

Extra editie
 Integrale Benadering
 Holland Rijnland

SamenGevat

Holland Rijnland-voorzitter Henri Lenferink:

“Blij met forse bijdrage rijk aan infrastructuur – maar nu samen aan de slag voor resterende kosten”

“Ik ben echt zeer verheugd over de bijdrage van het rijk voor de realisering van RijnlandRoute en de Rijn-Gouwelijn-West. Maar hiermee hebben we het financiële probleem voor deze projecten nog niet getackeld. In nauw overleg tussen het rijk, de provincie en de Holland Rijnland-gemeenten moeten we kijken hoe we het resterende gat kunnen dichten. We gaan enkele spannende maanden tegemoet.”

Dat zegt Holland Rijnland-voorzitter Henri Lenferink naar aanleiding van het Randstad Urgentcongres van 16 november, waarop de uitkomsten zijn gepresenteerd van het overleg dat gedeputeerde Asje van Dijk en minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat hebben gevoerd in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op basis van dit overleg kan de regio de komende jaren waarschijnlijk rekenen op een rijksbijdrage van 422 miljoen euro voor de RijnlandRoute en 45 miljoen voor de RijnGouwelijn-West. Hiermee draagt het rijk ongeveer



Holland Rijnland-voorzitter Henri Lenferink staat de pers te woord na afloop van de Randstad Urgent-conferentie op 16 november.

de helft bij aan de kosten van de RijnlandRoute en een iets geringer deel aan de RijnGouwelijn-West. “Ik denk dat het rijk hiermee een hele forse bijdrage heeft geleverd. Zeker

als we de huidige en toekomstige financieel-economische situatie in ogenschouw nemen. Ik durf met een gerust hart namens alle Holland Rijnland-gemeenten te spreken als ►

Inhoudsopgave

Drie maatregelenpakketten voor betere bereikbaarheid.....	4
Visie Daan Binnendijk (Katwijk).....	6
Jan van Griensven over visie Hillegom	7
‘Voorschoten gaat voor kwaliteit’.....	8
De oplossing van Diemen	9
Pieter Tordoir, lid ‘reviewteam’.....	10
Om welke zes projecten gaat het?... ..	12
Ambassadeur Leemhuis	14
Ambassadeur Verkoelen	15

‘Integrale Benadering Holland Rijnland’

Op 16 november maakten minister Camiel Eurlings en staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat officieel bekend hoeveel geld het rijk bijdraagt aan de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn. Hiermee werd het Randstad Urgent-project ‘Integrale Benadering Holland Rijnland’ voorlopig afgesloten. Voorlopig, want de bijdragen van het rijk zijn nog niet voldoende om beide projecten in een keer aan

te leggen. De komende maanden is er extra overleg met provincie en rijk. In deze extra uitgave van SamenGevat informatie over de Integrale Benadering Holland Rijnland en de visie van bestuurders en anderen op de uitkomsten van het project. Bovendien interviews met Joan Leemhuis-Stout en Ellen Verkoelen, die als ‘ambassadeur’ bij enkele Randstad Urgent-projecten zijn betrokken.



RANDSTAD URGENT

ik zeg dat we hier zeer verheugd over zijn,” aldus Lenferink.

“Met de eigen bijdrage van de twaalf gemeenten uit het Regionale Investeringsfonds (RIF) en een flinke bijdrage van de provincie, zijn we een heel stuk verder, maar er resteert dan nog een fors tekort,” aldus Lenferink. “Een financieel sluitend kader hebben we nog niet. En dat is jammer, want de regio heeft de betere infrastructuur dringend nodig. Hierbij denk ik niet alleen aan de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Valkenburg, het Bio Science Park Leiden en de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek, maar bijvoorbeeld ook aan de verbetering van de ontsluiting van Leiden. Hiervoor is nu een ringstructuur ontworpen, maar die komt pas volledig tot zijn recht als het regionale verkeer van de Churchillaan kan worden verplaatst naar de RijnlandRoute.”

Antwoorden

Lenferink: “Het rijk heeft goed meegedacht en meegewerkt aan het oplossen van de infrastructuurproblemen in onze regio. Het is een complex probleem en men heeft zich er echt voor ingezet. Maar het is lastig dat we nu nog niet precies

weten hoe we de resterende kosten moeten dekken. We zullen in samenwerking met het rijk nadere studies moeten doen om hierop antwoorden te bedenken. Bij het ontbrekende bedrag hebben we het over enkele honderden miljoenen. Dat gaat de slagkracht van de provincie en regio ver te boven. Op korte termijn zullen we met provincie en rijk om tafel moeten gaan om te kijken of er nog keuzes mogelijk zijn of knoppen kunnen worden ingedrukt. Van de kant van de provincie zijn er signalen dat men een extra financiële bijdrage wil leveren. Daar ben ik in elk geval heel blij mee.”

“De Holland Rijnland-gemeenten brengen met elkaar in het RIF 75 miljoen euro bijeen voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijkijn. Dat is een enorm bedrag. Het is nog nooit in het land vertoond dat gemeenten zo’n hoge eigen bijdrage leveren aan de verbetering van de infrastructuur.”

Mogelijkheden

“Er zijn verschillende mogelijkheden om het nog openstaande bedrag te voldoen. Hierbij kun je denken aan het versoberen of het faseren van de uitvoering of een bijdrage van derden. Aan elke oplossing zitten echter

haken en ogen. Versobering en besparing op de inpassing kan leiden tot de aantasting van de leefbaarheid en de kwaliteit van onze regio. Dat wil niemand. Fasering houdt het gevaar in dat in de loop der tijd toch wordt afgeweken van het eindbeeld en het voorkeustracé zoals we nu zijn overeengekomen. Daarom wil de regio pas nadenken over fasering als het echt niet anders kan. En of er bij derden bereidheid is om bij te dragen aan de regionale projecten is nu nog volstrekt onduidelijk.”

Spannend

“Het duurt waarschijnlijk nog wel enkele maanden voordat we de financiële puzzel hebben opgelost,” aldus Lenferink. “Er is nog veel overleg nodig met het rijk en de provincie. We gaan enkele spannende maanden tegemoet. Ik wil in elk geval een dringend beroep doen op de gemeenten om ons hiervoor samen in te zetten. We zullen met een ‘open mind’ met elkaar moeten praten, zonder vooraf bepaalde conclusies te trekken of standpunten in te nemen. Alleen dan kunnen we tot een goede oplossing komen. Het zal moeilijk worden, maar ik heb er alle vertrouwen in dat dit gaat lukken.” ■

Integrale Benadering Holland Rijnland: wat is er nu besloten?

Het rijk stelt bijna 500 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijkijn-West. De rijksbijdrage werd bekend gemaakt tijdens het Randstad Urgent-congres op maandag 16 november in Amsterdam.

Voor de RijnlandRoute stelt minister Eurlings 422 miljoen euro beschikbaar. Voor de RijnGouwelijkijn-West trekt het rijk 45 miljoen euro uit. “Er is nu overeenstemming over de bereikbaarheid van de regio via het openbaar vervoer en over de weg, zodat er op Valkenburg kan worden gebouwd,” aldus minister Eurlings tijdens het Randstad Urgent-congres.

De bijdragen van de regio samen met die van het rijk en de provincie zijn niet voldoende om de RijnlandRoute en de RijnGouwelijkijn in één keer te realiseren. Daarom is er de komende maanden opnieuw overleg met de provincie en het rijk om aanvullende financieringsmogelijkheden te vinden. De uitkomsten hiervan worden in het voorjaar van 2010 verwacht. Het gaat hierbij om een bedrag van ongeveer 240 miljoen voor de RijnlandRoute en 55 miljoen voor

de RijnGouwelijkijn. Alleen als blijkt dat er echt geen extra geld beschikbaar is, is de regio eventueel bereid mee te denken over fasering van de aanleg.

RijnlandRoute

Bij de RijnlandRoute gaat de voorkeur uit naar het zogeheten N11-Westtracé, inclusief een uitgebreid pakket inpassingsmaatregelen. Zo is in de gemeente Zoeterwoude een aansluiting op de A4 met een tunnel voorzien. In de gemeente Voorschoten komt een tunnel van 600 meter vanaf de Vliet tot voorbij de Leidseweg, waarna de RijnlandRoute geheel verdiept tot aan het spoor wordt doorgezet. In de polder achter Stevenshof wordt de weg half verdiept aangelegd. Bij Maaldrift, in de gemeente Wassenaar, kruist de RijnlandRoute de A44 via een tunnel. In de gemeente Katwijk zijn twee aansluitingen voor Valkenburg voorzien. De RijnlandRoute takt ongelijkvloers aan op de huidige aansluiting met de N441. De belangrijkste redenen om voor dit tracé te kiezen zijn de mate waarin het bijdraagt aan het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem en de kosten. Belangrijk daarbij is ook dat de N11-West een nieuwe verbinding is, waardoor het wegennetwerk in Holland Rijnland betrouwbaarder wordt.

Gedeputeerde Asje van Dijk:

“Nieuwe mijlpaal bereikt – maar nog flink wat huiswerk”

“De RijnlandRoute en RijnGouwelijk-West hebben een volgende mijlpaal bereikt op weg naar realisatie. Daar ben ik zeer verheugd over. Ik heb dat ook meegedeeld in een brief die ik aan alle raadsleden en bestuurders in Holland Rijnland heb verstuurd.”

“Ik heb de afgelopen tijd goed geluisterd naar kritiek en ideeën om tot een goede inpassing te komen. Het resultaat is mijns inzien een pakket aan inpassingmaatregelen waar we tevreden mee kunnen zijn. De kosten van de inpassingsmaatregelen zijn bijna een kwart van de 844 miljoen euro die met de aanleg van de RijnlandRoute is gemoeid.”

“De kosten voor een zorgvuldig ingepaste Rijnlandroute overstijgen het beschikbare budget. Dit tekort betekent dat wij als provincie en regio, in samenwerking met het Rijk, moeten onderzoeken hoe wij dit gaan dekken. De ministers van Verkeer en Waterstaat, VROM en Wonen, Wijken en Integratie steunen het eindbeeld van de Rijnlandroute met een pakket inpassingsmaatregelen. Dat is dus voor mij, voor de regio en voor het rijk het uitgangspunt. Hier ligt een duidelijke opgave voor alle partijen en daarmee flink wat huiswerk. Het houdt onder andere in dat de ministers van VROM en Wonen, Wijken en Integratie in overleg treden met de minister van Financiën over toepassing van de Grex-wet bij de ontwikkeling van locatie Valkenburg. Ook pps-mogelijkheden worden bekeken, waarbij we nadrukkelijk het bedrijfsleven betrekken. Verder wordt onderzocht of er extra



Asje van Dijk: “Ik heb de afgelopen tijd goed geluisterd naar kritiek en ideeën om tot een goede inpassing te komen.”

ontwikkelmogelijkheden zijn bij gemeentes. In mei 2010 zal moeten blijken of we het tekort hebben kunnen dichten. Voor wat betreft de RijnGouwelijk-West zullen we ook op zoek moeten naar meer geld om de lightrail in één keer tot aan de kust in Noordwijk en Katwijk aan te leggen. Als dat niet lukt, dan moeten we bekijken wat we met het beschikbare geld wel kunnen doen.”

“Als provincie en regio zijn we nu een heel eind gekomen. Maar we zijn er nog niet. De Holland Rijnland-gemeenten hebben de provincie de afgelopen jaren enorm gesteund bij de realisering van onze projecten. Ik vertrouw erop dat we in de komende periode op dezelfde steun kunnen rekenen.” ■

RijnGouwelijk

Met de 45 miljoen euro van staatssecretaris Huizinga kan de RijnGouwelijk-West worden aangelegd tot in Katwijk (Badstraat) en de gemeentegrens met Noordwijk. Volgens gedeputeerde Van Dijk is met het ministerie afgesproken dat de lijn wordt doorgetrokken tot Noordwijk aan Zee, zodra hiervoor extra geld beschikbaar is. De RijnGouwelijk vormt de ruggengraat van de regionale OV-visie die in juni van dit jaar is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland.

Staatssecretaris Huizinga zei op 16 november dat de RijnGouwelijk-West belangrijk is voor de ontwikkeling van economie en woningbouw in de regio en dat de lijn past in het beleid van het ministerie om het regionale openbaar vervoer in Nederland een “kwaliteitsslag te laten maken”.

Randstad Urgent

De besluiten van 16 november zijn genomen op basis van de uitkomsten van de verkenning ‘Integrale Benadering Holland Rijnland’. Deze verkenning is één van de 33 projecten in het programma Randstad Urgent, dat is bedoeld de (internationale) concurrentiepositie van Nederland verder

te versterken. Minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk waren de bestuurlijke ‘trekkers’ van het project ‘Integrale Benadering Holland Rijnland’. Zie voor meer informatie pagina 4 en 5.

Vervolg

De provincie neemt het nu gekozen voorkeustracé voor de RijnlandRoute mee in het lopende onderzoek naar de milieueffecten van de RijnlandRoute. Het voorkeustracé N11-West wordt als volwaardig onderdeel naast de andere varianten gezet en is onderhevig aan dezelfde toetsingscriteria als de andere varianten. Daarna wordt de eerste fase van de milieueffectrapportage (mer) afgerond en aan Provinciale Staten ter vaststelling voorgelegd. Provinciale Staten zal op basis van het onderzoek naar de milieueffecten een beslissing nemen over het definitieve tracé. De resultaten van de eerste fase van de mer zijn in december beschikbaar en worden in januari 2010 ter behandeling in Provinciale Staten geagendeerd. ■

Meer informatie op www.hollandrijnland.net onder de knop Ruimtelijke Agenda.

Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland:

Drie maatregelenpakketten voor betere bereikbaarheid Holland Rijnland

'Zoeken naar balans.' Zo heet het maatregelenpakket waarnaar de bestuurlijke voorkeur uitgaat voor het verbeteren van de bereikbaarheid in Holland Rijnland. Het pakket is een van de drie 'oplossingenclusters', die zijn onderzocht in het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland, dat op 15 oktober is gepresenteerd.

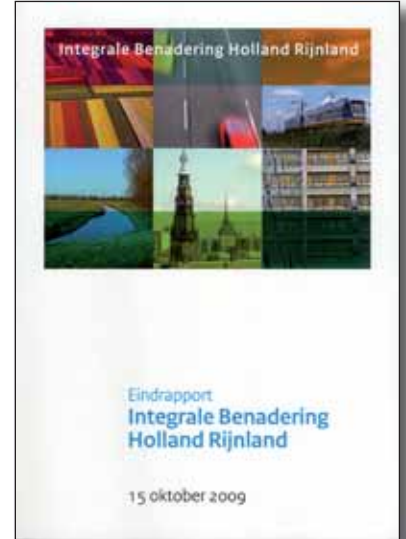
Het rapport is het verslag van het onderzoek dat is ingesteld nadat drie projecten van Holland Rijnland (RijnlandRoute, RijnGouwelijn-West, Greenport Duin- en Bollenstreek) samen met bouwlocatie Valkenburg, het Bio Science Park Leiden en een Verkenning hoofdwegennet A4/A44/N11 in het kader van het *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* (MIRT) de status Randstad Urgent hebben gekregen. Het rapport vormde de basis voor het besluit

De de drie onderzochte tracés voor de Rijnlandroute.

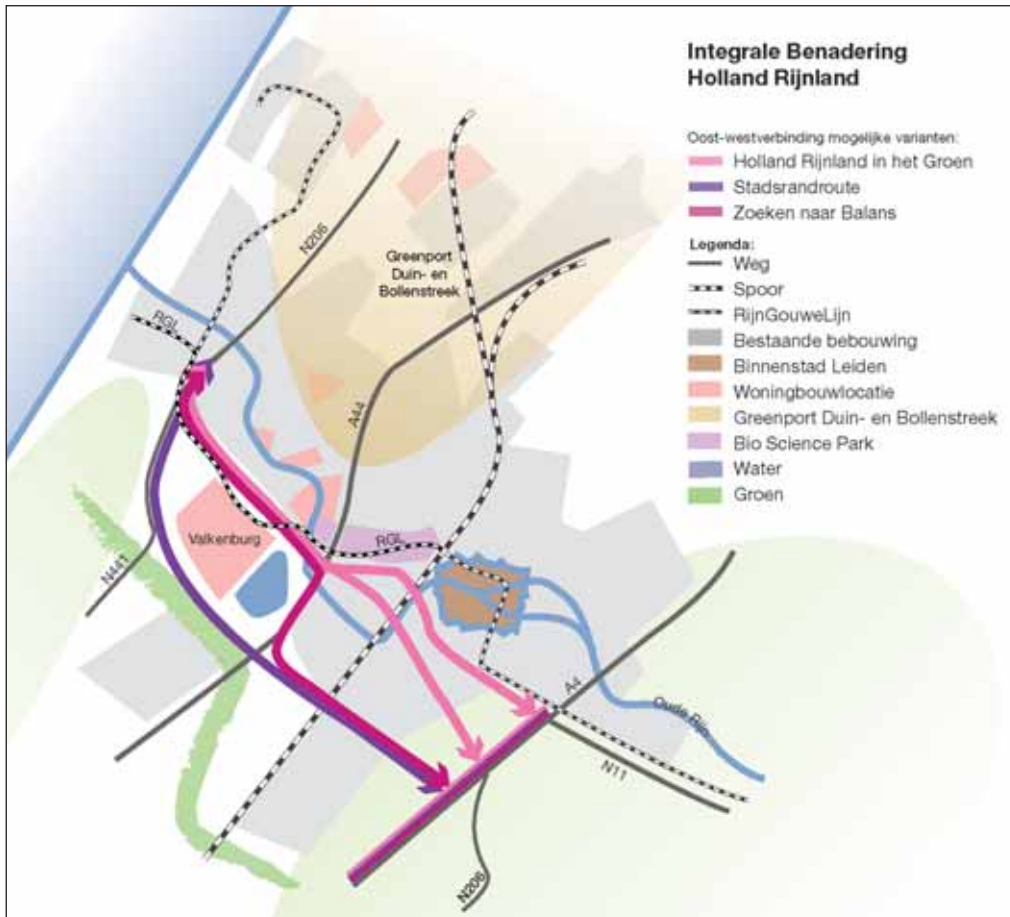
dat op 16 november 2009 bekend is gemaakt over het maatregelenpakket en de financiële bijdrage van het rijk. Het onderzoeksrapport is opgesteld door het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland, bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de provincie en Holland Rijnland.

Bereikbaarheid

Het onderzoeksrapport concentreert zich op de bereikbaarheid van Holland Rijnland. Daarmee is het volgens het rapport nu slecht gesteld, en dat heeft grote gevolgen voor de ontwikkeling van de woningbouw en bedrijvigheid in de regio. De bijdrage van Holland Rijnland aan het bruto binnenlands product is sinds 2000 elk jaar teruggelopen. Het ver-



keer op het bestaande wegennet staat dagelijks vast en veroorzaakt veel overlast, vooral aan de zuidkant van Leiden.



Drie oplossingen

In het rapport worden drie 'oplossingenclusters' of maatregelenpakketten voorgesteld om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en bestaande en nieuwe woningbouwlocaties, waaronder Valkenburg, optimaal te ontsluiten. In elk van de pakketten worden bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit in hun samenhang beoordeeld. Van elke oplossing zijn op basis van de inpassing twee varianten opgenomen: een minimale en een meer ruimtelijk ingepaste variant;

- 'Holland Rijnland in het groen'. Hierin wordt het tracé voor de RijnlandRoute zoveel mogelijk binnen het stedelijke gebied en dicht bij de spoorverbindingen aangelegd. Er zijn twee varianten onderzocht: het Churchillaantracé en het spoortracé, waarbij de weg wordt gebouwd in een drie kilometer lange tunnel onder of naast de spoorlijn Leiden-Utrecht. Kosten: 630 miljoen tot 1,2 miljard euro (Spoortracé).

- Het 'Stadsrandtracé' is een route door Voorschoten en ten zuiden van Leiden, waarna de weg 'onderlangs' de woningbouwlocatie Valkenburg aansluit op de N206 bij Katwijk. Kosten: 603-727 miljoen euro.
- 'Zoeken in balans' combineert elementen uit de eerste twee oplossingen. De RijnlandRoute loopt dan door Voorschoten en ten zuiden van Leiden en sluit bij Maaldrift aan op de A44. Bij de 'Knoop Leiden-West' buigt de weg weer af van de A44 en loopt vervolgens via de verdubbelde N206 naar Katwijk. Kosten: 541-703 miljoen euro.

Draagvlak

Het rapport zet van alle oplossingen-clusters de effecten op de bereikbaarheid, woningbouw, economie, ruimtelijke kwaliteit, milieu en natuurlijk de kosten naast elkaar. Daarnaast is nagegaan welke variant kan rekenen op het grootste bestuurlijke draagvlak. In het Randstad Urgent-contract is expliciet afgesproken dat er een 'bestuurlijk gedragen voorkeursvariant' moet komen. 'Zoeken naar balans' is nu uit de bus gekomen als plan dat op de grootste bestuurlijke steun kan rekenen. Voor het onderzoek is ook de mening gevraagd van een 'reviewteam' bestaande uit de professoren Pieter Tordoir, Ton Venhoeven en Ben Immers. Het team heeft het rapport tegen het licht gehouden en tevens een vierde alternatief voorgesteld. Dit is een variant op het Spoortracé dat vooral uitgaat van het ontwikkelingspotentieel van het 'multimodale knooppunt' rond het station Leiden Centraal (zie ook pagina 10/11).

Conclusies

De belangrijkste conclusies van het rapport:

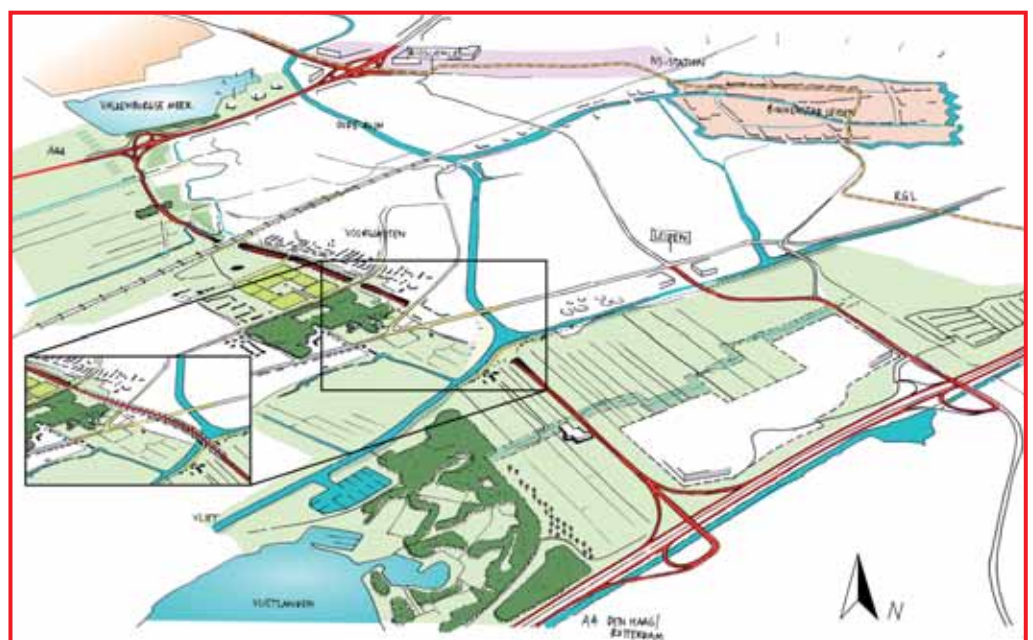
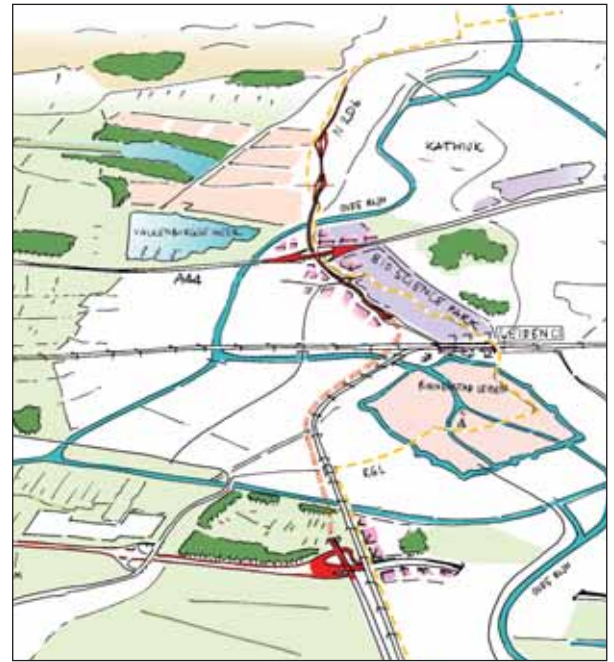
- Alle varianten verbeteren de bereikbaarheid van de regio. Vooral de reistijd wordt verkort.
- Alle oplossingen helpen bij het terugdringen van het tekort aan woningen in de regio.
- Ook stimuleren alle varianten de werkgelegenheid in de regio.
- De varianten hebben heel verschillende effecten op het landschap en de ruimtelijke kwaliteit.

- Geen enkele variant leidt tot te hoge concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) in de lucht.
- De varianten hebben verschillende effecten op de bereikbaarheid, woningbouw, economische ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en milieu. Er is niet één variant die op alle vijf het hoogste scoort. Daarnaast lopen de kosten per variant nogal uiteen.

Het onderzoeksrapport houdt nadrukkelijk de optie open van fasering bij de aanleg van RijnlandRoute en RijnGouwelijjn. Bij de RijnlandRoute zouden dan eerst de bestaande infrastructuur in en om Leiden en het hoofdwegennet moeten worden verbeterd, voordat een nieuwe verbinding compleet wordt aangelegd. Bij de RijnGouwelijjn wordt gedacht aan een te vertrammen busbaan of een overstap op bussen bij ESA/Estec.

Er wordt in het eindrapport geen keuze gemaakt voor één van de drie oplossingsclusters. "Het is aan de bestuurders om op basis van het rapport een voorkeur uit te spreken die kan rekenen op bestuurlijk draagvlak," aldus het rapport. ■

Meer informatie: het complete eindrapport is als pdf te vinden www.hollandrijnland.net via de knop Ruimtelijke Agenda.



De drie trace's voor de RijnlandRoute in beeld: boven 'Holland Rijnland in het groen' met het spoortracé; midden het Stadsrandtracé en onder 'Zoeken naar balans', dat de bestuurlijke voorkeur heeft.

Daan Binnendijk – wethouder Ruimtelijke Ordening Katwijk:

“Goede infrastructuur is keiharde eis”

Voor Daan Binnendijk, wethouder Ruimtelijke Ordening in Katwijk, is het zo klaar als een klontje. Als het niet lukt om de financiering van de RijnlandRoute en RijnGouwelijn-West rond te krijgen, moet in het uiterste geval worden besloten de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Valkenburg stop te zetten. Zonder goede infrastructuur is het niet mogelijk op de voormalige marinevliegbasis 5000 nieuwe woningen te bouwen. In een fasering van de infrastructuur ziet hij niets. “Het is nu of nooit,” aldus de wethouder.



Daan Binnendijk: “Het is nu of nooit.”

De locatie Valkenburg ligt op het grondgebied van de gemeente Katwijk. Hoe denkt wethouder Daan Binnendijk over de ontsluiting van deze nieuwe bouwlocatie?

Binnendijk: “We hebben nu al grote verkeersproblemen rond Katwijk. Vorig jaar heeft de Raad van State vier bestemmingplannen voor woningbouw in Rijnsburg afgekeurd omdat er volgens de Raad niet was voorzien in voldoende ontsluiting voor het verkeer. Als de RijnlandRoute er niet komt, betekent dit een forse herbezinning op de bouwplannen van de regio. En dan heb ik het niet alleen over woningbouw, maar ook over de mogelijkheden voor bedrijven om uit te breiden of zich hier te vestigen. We hebben voor onze regio het ‘migratiesaldo 0’ vastgelegd. Dat betekent dat we alleen bouwen voor de eigen behoefte van de regio. Als we niet meer voldoende woningen kunnen bouwen voor de eigen bevolking, heeft dat tot gevolg dat bewoners en bedrijven hun heil elders zullen zoeken.”

Gefaseerd?

In het eindrapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland wordt de suggestie gedaan de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn-West gefaseerd uit te voeren. “Daar zie ik echter niets in,” aldus Binnendijk. “Gemeenten, provincie en rijk krijgen de komende jaren te maken met grote bezuinigingen, tot wel 20 procent op het budget. Fasering betekent daarom dat er uiteindelijk niets van de infrastructuur terecht komt. Bovendien blijft het verkeersprobleem bestaan. Als we de RijnlandRoute maar voor de helft aanleggen

is de ontsluiting van Valkenburg nog steeds niet goed geregeld – welke helft we ook aanleggen. Bij Valkenburg gaat het niet alleen om de ontsluiting van de locatie zelf, maar het verkeer moet ook nog kunnen weggomen. Met fasering lossen we dat probleem niet op.”

Nu of nooit

“Het is wat mij betreft nu of nooit,” zegt de wethouder. “Als we er nu niet in slagen de financiering van de infrastructuur rond te krijgen, zet dat een streep door alle plannen die we nu met de streek voor ogen hebben. Ik herhaal nog eens dat het in onze optiek niet mogelijk is Valkenburg te bebouwen zonder dat de infrastructuur op orde is: eerst bewegen, dan bouwen. Dat is geen wens, maar een keiharde eis. Het rijk onderschrijft die eis, want in de Nota Ruimte van het ministerie van VROM staat opgenomen dat infrastructuur een absolute voorwaarde is voor de realisering van Valkenburg. De Tweede Kamer heeft nu al tot twee keer toe een motie aangenomen om het principe van ‘eerst bewegen, dan bouwen’ kracht bij te zetten. Dat zegt naar mijn mening genoeg.”

Leefbaarheid

“Misschien is het mogelijk om bij de inpassing van de RijnlandRoute nog wat euro’s te besparen, maar dan heb je het volgens mij over kruimelwerk. In de huidige plannen voldoet de aanpassing aan de minimale eisen die je daaraan kunt stellen. ‘Leuke dingen voor de mensen’ zitten er niet meer in. Als je nog meer schraapt, komt de leefbaarheid van het gebied in het geding. Daar moet je niet naar streven, dan wordt het een puinhoop. Ik heb de indruk dat iedereen wel doordrongen is van het feit dat we gezien de financiële situatie geen hoge eisen kunnen stellen. Voor de inpassing van de RijnlandRoute zal ‘sober maar doelmatig’ het motto moeten zijn.”

“Het rijk is eigenaar van de grond op Valkenburg. Ik neem aan dat het rijk zich realiseert dat onvoldoende geld voor infrastructuur ook betekent dat er niets kan worden verdiend met de verkoop van grond. Ik hoop van harte dat we overeenstemming bereiken over een financieel plaatje dat voor iedereen acceptabel is. Mocht dat uiteindelijk toch niet lukken, dan blijft Valkenburg voorlopig de groene vlakte die het nu is.”

Jan van Griensven – wethouder Verkeer Hillegom:

“De liefde moet van twee kanten komen”

Wij hebben geen direct belang bij de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West. Maar wij steunen de visie dat door Valkenburg te bebouwen de Greenport Duin- en Bollenstreek open kan blijven. Daarom heeft Hillegom zijn handtekening gezet onder het Regionaal Investeringsfonds (RIF). Wij hopen van harte dat, nu de financiering van de nieuwe verbindingen de komende maanden op de voorgrond staat, er ook aandacht blijft voor de andere afspraken uit het investeringsfonds, in het bijzonder over de Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG). De liefde moet van twee kanten komen.”

De RijnlandRoute is (indirect) ook van belang voor de ontsluiting van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Hoe denkt men hier in Hillegom over? De visie van wethouder Jan van Griensven.

Dat zegt Jan van Griensven, wethouder voor Financiën en Verkeer in Hillegom. “Strikt genomen zal de gemiddelde inwoner van Hillegom weinig merken van de aanleg van de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk-West. Tijdens de presentatie van de plannen op 15 oktober bleek dat de nieuwe infrastructuur de verkeersproblemen in ons deel van de regio slechts voor ten hoogste enkele procenten oplost. De RijnlandRoute en RijnGouwelijk-West zijn vooral van belang voor de ontwikkeling van Valkenburg en de zuidelijke As Katwijk-Leiden. Je kunt daar ook geen 5000 woningen bouwen zonder dat je de ontsluiting goed hebt geregeld. Maar Hillegom heeft alleen indirect baat bij de nieuwe infrastructuur. Dankzij de bebouwing van Valkenburg blijft de Bollenstreek open en kan de Greenport Duin- en Bollenstreek tot bloei komen.”

Steun

“Hillegom is veel meer gediend met een goede ontsluiting aan de noordzijde van de Greenport,” aldus Van Griensven. “De plannen daarvoor zijn integraal opgenomen in het Regionaal Investeringsfonds (RIF). Ik hoop en verwacht dat de gemeenten aan de zuidkant van de regio ons net zoveel zullen steunen bij de uitwerking van de NOG, als wij hen bij de ontwikkeling van de plannen voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk.” “Hillegom ligt in het noordelijkste

puntje van de provincie en neemt hierdoor een aparte plaats in de regio in. In tegenstelling tot de zuidelijke gemeenten in onze regio zijn wij veel meer georiënteerd op de Haarlemmermeer en Schiphol. De economie van de Haarlemmermeer is de afgelopen decennia sterk gegroeid. Schiphol is een mainport met tienduizenden arbeidsplaatsen. Tot op heden zijn de provinciegrenzen echter een grote hinderpaal gebleken om de infrastructuur eens goed aan te pakken. In samenwerking met de regio en de beide provincies hebben we nu een grensstreekstudie gedaan naar de verbetering van de oost-westverbindingen tussen de Haarlemmermeer en het oude land. Voor de financiering doen we een beroep op het Regionaal Investeringsfonds en op de twee provincies. Noord-Holland heeft al het nodige commitment getoond, ook financieel. Van de kant van Zuid-Holland bleef het echter stil. Men heeft wel bestuurlijke interesse getoond, maar als het om prioriteit, concrete plannen en financiering ging, was Zuid-Holland als een Doornroosje die uit haar slaap moest worden gekust. Nu de zoektocht van rijk en provincie naar extra geld voor de RijnlandRoute en de RijnGouwelijk losbarst, is het maar de vraag of de arme meid

überhaupt nog wakker kan worden. Alleen met het geld uit het investeringsfonds en de bijdragen van beide provincies is het mogelijk de NOG op korte termijn te realiseren.”

Noodzaak

Van Griensven: “De bijdrage van het rijk voor de RijnlandRoute is onvoldoende en de Holland Rijnlandgemeenten wordt nu gevraagd zelf nog eens flink bij te dragen. Laten we er wel voor waken dat dit geen gevolgen heeft voor de solidariteitsgedachte achter het RIF. Wij dragen vanzelfsprekend bij aan het integrale RIF, en verwachten dezelfde vanzelfsprekendheid bij de realisatie van onze eigen projecten in de Duin- en Bollenstreek. Met de opknopbeurt van de N208 zijn we in Hillegom alvast begonnen aan het oplossen van de interne verkeersproblemen van de Bollenstreek. Deze weg dwars door ons dorp kan nu al nauwelijks het verkeer aan en is ongeschikt voor de afwikkeling van het vrachtverkeer uit Kennemerland. En wat geldt voor de 5000 woningen op Valkenburg, geldt zeker ook voor de 10.000 woningen in de westflank van de Haarlemmermeer. Zonder nieuwe wegen zal een verkeersinfarct in de Duin- en Bollenstreek niet lang op zich laten wachten.”



Van Griensven: “Wij verwachten daarom ook een bijdrage aan onze eigen projecten.”

Hester Tjalma en Jeroen Staatsen – gemeente Voorschoten:

“Voorschoten gaat voor kwaliteit”

Voorschoten onderkent dat er verkeersproblemen zijn in en rond Leiden en dat de locatie Valkenburg een goede ontsluiting nodig heeft. Maar Voorschoten is er nog niet van overtuigd dat hiervoor een RijnlandRoute nodig is. Als die er dan toch moet komen, gaat Voorschoten alleen akkoord met een oplossing die zo weinig mogelijk schade doet aan leefmilieu, cultuurhistorische waarden en groen. “Wij gaan voor kwaliteit,” aldus wethouder Hester Tjalma (Ruimtelijke Ontwikkeling) en burgemeester Jeroen Staatsen van Voorschoten.

Tjalma: “De Integrale Benadering Holland Rijnland is een goed rapport omdat het alle aspecten van de regionale ontwikkeling in beeld brengt. Naast de infrastructuur, zijn dat ook wonen, groen en recreatie. De afweging tussen deze aspecten moet ook terugkeren bij de besluitvorming over de eventuele aanleg van de RijnlandRoute op het grondgebied van Voorschoten.”

Staatsen: “Voorschoten is vóór een aanpak van de verkeersproblemen in onze regio, maar wij kiezen niet direct voor nieuwe infrastructuur. We moeten eerst onderzoeken of de problemen kunnen worden opgelost door een verbetering van de bestaande infrastructuur. Pas als duidelijk wordt dat dit geen soelaas biedt, kan worden gedacht aan een nieuwe weg. Als dat leidt tot de aanleg van een RijnlandRoute op Voorschotens grondgebied, dan kiezen wij voor kwaliteit. Met oplossingen op het maaiveld of in een open tunnelbak zullen wij niet instemmen. Sterker nog, onze gemeenteraad heeft uitgesproken dat alleen een geboorde tunnel acceptabel is.”

Tjalma: “Wij kiezen voor het behoud van de woonkwaliteit, cultuurhistorische waarden en de open ruimte in onze gemeente. Wij willen het onze inwoners niet aandoen dat ze door de aanleg van een nieuwe vierbaansweg permanent in stank en geluid moeten leven en dat bijvoorbeeld de historische buitenplaats Berbice of grote oppervlakten openbaar groen verloren gaan. Een nieuwe weg op maaiveld of in een open bakconstructie is een historische vergissing. Het is een besluit waar je later spijt van krijgt. Niet voor niets wordt de A2 in Maastricht onder de grond gestopt en kiest men bij de A4 voor een verdiepte aanleg.”

Staatsen: “Het leefbaarheidsprobleem speelt natuurlijk niet alleen in Voorschoten. De Leidse gemeenteraad heeft unaniem uitgesproken dat een eventuele RijnlandRoute verdiept langs de Stevenshof moet worden gevoerd, zodat de omwonenden er zo weinig mogelijk last van hebben. Hetzelfde geldt voor de aansluiting Maaldrift in Wassenaar. Een goede inpassing is ongetwijfeld duurder, maar als je het uitsmeert over 50 of 60 jaar, heb je het over een klein bedrag. Als het gaat om de lichamelijke en geestelijke gezondheid van onze inwoners, betaalt de extra investering zich dubbel en dwars terug.”

Gefaseerd

Tjalma: “Een gefaseerde aanpak is de enige oplossing als de rijksbijdrage onvoldoende is om de door ons gewenste kwaliteit te realiseren. Ik ben het eens met het principe ‘eerst bewegen, dan bouwen’, maar als we eerst de bestaande wegen opknappen, kan de bouw van Valkenburg zonder grote problemen van start gaan. De geplande 5000 woningen zullen niet van de een op de andere dag klaar zijn. In de tussentijd kunnen we dan nadenken over betere oplossingen voor de verkeersproblemen. Het is niet realistisch om de Holland Rijnland-gemeenten een extra bijdrage te vragen. Het Regionale Investeringsfonds vraagt al de uiterste financiële inspanning van de twaalf gemeenten. Bovendien krijgen de gemeenten de komende jaren te maken met forse bezuinigingen. Wij hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om woningen te bouwen boven het nieuwe tracé. Dat levert geld op, maar dan moet er wel een tunnel liggen. Als er extra geld moet komen, is wat ons betreft vooral de provincie Zuid-Holland aan zet. Wij beseffen goed dat dit een regionaal project is en dat er sprake moet zijn van regionale solidariteit. Maar wij zijn niet bereid om af te dingen op de kwaliteit. Als de andere gemeenten Voorschoten een variant willen opdringen die met minimale inpassing nog net binnen het budget past, gaan bij ons de hakken in het zand. Wij gaan voor kwaliteit. Het heeft geen zin te onderhandelen over medewerking aan de RijnlandRoute als het gaat om een variant die voor Voorschoten ongewenst is.”

Staatsen: “We zullen ook veel meer moeten investeren in openbaar vervoer. Ik vind het een goede zaak dat voor de RijnGouwelijn is gekozen als hoofddrager voor het vervoer in onze regio. Dat moeten we verder uitbouwen. Met goed openbaar vervoer kunnen we een groot deel van de voorspelde mobiliteitsgroei in onze regio opvangen.”



Jeroen Staatsen en Hester Tjalma: “Niet afdingen op kwaliteit.”

Tjalma: “Geld mag in elk geval niet de doorslaggevende factor zijn als de gezondheid van onze inwoners, de leefbaarheid en het milieu op het spel staan. Onze regio is al erg vol. Er liggen veel belangen van allerlei partijen. Een zorgvuldige inpassing van de infrastructuur lijkt evident.”

Staatsen: “De regio moet een gebied

blijven waar mensen willen blijven wonen. Onze regio wordt gewaardeerd om het uitstekende woonklimaat. Dit is een van de uitgangspunten van de Regionale Structuurvisie, en een van sterke punten van Holland Rijnland, waarmee we ons kunnen profileren tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Als je

met nieuwe infrastructuur het woonklimaat om zeep helpt, slacht je in feite de kip met de gouden eieren. Daarom moet het in de discussies over de RijnlandRoute niet over het geld gaan, maar over de beste manier om de kwaliteit van onze regio in stand te houden.”

Amy Koopmanschap – burgemeester gemeente Diemen:

“Werk samen met andere belanghebbenden aan een goede oplossing”

Zet niet de hakken in het zand en probeer in samenwerking met andere partijen die belang hebben bij een project tot een goede oplossing te komen. Dat is het advies dat burgemeester Amy Koopmanschap heeft voor de betrokken gemeenten als het gaat om de inpassing van de RijnlandRoute. Het is een van de lessen die Diemen heeft geleerd in de procedures voor de verbreding van de snelwegen en spoorlijnen rond de gemeente onder de rook van Amsterdam.

Hoe hebben andere gemeenten problemen met de inpassing van infrastructuur opgelost? Een interview met Amy Koopmanschap, burgemeester van Diemen.

Mevrouw Koopmanschap kent Holland Rijnland goed. Van 1997 tot 2003 was zij burgemeester in Zoeterwoude. Diemen ligt – samen met Amsterdam Zuid-Oost – ingeklemd in een ruit van snelwegen die wordt gevormd door de A1, A10, A9 en A2. Halverwege wordt deze ruit nog eens doorsneden door de spoorlijn van Diemen naar Amsterdam-Zuid. De problemen voor Diemen begonnen toen in de plannen voor het verbeteren van de wegverbinding tussen Almere en Schiphol (A6-A9) de tunnel onder het Naardermeer werd afgeblazen. In plaats daarvan werd besloten de autowegen rond de gemeente Diemen te verdubbelen. Koopmanschap: “Voor de A1 en A9 hebben Amstelveen en Amsterdam Zuid-Oost met het ministerie een uitgebreid pakket van maatregelen afgesproken, waarbij de wegen worden verdiept en overkapt en er – mede ter bekostiging van het project – nieuwe bebouwing wordt ontwikkeld. Wij zijn vervolgens ook



Amy Koopmanschap: “Diemen heeft besloten niet de hakken in het zand te zetten.”

in onderhandeling gegaan met het ministerie over maatregelen tegen de geluidsoverlast en de luchtvervuiling van de A1 en A10. Hierbij hebben we in overleg met stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel en de Stadsregio Amsterdam een onderzoek gedaan naar een glazen overkapping. Die bleek ongeveer 200 miljoen euro te kosten. In het overleg met de minister hebben wij voorgesteld een deel van het geld voor de tunnel onder het Naarder-

meer te gebruiken voor de bouw van de overkapping en het oplossen van de andere problemen rond Diemen. De gemeenteraad ondersteunde het overleg met een eigen handtekeningactie richting de Tweede Kamer. Uiteindelijk zegde de minister wel geluidswerend asfalt en geluidschermen toe, maar een overkapping van de weg achtte hij gezien het beperkte budget en de precedentwerking voor andere locaties in het land niet haalbaar.”

Koopmanschap: “Wij hadden graag ▶

meer gewild, maar dat zat er op dat moment niet in. Het probleem is uitvoerig besproken in de raad. We hadden twee keuzes. De eerste was nee zeggen tegen het aanbod van de minister, met als zekerheid dat we dan met lege handen zouden staan en nooit meer op nieuw overleg hoefden te rekenen. De tweede was om akkoord te gaan met het geluidswerend asfalt en de schermen, en om in een later stadium nog eens om tafel te gaan zitten voor betere maatregelen tegen de luchtvervuiling. We besloten niet de hakken in het zand te zetten, maar in te gaan op de tweede optie. Die hebben we in brieven met de minister vastgelegd. De komende jaren worden de afspraken uitgevoerd.”

Geleerd

“We hebben veel geleerd van dit traject,” aldus Koopmanschap. “Allereerst dat we veel eerder hadden moeten reageren, toen bekend werd dat de tunnel onder het Naardermeer werd geschraapt. Diemen was voorstander van de tunnel. Hierdoor hebben we misschien niet snel genoeg gezien dat de tunnel er ook wel eens niet zou kunnen komen. Amstelveen en Amsterdam waren

tegen een tunnel en zijn veel eerder in overleg getreden met het ministerie en hebben daarbij ook onderzocht wat ze zelf te bieden hadden. Hierdoor hebben ze veel meer uit de onderhandelingen gesleept. Wij waren te laat. We hadden veel betere scenario's moeten bedenken voor de besluitvorming over de tunnel – inclusief scenario's voor als die niet zou doorgaan. Dat hebben we helaas niet gedaan.”

Steun

“Daarnaast hebben we geleerd dat je steun moet vinden voor je ideeën bij andere partijen. Dat kunnen andere gemeenten zijn, de regio en de provincie, maar ook de Kamer van Koophandel en ondernemersorganisaties. Als je elkaar deelgenoot maakt van het probleem kun je samen aan een oplossing werken. Vervolgens kun je samen optrekken in de onderhandelingen naar het rijk. Ik zou dit ook aan de direct betrokken gemeenten Katwijk, Leiden en Voorschoten willen adviseren. Zet niet de hakken in het zand, lig niet dwars, maar probeer steun te verwerven voor je probleem en zoek partners die ook direct belang hebben bij het project. Werk vervolgens samen aan een oplossing die voor iedereen acceptabel is. De provincie Zuid-Holland, die uiteindelijk de trekker is van de RijnlandRoute, zou hierin wat mij betreft een belangrijke rol moeten spelen.”

Realistisch

“Verder zou ik de betrokken gemeenten willen adviseren om realistisch te blijven. Als je de burgers een oplossing wilt aanbieden die niet geheel door het rijk en andere externe financiers wordt gedekt, moet je ook bereid zijn daar zelf in te investeren. Dat is nooit een verkeerde investering, want uiteindelijk komt die ten goede aan de inwoners van je eigen gemeente. Diemen trekt zelf geld uit voor extra hoge geluidsschermen. Dat kost ons weliswaar enkele honderdduizenden euro's, maar levert een grote bijdrage aan de verbetering van het leefmilieu. Het is een investering die over vele jaren wordt uitgesmeerd en die onze inwoners op de lange termijn iets oplevert. Daarom hebben we dit geld er graag voor over.” ■

Diemen ligt ingeklemd tussen een netwerk van snelwegen en spoorwegen (Google Earth).



Prof. dr. Pieter Tordoir:

“Bouw Leiden CS

De uitbouw van de Leidse stationsomgeving tot een multimodaal knooppunt, waar weg en openbaar vervoer worden verknoot. Dat is de essentie van het alternatieve tracé dat Pieter Tordoir, samen met zijn collega's Ton Venhoeven en Ben Immers, heeft ontwikkeld voor de RijnlandRoute. De drie hoogleraren functioneerden als 'reviewteam' van de Integrale Benadering Holland Rijnland.

Tordoir: “De grote toekomstige opgave voor de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in Nederland is om te komen tot een integratie van weg en openbaar vervoer. Dit zijn nu twee losse systemen. In ons land leeft nog het vooroorlogse gedachtengoed dat openbaar vervoer vooral is bedoeld voor mensen die zich geen auto kunnen veroorloven. Dit idee heeft Nederland internationaal op een grote achterstand gezet, zelfs in vergelijking met de VS. Door de RijnlandRoute op een strategische manier te koppelen aan het spoor netwerk ontstaat een multimodale knoop van het hoogste niveau in het hart van de regio. Je voegt hiermee extra kwaliteit toe aan het Randstedelijke mobiliteitssysteem en je bouwt Leiden van een locatie van de tweede orde uit naar een echte toplocatie. Het is ruimtelijk mogelijk de RijnlandRoute goed in te passen langs de spoorlijn Leiden-Utrecht. Het verkeer kan goed doorstromen, omdat er alleen een aansluiting komt bij het Centraal Station. De kosten zijn wel hoger dan een weg door het open veld, maar dat kun je voor een deel terugverdienen met de ontwikkeling van nieuwe functies en mogelijkheden in het bestaande gebied rond het station. De ruimtelijke en functionele kwaliteit van het stationsgebied is nu beperkt: het is een winderig gebied met veel verouderde gebouwen. De verknoping van A4en A44 met het station biedt tal-

uit tot multimodaal knooppunt”

loze mogelijkheden, maar vraagt wel om een integraal plan. Ik zou daar in elk geval vierkant voor gaan. Het is een kans die de volledige inzet van stad en regio vraagt. Ik zou het betreuren als dit alternatief niet meer aandacht zou krijgen.”

Missing links

“De RijnlandRoute en de RijnGouwelijn zijn cruciale missing links in Holland Rijnland. De oost-westverbindingen in het gebied per openbaar vervoer en over de weg zijn nu ronduit slecht. Holland Rijnland heeft nu nog sterk het karakter van een lappendeken van subregio’s. Pas met de nieuwe verbindingen komt daar meer samenhang in. Het reviewteam heeft de plannen van de Integrale Benadering vooral beoordeeld op het Randstedelijk functioneren van de verbindingen. De wegverbindingen moeten robuust worden. Dit betekent dat het wegensysteem moet uitgroeien tot een netwerk van communicerende vaten, zodat niet bij elk ongeval de hele Randstad vaststaat. Verder moeten er meer verknopingen komen met het openbaar vervoer. De onderzochte tracés verschillen sterk. Het feit dat de studie sterk is gericht op de regionale functie en ontwikkelingsmogelijkheden, vind ik begrijpelijk, maar de bovenregionale aspecten hadden wat mij betreft wel wat sterker naar voren mogen komen. De RijnlandRoute en RijnGouwelijn hebben in elk geval veel potentie. Ze bieden hoogwaardige ruimtelijke ontwikkelingsmo-

gelijkheden, vooral in het gebied rond de A44. Hiermee kan dit gebied een echt Randstedelijk en zelfs landelijk belang krijgen. Als je rond de A44 een parallelstructuur aanlegt, kan de regio zich ontwikkelen tot een gebied van internationale allure en interessant worden voor hoogwaardige kennisintensieve bedrijven die van grote strategische waarde zijn voor de Nederlandse economie. Holland Rijnland heeft een uitstekend woonklimaat en ligt op een strategische positie tussen Den Haag en Schiphol. RijnlandRoute en RijnGouwelijn zorgen voor uitstekende verbindingen. Ik zou zeggen, grijp die kans.”

‘Inverdienen’

Tordoir: “Over hoe de RijnlandRoute bij Voorschoten het best kan worden ingepast en hoe de regio aan extra geld kan komen om de gewenste plannen uit te voeren, kan ik nu nog weinig zeggen. Dat zal nader moeten worden onderzocht. Wat ik de gemeenten zou willen adviseren, is om nog eens goed te kijken naar de ontwikkelings- en inverdienmogelijkheden langs de weg en het spoor. Bij Leiden CS zijn zoals gezegd inverdienmogelijkheden zeker voorhanden. Daar kun je een soort Zuidas ontwikkelen, maar dan op kleinere schaal. Ook bij een RijnlandRoute ten zuiden van Leiden zijn er inverdienmogelijkheden. Je kunt er bedrijventerreinen aanleggen of hoogwaardige kantoorlocaties. Het probleem is wel dat de



Pieter Tordoir: “Holland Rijnland heeft een uitstekend woonklimaat en ligt op een strategische positie tussen Den Haag en Schiphol. Ik zou zeggen, grijp die kans.”

kosten van ontsluiting via onder andere de RijnlandRoute en de RijnGouwelijn voor de baten van ruimtelijke ontwikkeling uitgaan. Daarbij hebben we op dit moment het probleem dat de overheid krap bij kas is en de onroerendgoedmarkt in een dip zit. Op iets langere termijn zie ik echter goede mogelijkheden, mits infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling als een geheel worden gezien. Dat verlangt opschaling en integratie van projecten teneinde de inverdienmogelijkheden te optimaliseren. We hebben hier in Nederland nog weinig ervaring mee. Maar de regio heeft veel potentie. Het vraagt in elk geval om een verdere intensieve samenwerking tussen rijk, regio en marktpartijen.”

Reviewteam

Prof. dr. Pieter Tordoir is directeur van het Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir en hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is lid van de VROM-raad. **Prof. dr. Ton Venhoeven** is Rijksadviseur voor de Infrastructuur en werkzaam bij Venhoeven CS. **Prof. dr. Ben Immers** is verbonden aan TNO en de Universiteit van Leuven. Het reviewteam heeft de producten van het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland vanuit wetenschappelijk oogpunt kritisch tegen het licht gehouden en beoordeeld op de gehanteerde werkwijze, de gebruikte modellen en de redenerlijnen.

Over welke zes projecten gaat het?

De grote projecten van Holland Rijnland en de Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) zijn niet identiek. De vijf grote projecten van Holland Rijnland komen voort uit het Programma van Afspraken uit 2002, dat de grondslag vormt van de oprichting van het samenwerkingsorgaan in 2004. Het gaat hierbij om de RijnlandRoute, de RijnGouwelijn-West, de Greenport Duin- en Bollenstreek, de Noordelijke Ontsluiting Greenport en het groenfonds. Voor de realisering van deze projecten hebben de twaalf Holland Rijnland-gemeenten in 2007 een Regionaal Investeringsfonds ingesteld. Tot 2020 storten de gemeenten daar samen 142,5 miljoen euro in, als eigen bijdrage aan de projecten.

Drie van de Holland Rijnland-projecten (RijnlandRoute, RijnGouwelijn en Greenport Duin- en Bollenstreek) staan samen met nieuwbouwlocatie Valkenburg, Bio Science Park Leiden, en een Verkenning aansluitingen RijnlandRoute op het hoofdwegennet (A4/A44/N11), centraal in de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Eind 2008 heeft deze MIRT-verkenning de Randstad Urgent-status gekregen.

Randstad Urgent is een lijst van 33 (ruimtelijke) projecten die het Kabinet van groot belang vindt voor de ontwikkeling van de Randstad als duurzame en internationaal concurrerende regio. Bij het sluiten van het Randstad Urgent-contract kwamen minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat en gedeputeerde Asje van Dijk overeen om binnen een jaar afspraken te maken over de bereikbaarheid van de regio, in combinatie met woningbouw en bedrijvigheid, en over een financiële bijdrage van het rijk aan de projecten. Ter voorbereiding van de besluitvorming startte een projectteam van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de provincie Zuid-Holland en de regio met de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland, waarvan het resultaat op 15 oktober 2009 is gepresenteerd.

1. RijnlandRoute

De RijnlandRoute is de geplande wegverbinding tussen de A4-A44 en N206 bij Katwijk. Deze nieuwe weg moet vooral de oost-westverbindingen in de regio verbeteren. De RijnlandRoute is een absolute voorwaarde voor de bebouwing van nieuwbouwlocatie Valkenburg, en draagt daarnaast bij aan de ontlasting van de huidige routes door de bebouwde kom van Leiden (Churchilllaan, Lelylaan) en de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek.

De provincie Zuid-Holland is trekker van dit project. Gedeputeerde Asje van Dijk is voorzitter van de Stuurgroep RijnlandRoute en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Peter Glasbeek vertegenwoordigt Holland Rijnland. In maart 2008 heeft de Stuurgroep een voorkeustracé vastgesteld. Dit tra-



Verkeersdrukte op de N206 bij Valkenburg.

cé loopt vanaf de A4, door Voorschoten en vervolgens ten zuiden van Stevenshof (N11-West tracé). Bij Maaldrift sluit de weg aan op de A44, om een kilometer noordelijker weer af te buigen naar de N206 richting kust. Het tracé komt daarmee op hoofdlijnen overeen met de IBHR-variant 'Zoeken naar Balans'.

Op dit moment loopt de provinciale mer-procedure (mer = milieu-effect rapportage) waarin de diverse tracés worden onderzocht. De uitkomst van bestuurlijk overleg met minister Eurlings wordt in de mer-studie meegenomen. In november 2009 besluiten Provinciale Staten over de eerste fase van het mer-onderzoek. In de loop van 2010 volgt een tweede fase mer-onderzoek, waarin de overgebleven varianten nog eens in detail worden onderzocht. Na afronding van deze onderzoeken en de inspraakrondes nemen Provinciale Staten medio 2011 een besluit over het definitieve tracé.

2. RijnGouwelijn

De RijnGouwelijn-West is de geplande lightrailverbinding tussen Leiden Transferium en de kust bij Katwijk en Noordwijk. Bij het transferium sluit de lijn aan op de RijnGouwelijn-Oost. De RijnGouwelijn-West is, samen met de RijnlandRoute, een voorwaarde voor de ontsluiting van nieuwbouwlocatie Valkenburg. De lijn is de ruggengraat van het regionale OV-netwerk dat wordt voorgesteld in de OV-visie van Holland Rijnland. Provinciale Staten hebben het voorkeustracé van de sneltramlijn vastgesteld op 24 juni 2009. Begin november verschijnt de startnotitie voor de inpassingsprocedure voor de lijn.

De provincie Zuid-Holland is trekker van dit project. Gedeputeerde Asje van Dijk is voorzitter van de Stuurgroep en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Peter Glasbeek vertegenwoordigt Holland Rijnland.

3. Valkenburg

Na sluiting van het marinevliegveld is de locatie Valkenburg beschikbaar gekomen voor woningbouw. Valkenburg is de laatste grote bouwlocatie in de regio. De bebouwing van Valkenburg past in de visie van de regio om de verstedelijking te concentreren in As Leiden-Katwijk. Hiermee kunnen de Greenport Duin- en Bollenstreek en het Groene Hart worden opgehouden. De plannen gaan uit van circa 5000 woningen, waarvan 500 in het zogeheten internationaal topsegment.

Valkenburg ligt op het grondgebied van de gemeente Katwijk. De Stuurgroep van dit project bestaat uit de regio Holland Rijnland (Jos Wiene, portefeuillehouder Ruimte en Wonen), de provincie Zuid-Holland, de gemeente Katwijk, en het rijk (het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf, ROVB, voorheen GOB).

Het Integraal Structuurplan Nieuw Valkenburg (ISP) is het kader voor de ontwikkeling van nieuwbouwlocatie Valkenburg. De ontsluiting van de nieuwe bouwlocatie gebeurt met de RijnlandRoute en RijnGouwelijk-West. De gemeente Katwijk en Holland Rijnland willen dat de infrastructuur gereed is voordat eerste woningen worden opgeleverd: 'eerst bewegen, dan bouwen'.

4. Greenport Duin- en Bollenstreek

De Greenport Duin- en Bollenstreek is in de Nota Ruimte aangewezen als één van de vijf greenports in Nederland en hiermee onderdeel van de nationale economische hoofdstructuur. De Greenport Duin- en Bollenstreek is dan ook onderdeel van het Randstad Urgent-project Transitie Greenports.

Greenport Duin en Bollenstreek is uniek door de combinatie van bollenteelt, bloemen en toerisme. Het economische cluster omvat teelt, handel, logistiek, toelevering, kennis en innovatie rond bollen en bloemen. Het uitgangspunt van de Greenport Duin- en Bollenstreek is een 'vitale sector in een vitaal landschap'. Om de Greenport een fikse impuls te geven staat de streek een grote herstructurering van het buitengebied te wachten, die is vastgelegd in de Inter gemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG). Praktische uitvoering hiervan komt in handen van de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM), die wordt aangestuurd door de zes grondgebiedgemeenten. In mei 2009 hebben de zes bollengemeenten hun handtekening gezet onder de oprichting van de GOM. De GOM start zijn werkzaamheden officieel op 1 januari 2010. De behandeling van de ISG in de raden van de zes bollengemeenten loopt nog door tot het eind van 2009. Uitgangspunten van het plan zijn het behoud 2625 ha eerste klas bollengrond, de compensatie van grond die verloren gaat door woningbouw en een verbetering van de infrastructuur. In het kader van de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek worden er in de Bollenstreek circa 3000 nieuwe woningen gebouwd. Met de projecten in het kader van de Noordelijke Ontsluiting Greenport moet de bereikbaarheid van de Greenport sterk worden verbeterd, zowel richting Haarlemmermeer en A4/44 als intern.

5. Bio Science Park Leiden

Het Bio Science Park Leiden is een cluster van bedrijven en kennisinstellingen dat behoort tot de top vijf in Europa en



RijnGouwelijk in het Bio Science Park Leiden.

veel hoogwaardige arbeidsplaatsen telt. Onlangs is het bedrijventerrein uitgeroepen tot beste bedrijventerrein van Nederland in 2009. Het Bio Science Park Leiden levert een belangrijke bijdrage aan het uitbouwen van de nationale kenniseconomie. Het park is een van de speerpuntprojecten van het ministerie van Economische Zaken en maakte eerder deel uit van Randstad Urgent. Meer ruimte voor bedrijven en kennisinstellingen, de ontwikkeling van park en bereikbaarheid en het clusteren en moderniseren van de universitaire huisvesting moeten de positie van het park verder versterken. Belangrijk onderdeel van de verkeersmaatregelen zijn de aanleg van de RijnGouwelijk en het ongelijkvloers maken van de kruising Plesmanlaan-Ehrenfestweg-Haagse Schouwweg.

6. Aansluiting RijnlandRoute op het hoofdwegennet (A4/A44/N11)

In het kader van de Integrale Benadering Holland Rijnland is een verkenning uitgevoerd naar de verbetering van de bereikbaarheid van de regio over de A4, A44 en N11 in combinatie met de RijnlandRoute. De verbetering van de ontsluiting van Leiden is onderdeel van dit onderzoek. ■



Joan Leemhuis-Stout, ambassadeur Randstad Urgent:

“Ga voor generatiebestendige oplossingen”



Waak voor halve maatregelen. Spaar door en faseer en ga uiteindelijk voor de beste optie. Dat is het advies dat Joan Leemhuis-Stout, ‘ambassadeur’ van het Randstad Urgent-programma Integrale Benadering Holland Rijnland de samenwerkende gemeenten in Holland Rijnland wil geven. “Zorg in elk geval voor generatiebestendige oplossingen.”

Op 16 november maakte minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat, samen met gedeputeerde Asje van Dijk ‘trekker’ van het Randstad Urgent-project Integrale Benadering Holland Rijnland, zijn besluit over de rijksbijdrage aan de diverse projecten bekend. Met het rijks-geld kunnen de Holland Rijnland-gemeenten een groot deel van hun doelen realiseren, maar er is meer geld nodig. “Ik zou de gemeenten willen adviseren om geen genoeg te nemen met halve maatregelen, maar om door te sparen, en via faseering van projecten uiteindelijk te gaan voor de beste optie,” aldus mevrouw Leemhuis. “Met krimpende

overheidsbudgetten zitten we in een lastig tijdsgewricht, maar dat betekent niet dat de gemeenten de moed moeten opgeven. Mijn suggestie is dat de Holland Rijnland-gemeenten samen met de provincie optrekken bij de verdere uitwerking en realisering van de plannen en tegelijkertijd de minister eraan herinneren dat het hier een integraal project betreft, waar het Kabinet een handtekening onder heeft gezet. Dat heeft wel degelijk betekenis. Ik wil de gemeenten hierbij ook op het hart drukken om vooral samen te werken. Probeer tegen elke prijs te voorkomen dat de samenwerking uiteenvalt, want dat betekent automatisch dat de plannen van de regio stranden. Eendracht maakt macht, dat maakt zeker ook in Den Haag indruk.”

Gezamenlijk belang

Leemhuis: “Als ik terugkijk op het voorbije jaar valt mij op dat het de samenwerkende partijen uitstekend is gelukt om uit verschillende invalshoeken en dimensies naar de onderwerpen van de Integrale Benadering te kijken. Natuurlijk moesten men even wennen aan elkaar, maar uiteindelijk is er toch een gevoel van gedeeld belang en urgentie ontstaan. De partijen zijn erin geslaagd om met het voorbijgaan van hun eigen posities een gezamenlijk eindpunt te bereiken. Dat vind ik een compliment waard. Er is altijd het risico dat men fragmentarisch tegen de dingen aankijkt. Maar dat is hier niet gebeurd. Men heeft de onderwerpen dynamisch aan de orde gesteld en met elkaar vervlecht. Daar hecht ik persoonlijk een grote waarde aan, omdat ik vind dat je moet streven naar oplossingen die echt iets betekenen voor de generaties na ons. De oplossingen die je moet kiezen zijn per definitie ingewikkeld en duur. Je kunt de dingen maar één keer goed doen. Je moet proberen te denken vanuit het standpunt van over 25 jaar en van daaruit tot beslissingen zien te komen die generatiebesten-

Elk Randstad Urgent-project kent twee bestuurlijke ‘trekkers’. Voor de *Integrale Benadering Holland Rijnland* waren dat minister Camiel Eurlings en gedeputeerde Asje van Dijk. Als ‘ambassadeur’ zag mevrouw Leemhuis-Stout er op toe dat procedures juist worden gevolgd en termijnen worden gehaald. Op deze pagina een interview met mevrouw Leemhuis. Op de volgende pagina’s een interview met Ellen Verkoelen, ambassadeur van het Randstad Urgent-projecten *Transitie Greenports* en *Oude Rijnzone*.

dig zijn. Dat is heel lastig. Denken op de lange termijn is in mijn visie een plicht naar de samenleving toe. Je moet ingewikkelde afwegingen maken, waarbij grote belangen spelen. Als je een ding niet doet, kunnen andere dingen niet tot ontwikkeling komen. In het eindrapport van de projectgroep komt dit aspect goed tot uiting. Het rapport geeft duidelijk aan dat er diverse oplossingen zijn voor de problemen van de regio en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Dat vind ik heel wezenlijk.”

Communicatie

Leemhuis: “Bij het begin van het project heb ik wel eens gezegd dat mijn rol die van een aanjager is. Maar dat was bij dit project eigenlijk niet nodig. Na een zekere gewenningsperiode is er een goede samenwerking ontstaan waarin de partijen ook bereid waren elkaar dingen te gunnen. Ik heb er tijdens het proces vooral op gelet dat alle onderdelen goed tot hun recht zijn gekomen. Het mag niet zo zijn dat partijen elkaar achteraf in de haren vliegen omdat ze de indruk hebben dat hun belangen onvoldoende aan de orde zijn gekomen. Bestuurders heb ik vooral op het hart gedrukt om geen halve maatregelen te nemen. Je kunt

dit proces maar één keer doen, dus doe het dan meteen goed. Tot slot heb ik voortdurend gehamerd op het belang van communicatie. Over onderwerpen als de Integrale Benadering kun je niet genoeg communiceren. Door communicatie moet bij de partijen het begrip ontstaan dat niet alles kan, vanwege het simpele feit dat er nu eenmaal tegengestelde belangen zijn. En soms moet het ene belang wijken voor het andere. Ik denk dat dit een typische rol is voor ambassadeurs. Ik omschrijf het wel eens als een katalyserend effect. Het is een belangrijke randvoorwaarde om een ingewikkeld proces als dit goed te laten lopen. Als ik terugkijk op het afgelopen jaar denk ik dat ik

daar alle gelegenheid voor heb gekregen.”

Uniek

“De Integrale Benadering Holland Rijnland is binnen Randstad Urgent een majeur project. Het gaat om een groot gebied in het hart van de Randstad en er zijn veel partijen bij betrokken. Dat zij gezamenlijk de schouders onder dit project hebben gezet is toch wel uniek. Ook het feit dat men integraal naar de problemen heeft gekeken vind ik een belangrijke winst van dit project. De integrale benadering omvat een cluster van zes onderling samenhangende doelstellingen, die over twintig jaar nog tot hun recht moeten

komen. Ik denk dat men hierin goed is geslaagd. Wat dat betreft is de methode van Randstad Urgent een innovatieve manier van besturen die elders zeker navolging verdient.”

Goede lijn

“Samenvattend zou ik willen zeggen dat de ingezette lijn goed is. De besluitvorming ligt aardig op schema, en ook al is ‘de stip op de horizon’ helder, de eindstreep is nog niet bereikt. Het is de kunst het gevoel van urgentie en gezamenlijkheid vast te houden, de projectorganisatie te continueren en met elkaar, gemeenten, regio, provincie en rijksoverheid, te blijven werken aan de toekomst van Holland Rijnland.” ■

Ellen Verkoelen – Milieufederatie Zuid-Holland; ambassadeur Randstad Urgent:

“Duurzaamheid moet absolute prioriteit krijgen”

Bij de ontwikkeling van Valkenburg en de aanleg van de RijnlandRoute en RijnGouwelijn moet duurzaamheid een absolute prioriteit krijgen. Duurzaamheid betekent dat de nieuwe verbindingen niet zichtbaar, niet hoorbaar en niet te ruiken zijn. “Mochten de partijen hier geen geld voor hebben, dan moet men de oplossing niet zoeken in beknibbelen op de inpassing van de projecten, maar in een fasering. “Je moet niet voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten, want dan leg je de problemen neer bij onze kinderen.”

Dat zegt Ellen Verkoelen van de Milieufederatie Zuid-Holland en ambassadeur van de Randstad Urgent-projecten Transitie Greenports en Oude Rijnzone. “De betrokken partijen moeten serieus naar de leefbaarheid van het gebied kijken,” aldus Verkoelen. “Als je nu besluit om te bezuinigen op de kwaliteit, leidt dat in de toekomst onherroepelijk tot problemen. Dan zijn de inwoners van Voorschoten en Valkenburg, die nu nog blij zijn met een goede ontsluiting van hun woonwijk, straks de ontevreden burgers die met spandoeken langs de RijnlandRoute staan omdat ze door



Ellen Verkoelen: “Duurzaamheid is ook bepalend voor economische aantrekkelijkheid van de regio.”

het geluid van het verkeer hun huis uit denderen. Niemand zit te wachten op een tweede Botlekgebied.”

“Duurzaamheid houdt in dat leefbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving en economie hand in hand gaan. In de toekomst zal het steeds meer draaien om de combinatie van

deze factoren. Dit is het sterke punt waarmee Nederland zich in 2040 als Deltametropool kan profileren. Als de gemeenten, regio, provincie en rijk onvoldoende geld hebben om de plannen voor weg, openbaar vervoer en woningbouw uit te voeren, kunnen ze maar twee dingen doen. Dat ►

is nu even pas op de plaats maken en doorsparen, of faseren. Ik vergelijk het weleens met het bouwen en inrichten van een nieuw huis. Als je geen geld hebt om dat in een keer in te richten, rest je niets anders dan door te sparen en het mooie bankstel te kopen als er weer voldoende geld op je bankrekening staat. Duurzaamheid is natuurlijk niet alleen van belang voor de inwoners van het gebied. Als de kwaliteit van leven is geborgd, is dat uiteindelijk ook bepalend voor de economische aantrekkelijkheid van de regio. Ook in dat opzicht betekent goedkoop uiteindelijk duurkoop.”

Samenhang

Verkoelen: “Een van de sterke punten van de Integrale Benadering Holland Rijnland vind ik dat men oog heeft voor de samenhang tussen infrastructuur, woningbouw en bedrijfsontwikkeling. Het is eigenlijk voor het eerst dat infrastructuur en wonen tegelijk worden opgepakt. In de Vinex-tijd ontwikkelde men vooral grote locaties, zonder hierbij oog te hebben voor de ontsluiting via de weg en het openbaar vervoer. Dat de Integrale Benadering dit cen-

traal stelt, en een koppeling legt tussen weg en lightrail, vind ik een groot pluspunt. Ook de keuze voor duidelijke oost-westverbindingen in het gebied vind ik heel goed. In de Randstad, die zich steeds meer ontwikkelt als een netwerkstad, lopen de lijnen vooral noord-zuid. Dat is natuurlijk historisch gegroeid, maar heeft er wel toe geleid dat de oost-westverbindingen minder goed zijn ontwikkeld.”

“Mijn bezwaren zitten vooral in de details. Ik vraag me af of bepaalde alternatieven wel voldoende zijn uitgewerkt. Zo denk ik dat het helemaal geen slecht idee is om de Rijnland-Route ten noorden van Leiden en Katwijk aan te leggen. De Greenport zou daar in elk geval veel meer bij gebaat zijn. Men denkt nu wel over een nieuwe ontsluiting ten noorden van Katwijk, maar die maakt het geheel alleen maar duurder. Verder had ik graag gezien dat er een duidelijker link was gelegd met de ontwikkeling van de Oude Rijnzone en de mogelijkheden van het water. In de huidige plannen komen de mogelijkheden van de Oude Rijn als verkeersader op geen enkele manier aan de orde.”

Parallele

“De Holland Rijnland-gementen hebben een gezamenlijk investeringsfonds ingesteld voor de eigen bijdrage aan de diverse projecten, maar ik denk dat men hier toch behoorlijk laat mee is geweest. Zodra je begint aan plannen voor nieuwe infrastructuur, moet ook de uitwerking van de financiering van start gaan. Vervolgens moeten plannen en financiering parallel lopen. De regio moet ook nog eens nadenken over de vraag hoe de markt kan bijdragen aan de uitwerking van de plannen. Het doel van de nieuwe infrastructuur is het ontwikkelen van wonen en economie. Dan vind ik het niet meer dan redelijk dat ook de markt bijdraagt aan een ontwikkeling waar men direct voordeel bij heeft. Dat hoeft niet door geld op te halen in de regio, maar kan ook in de vorm van publiek-private samenwerking (pps). In elk geval wil ik ervoor pleiten dat de gemeenten bij de verdere uitwerking kiezen voor samenwerking. Ze moeten bereid zijn over de grenzen van hun eigen gemeente heen te kijken en waar nodig water bij de wijn willen doen. Alleen als je intensief samenwerkt kun je de belangen van het gehele gebied optimaal dienen.”

Meer informatie

Meer informatie over de Integrale Benadering Holland Rijnland, Randstad Urgent en de diverse onderdelen is te vinden op de volgende websites:

- www.hollandrijnland.net, knop Ruimtelijke Agenda > Ruimtelijke Ordening

Hier zijn onder andere het complete rapport van de Integrale benadering te vinden en links naar de hoofdonderdelen, waaronder de Locatie Valkenburg, de Greenport Duin- en Bollenstreek en de As Leiden Katwijk.

- www.randstadurgent.nl
- Provincie Zuid-Holland: www.pzh.nl
- www.rijnlandroute.nl
- www.rijngouwelijk.nl
- www.locatievalkenburg.nl
- www.leidenbiosciencepark.nl

Colofon



Regiomagazine SamenGevat is een uitgave van samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en verschijnt minimaal vier keer per jaar.

Adres: Schuttersveld 9, Postbus 558, 2300 AN Leiden,

☎ (071) 523 90 90, ☎ (071) 523 90 99

www.hollandrijnland.net

Verzendadministratie: secretariaat@hollandrijnland.net of ☎ (071) 523 90 90

Redactie, fotografie, vormgeving en realisatie:

Cock Koelewijn, Martin van Duijn, Seashore Media, Katwijk ZH

Eindredactie: Holland Rijnland

In Holland Rijnland werken samen: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.