 'verrijking' hiervan met de dynamische

modeluitkomsten. Naar verwachting geven deze uitkomsten het meest volledige beeld van de bereikbaarheidseffecten van beide alternatieven. In de MKBA zijn deze resultaten in de gevoeligheidsanalyses opgenomen omdat de MKBA-richtlijnen het gebruik van statische verkeersmodellen voorschrijven. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar de MKBA.

Effecten op reistijden

In de plan-MER rapportage zijn voor een aantal doorgaande trajecten tussen respectievelijk de A4, de A44 en Katwijk de reistijden voor de ochtend- en de avondspits voor de referentiesituatie (de situatie zonder RijnlandRoute) en voor beide alternatieven weergegeven.

Figuur 4.2 – Trajecten waarop reistijden zijn bepaald (bron: planMER)



De resulterende reistijden per relatie (in minuten) zijn weergegeven in onderstaande tabel. De tabel laat zien dat er sprake is van grote reistijdveranderingen. Tussen de A4 en Katwijk nemen reistijden met gemiddeld circa 45 minuten af. De reistijdwinsten worden met name behaald op het traject tussen de A4 en de A44. Op het traject tussen de A44 en Katwijk nemen de reistijden met gemiddeld circa 8 minuten af.

Tabel 4.3 - Reistijden in minuten op verschillende relaties (bron: plan-MER)

Traject	Tijd	Ref.	ZnB	CA
a1 A4 (Leiden-Oost) ==> Katwijk	Ochtendspits	57	9	10
a2 Katwijk ==> A4 (Leiden-Oost)	Avondspits	66	9	10
b1 A4 (Leiden-Oost) ==> A44 (Leiden-West)	Ochtendspits	54	6	9
b2 A44 (Leiden-West) ==> A4 (Leiden-Oost)	Avondspits	59	6	9
c1 A4 (Leiden-Oost) ==> Katwijk	Ochtendspits	44	10	8
c2 Katwijk ==> A4 (Leiden-Oost)	Avondspits	53	10	10
d1 A44 (Leiden-West) ==> Katwijk	Ochtendspits	9	4	4
d2 Katwijk ==> A44 (Leiden-West)	Avondspits	14	5	5
e1 A44 (Leiden-West) ==> Katwijk	Ochtendspits	21	6	6
e2 Katwijk ==> A44 (Leiden-West)	Avondspits	14	5	5

Er is derhalve sprake van grote tijdwinsten. Deze kunnen in hoofdlijnen als volgt verklaard worden:

De RijnlandRoute betekent allereerst dat er een snellere verbinding ontstaat tussen de A4 en Katwijk. In beide alternatieven wordt de bestaande N206 tussen Leiden en Katwijk verbreed en

deels ongelijkvloers gemaakt. De reistijden tussen beide kernen (en verdergelegen bestemmingen) nemen hierdoor af.

De grootste effecten treden echter door aanpassingen op de N206 tussen de A4 en de A44. In beide alternatieven wordt daar een snel alternatief gerealiseerd voor de huidige en (zeker in de spitsperiodes) zwaar belaste doorgaande route door Leiden over de Churchillaan met bovendien verschillende verkeerslichten. In Zoeken naar Balans wordt de verbinding tussen A4 en A44 volledig ongelijkvloers vormgegeven (ook de aansluitingen met respectievelijk A4 en A44) en ook in het alternatief Churchill Avenue is sprake van grotendeels ongelijkvloers vormgegeven aansluitingen. Wel geldt in Zoeken naar Balans op het traject tussen A4 en A44 een hogere maximumsnelheid dan in Churchill Avenue. Daarbij wordt in Zoeken naar Balans in aanvulling op de nieuwe verbinding tussen A4 en A44, ook de bypass Oostvlietpolder gerealiseerd. Deze bypass verbetert specifiek in Zoeken naar Balans nog verder de doorstroming op en rond het Lammenschansplein en op de A4. De bypass is een integraal onderdeel van Churchill Avenue maar wordt in Zoeken naar Balans aanvullend aan de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 ook gerealiseerd.

Niet alleen in de ochtend- en de avondspits, maar ook in de restdag profiteert het verkeer hiermee van kortere reistijden. De RijnlandRoute is daarmee meer dan een infrastructuurproject dat zich vooral richt op het reduceren van congestie. Het project leidt gedurende de gehele dag tot kortere reistijden in vergelijking met de situatie zonder het project.

Daarbij beperken de effecten zich niet uitsluitend tot de 'oost-westcorridor' tussen de A4 en de A44. Een belangrijk verkeerskundig effect is dat door de RijnlandRoute de verbinding over de A44 en N14 tussen Leiden-West en de A4 wordt ontlast, zodat verkeer ook op deze route beter kan doorstromen. Het betekent onder meer dat wachttijden op de A44 bij Wassenaar en op de N14 zullen afnemen.

Voor een gedetailleerde beschrijving van de reistijdeffecten wordt verwezen naar de uitgevoerde verkeersstudie door Goudappel Coffeng⁷.

Uit de MKBA-berekeningen volgt dat Zoeken naar Balans per saldo tot 1.650 miljoen Euro reistijdwinsten resulteert, tegenover 1.389 miljoen Euro voor Churchill Avenue.

Effecten op reisbetrouwbaarheid

Bereikbaarheid heeft ook betrekking op de reisbetrouwbaarheid wat tot uiting komt in (veranderingen in) het onverwachte oponthoud bij verplaatsingen als gevolg van onverwachte files of stremmingen. In de meeste alternatieven is er een afname van de congestie op het netwerk te zien. Als gevolg hiervan neemt ook de reisbetrouwbaarheid, de mate van voorspelbaarheid van de reistijd, toe.

Uit de MKBA-berekeningen volgt dat Zoeken naar Balans per saldo tot 359 miljoen Euro reisbetrouwbaarheidsbaten resulteert, tegenover 312 miljoen Euro voor Churchill Avenue.

Effecten op robuustheid

Robuustheid is nauw gerelateerd aan betrouwbaarheid. Ook bij robuustheid gaat het om de kans dat de weggebruiker zijn / haar de bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt, maar staat primair de vraag centraal in welke mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten

⁷ Goudappel Coffeng (2012), 2e Fase MER RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer.

(ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om de vraag in hoeverre bij incidenten alternatieve routes beschikbaar zijn.

Bij gebrek aan gedetailleerde kwantitatieve informatie is dit effect in de MKBA uitsluitend kwalitatief geanalyseerd waarbij Zoeken naar Balans beter scoorde dan Churchill Avenue. Zoeken naar Balans levert een robuuster verkeerssysteem op dan Churchill Avenue. Daarbij geldt dat Zoeken naar Balans in geval van calamiteiten op de Utrechtse Baan (A12) en Noordelijke randweg Haaglanden (N14), als gevolg van een meer nabijgelegen ligging ten opzichte van beide wegen, meer dan Churchill Avenue bijdraagt aan een robuuster wegennet.

Effecten op variabele reiskosten

De variabele reiskosten van verplaatsingen kunnen eveneens veranderen door een alternatief, doordat de gemiddelde reisafstand verandert als gevolg van wijzigingen in de routekeuze of een kortere verbinding. De verkeersanalyses laten zien dat in beide alternatieven het totaal aantal gereden autokilometers toeneemt. Dit leidt tot een negatief effect op de variabele reiskosten.

Uit de MKBA-berekeningen volgt dat Zoeken naar Balans per saldo in 53 miljoen Euro extra variabele reiskosten resulteert, tegenover 38 miljoen Euro voor Churchill Avenue.

Effecten tijdens de realisatieperiode (effecten tijdens de bouwfase)

In de MKBA is ook ingegaan op de effecten tijdens de realisatiefase. Ook dit effect is uitsluitend kwalitatief geanalyseerd. In de MKBA wordt aangegeven dat de realisatie van de (tunnel in de) Churchill Avenue voor langere tijd (gedurende 3 à 5 jaar) de doorstroming van het verkeer over de bestaande route sterk kan hinderen. Zeker bij gebrek aan alternatieve routes is de verwachting dat dit in zware verkeershinder kan resulteren. Dit geldt in veel mindere mate voor Zoeken naar Balans omdat hier grotendeels een nieuw tracé gerealiseerd wordt. Op het wegvak tussen de knoop Leiden-West en Katwijk zijn beide alternatieven niet onderscheidend.

Op dit aspect heeft derhalve Zoeken naar Balans de voorkeur boven Churchill Avenue.

Totale bereikbaarheidsimpuls

Onderstaande tabel vat de totale bereikbaarheidsimpuls van beide alternatieven voor de RijnlandRoute samen. De bereikbaarheidsimpuls in Zoeken naar Balans ligt hoger dan in Churchill Avenue. De gewaardeerde effecten zijn circa 300 miljoen Euro hoger, daarbij scoort Zoeken naar Balans ook op de kwalitatief gescoorde bereikbaarheidseffecten beter.

Tabel 4.4 - Bereikbaarheidsimpuls RijnlandRoute (bedragen in mln EUR, contante waarde, bron MKBA)

Bereikbaarheidsimpuls	ZnB	CA
Reistijden	€ 1.650	€ 1.389
Reisbetrouwbaarheid	€ 359	€ 312
Robuustheid	++	+
Variabele reiskosten	-€ 53	-€ 38
Effecten tijdens realisatie	0/-	--
Totaal gewaardeerde effecten	€ 1.956	€ 1.663

4.3 Conclusies

In dit hoofdstuk is de bereikbaarheidsimpuls van beide alternatieven op een rij gezet.

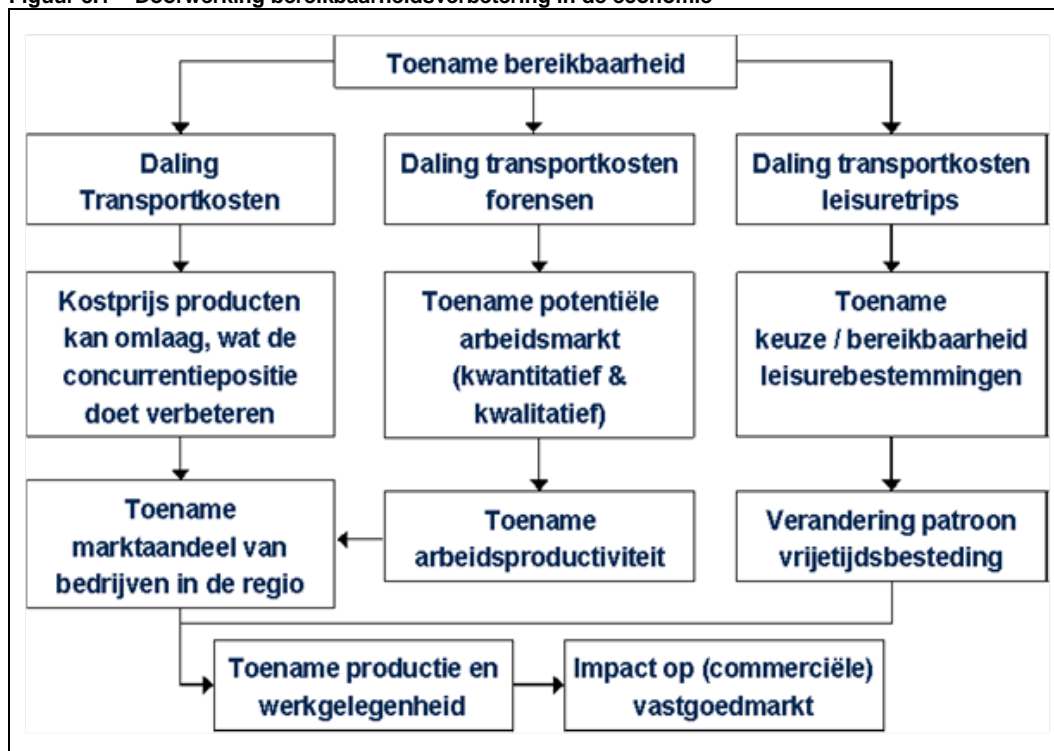
- Een betere bereikbaarheid van de regio leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid vaak goedkoper produceren, waardoor hun concurrentiepositie verbetert, terwijl door een verbeterde bereikbaarheid het zoekgebied voor werknemers naar een potentiële werkgever groter wordt. De omvang de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert.
- De uitgangssituatie is voor wat betreft bereikbaarheid niet positief. De doorstroming op de N206 is verre van optimaal. Daarbij draagt het uitwijken van het oost-westverkeer naar andere routes (zoals over de A44 en de N14) bij aan de reeds zware belasting van parallelle en alternatieve routes in de regio. Uit meerdere recente studies volgt dat de autobereikbaarheid van Leiden achterblijft bij andere grote steden in Zuid-Holland en in Nederland. In de interviews voor deze REES is deze indruk verder bevestigd en toegeschreven aan het feit dat er de afgelopen decennia beperkt in de stedelijke infrastructuur van Leiden is geïnvesteerd.
- Uit de verkeersanalyses volgt duidelijk dat Zoeken naar Balans na ingebruikname per saldo een beduidend grotere bereikbaarheidsimpuls genereert dan Churchill Avenue:
 - De reistijdwinsten zijn het grootst in Zoeken naar Balans; De contante waarde van de tijdwinsten in Zoeken naar Balans bedraagt 1,6 tegenover 1,4 miljard Euro in Churchill Avenue;
 - In Zoeken naar Balans wordt congestie het meest teruggedrongen wat resulteert in hogere betrouwbaarheidseffecten (360 miljoen Euro tegenover 312 miljoen Euro);
 - Zoeken naar Balans biedt bij calamiteiten meer mogelijkheden dan Churchill Avenue. Daarbij ontstaat per saldo een extra oost-westverbinding. Zoeken naar Balans leidt meer dan Churchill Avenue tot een robuuster wegennet;
 - Daar staat tegenover dat de variabele reiskosten in Zoeken naar Balans wat meer toenemen dan in Churchill Avenue (een toename van 53 tegenover 38 miljoen Euro).
- Voorgaande beschrijft de effecten na ingebruikname. Beide varianten verschillen ook sterk in hun bereikbaarheidseffecten tijdens de aanlegfase. Aanleg van de Churchill Avenue zal op de verkeerssituatie op en rond de Churchillaan naar verwachting 3 à 5 jaar een negatieve impact hebben, en daarmee ook op de bereikbaarheid van Holland Rijnland. In Zoeken naar Balans zijn de effecten tijdens de aanlegfase in vergelijking hiermee beperkt.
- Hoewel de bereikbaarheid van Holland Rijnland momenteel niet optimaal is, volgt uit het onderzoek niet een beeld dat deze momenteel een duidelijke rem zet op de ontwikkeling van de regio Holland Rijnland. Er zijn geen concrete signalen dat de huidige bereikbaarheid van de regio voor bedrijven de afgelopen jaren direct aanleiding gaf de regio te verlaten dan wel zich hier niet te vestigen. Integendeel, de regio heeft zich de afgelopen jaren juist voorspoedig ontwikkeld. De verbinding heft geen blokkades in het regionale vestigingsklimaat op. Als gevolg van de substantiële bereikbaarheidsimpuls versterkt de RijnlandRoute echter wel de concurrentiepositie van de regio waarmee ze bijdraagt aan de verdere economische ontwikkeling van de regio.

5 Regionaal-economische effecten

5.1 Doorwerking bereikbaarheidsverbetering in de regionale economie

Nieuwe infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van regio's en kan daarmee op verschillende manieren de economische ontwikkeling van regio's stimuleren. In figuur 5.1 is globaal aangegeven hoe een bereikbaarheidsverbetering doorwerkt in de economie.

Figuur 5.1 – Doorwerking bereikbaarheidsverbetering in de economie⁸



Voor bedrijven in de regio leidt een verbeterde bereikbaarheid tot lagere transportkosten (zowel voor zakelijke verplaatsingen en vrachtverkeer) en daarmee lagere productiekosten en een versterking van de concurrentiepositie. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio.

Uitgaande van een vast tijds- (en kosten)budget dat forensen aan hun woon-werkreistijd willen besteden, betekent een verbeterde bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.

Als gevolg van de bereikbaarheidsverbetering nemen ook de kosten voor sociaal recreatieve ('niet-werk gerelateerde') verplaatsingen af, waardoor een consument een groter aantal

⁸ Zie onder meer: F.R. Bruinsma & P. Rietveld (1992), De structurerende werking van infrastructuur – Een state of the art review, RPB (2005), Kenniscorridors – Over de structurerende werking van infrastructuur in de kenniseconomie; zie ook verschillende onderzoeken eind jaren '90 in het kader van Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur in opdracht van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, en Economische Zaken.

recreatiemogelijkheden krijgt dan voorheen. Voor een regio kan dit resulteren in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.

Een verbeterde bereikbaarheid kan ook negatief uitpakken voor een regio. Een verbeterde bereikbaarheid betekent immers ook dat het voor bedrijven van buiten de regio gemakkelijker wordt om te concurreren met bedrijven in de regio. Zij profiteren ook van het verhoogde 'gemak' om een regio te bereiken, waardoor positieve effecten op werkgelegenheid en productie mogelijk voor een deel teniet kunnen worden gedaan. De economische betekenis van een infraproject is daarmee niet alleen afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls (hoe groter de impuls, des te meer effecten zijn er te verwachten), maar ook van de kenmerken van de regio waarin het project gerealiseerd wordt.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt op basis van voorgaand figuur ingegaan op de regionaal-economische effecten van de verschillende alternatieven voor de Rijnlandroute

5.2 Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid

Een verbeterde bereikbaarheid in de regio Rijnland kan doorwerken op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en werkgelegenheid van het gebied. In deze paragraaf worden hiervan twee sporen bekeken (zo ook in figuur 5.1):

- Effecten op transportkosten bedrijven;
- Effecten op zoekgebied werkgevers en werknemers.

Effecten op transportkosten bedrijven

Een verbeterde bereikbaarheid van bedrijven in de regio leidt tot lagere transportkosten voor zakelijke verplaatsingen en vrachtverkeer en daarmee tot lagere productiekosten en een versterking van de concurrentiepositie. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio (zie linkerkolom figuur 5.1).

Uit paragraaf 4.2 is gebleken dat beide alternatieven resulteren in een positieve bereikbaarheidsimpuls. Voor bedrijven die gebruikmaken van de RijnlandRoute, of die hier door een verbeterde doorstroming elders van profiteren, resulteert deze verbeterde bereikbaarheid in lagere transportkosten voor zakelijk- en vrachtverkeer. Dit kostenvoordeel is opgebouwd uit de financiële voordelen van kortere reistijden ('tijd is geld'), een hogere reisbetrouwbaarheid (betere inschatting van aankomst- en levertijden) en andere variabele transportkosten (brandstofkosten, bandenslijtage, onderhoud etc).

Deze effecten zijn ook in de gehouden interviews naar voren gekomen. Door Flora Holland is bijvoorbeeld aangegeven dat vrachtverkeer naar het zuiden nu noodgedwongen deels omrijdt. In een situatie met RijnlandRoute is dit (naar verwachting) niet meer nodig wat onder meer zal resulteren in lagere transportkosten voor bedrijven in de Greenport Duin- en Bollenstreek.

In tabel 5.1 zijn de effecten weergegeven. De tabel laat zien dat Zoeken naar Balans in circa 49 miljoen Euro per jaar minder kosten voor het bedrijfsleven resulteert, tegenover circa 40 miljoen Euro per jaar voor Churchill Avenue.

Tabel 5.1 – Effecten op transportkosten zakelijk en vrachtverkeer per jaar (cijfers voor 2020, bedragen in mln EUR, bron: MKBA)

Transportkosten	ZnB	CA
Reistijden	€ 40,9	€ 33,0
Reisbetrouwbaarheid	€ 9,1	€ 7,6
Variabele reiskosten	-€ 0,9	-€ 0,6
Totaaleffecten	€ 49,0	€ 40,0

Effecten op bereikbare banen

In figuur 5.1 (middelste kolom) is geschetst hoe bereikbaarheid doorwerkt op het 'zoekgebied' van zowel werkgever als werknemer. Uit onderzoek⁹ is bekend dat forensen dagelijks gemiddeld maximaal 45 minuten aan een enkele woonwerkverplaatsing willen besteden. De werklocatie is min of meer 'willekeurig' gekozen binnen een gebied van 45 minuten reistijd ten opzichte van de woonlocatie ("het maakt niet uit of je bijvoorbeeld op 10 of op 30 minuten van de werklocatie woont"). Bij meer dan 45 minuten neemt de kans sterk af dat iemand een baan accepteert zonder te verhuizen; een langere enkele woon-werkreistijd is voor veel forensen niet aantrekkelijk.

Uitgaande van een dergelijk vast tijds- (en kosten)budget, betekent een betere bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten daardoor beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.

Uit de reistijdveranderingen in figuur 4.3 komt naar voren dat beide alternatieven de reistijden sterk reduceren. In de referentiesituatie zijn de reistijden tussen de A4 en de A44, en tussen de A4 en Katwijk langer dan 45 minuten. In beide alternatieven komen deze trajecten ruim binnen de 45 minuten grens te liggen

Beide alternatieven hebben daarmee als effect dat Holland Rijnland meer dan nu als één samenhangende woon- en werkregio zal gaan functioneren. Waar in de huidige situatie de verbinding door Leiden een (tijds)barrière vormt voor inwoners vanuit delen van Holland Rijnland oostelijk van de A4 om te gaan werken in gebieden westelijk van de A44 (en vice versa), wordt deze barrière door de RijnlandRoute sterk gereduceerd. Het wordt bijvoorbeeld beduidend aantrekkelijker om bijvoorbeeld te wonen in Katwijk en te werken in Alphen aan den Rijn. Beide kernen komen naar verwachting binnen 45 minuten reistijd van elkaar te liggen.

Om een beeld te krijgen van de effecten op bereikbare banen hebben we voor drie locaties in het directe invloedsgebied van de RijnlandRoute globaal de veranderingen in kaart gebracht. Het gaat hierbij om belangrijke werkgelegenheidscentra die binnen de 45 minuten reistijd bereikbaar worden. Het betreft de volgende locaties:

1. Katwijk;
2. Leiden-West (de 'A44-zone');
3. Leiden-Oost (de 'A4-zone').

⁹ Zie onder meer: Mokhtarian, P. C. Chen (2004) TTB or not TTB that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets, Transportation Research Part A 38 (9-10), pp. 643-675. De BREVER-wet (Wet van Behoud van Reistijd en Verplaatsingen) stelt dat reizigers een reisbudget hanteren. Voor woonwerkverplaatsingen wordt daarbij uitgegaan van maximaal 45 minuten voor een enkele woon-werkverplaatsing. Bij een langere reistijd zal een reiziger hetzij zijn baan of zijn woonlocatie (her)overwegen.

Tabel 5.2 laat hiervan de resultaten voor beide alternatieven zien. Voor Katwijk komen omvangrijke werkgelegenheidscentra en als Alphen aan den Rijn, Zoetermeer en Gouda in het invloedsgebied te liggen. Uitsluitend deze kernen leiden al tot meer dan 100.000 banen die in het invloedsgebied van Katwijk komen te liggen. Idem geldt voor Leiden-West. Voor Leiden-Oost gaat het voornamelijk om banen in Katwijk en Noordwijk. De onderstaande tabel geeft inzicht in de banen in deze gemeenten.

Tabel 5.2 – Extra bereikbare banen in belangrijke werkgelegenheidscentra

Gemeenten	Bereik aantal potentiële extra banen
Vanuit Katwijk	113.300
-Alphen aan den Rijn	30.500
-Zoetermeer	49.900
-Gouda	32.900
Vanuit Leiden-West	113.300
-Alphen aan den Rijn	30.500
-Zoetermeer	49.900
-Gouda	32.900
Vanuit Leiden-Oost	33.900
-Katwijk	19.700
-Noordwijk	14.240

Naast het feit dat er meer banen binnen een straal van 45 minuten komen voor de inwoners van de regio Holland Rijnland, komen er ook meer potentiële werknemers binnen een straal van 45 minuten van de regio Rijnland te liggen. Op vergelijkbare wijze maar dan voor het aantal potentiële extra werknemers geeft tabel 5.3 de resultaten weer. Vanuit Katwijk en Leiden-West komen er tenminste circa 131.500 potentiële werknemers extra bij binnen de 45 minuten grens.

Tabel 5.3 – Aantal extra potentiële werknemers buiten het traject

Gemeenten	Bereik aantal potentiële extra werknemers
Vanuit Katwijk	131.500
-Alphen aan den Rijn	37.600
-Zoetermeer	60.300
-Gouda	33.600
Vanuit Leiden-West	131.500
-Alphen aan den Rijn	37.600
-Zoetermeer	60.300
-Gouda	33.600
Vanuit Leiden-Oost	42.200
-Katwijk	29.200
-Noordwijk	13.000

Hoewel de tabellen een eerste indicatief beeld schetsen komt uit de cijfers naar voren dat de baten van de RijnlandRoute vooral in het deel nabij of westelijk van de A44 neerslaan. Het is met name dit deel van Holland Rijnland dat als gevolg van de RijnlandRoute beter bereikbaar wordt.

In de cijfers is geen uitsplitsing gemaakt tussen Zoeken naar Balans en Churchill Avenue. Naar verwachting zijn beide alternatieven beperkt onderscheidend op het aantal grote werkgelegenheids- en werknemerscentra dat extra kan worden bereikt. Als gevolg van de wat grotere bereikbaarheidsimpuls mogen in Zoeken naar Balans wat grotere effecten verwacht worden.

Effect op de werkgelegenheid

Op basis van de effecten op de transportkosten voor bedrijven en de (marginale) effecten op het aantal bereikbare banen zijn de werkgelegenheidseffecten van de verschillende alternatieven bepaald¹⁰. Hierbij is voortgebouwd op de toegepaste methodiek van Ecorys in een vergelijkbare studie naar de regionaal-economische effecten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam¹¹. In die studie is aan de hand van uitgebreide modelberekeningen met het REMI-model een inschatting gemaakt van de effecten op werkgelegenheid. Het REMI-model is een regionaal economisch model voor Nederland, in beheer van Ecorys, met input-output relaties tussen 24 economische sectoren voor landen of regio's. Het model bevat een groot aantal vergelijkingen die het gedrag van consumenten en bedrijven weerspiegelen.

Met het oog op de uitgebreide informatie die het REMI-model vraagt zijn voor onderhavige studie geen nieuwe modelberekeningen uitgevoerd maar zijn kengetallen uit de NWO-berekeningen herleid. Hierbij zijn kengetallen afgeleid naar de extra werkgelegenheid per minuut reistijdwinst. Uit deze studie blijkt dat een totaal van 1.000 uur aan reistijdwinst gemiddeld zorgt voor 0,14 fte extra werkgelegenheid in de regio. Op basis van de totale reistijdwinst in de verschillende alternatieven is vervolgens de extra werkgelegenheid berekend voor de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue.

Onderstaande tabel toont de resulterende werkgelegenheidseffecten. In alternatief Zoeken naar Balans worden als gevolg van de RijnlandRoute 530 extra banen verwacht, in alternatief Churchill Avenue worden 470 extra banen verwacht.

Tabel 5.4 - Effect van de verschillende alternatieven op de ontwikkeling van de werkgelegenheid

Alternatief	Werkgelegenheidseffect (extra banen)*
Zoeken naar Balans	+530
Churchill Avenue	+470

* Afgerond op tientallen

De extra banen concentreren zich naar verwachting in Holland Rijnland. Maar omdat de RijnlandRoute ook de doorstroming van het noord-zuidverkeer verbetert tussen Den Haag / Rotterdam enerzijds en Schiphol / Amsterdam anderzijds, mag ook verwacht worden dat een deel van de extra werkgelegenheid in de regio's ten noorden en ten zuiden van Holland Rijnland neerslaat. Beide alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend.

Overigens moet hierbij worden aangetekend dat de ontwikkeling van de werkgelegenheid van veel factoren afhankelijk is. Het beschreven effect gaat ervan uit dat alle omgevingsfactoren in Holland Rijnland constant blijven en enkel de RijnlandRoute wordt aangepast. Overigens zal de aanleg van de RijnlandRoute ook in de aanlegfase een positief maar tijdelijk effect op werkgelegenheid hebben (bijvoorbeeld bij aannemers); deze effecten blijven hier buiten beschouwing.

5.3 Effecten op toerisme, recreatie en voorzieningen

De rechterkolom in figuur 5.1 aan het begin van dit hoofdstuk laat zien hoe een verbeterde bereikbaarheid bijdraagt aan de concurrentiepositie van bedrijven en daarmee het regionale vestigings- en ondernemingsklimaat. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid nemen ook de

¹⁰ Om het werkgelegenheidseffect te berekenen, zijn de reistijdwinsten op basis van referentiestudies vertaald in het aantal banen dat extra in de regio ontstaat.

¹¹ Ecorys (2010), *Nieuwe Westelijke Oeververbinding – Regionaal-economische effectenstudie*.

kosten voor sociaal-recreatieve verplaatsingen af, waardoor een consument een groter aantal recreatie mogelijkheden krijgt dan voorheen. Dit resulteert in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.

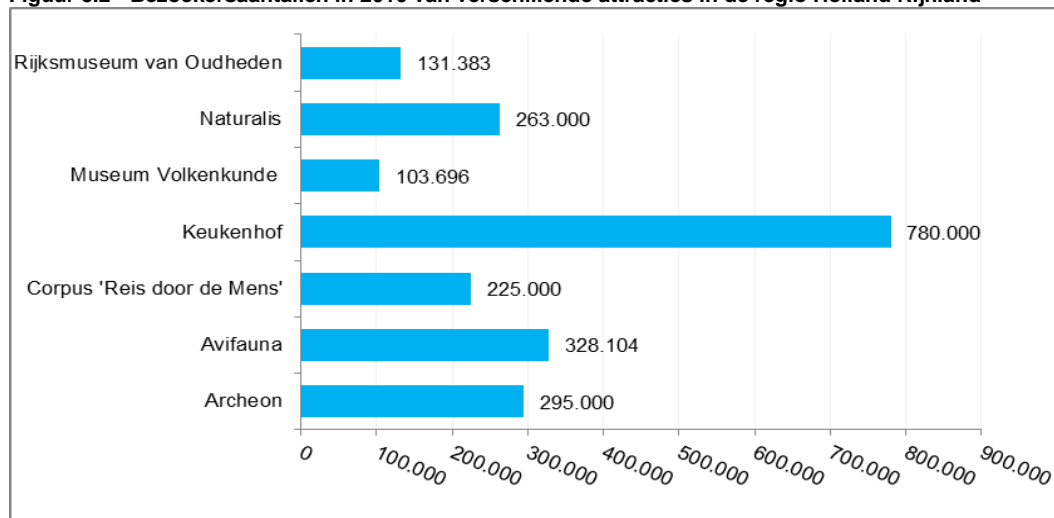
Hierna worden eerst de effecten op het bezoek aan recreatiegebieden beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de effecten op het kooptoerisme en op voorzieningen. Bij dit laatste zullen vooral de effecten van de alternatieven op de binnenstad van Leiden aan bod komen.

Effecten op toerisme en recreatie

Recreanten hebben, net als forenzen bij woon-werkverkeer, ook een tijdsbudget (de reistijd van en naar de recreatieplek), hoewel minder eenduidig als bij forenzen. Beide alternatieven resulteren in kortere reistijden van en naar de regio Holland Rijnland, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht mag worden.

De regio Holland Rijnland kent verschillende toeristische gebieden en trekpleisters, waaronder de Keukenhof (Lisse), de stranden in Katwijk en Noordwijk, de binnenstad van Leiden, het Groene Hart en Space Expo (Noordwijk). De onderstaande figuur toont de topattracties (qua bezoekersaantallen) binnen de regio Holland Rijnland. De figuur laat duidelijk zien dat de Keukenhof de meeste bezoekers trekt, in 2010 hebben 780.000 mensen de Keukenhof bezocht. Hiernaast trokken ook Avifauna, Archeon en Corpus 'Reis door de Mens' in 2010 allen meer dan 200.000 bezoekers. Leiden kent verschillende musea met hoge bezoekersaantallen. Het museum Naturalis kent van de musea het hoogste aantal bezoekers (263.000 in 2010).

Figuur 5.2 - Bezoekersaantallen in 2010 van verschillende attracties in de regio Holland Rijnland



Naast de bezoekers van attracties in de regio, zijn er vooral veel recreanten en toeristen die Holland Rijnland bezoeken om haar stranden in de Bollenstreek (Katwijk en Noordwijk) en het Groene Hart. Wat betreft het strandtoerisme gaat het hierbij in Noordwijk om circa 1.100.000¹² bezoeken per jaar, in Katwijk is het aantal jaarlijkse strandbezoekers gelijk aan circa 1.450.000¹³.

De bereikbaarheidsimpuls is niet zo groot dat verwacht mag worden dat de alternatieven zullen leiden tot substantiële veranderingen in het aantal vakanties in Holland Rijnland. Omdat de

¹² Marktplan Adviesgroep (2007), *Sociaal-economische visie Noordwijk aan Zee, Analyse economische prestaties anno 2006*.

¹³ ZKA Consultants & Planners (2009), *Tijden veranderen, doelgroepen behouden – Toeristisch actieplan Katwijk*.

bereikbaarheid van Katwijk en Noordwijk wel sterk verbetert, wordt wel verwacht dat de verschillende alternatieven een effect hebben op het aantal dagtoeristen.

De RijnlandRoute leidt tot een algehele verbetering van de bereikbaarheid van Holland Rijnland, maar zo ook eerder beschreven zijn de effecten het grootst voor het westelijk deel van Holland Rijnland. Tegelijkertijd zijn veel andere attractiepunten momenteel al goed bereikbaar of verandert de RijnlandRoute hier weinig aan. Met uitzondering van de attractiepunten in Katwijk en Noordwijk verwachten we derhalve minimale effecten.

Voor het dagbezoek (strandbezoek) aan Katwijk en Noordwijk zijn een aantal indicatieve berekeningen gemaakt uitgaande van de verwachte reductie in reistijden (aangenomen is dat de reistijden in de ochtend- en de avondspits uit het vorige hoofdstuk een redelijk betrouwbaar beeld geven van de bereikbaarheid van Katwijk en Noordwijk op zomerse dagen), het aantal bezoeken per jaar (1.100.000 in Noordwijk en 1.450.000 in Katwijk) de herkomst van de bezoekers, de elasticiteit van dagbezoek in relatie tot de reistijd (verondersteld 0,1 te bedragen) en de gemiddelde bestedingen per bezoek (€43,5¹⁴). Naar verwachting kan het totaal aantal dagbezoeken aan Noordwijk en Katwijk in beide alternatieven met circa 4 procent toenemen (+35.000 bezoekers per jaar). Dit komt overeen met een toename van de bestedingen van circa € 1.570.000 per jaar. Beide alternatieven lijken hierbij niet onderscheidend te zijn.

Het extra bezoek betreft naar verwachting deels nieuw- maar ook deels een verschuiving in dagbezoek. Niet uit te sluiten is dat het extra bezoek aan Noordwijk en Katwijk ten koste gaan van het bezoek aan andere (bad)plaatsen.

Effecten op koopstromen en voorzieningen

Binnen de regio Holland Rijnland kennen zijn de gemeenten Leiden, Alphen aan den Rijn en Katwijk de belangrijkste winkelgebieden. Dit is te zien aan de omzet voor dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen. Samen realiseren deze gemeenten circa 50% van de totale jaarlijkse omzet in de detailhandel.

¹⁴ RIGO (2010), *MKBA Greenport Duin- en Bollenstreek*.

Tabel 5.5 – Totale omzet (mln EUR/jaar) dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen per gemeente (2011)

	Totale omzet dagelijkse artikelen	Totale omzet niet-dagelijkse artikelen
Alphen aan den Rijn	183	368
Hillegom	54	88
Kaag en Braassem	52	74
Katwijk	144	245
Leiden	280	529
Leiderdorp	82	161
Lisse	66	134
Nieuwkoop	61	93
Noordwijk	60	97
Noordwijkerhout	33	55
Oegstgeest	64	88
Rijnwoude	38	58
Teylingen	85	125
Voorschoten	54	83
Zoeterwoude	11	52
Totaal	1.267	2.251

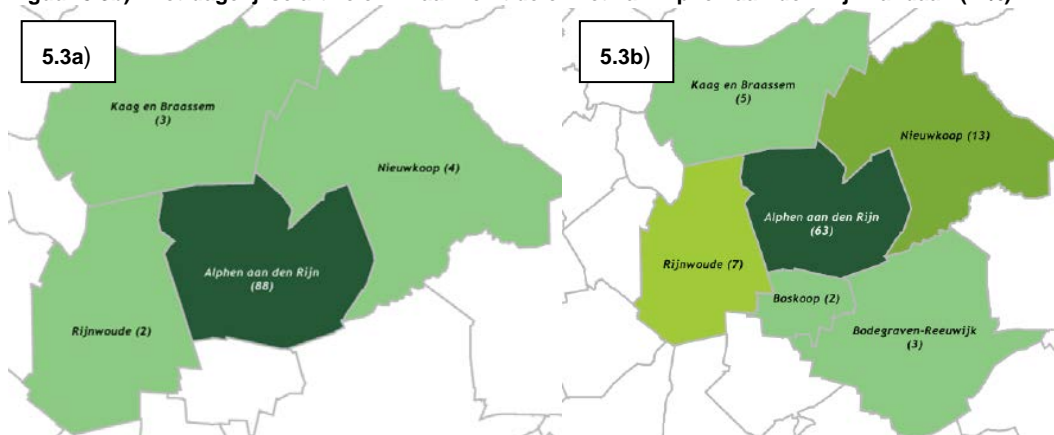
Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2011

Als op basis van *het Koopstromenonderzoek Randstad 2011* in meer detail naar de verschillende winkelgebieden wordt gekeken resulteert het volgende beeld”.

In de gemeente Alphen aan den Rijn nam, voor niet-dagelijkse artikelen, de binding in 2011 af van 74% in 2004 naar 67% in 2011. Er vloeit omzet weg naar meerdere omliggende gemeenten, waaronder Leiden en Den Haag. In de dagelijkse sector is de binding van Alphen met 90% hoog, hoewel nog wat lager dan in 2004 (92%). Alphen trekt zowel in de dagelijkse als de niet-dagelijkse sector vooral omzet aan uit Nieuwkoop en Rijnwoude.

Figuur 5.3a) Dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Alphen aan den Rijn vandaan (in%)?

Figuur 5.3b) Niet-dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Alphen aan den Rijn vandaan (in%)?

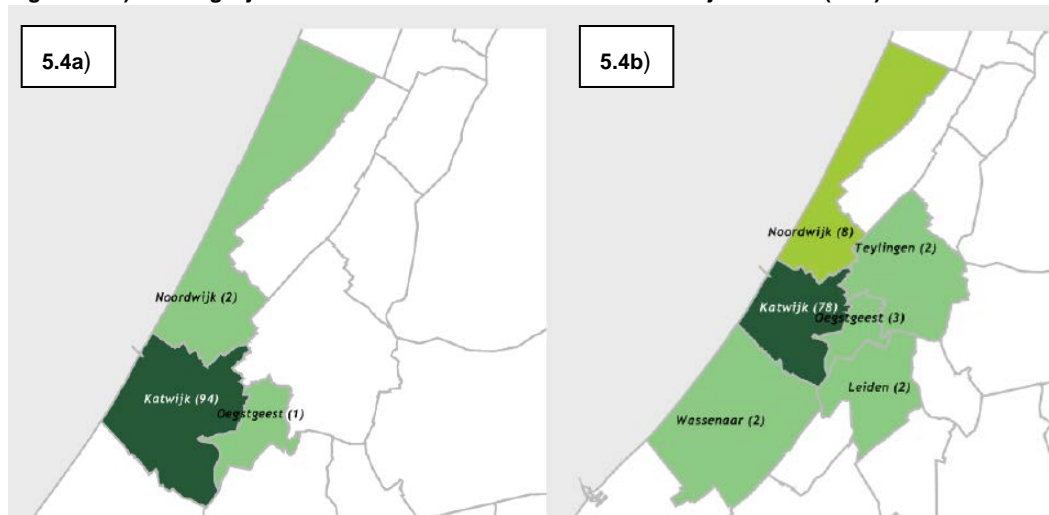


Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2011

In Katwijk is de binding in de dagelijkse sector gelijk aan 89%, in 2004 was dit nog 96%. In de niet-dagelijkse sector is deze binding gelijk aan 54%. In de dagelijkse sector vloeit vooral vanuit Noordwijk omzet naar Katwijk. Voor niet-dagelijkse artikelen vloeit er vooral omzet weg naar Leiden.

Figuur 5.4a) Dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Katwijk vandaan (in %)?

Figuur 5.4b) Niet-dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Katwijk vandaan (in %)?

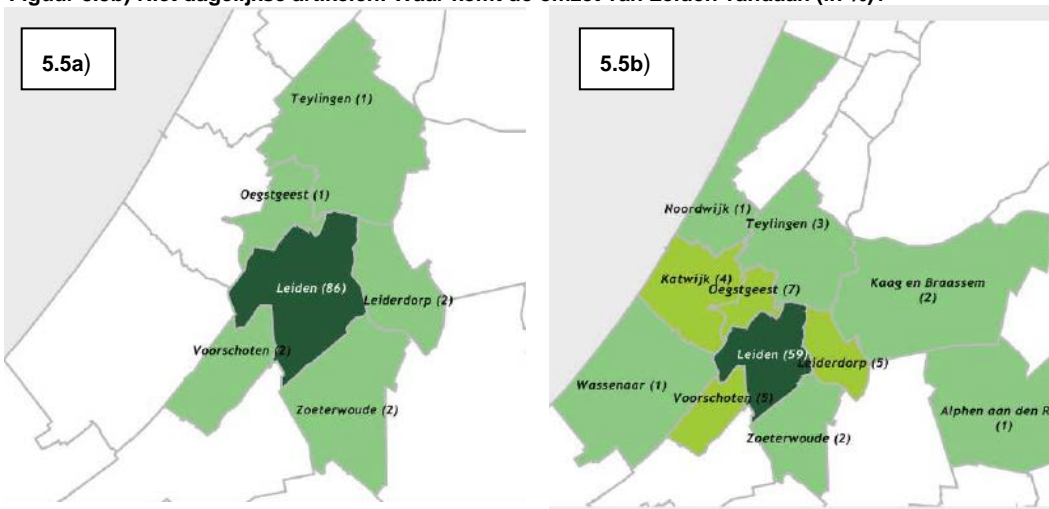


Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2011

In Leiden nam zowel in de dagelijkse als de niet-dagelijkse sector de binding aan de eigen gemeente af ten opzichte van 2004. Voor dagelijkse artikelen van 87% naar 85% en voor niet-dagelijkse van 67% naar 55%. Leiden trekt omzet in de niet-dagelijkse sector uit onder meer Oegstgeest, Leiderdorp en Voorschoten. De gemeente verliest in de deze sector met name klanten aan Leiderdorp.

Figuur 5.5a) Dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Leiden vandaan (in %)?

Figuur 5.5b) Niet dagelijkse artikelen: Waar komt de omzet van Leiden vandaan (in %)?



Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2011

Voor het bekijken van de effecten van de verschillende alternatieven op koopstromen en voorzieningen, is het allereerst vooral van belang te kijken naar de bereikbaarheid van de binnenstad van Leiden. Dit omdat hier de meeste (absolute) bestedingen gedaan worden. Daarbij kent Leiden ook het meest diverse winkelapparaat van de regio.

In beide alternatieven wordt de binnenstad van Leiden (niet alleen een belangrijk winkelgebied maar ook een groot werkgelegenheidscentrum) beter bereikbaar, maar het meest in Churchill Avenue. In dat alternatief worden de binnenstad nagenoeg direct aan de RijnlandRoute aangetakt. Met het oog op de positie van Leiden in de regio mag verwacht worden dat de RijnlandRoute, in

combinatie overigens met maatregelen als de Ringweg-Oost en het deels ongelijkvloers maken van Willem de Zwijgerlaan en extra parkeervoorzieningen, de positie van de binnenstad in de regio kan versterken. Zeker in westelijke richting kan het invloedsgebied van Leiden verder worden vergroot.

Let wel, dit betreft de situatie na ingebruikname. In het bijzonder tijdens de realisatie van Churchill Avenue zal de detailhandel in de binnenstad van Leiden naar verwachting kampen met dalende omzetten vanwege een (tijdelijke) algehele slechte autobereikbaarheid van (de binnenstad van) Leiden.

Voor Katwijk zijn de effecten op voorhand niet duidelijk. Ook Katwijk wordt beter bereikbaar in beide alternatieven. Deze betere bereikbaarheid kan zowel positief als negatief doorwerken op de detailhandel in Katwijk; het is immers gemakkelijker Katwijk te bereiken, maar consumenten zijn ook sneller vanuit Katwijk in bijvoorbeeld de binnenstad van Leiden. De figuren hiervoor laten al zien dat voor niet-dagelijkse artikelen Leiden een aantrekkelijke bestemming is. Daarbij komt een substantieel deel van de winkelomzet in Katwijk uit Noordwijk. Ook voor inwoners uit Noordwijk wordt bezoek aan Leiden een aantrekkelijk alternatief. Daar staat tegenover dat Katwijk in het algemeen beduidend beter bereikbaar wordt.

Voor wat betreft Alphen aan den Rijn lijkt de RijnlandRoute geen effecten te hebben.

5.4 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de regionaal-economische effecten van de verschillende alternatieven voor de RijnlandRoute op een rij gezet.

- Een betere bereikbaarheid van regio's leidt tot lagere transportkosten voor bedrijven, inwoners en bezoekers en kan daarmee de economische ontwikkeling van regio's stimuleren. Bedrijven kunnen als gevolg van een betere bereikbaarheid bijvoorbeeld goedkoper produceren en hun concurrentiepositie verbeteren en werknemers kunnen als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid gemakkelijker een baan vinden die bij hem of haar past. De omvang van de effecten is sterk afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls die een project genereert. Beide alternatieven voor de RijnlandRoute zorgen voor een significante reistijdverkortung van het traject A4 -Katwijk. Aan de hand van de bereikbaarheidsimpuls zijn de regionaal-economische effecten van beide alternatieven voor Holland Rijnland bepaald.
- Zo leidt de betere bereikbaarheid tot lagere transportkosten voor bedrijven. In Zoeken naar Balans nemen de transportkosten als gevolg van de grotere bereikbaarheidsimpuls met circa 49 miljoen Euro per jaar het meest af; in Churchill Avenue met circa 40 miljoen Euro per jaar af. Beide alternatieven leiden tot een duidelijke toename van het aantal bereikbare banen voor werkzame personen of het aantal potentiële werknemers voor werkgevers. Dit geldt met name voor Katwijk en de omgeving van de A44 aan de westzijde van Leiden.
- Per saldo zijn er positieve effecten op de regionale werkgelegenheid te verwachten. In alternatief Zoeken naar Balans worden met circa 530 extra banen de meeste banen gecreëerd; in Churchill Avenue worden 470 extra banen gecreëerd. De extra banen concentreren zich naar verwachting in Holland Rijnland. Maar omdat de RijnlandRoute ook de doorstroming van het noord-zuidverkeer verbetert tussen Rotterdam / Den Haag enerzijds en Schiphol / Amsterdam anderzijds, mag ook verwacht worden dat een deel van de extra werkgelegenheid in de regio's ten noorden en ten zuiden neerslaat. Beide alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend.

- De alternatieven worden verwacht in het bijzonder een positief effect te hebben op het aantal strandbezoeken in Katwijk en Noordwijk. Op andere attractiepunten in Holland Rijnland lijkt het effect zeer beperkt. Het aantal dagbezoeken kan op jaarbasis met circa 4% toenemen. Dit komt overeen met een toename van de toeristisch-recreatieve bestedingen met 1,6 miljoen Euro per jaar. Beide alternatieven zijn hierin niet onderscheidend.
- Daarnaast wordt verwacht dat de winkelbestedingen zullen veranderen. Vooral in alternatief Churchill Avenue wordt de binnenstad van Leiden beter bereikbaar en mogen hier positieve effecten van de RijnlandRoute verwacht worden. Voor Katwijk zijn de effecten op voorhand niet duidelijk. Effecten zouden zowel positief als negatief kunnen zijn.

6 Effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties

6.1 Het effect van bereikbaarheid op het lokale vestigingsklimaat

De literatuur laat zien dat infrastructuur de ruimtelijke inrichting van regio's structureert¹⁵. Bedrijven, detailhandel en ondernemers vestigen zich graag op locaties die goed bereikbaar zijn en overheden passen daarop hun plannen aan. Enquêtes onder ondernemers geven aan dat bereikbaarheid van de locatie één van de meest belangrijke vestigingsplaatsfactoren is. In het algemeen is een duidelijk verband waarneembaar tussen de kwaliteit van het infrastructuraanbod en het locatie gedrag van bedrijven. Locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, vervullen een functie bij het voor de regio behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.

Als gevolg van nieuwe infrastructuur kan ook de waarde van bedrijventerreinen en kantoorlocaties veranderen. Een betere ontsluiting of meer passerend verkeer is veelal positief van invloed op grond- en vastgoedprijzen. Bij kavels die vanaf een snelweg /druke weg kunnen worden gezien geldt in het algemeen een opslag op de grondprijs tot 15 procent. Voor een locatie op een bedrijventerrein met een gunstige ontsluiting geldt een opslag op de grondprijs van 10 tot 15 procent. Op deze manier kan infrastructuur ook geplande ontwikkelingen in de tijd naar voren weten te halen (bijvoorbeeld een eerdere realisatie van een gepland bedrijventerrein) of een hoogwaardiger invulling aan ruimtelijke ontwikkelingen te geven (bijvoorbeeld bouwen in hogere dichtheden omdat de bereikbaarheid beter is).

Daarnaast is mogelijk dat als gevolg van nieuwe infrastructuur 'werk-met-werk' gemaakt wordt. Er kan sprake zijn van synergie-effecten (kostenbesparingen) als het mogelijk wordt om met de nieuwe infrastructuur kostenbesparingen in een ander project te realiseren. Bijvoorbeeld omdat als gevolg van de nieuwe infrastructuur een ander project tegelijkertijd of gemakkelijker kan worden gerealiseerd. De synergie kan tot uiting komen in lagere kosten van planvorming, -ontwikkeling en/of -uitvoering, of in het beter op elkaar afstemmen van beide projecten waardoor een project eerder kan worden gerealiseerd.

Nieuwe infrastructuur kan zo ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren die anders niet of ergens anders zouden hebben plaatsgevonden en zich zo tot drager van nieuwe gebiedsontwikkelingen ontwikkelen. Hierbij is er een nauwe relatie met de bereikbaarheidsimpuls van de nieuwe infrastructuur. De effecten zijn veelal het grootst bij locaties die dichtbij nieuwe (afslagen van) auto(snel)wegen zijn gelegen; op deze locaties verbetert de bereikbaarheid immers het meest.

De effecten van nieuwe infrastructuur hoeven echter niet altijd positief te zijn. Woongebieden kunnen profiteren van een verbeterde bereikbaarheid of minder geluidhinder wat een positieve uitwerking kan hebben op woon- en leefklimaat en daarmee de woningprijzen. Maar het tegenovergestelde is van toepassing op locaties waar juist sprake is van een verminderde bereikbaarheid of van meer verkeershinder. Literatuur laat zien dat verkeershinder (geluidsoverlast) de woningwaarde tot (maximaal 500 meter) met circa 5 procent reduceert. De aanleg van nieuwe infrastructuur in directe nabijheid reduceert woningwaardes met circa 10 procent.

¹⁵ Zie bijvoorbeeld RPB (2005) *Kennisassen en kenniscorridors – Over de structurende werking van infrastructuur in de kenniseconomie*.

Vergelijkbare type effecten gelden voor specifieke recreatie- en toerisme/voorzieningen. In het algemeen is verbeterde bereikbaarheid goed voor toerisme en recreatie (zie het vorige hoofdstuk), maar afhankelijk van de precieze situering en inpassing van de infrastructuur kunnen de effecten voor specifieke locaties ook negatief zijn.

Al met al kan infrastructuur een breed scala aan effecten voor specifieke projecten en locaties hebben. In de volgende paragrafen wordt op een aantal van deze effecten dieper ingegaan. Startpunten vormen de effecten op een aantal beeldbepalende economische sectoren in Holland Rijnland.

Nota bene; in de verkeersstudie voor de RijnlandRoute (en daarmee ook in de planMER, MKBA en het deel van de REES hiervoor) zijn diverse toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor de regio Holland Rijnland mede om onderzoekstechnische redenen als uitgangspunt genomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van Valkenburg, ondanks de beleidsmatige koppeling die voor deze ontwikkeling met de RijnlandRoute is gemaakt. In dit hoofdstuk wordt de beleidsmatige invalshoek gevolgd.

6.2 Effecten op specifieke economische sectoren

Twee van de door het Rijk benoemde topsectoren zijn sterk vertegenwoordigd in het directe invloedsgebied van de RijnlandRoute. Het gaat hierbij om het Life Science cluster in Leiden en Oegstgeest en de Greenport Duin- en Bollenstreek. Andere beeldbepalende sectoren in het invloedsgebied van de RijnlandRoute zijn ESA / ESTEC en het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme in Katwijk en Noordwijk. De effecten van de RijnlandRoute op deze sectoren komen hierna aan bod.

Bio Science Park / Life sciences (Leiden)

Het Bio Science Park Leiden is een cluster van bedrijven en kennisinstellingen dat tot de Europese top vijf behoort. Momenteel biedt het Park plaats aan circa 12.000 (hoogwaardige)arbeidsplaatsen. Het park is één van de speerpuntprojecten van het ministerie van Economische Zaken.

Voor de toekomst wordt een verdere uitbreiding van het Bio Science Park verwacht. Het huidig vigerend bestemmingsplan maakt een werkgelegenheid mogelijk tot ca. 16.000 in 2027¹⁶. Bij een omvang van bijna 300.000 m² BVO aan functies plus diverse aanpassingen aan de hoofdinfrastructuur, waaronder de aanleg van een tunnel voor Plesmanlaan, wordt een werkgelegenheid mogelijk geacht van 28.000 personen in 2027¹⁷.

De twee oplossingen Zoeken naar Balans en Churchill Avenue verbeteren beide de bereikbaarheid van het BioScience Park. De positieve effecten van Zoeken naar Balans worden hierbij wat hoger ingeschat om twee redenen:

- Churchill Avenue maakt de realisatie van de gewenste ongelijkvloerse kruising (Ehrenfestweg / Plesmanweg) op korte termijn niet mogelijk. Deze aansluiting is momenteel overigens ook een integraal onderdeel van het alternatief Zoeken naar Balans.
- Daarbij kan BioScience niet volledig door de Churchill Avenue worden ontsloten: vanuit de tunnel is het BioScience Park goed te bereiken (via een afrit die uitkomt bij het Park), omgekeerd kan dit niet (geen directe toegang tot Churchill Avenue bij het verlaten van het Park).

¹⁶ Kamer van Koophandel, e.a. (2010), De economische betekenis van het Leiden BioScience Park, facts & figures.

¹⁷ Kamer van Koophandel, e.a. (2010), De economische betekenis van het Leiden BioScience Park, facts & figures.

Maar zeker zo belangrijk is dat de RijnlandRoute er komt. De huidige bereikbaarheid is niet optimaal en ook voor verschillende bedrijven ook reden tot zorg. Op korte termijn is de genoemde ongelijkvloerse kruising gewenst, niet alleen om de bereikbaarheid maar ook om een verdere ontwikkeling van het terrein mogelijk te houden. Met de RijnlandRoute wordt ook op lange termijn een goede bereikbaarheid gegarandeerd, naast onder meer maatregelen in de openbaar vervoerontsluiting van het gebied. Daarbij maakt de RijnlandRoute de ontwikkeling van Valkenburg mogelijk waardoor voor werknemers van het Bio Science Park een aantrekkelijk woonmilieu binnen handbereik wordt ontwikkeld.

Greenport Duin en Bollenstreek

De Greenport Duin- en Bollenstreek is één van de vijf Greenports in Nederland, en daarmee onderdeel van de nationale economische hoofdstructuur. Het maakt deel uit van het Randstad Urgent Project Transitie Greenports. De tuinbouw- en bollensector moet worden geherstructureerd. Verbetering van de wegbereikbaarheid is een sleutelfactor voor de gewenste herstructurering¹⁸. De veiling in Rijnsburg wil daarnaast zijn areaal in de toekomst uitbreiden met circa 20 ha bovenop het huidige areaal van 80 ha.

De RijnlandRoute betekent dat de oost-westverbindingen in Holland Rijnland verbeteren. Eerder in dit rapport is aangegeven en ook uit eerder verrichtte onderzoeken¹⁹ kwam naar voren dat de huidige oost-westverbindingen in en rond Holland Rijnland als onvoldoende worden beoordeeld. Vanuit de Greenport Duin en Bollenstreek en veiling Rijnsburg is aangegeven dat verkeer van de veiling richting Duitsland, wegens het ontbreken van een goede oost-west verbinding, momenteel relatief vaak de route over de A44 richting Amsterdam, de A9/A10 en de A2 richting Utrecht, gebruikt. De routes via de A44 richting Den Haag of over de N206 door Leiden worden geregeld niet gezien als optie omdat het verkeer hier niet doorstroomt. In de toekomst worden deze route naar verwachting alleen maar drukker en minder betrouwbaar. Tegelijkertijd is voor de 'just-in-time' leveringen van de te veilen en geveilde producten een betrouwbare bereikbaarheid van de veiling in Rijnsburg juist van groot belang.

De Greenport Duin- en Bollenstreek is dan ook primair gebaat bij de snelle realisatie van de RijnlandRoute omdat de huidige situatie onder meer leidt tot de nodige omrijbewegingen. De Greenport heeft vooral baat bij een robuuste verbinding. Dit spreekt in het voordeel van Zoeken naar Balans, ook omdat Churchill Avenue een tunneltracé betreft. In principe mogen vrachtwagens met goederen van en naar de Greenport gebruik maken van dit tunneltracé. Bij calamiteiten echter worden nadelige effecten zoals reistijdverliezen hoger ingeschat in Churchill Avenue dan in Zoeken naar Balans. De kans op problemen met vrachtwagens in de Churchill Avenue wordt daarnaast hoger ingeschat dan in Zoeken naar Balans omdat er verschillende weefvakken zijn voorzien in de tunnel wat de kans op ongevallen en vertraging verhoogt. In de variant Zoeken naar Balans speelt dit probleem in veel mindere mate omdat tussen de afslag Leiden-West en de aansluiting met de A4 er geen op- en afritten zijn voorzien. Hierdoor zijn er minder weefvakken.

ESA / ESTEC (Noordwijk)

De ESA, met afdelingen voor onder andere onderzoek, ontwikkeling, training, lancering en controle heeft haar activiteiten verspreid over verschillende Europese landen. Binnen Nederland heeft ESA haar onderzoeks- en technische afdeling (ESTEC) gehuisvest in Noordwijk, naast het Space Business Park. Deze Nederlandse vestiging van ESA is met 2.600 werknemers de grootste in

¹⁸ Projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland (2009), Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland.

¹⁹ Projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland (2009), Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland en Stogo onderzoek+advies, e.a. (2012), Behoefteraming bedrijfsphuisvesting 2.0, eindrapport, Een kwantitatieve en kwalitatieve raming van de vraag naar bedrijventerreinen in de Regio Holland Rijnland in de periode 2010-2025.

Europa. ESA heeft eind 2011 een optie voor voorgenomen uitbreiding van ESTEC (ESTEC II) waarvoor 5 hectare is aangekocht²⁰.

De vestigingsvoorwaarden van gebruikers binnen de space sector zijn op een aantal aspecten vergelijkbaar met andere hightech sectoren zoals de life sciences sector. Goede bereikbaarheid is hier één van. ESA/ESTEC is dan ook gebaat bij een snelle realisatie van de RijnlandRoute. Ditzelfde geldt voor bedrijven op het naastgelegen Space Business Park (SBP). Het SBP huisvest circa 600 werknemers en is gericht op het ontwikkelen van een commercieel ruimtevaartcluster²¹. De bereikbaarheid van Noordwijk/Space business Park wordt door betrokkenen niet als optimaal gezien. De gemeente Noordwijk geeft aan dat zij moeite heeft het Space Business Park te vullen en dat met name de relatief slechte bereikbaarheid hier een belangrijke rol in speelt.

De verschillen tussen beide alternatieven zijn minimaal. Beide alternatieven voor de RijnlandRoute voorzien in dezelfde opwaardering van de N206 tussen de A44 en Katwijk.

Congreswezen (Noordwijk)

Na Amsterdam is Noordwijk/Noordwijkerhout de grootste congresstad van Nederland. Bij het organiseren van internationale congressen staat Noordwijk/Noordwijkerhout in Nederland op de zesde plaats²². De gemeente Noordwijk geeft aan dat er ambities zijn om Noordwijk als congresstad te laten groeien. Ook heeft zij signalen ontvangen van hotels (Hotels van Oranje) die willen investeren in congresfaciliteiten. De bereikbaarheid van Noordwijk speelt bij deze ambities een belangrijke rol. Momenteel wordt deze door het congreswezen niet als optimaal gezien.

Het congreswezen in Noordwijk is primair gebaat bij de snelle realisatie van de RijnlandRoute. Vergelijkbaar met ESA / ESTEC hiervoor zijn de verschillen tussen beide alternatieven minimaal.

Strandtoerisme (Katwijk en Noordwijk)

Noordwijk en Katwijk trekken als badplaatsen op jaarbasis veel bezoekers. Met 1,1 miljoen strandbezoeken en 0,5 miljoen hotelovernachtingen bediende Noordwijk in 2005 een kwart tot eenderde van de toeristische dag- en verblijfsmarkt van kusttoerisme in Zuid-Holland. 60% van de lokale economie in Noordwijk aan Zee is afhankelijk van dag- en verblijfstoerisme. De toeristische bestedingen in Noordwijk aan Zee zorgen omgerekend voor circa 3.000 fulltime en parttime banen in de gemeente²³.

Katwijk is als badplaats minder groot dan Noordwijk. De toeristische bestedingen van verblijfstoeristen zijn in totaal bijna € 17,9 miljoen²⁴, versus circa € 100 miljoen in Noordwijk²⁵. Katwijk trekt wel meer strandbezoekers dan Noordwijk: 1,4 tegenover 1,1 miljoen bezoekers.

Beide plekken zijn op zomerse dagen niet optimaal met de auto bereikbaar. Dit geldt overigens ook voor veel concurrerende badplaatsen. De RijnlandRoute zal de bereikbaarheid van beide badplaatsen verbeteren en daarmee een positief effect hebben.

²⁰ Stogo onderzoek+advies, e.a. (2012), Behoefteschatting bedrijfshuisvesting 2.0, eindrapport, Een kwantitatieve en kwalitatieve raming van de vraag naar bedrijventerreinen in de Regio Holland Rijnland in de periode 2010-2025.

²¹ Stogo onderzoek+advies, e.a. (2012), Behoefteschatting bedrijfshuisvesting 2.0, eindrapport, Een kwantitatieve en kwalitatieve raming van de vraag naar bedrijventerreinen in de Regio Holland Rijnland in de periode 2010-2025.

²² Statistics Report 2009, International Association Meetings Market, Country and city rankings, ICCA, 2010.

²³ Sociaal-economische visie Noordwijk aan Zee, Analyse economische prestaties anno 2006, Marktplan Adviesgroep, 2007.

²⁴ Tijden veranderen, doelgroepen behouden, Toeristisch actieplan Katwijk, ZKA Consultants & Planners, 2009.

²⁵ Sociaal-economische visie Noordwijk aan Zee, Analyse economische prestaties anno 2006, Marktplan Adviesgroep, 2007. Uit de bron is overigens niet op te maken of het bedrag van 100 miljoen euro inclusief de uitgaven van congresbezoekers zijn.

In het vorige hoofdstuk zijn voor wat betreft het strandtoerisme een aantal indicatieve berekeningen gemaakt. Het aantal dagbezoeken kan op jaarbasis met circa 4% toenemen. Dit komt overeen met een toename van de toeristisch-recreatieve bestedingen met 1,6 miljoen Euro per jaar. Beide alternatieven zijn hierin niet onderscheidend.

6.3 Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties

De alternatieven kunnen positieve dan wel negatieve effecten hebben op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties in de directe omgeving van beide tracés. De belangrijkste effecten op een rij (van zuid naar noord):

Winkelgebieden rondom de Churchillaan

De zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchillaan (winkelcentrum Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein) vermindert sterk als gevolg van de aanleg van een tunnel in het Churchill Avenue alternatief. Door het afwaarderen van de bovengrondse Churchillaan zal het winkelcentrum de Luifelbaan minder sterk profiteren van de toestroom van consumenten van buiten Leiden-Zuid. Eenzelfde risico bestaat voor het Wagnerplein dat vooral afhankelijk is van de bovenwijkse aantrekkingskracht en bereikbaarheid van de supermarkt²⁶. De impact van de variant Zoeken naar Balans is voor de bestaande winkelgebieden veel minder groot. De Churchillaan behoudt op maaiveld haar functie als stedelijke verkeersas en de doorstroming verbetert wat positief uitpakt op de bereikbaarheid van de winkelgebieden. De variant Zoeken naar Balans heeft voor de winkelgebieden rondom de Churchillaan dan ook de voorkeur.

Daarnaast spelen ook de tijdelijk (nadelige) effecten tijdens de bouw van de Churchill Avenue alternatief een grote rol. Tijdens de aanleg van Churchill Avenue zullen de bestaande winkelgebieden van de bouw een groot negatief effect ondervinden. Door verminderde bereikbaarheid zullen omzetten en winsten gedurende de bouw circa 3 tot 5 jaar sterk onder druk staan.

Ook de winkeliers rondom de Churchillaan signaleren bovenstaande aspecten. Zij spreken in een brief aan College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden dan ook hun voorkeur uit voor de variant Zoeken naar Balans²⁷.

Effecten op Voorschoten

Het alternatief Zoeken naar Balans doorsnijdt de gemeente Voorschoten.

Het alternatief betekent allereerst dat onder meer de bestaande sportterreinen en het landgoed Bernice worden aangetast. Daarnaast betekent het alternatief dat de RijnlandRoute feitelijk een barrière vormt binnen Voorschoten. Ten noorden en ten zuiden van de verbinding liggen immers woonwijken, onderling gescheiden door de RijnlandRoute.

Afhankelijk van de wijze van inpassing kan er mogelijk een negatief effect op treden op het woongenot in Voorschoten met mogelijk negatieve effecten vandien voor woningprijzen en de verdere ontwikkeling van de gemeente. Van belang hierbij is ook dat het alternatief Zoeken naar Balans geen aansluitingen kent in Voorschoten.

²⁶ PWC (2011), Provincie Zuid-Holland Update opbrengstenpotentieel Vastgoedontwikkeling RijnlandRoute.

²⁷ Ondernemersverenigingen Zuid-West (2010), Brief aan College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden dd. 23 november 2010, Leiden.

Deze (negatieve) effecten zijn niet van toepassing in het alternatief Churchill Avenue.

BioScience Park

In de vorige paragraaf is uitgebreid ingegaan op de effecten van beide alternatieven van de RijnlandRoute voor het BioSciencePark. De conclusie was dat positieve effecten van Zoeken naar Balans hierbij wat hoger worden ingeschat dan van Churchill Avenue.

Ontwikkeling Valkenburg

Valkenburg wordt in de Nota Ruimte genoemd voor het realiseren van de woningbouwopgave in de Randstad. Een deel van de locatie wordt ingericht als internationaal topwoonmilieu ter versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad. In totaal zijn op deze locatie circa 5.000 woningen gepland²⁸. Het huidige bedrijventerrein De Woerd (glastuinbouw), dat aan de noordoost kant ligt van Valkenburg, gaat mogelijk in de toekomst als 'overloop' fungeren van het BioScience Park. Hierdoor ontstaat een combinatie van wonen (Valkenburg) en werken (BioScience) waarbij hoogwaardige werkgelegenheid en een hoogwaardig woonmilieu tot synergie-effecten kunnen leiden.

Hoewel in de verschillende uitgevoerde effectenstudies voor de RijnlandRoute (onder meer de verkeersstudie, planMER en MKBA) de ontwikkeling van Valkenburg los is beschouwd van de RijnlandRoute (zie ook paragraaf 2.1) wordt beleidsmatig het principe *Eerst bewegen dan bouwen* gehanteerd. Uitgaande van dit laatste betekent de RijnlandRoute dat hiermee de ontwikkeling van Valkenburg mogelijk wordt.

Beide alternatieven voor de RijnlandRoute lijken hierbij niet of nauwelijks onderscheidend. In beide alternatieven wordt de N206 tussen de A44 en Katwijk op dezelfde wijze verbeterd. Ontsluiting van de nieuwbouwlocatie vindt in beide alternatieven plaats via twee aansluitingen op de N206.

Effecten op andere gebiedsontwikkelingen en locaties

Uiteraard hebben beide alternatieven voor de RijnlandRoute effecten op meer locaties. Een aantal van deze effecten op een rij (zonder uitputtend te willen zijn):

In beide alternatieven zijn er mogelijk positieve effecten op de woningprijzen langs de Churchillaan en de Doctor Lelylaan als gevolg van het rustiger worden van beide wegen. Daarnaast zijn er in beide alternatieven mogelijk negatieve effecten op het woongenot in Valkenburg als gevolg van de opwaardering van de N206 tussen de A44 en Katwijk.

Specifiek voor Zoeken naar Balans geldt dat afhankelijk van de precieze inpassing mogelijk de kwaliteit van het recreatiegebied de Vlietlanden worden aangetast. Idem geldt voor het woongenot in de wijk Stevenshof worden aangetast. Daarnaast komt in dit alternatief de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 te vervallen. Dit kan de waarde van aangrenzend vastgoed verminderen:

Specifiek voor Churchill Avenue is het de vraag wat met name de realisatie van de tunnel betekent voor het aangrenzend vastgoed.

²⁸ Bron: http://www.rvob.nl/projecten/actuele_projecten/marinevliegkamp_valkenburg.

6.4 Kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen

De aanleg van de Rijnlandroute biedt kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen. Voor een deel zijn deze kansen niet onderscheidend tussen de varianten, voor een deel is dit wel het geval.

Aan mogelijke kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen is in eerder onderzoek overigens reeds uitgebreid ingegaan. In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft Ecorys het opbrengstenpotentieel geraamd²⁹. In 2011 heeft PWC dit potentieel geactualiseerd³⁰.

Op basis van de uitkomsten van het PWC-rapport, aangevuld met de inzichten die in de interviews zijn verkregen, zijn de kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen op een rij gezet..

Kansen in beide alternatieven

Voor een deel ontstaan er kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen die in beide alternatieven overeen komen als gevolg van het feit dat beide alternatieven deels over hetzelfde tracé gaan. Dit betreffen de volgende:

- In beide alternatieven wordt de bypass Oostvlietpolder gerealiseerd. Voor de 'restruimte' tussen de bypass en het Lammenschansplein en de bestaande sportvelden bieden beide alternatieven dezelfde kansen. PWC schat dat in het gehele gebied in totaal 500 huur- en koopwoningen te realiseren zijn;
- In het verlengde hiervan maken beide alternatieven het mogelijk om het gebied ten zuiden van de Voorschoterweg te ontwikkelen tot een mogelijk nieuwe stadsentree. Hier zouden mogelijk circa 400 woningen gerealiseerd kunnen worden;
- Voor het tracé van beide alternatieven tussen Katwijk en de A44 zijn in de analyses geen kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen geïdentificeerd buiten de reeds beschreven ontwikkelingen van woningbouwlocatie Valkenburg;
- Wel bieden beide alternatieven mogelijk kansen voor herstructurering bedrijventerrein 't Heen bij Katwijk. Als gevolg van beide alternatieven van de RijnlandRoute verbetert de bereikbaarheid van het bedrijventerrein immers aanzienlijk.

Specifieke kansen Zoeken naar Balans

Zoeken naar Balans kent op het traject tussen de A44 en de A4 geen op- en afritten waardoor geen nieuwe (grootschalige) detailhandel en/of bedrijfsvestigingen mogelijk lijkt. Het huidige planologisch regime biedt hier ook niet of nauwelijks mogelijkheden toe. Wel lijken er kansen voor woningbouw:

- PWC schat dat tussen de huidige begrenzing van de Stevenshof en de RijnlandRoute circa 600 woningen ontwikkeld zouden kunnen worden;
- PWC schat daarnaast dat op de huidige voetbalvelden en het golfterrein van de gemeente Voorschoten ruimte bestaat voor circa 850 woningen aan weerszijden van het tracé van de RijnlandRoute.

Specifieke kansen Churchill Avenue

Churchill Avenue biedt meer kansen op nieuwe gebiedsontwikkelingen. Na aanleg van de tunnel wordt in de huidige plannen de Churchillaan van 2x2 rijstroken teruggebracht naar 2x1 rijstroken waardoor er een lange, smalle strook grond beschikbaar komt. Afhankelijk van de invulling van deze strook kan er een beperkte gebiedsontwikkeling plaatsvinden. Over de invulling van deze strook is echter nog niets bekend. Bebouwing op de tunnel is echter niet toegestaan. Dit betekent dat de mogelijkheden voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zeer beperkt lijken. Dit

²⁹ Ecorys (2009), Quick-scan opbrengstpotentieel RijnlandRoute.

³⁰ PWC (2011), Provincie Zuid-Holland – Update Opbrengstenpotentieel Vastgoedontwikkeling RijnlandRoute.

komt ook overeen met het onderzoek van PWC dat schat dat aan de Churchillaan ter hoogte van de Kennedylaan circa 35 woningen te realiseren zijn.

Resume

Per saldo lijken de kansen voor nieuwe ontwikkelingen voor beide alternatieven relatief beperkt. Uit de analyses volgt wel dat Zoeken naar Balans de meeste kansen voor nieuwe ontwikkelingen. Dit komt ook overeen met de uitkomsten van het PWC-onderzoek dat Zoeken naar Balans meer opbrengstenpotentieel voor vastgoedontwikkeling biedt dan Churchill Avenue.

6.5 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de effecten van beide alternatieven op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties op een rij gezet:

- De regio Holland Rijnland kent een aantal beeldbepalende economische sectoren. In het algemeen lijkt voor alle sectoren een spoedige realisatie van de RijnlandRoute van groter belang dan het precieze alternatief. Voor het functioneren van BioSciencePark / Life Sciences en de Greenport Duin- en Bollenstreek lijkt een voorkeur voor Zoeken naar Balans te bestaan. Voor ESA/ESTEC, het congreswezen in Noordwijk en het (strand)toerisme lijken beide alternatieven niet onderscheidend te zijn.
- De alternatieven hebben positieve dan wel negatieve effecten hebben op een aantal specifieke gebiedsontwikkelingen en locaties in de directe omgeving van beide tracés. Beide alternatieven maken, conform het beleidsmatig gehanteerde principe *Eerst bewegen dan bouwen* de ontwikkeling van Valkenburg mogelijk. In het nadeel van Zoeken naar Balans spreekt de doorsnijding van Voorschoten. In het nadeel van Churchill Avenue spreekt dat de zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchillaan (winkelcentrum Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein) sterk vermindert sterk als gevolg van de tunnel in Churchill Avenue.
- Tijdens de aanleg van Churchill Avenue zullen de bestaande winkelgebieden van de bouw een groot negatief effect ondervinden. Door verminderde bereikbaarheid zullen omzetten en winsten gedurende 3 à 5 jaar sterk onder druk staan.
- Per saldo lijken de kansen voor nieuwe ontwikkelingen voor beide alternatieven relatief beperkt. Op grond van de uitkomsten biedt Zoeken naar Balans de meeste kansen voor nieuwe vastgoedontwikkelingen. Dit komt ook overeen met eerdere studies.

7 Conclusies

In dit rapport is vanuit economisch perspectief naar twee varianten voor de Rijnlandroute gekeken. Uit de studie komt naar voren dat beide alternatieven een positieve bijdrage leveren aan de regionale economie omdat ze beiden de bereikbaarheid verbeteren. Daarbij hebben ze deels negatieve en deels positieve effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties. Tabel 7.1 vat de effecten samen.

Tabel 7.1 - Beoordeling regionaal-economische effecten per variant

	Zoeken naar Balans	Churchill Avenue
Regionale effecten: Arbeidsmarkt & Werkgelegenheid:		
- Transportkosten voor bedrijven:	-49 mln EUR /jaar	-40 mln EUR/jr
- Bereikbare banen:	++	++
- Vanuit Katwijk:	+ minimaal 114.000 banen	+minimaal 114.000 banen
- Vanuit Leiden-West (A44-zone)	+ minimaal 114.000 banen	+minimaal 114.000 banen
- Vanuit Leiden-Oost (A4-zone)	+ minimaal 34.000 banen	+minimaal 34.000 banen
- Toename aantal banen:	+530 banen	+470 banen
- Totaaloordeel arbeidsmarkt & werkgelegenhd	++/+	+
Regionale effecten: Andere regionale effecten		
- Toerisme & Recreatie Holland Rijnland:	+/0	+/0
- Dagbezoek Noord- en Katwijk (bestedingen)	+4% (+1,5 mln Euro)	+4% (+1,5 mln Euro)
- Dagbezoek andere attractiepunten	Minimale effecten	Minimale effecten
- Koopstromen:		
- Effecten op binnenstad Leiden:	0/+	+
- Effecten op winkelpositie Katwijk	Mogelijk significant	Mogelijk significant
Effecten op specifieke economische sectoren:		
- BioScience Park / Life sciences (Leiden)	+	0
- Greenport Duin en Bollenstreek	++/+	+
- ESA/ESTEC (Noordwijk)	+	+
- Congreswezen (Noordwijk)	+	+
- Toerisme en recreatie (Noordwijk en Katwijk)	+	+
Effecten op specifieke gebiedsontwikkelingen:		
- Zichtlocatie Churchillaan (Leiden)	0	-
- Woonklimaat Voorschoten	-/--	0
- BioSciencePark (Leiden)	+	0
- Ontwikkeling Valkenburg (Katwijk)	++	++
Kansen op nieuwe gebiedsontwikkelingen:		
	+	+/0
Tijdelijke economische effecten tijdens de bouw		
	0	--

Uit de uitgevoerde analyses volgt geen eenduidige conclusie. Alles overziend heeft Zoeken naar Balans ons inziens echter een lichte voorkeur boven Churchill Avenue.

Het alternatief Zoeken naar Balans genereert een grotere bereikbaarheidsimpuls en daarmee grotere positieve regionaal-economische effecten dan Churchill Avenue.

Op specifieke economische sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties zijn de verschillen op veel aspecten minimaal. In het voordeel van Zoeken naar Balans spreken de positievere effecten op het BioSciencePark en de greenport; daarbij zijn de kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen groter en zijn de negatieve effecten tijdens de bouwphase beperkt. Voor Churchill Avenue spreken met name de positievere effecten op de Leidse binnenstad. Daarbij wordt het woonklimaat in Voorschoten in dit alternatief niet aangetast.

Bijlagen

Bijlage 1 Gecontacteerde personen

Naam	Organisatie
Breejen, Annelies den	Kamer van Koophandel Den Haag
Kiers, Erik	Holland Rijnland
Klink, Laura van	Kamer van Koophandel Den Haag
Langen, Amanda de	Gemeente Katwijk
Meer, Gert van de Meer	Gemeente Voorschoten
Meijeraan, Coen	Flora Holland
Middelaar, Henri van	Gemeente Leiden-BioScience Park
Nistelrooij, Hanneke van	Provincie Zuid-Holland
Poel, Robert van der	Gemeente Katwijk
Dhr. Schrama	Gemeente Noordwijk
Schuttenbeld, Ben	Kamer van Koophandel Den Haag
Smink, Jeroen	Holland Rijnland
Trauders, Jeroen	Gemeente Leiden
Verhoeven, Twan	Provincie Zuid-Holland
Ververs, Jeroen	Holland Rijnland
Wesselink, Gerard	Provincie Zuid-Holland

Bijlage 2 Literatuurlijst

- BRO en Accent adviseurs (2009), Samenvatting Bereikbaarheidsonderzoek regio Leiden-Leiderdorp, Boxtel
- Deloitte (2012), Bedrijfsleven aan het woord, Monitor Tevredenheid Vestigingsklimaat 2012
- Ecorys (2012), MKBA Rijnlandroute, Rotterdam
- Ecorys (2010), Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010 – Landelijk rapport
- Ecorys (2010), Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010 – Stadsrapportage Leiden
- Ecorys (2009), Quick-scan opbrengspotentieel RijnlandRoute
- Goudappel Coffeng (2012), 2^e fase MER RijnlandRoute, Achtergrondrapport
- Holland-Rijnland (2011), Kerncijfers Holland Rijnland 2011-2012
- ICCA (2010), Statistics Report 2009, International Association Meetings Market, Country and city rankings
- I&O Research (2011), Koopstromenonderzoek 2011, Enschede
- Kamer van Koophandel, e.a. (2010), De economische betekenis van het Leiden BioScience Park, facts & figures
- Kamer van Koophandel Rijnland (2006), Logistiek businessplan Rijnland; Een pleidooi voor haalbare bereikbaarheid
- NVM (2011), Transactiecijfers woningmarkt
- Ondernemersverenigingen Zuid-West (2010), Brief aan College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden dd. 23 november 2010, Leiden
- Projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland (2009), Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland
- Provincie Zuid-Holland, Regio Holland Rijnland (2007), RijnlandRoute, Verbinding van belang
- Provincie Zuid-Holland, Toeristische trendrapportage Zuid-Holland
- PWC (2011), Provincie Zuid-Holland Update opbrengstenpotentieel Vastgoedontwikkeling RijnlandRoute
- Research voor Beleid (2007), De arbeidsmarkt van Holland Rijnland

Stogo onderzoek+advies, e.a. (2012), Behoefteraming bedrijfshuisvesting 2.0, eindrapport, Een kwantitatieve en kwalitatieve raming van de vraag naar bedrijventerreinen in de Regio Holland Rijnland in de periode 2010-2025

Universiteit van Amsterdam, Marktwaarde Amsterdamse Erfpachtgrond

UVW (2011), Regionale Arbeidsschets Holland-Rijnland

ZKA Consultants & Planners (2009), Tijden veranderen, doelgroepen behouden, Toeristisch actieplan Katwijk, Breda



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas