

UITVOERINGSPROGRAMMA RVVP HOLLAND RIJNLAND 2008-2015

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	2
1.1. Uitvoeringprogramma	2
1.2. Leeswijzer	3
2. Regionaal Verkeers- en Vervoerplan	4
2.1. Het RVVP	4
2.2. Van RVVP naar Uitvoeringsprogramma	5
3. Aanpak	6
3.1. Uitgangspunten	6
3.2. Prioriteiten stellen	6
3.3. De bestuurders bepalen	7
3.4. Financiën	8
3.5. Actualisatie en bewaking	10
4. Mobiliteit en ruimte	11
5. Fiets	13
6. Openbaar vervoer	17
7. Flankerend beleid	22
8. Auto	25
9. Goederenvervoer	32
10. Verkeersveiligheid	34
11. Milieu	36

Bijlage 1	Lijst van afkortingen
Bijlage 2	Projectenoverzicht met ureninzet
Bijlage 3	Personen / organisaties die bijdroegen
Bijlage 4	Projectbladen geprioriteerde projecten
Bijlage 5	Overzicht ontbrekende fietsverbindingen*
Bijlage 6	Overzicht verkeersongevallenconcentraties*

* Bijlagen 5 en 6 worden jaarlijks geactualiseerd

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Uitvoeringsprogramma

Dit Uitvoeringsprogramma is de uitwerking van het beleid uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP 2003, zie volgende hoofdstuk) in projecten en acties. De looptijd van het Uitvoeringsprogramma is 2008 tot 2010 inclusief een doorkijk naar 2015, met een nadruk op de eerste drie jaar. Het doel is een afgewogen regionaal maatregelenprogramma verkeer en vervoer waar alle betrokken partijen achter staan en dat betaalbaar is en realistisch.

Naast de samenwerkende gemeenten binnen Holland Rijnland (zie nevenstaand kaartje) werkten de Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland actief mee aan de totstandkoming van dit Uitvoeringsprogramma.

In de regio Holland Rijnland wonen zo'n 400.000 mensen. De woonkernen liggen geografisch nogal gespreid in het gebied met een aanzienlijke pendel tussen de verschillende gemeenten en naar andere regio's. Er is uiteenlopende bedrijvigheid in de regio, die veel verkeer genereert: de bollen- en bloementeel, het Europees centrum voor ruimteonderzoek en ruimtetechnologie (ESTEC) in Noordwijk, de internationale congresfaciliteiten aldaar, de industrie voor bioscience in Leiden en grote bedrijven zoals Flora-Holland, AKZO-Nobel en Heineken. Door de gunstige ligging ten opzichte van Schiphol en de Rotterdamse haven zijn er veel transport- en logistieke bedrijven gevestigd. De A44 en A4 zijn zeer verkeersintensieve corridors. Tenslotte is Holland Rijnland een aantrekkelijk gebied voor toeristen en recreanten, vanwege de stranden van Katwijk en Noordwijk, de historische binnenstad van Leiden, de bloembollen, attracties en musea.



Dit alles leidt tot een groot aantal verplaatsingen, die voor een groot gedeelte per auto worden gemaakt op een volbenut en deels overbelast wegennet. Met als gevolg verkeershinder, congestie en bedreiging van veiligheid, leefbaarheid en milieu. Deze problemen zijn zeker niet op te lossen met alleen de aanleg van nieuwe wegen. Daarom is er in het RVVP veel aandacht besteed aan de alternatieven voor de auto: openbaar vervoer, fiets, ketenmobiliteit en wordt beleid uitgewerkt op het gebied van flankerend beleid.

Bovendien heeft Holland Rijnland een aantal flinke programmatische opgaven tot 2020, zoals het opleveren van 33.000 nieuwe woningen in de regio, de realisatie 415.000 m² kantoren en 150 ha bedrijventerreinen. Holland Rijnland wil verbindend onderdeel zijn van de netwerkstad Randstad. Het verkeer en vervoersysteem dat daaraan moet bijdragen is in de huidige situatie niet toereikend.

De beleidskeuzes van het RVVP staan nog steeds overeind en zijn richtinggevend voor dit Uitvoeringsprogramma. Om die reden komen beleidsmatige overwegingen hier niet opnieuw aan de orde, die zijn te lezen in het RVVP en voor zover daar aanvullingen of heroverwegingen zijn verwijzen we naar de streefbeelden van de Regionale Structuurvisie en de Openbaar Vervoer Visie.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt beknopt aangegeven wat de centrale kenmerken zijn van het RVVP en hoe deze worden vertaald in een Uitvoeringsprogramma. De aanpak bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma komt aan de orde in hoofdstuk drie, inclusief de werkwijze bij het stellen van regionale prioriteiten. De hoofdstukken vier tot en met elf geven per RVVP-thema de projecten en prioriteiten weer. In de bijlagen treft u een compleet projectenoverzicht aan alsmede een uitgebreide beschrijving van de geprioriteerde projecten.

Hoofdstuk 2 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

2.1. Het RVVP

In 2002 werd het Regionale Verkeer en Vervoerplan (RVVP) "De regio's verbonden" vastgesteld. Het RVVP kwam tot stand door een samenwerking van de Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek en was één van de onderdelen die de opmaat vormden voor de fusie van die twee tot Holland Rijnland. Het RVVP is gebaseerd op de volgende doelen van de regionale samenwerking binnen Holland Rijnland:

- *Bereikbaarheid:* Door te werken aan een kwalitatief hoogwaardig netwerk van infrastructuur voor openbaar vervoer, fiets, auto's en vrachtverkeer moet de bereikbaarheid van werk- en woongebieden verbeteren;
- *Ruimtelijke ordening:* Vervoerstromen moeten zoveel mogelijk worden gebundeld door ruimtelijke ontwikkelingen en vervoersnetwerken op elkaar aan te laten sluiten;
- *Leefbaarheid en veiligheid:* terugdringen van het aantal verkeersongevallen, reductie van de uitstoot van schadelijke gassen en aanpak van geluidsoverlast moeten een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de regio.

Het gebied van Holland Rijnland kenmerkt zich door een veelheid aan functies en gebiedstypen, uiteenlopend van bovenregionale stadscentra en kenniscentra tot landelijke gebieden en natuur. De hoofdinfrastructuur is vooral noord-zuid georiënteerd (A4 en A44, railverbinding Amsterdam – Den Haag), knelpunten zijn er met name in oost-west richting. Naast de niet-optimale structuur bestaat er een aantal specifieke capaciteitsknelpunten die vooral in de spits tot uiting komen. De druk van doorgaand verkeer op leefgebieden is hoog, en daarbij komt nog dat er voor de toekomst belangrijke planologische claims (wonen en werken) zijn op de verdere ontwikkeling van de regio.

Wat betreft openbaar vervoer geldt dat bepaalde woonconcentraties een NS-station missen, dat er geen hoogwaardige oost-west verbinding bestaat en dat het busnetwerk in het landelijk gebied te wensen overlaat. Het huidige openbaar vervoer kent onvoldoende samenhang en is weinig overzichtelijk en begrijpelijk: een kwaliteitsslag is nodig. De aansluiting op de netwerken van andere gebieden (Haaglanden en Amsterdam) is slecht (behalve per trein). Ook de doorstroming van de bus in de stedelijke gebieden kan beter, evenals de mogelijkheden voor overstappen (auto – openbaar vervoer, fiets – openbaar vervoer en van het ene openbaarvervoersysteem op het andere).

Voor de fiets geldt dat in het regionale netwerk een aantal cruciale schakels nog ontbreekt. Op sommige routes zijn vrijliggende fietsroutes gewenst. Op kruispunten met verkeerslichten zijn de wachttijden voor fietsers te verbeteren, zonder dat de doorstroming van het andere verkeer daaronder hoeft te lijden. De functie van de fiets in het woon-werkverkeer kan worden versterkt. Tenslotte is er een relatie met verkeersveiligheid: er bestaan in de regio nog gevaarlijke fietsroutes zoals drukke smalle wegen zonder fietsvoorzieningen.

Het RVVP beziet de problematiek in samenhang en komt met een integrale visie om de uitdagingen op het gebied van verkeer en vervoer aan te pakken. Een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen moeten zoveel mogelijk hand in hand gaan. Een optimaal verkeers- en vervoersysteem stimuleert economische activiteiten en de behoefte om te wonen, werken en recreëren. Maar daarbij wordt ook het milieu zo min mogelijk belast. Dat betekent onder meer dat de meest duurzame vervoerwijzen, zoals fiets en openbaar vervoer, extra worden gestimuleerd.

2.2. Van RVVP naar Uitvoeringsprogramma

Het RVVP leverde een breed gedragen, samenhangend en onderbouwd beleidsprogramma voor de periode tot 2010, met een doorkijk naar 2020. Om geen tijd te verliezen werden op veel onderdelen meteen concrete projecten geïnitieerd. Echter, een compleet pakket in de vorm van een Uitvoeringsprogramma had wat meer voeten in de aarde, onder meer vanwege de noodzaak om binnen de financiële mogelijkheden het maximale rendement voor de regio te bepalen door de juiste gemeenschappelijke prioriteiten te kiezen. Bovendien speelde bijvoorbeeld de herindeling van een aantal gemeenten een rol en een heroriëntatie bij het opstellen van de Regionale Structuurvisie. In die Structuurvisie bleven de uitgangspunten voor openbaar vervoer en fiets ongewijzigd, maar werd de visiekaart voor automobiliteit aangepast op basis van voortschrijdend inzicht. Het gaat hier bijvoorbeeld om de Noordelijke Ontsluiting Greenport, studie naar een Noordelijke Randweg Katwijk/Rijnsburg en de Braassemer Noord-Zuidroute Alkemade. Deze laatste herijking van het RVVP is vanzelfsprekend meegenomen in dit Uitvoeringsprogramma.

Hoewel de uitgangspunten voor het openbaar vervoer zoals gezegd ongewijzigd bleven, is de toekomst van het openbaar vervoer in de regio inmiddels wel verder uitgewerkt. De OV-visie die daartoe werd opgesteld, is richtinggevend voor dit Uitvoeringsprogramma.

Naast de streefbeelden uit de Structuurvisie is van belang dat Holland Rijnland in 2005 startte met een strategie voor de financiering van enkele grote regionale projecten met topprioriteit. Deze "strategische vijf" zijn:

- De RijnlandRoute;
- De RijnGouweLijn-west;
- Noordelijke Ontsluiting Greenport;
- Het Offensief van Teijlingen / Greenport;
- De groenstructuur.

De strategie moet in 2007 uitmonden in een of meerdere convenanten tussen Rijk, Provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland over de verdeling van de kosten.

In het RVVP is een aantal afzonderlijke thema's gehanteerd waarop het beleid wordt uitgewerkt:

- Mobiliteit en ruimte
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Flankerend beleid
- Auto
- Goederenvervoer
- Verkeersveiligheid
- Milieu

Deze thema's bepalen de hoofdstukstructuur van dit Uitvoeringsprogramma. Per thema zal beknopt worden aangegeven welke de leidende beleidskeuzes zijn uit het RVVP, hoe deze zich vertalen naar concrete acties en maatregelen, en welke prioriteiten de regio daarbij aanbrengt.

Hoofdstuk 3 Aanpak

3.1 Uitgangspunten

Voor de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma is vooraf een aantal uitgangspunten vastgesteld:

- De projecten volgen uit het RVVP met aanvullingen op basis van voortschrijdend inzicht (zoals de Structuurvisie en de OV-visie) of bijvoorbeeld nieuwe speerpunten van de centrale overheid;
- Naast de projecten waarvan Holland Rijnland of deelnemende gemeenten trekker zijn worden ook relevante projecten van Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland opgenomen, om zo een compleet overzicht te krijgen van alle overheden met verkeers- en vervoertaken in de regio;
- In de projectenlijst staan niet alleen gewenste eindresultaten maar juist ook de eerste concrete stappen om dat eindresultaat dichterbij te brengen;
- Het RVVP bepaalt de structuur van het Uitvoeringsprogramma;
- Bij het stellen van prioriteiten staan regionale afwegingen centraal en de deelnemende gemeenten, Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland zijn samen verantwoordelijk voor zowel het eindresultaat als de uitvoering van de projecten.

De uitgangspunten weerspiegelen de keuze voor een pragmatische aanpak. Als eerste stap werd een complete lijst opgesteld van alle relevante regionale projecten en maatregelen. Die projecten vloeien rechtstreeks voort uit het RVVP. Als basis gold het eerdere Uitvoeringsprogramma dat voor de periode 2001-2004 was opgesteld. De lijst is uitgebreid met projecten van Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland die betrekking hebben op de regio, en met nieuwe projecten die voortkomen uit voortschrijdend inzicht. Sommige daarvan lopen reeds. Aan de andere kant konden ook projecten worden geschrapt omdat ze inmiddels gereed zijn of bijvoorbeeld niet meer opportuun doordat ze zijn opgegaan in andere projecten.

De pragmatische aanpak komt ook tot uiting in het feit dat voor de projecten niet alleen einddoelen zijn geformuleerd, maar juist ook concrete eerste stappen. Immers: de doorlooptijd van bijvoorbeeld infrastructurele projecten van studie- en planfase tot realisatie is zodanig dat er over de haalbaarheid van (verschillende opties in) het eindresultaat aanvankelijk nog weinig zekerheid bestaat. Door telkens een concrete eerste stap te definiëren kan de prioritering meer realistisch zijn.

3.2 Prioriteiten stellen

Helaas bestaat er een flinke spanning tussen de ambities van de regio en de beschikbare financiële middelen en personele capaciteit. Het is dus noodzakelijk om keuzes te maken. Daar komt bij dat die financiële middelen in een groot aantal gevallen grotendeels van andere partijen (Rijk en Provincie Zuid-Holland) moeten komen. Om die reden zijn zowel Rijkswaterstaat als de Provincie Zuid-Holland actief betrokken bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma.

De financiën spelen ook een rol voor de prioriteiten. Voor de financiële status van (de eerste stap) van projecten is een driedeling aangebracht:

- Formeel verplicht
 - Bestuurlijk toegezegd
 - Aspirant project
-

Formeel verplicht zijn die projecten die inmiddels lopen of binnenkort van start gaan, waarbij de financiering en de financieringsbron(nen) vast liggen. Omdat in deze gevallen er concrete (contractuele) verplichtingen zijn aangegaan kregen deze projecten automatisch prioriteit.

Bestuurlijk toegezegd zijn projecten waarvan Holland Rijnland bestuurlijk reeds heeft uitgesproken dat uitvoering wenselijk is, maar waarvoor de financiële dekking nog niet rond is. Doorgaans is er al wel een indicatie van de kosten en menscapaciteit, de voorbereiding loopt, maar contractueel ligt de uitvoering nog niet vast. Deze projecten waren wel onderdeel van de prioriteringslag voor het Uitvoeringsprogramma. Immers, hoewel het bestuur in een eerder stadium de wenselijkheid kenbaar maakte, kunnen ze alsnog ondergeschikt worden gemaakt aan andere projecten.

Aspirant projecten zijn die projecten die nog helemaal in het beginstadium zijn. Er is onderkend dat ze een oplossing bieden voor een probleem dat past binnen de beleidsprioriteiten van het RVVP. De financiële onderbouwing moet echter nog worden rondgemaakt, de vraag of (de eerste stap van) deze projecten kunnen worden uitgevoerd heeft vooral te maken met schaarse middelen. Ook deze projecten waren onderdeel van de prioriteringslag.

Alle thema's van het RVVP (zie paragraaf 2.2) komen terug in de projectenlijst op basis waarvan de prioriteiten werden bepaald, behalve mobiliteit en ruimte. De reden daarvoor is dat de maatregelen van het thema mobiliteit en ruimte grotendeels randvoorwaarden zijn voor de rest van het beleid. Ze komen wel degelijk aan de orde in dit Uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 4), maar niet als prioriteit ten opzichte van andere projecten. Onderlinge weging heeft niet plaatsgevonden. Het thema ruimte en mobiliteit dient een permanent onderwerp van aandacht te zijn.

Bij het prioriteiten stellen speelt ook nog een rol dat niet alle projecten even goed vergelijkbaar zijn, onder meer qua omvang, qua effecten, qua benodigde investeringen of qua doorlooptijd. Een fietsbereikbaarheidsplan openbaar vervoer laat zich bijvoorbeeld moeilijk afwegen tegen de RijnGouwelijn West. Om die reden zijn er voor het maken van keuzes "schotten" geplaatst: de prioritering vond afzonderlijk plaats binnen de thema's openbaar vervoer, auto en de overige thema's samen.

Dit alles heeft geleid tot een nieuw Uitvoeringsprogramma waarin de balans is gezocht tussen regionale ambities en haalbaarheid. Voor ieder thema uit het RVVP zijn er twee categorieën projecten: die met eerste prioriteit en projecten die in voorbereiding zijn, cq. kandidaat bij een volgende actualisatie van het Uitvoeringsprogramma. Dat laatste betekent dat deze projecten niet op korte termijn kunnen worden aangepakt binnen de beschikbare middelen, maar maakt ze op zich niet minder wenselijk. Als de middelen het toelaten, kunnen projecten in voorbereiding doorschuiven naar de categorie eerste prioriteit. Het is overigens ook niet onverstandig om altijd voor de volgende periode een aantal projecten "op de plank" te hebben, om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen of bijvoorbeeld het beschikbaar komen van rijksmiddelen.

3.3 Bestuurders bepalen

De voorbereiding van het Uitvoeringsprogramma en de slag van prioriteiten stellen heeft ambtelijk plaatsgevonden, met tussentijdse toetsingsmomenten bij de bestuurders van de regiogemeenten. De bestuurders zijn verantwoordelijk voor de gemaakte keuzes en hebben daarom het laatste woord in de prioritering. De (ongewijzigde) beleidsuitgangspunten van het RVVP blijven daarbij het kader, aangevuld met nieuwe inzichten zoals opgenomen in de OV-visie en de vastgestelde streefbeelden uit de Regionale Structuurvisie.

De verantwoordelijkheid voor het in de eigen organisatie beschikbaar stellen van de menscapaciteit die nodig is voor de uitvoering van de projecten ligt bij het management van de wegbeheerders. Het is de bedoeling dat de gemeenten zich daadwerkelijk committeren aan de benodigde inzet omdat anders projecten niet zullen doorgaan. Voor toekomstige projecten wordt een schatting gedaan van de benodigde menscapaciteit, waarbij inhuur van externe menskracht (en/of specifieke expertise) niet is uitgesloten. Als bijlage 2 is een overzicht opgenomen met de geschatte benodigde inzet van menscapaciteit voor zowel Holland Rijnland zelf als de gemeenten. Het gaat bij die geschatte inzet nadrukkelijk om de eerste stap in het project. Op welke wijze de vervolgstappen van een project worden ingevuld is nog niet exact aan te geven.

3.4 Financiën

In de vorige paragraaf gaven we aan hoe de financiële status van afzonderlijke projecten een rol speelde bij het stellen van prioriteiten voor de uitvoering. Bij de projecten die nog niet formeel verplicht zijn (en dus financieel gedekt) wordt in eerste instantie gekeken naar de kosten van de eerstvolgende stap.

Vaak geldt dat bij nieuwe projecten de kosten van die eerste stap helder zijn. Maar ook dat de kosten van eerste stap van een heel andere orde kunnen zijn dan de uiteindelijke kosten voor realisatie van een project. Bijvoorbeeld: als zich ergens een substantieel knelpunt voordoet voor het autoverkeer zal een eerste stap zijn het in kaart brengen van de problematiek en het onderzoeken van oplossingsrichtingen. Dan al kan de uitkomst zijn dat een vervolg niet wenselijk, niet noodzakelijk of niet haalbaar is: geen vervolgstap. Maar ook als de uitkomst is dat er wel een vervolg moet komen, kunnen de kosten van verschillende oplossingsrichtingen sterk uiteen lopen. In het voorbeeld van een autoproject: Het maakt nogal een verschil of de optimale oplossing uiteindelijk bestaat uit enkele aanpassingen in bestaande aansluiting of uit een geheel nieuw aan te leggen weg.

Deze onzekerheid over de richting waarin een bepaald nieuw geprioriteerd project zich zal ontwikkelen, maakt dat in dit Uitvoeringsprogramma financiële indicaties voor de uiteindelijke uitvoering van projecten niet zijn opgenomen. Daarbij speelt ook nog het volgende. Decentralisatie van Rijksgelden heeft als doel om beleidsbevoegdheden en financiële verantwoordelijkheid meer bij de regio te leggen. Degene die de prioriteiten stelt en plannen maakt, regelt dan ook de financiering. In de praktijk is voor grote projecten echter de afhankelijkheid van Rijk en Provincie enorm. Infrastructuur voor zowel auto als openbaar vervoer op regionaal niveau is grotendeels afhankelijk van financiële bijdragen van Rijk en Provincie. En dus zijn kosten van uitvoering maar zeer ten dele terug te vinden in de begroting van Holland Rijnland zelf.

Een financiële paragraaf per project is dan ook niet opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma. Voor enkele grote projecten is de financiering echter deels geregeld. Dat geldt vanzelfsprekend in zijn geheel voor de grote projecten waarvan de uitvoering al is gestart.

Materiële kosten Holland Rijnland

Op de begroting van de regio staat voor het vakgebied Verkeer en Vervoer ruim € 100.000,- aan materiële kosten. Van dit budget kunnen projecten worden gefinancierd: doorgaans betreft dat de kosten van externe inhuur voor uitvoering en begeleiding van onderzoeken en planvorming.

BDU

Jaarlijks ontvangt de regio een subsidiebedrag tot een maximum van € 2.350.937,- (bedrag geldt voor 2008, er is sprake van een jaarlijkse indexering) in het kader van de Brede Doeluitkering van het Rijk (BDU). De projecten die hieruit voor maximaal 50% gesubsidieerd

kunnen worden, dienen te zijn opgenomen in het Uitvoeringprogramma RVVP. Ze hebben betrekking op fietsvoorzieningen, oplossingen van verkeersongevallenconcentraties en de categorisering van het regionaal wegennet. Jaarlijks wordt een geactualiseerde lijst opgesteld met daarop de regionale fietsplannen, evenals een actuele lijst van de aan te pakken verkeersongevallenconcentraties. De projecten op die lijsten komen in aanmerking voor een bijdrage vanuit de BDU.

Duurzaam Veilig tweede fase Infrastructuur

Via de Provincie Zuid-Holland is er een subsidieregeling voor de verkeersveilige inrichting van wegen (inrichting als 30 km weg/gebied of 60 km uur wegen). De regeling voorziet in 50% subsidie, gemeenten zelf betalen de andere helft. Holland Rijnland coördineert de aanvragen voor dergelijke subsidiëring en ontvangt jaarlijks een bedrag, dat voor 2008 € 576.628,- bedraagt.

Verkeersveiligheid en Verkeerseducatie

Voor het meerjarenplan verkeersveiligheid (onderdeel verkeerseducatie, handhaving en voorlichting) wordt voor de meerjarenplanperiode een subsidie van circa € 200.000,- per jaar aangevraagd. Het ROV Zuid-Holland subsidieert 2/3 van de kosten van dit soort projecten, de gemeenten zelf dragen 1/3 bij via de reguliere begroting. Over 2007 was sprake van een subsidiebedrag van € 112.000,-

MPI

De Provincie Zuid-Holland geeft inzicht in de besteding van provinciale middelen voor verschillende infrastructurele programma's in het Meerjarenprogramma Investeringen Provinciale Infrastructuur. Deze programma's zijn bedoeld om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Zuid-Holland te vergroten. Het huidige MPI beslaat de periode 2006-2010, Vanaf 2008 zal het MPI ook een doorkijk bieden voor een periode van 15 jaar. Daardoor kan ook voor de langere termijn zichtbaar worden gemaakt of ambities en beschikbare middelen op elkaar zijn afgestemd

Voor Holland Rijnland zijn de volgende reserveringen in het MPI relevant:

- Rijnlandroute € 80 miljoen;
- Rijn-Gouwelijn West € 12 miljoen.

Bovendien is er in het MPI een reservering van nog eens € 68 miljoen voor de Rijn-Gouwelijn West. De kosten voor de realisatie van de Rijn-Gouwelijn Oost zijn inmiddels uit diverse bronnen gedekt.

RIS

Holland Rijnland heeft een strategie ontwikkeld voor de financiering van de Rijnlandroute, Rijn-Gouwelijn West, Noordelijke verbinding N206 - A4/A44, de Greenport en de Groenstructuur. Doel van deze samenhangende investeringsstrategie (RIS) is een basis leggen voor de investeringen in de regio. De regiogemeenten dragen in totaal € 142,5 miljoen bij de genoemde vijf projecten in de periode van 2008 - 2022. Die bijdrage is uitgangspunt voor onderhandeling met Rijk en Provincie, die uiteindelijk het bedrag moeten aanvullen tot € 750 miljoen à € 1,5 miljard.

Voor Verkeer en Vervoer zijn er drie projecten uit die € 142,5 miljoen van de RIS waarvoor de middelen zijn geormerkt, waardoor ze ook echt aan het betreffende project ten goede komen:

- Rijnlandroute € 37,5 miljoen;
- Rijn-Gouwelijn West € 37,5 miljoen;
- Noordelijke verbinding N206 - A4/A44 € 37,5 miljoen.

3.5 Actualisatie en bewaking

Een Uitvoeringsprogramma is een momentopname. Vaak schuiven projecten gedurende de tijd op van een verkenning of studieproject via planvorming naar uitvoering. Daarom is periodieke actualisatie van het Uitvoeringsprogramma noodzakelijk: zowel vanwege de bewaking van de opgenomen projecten als vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen. Het ligt voor de hand om de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma synchroon te laten lopen met de collegeprogramma's van gemeenten. De ambtelijke voorbereiding van de actualisatie start dan een half jaar na de gemeenteraadsverkiezingen, zodat het ongeveer een jaar na die verkiezingen kan worden vastgesteld, als ook de nieuwe collegeprogramma's gereed zijn. De volgende gemeenteraadsverkiezingen, en dus de eerste actualisatie van het Uitvoeringsprogramma, zullen plaats vinden in 2010.

Wat betreft de bewaking van de voortgang van afzonderlijke projecten ligt de regie bij Holland Rijnland. Een hulpmiddel voor de monitoring zijn de projectbladen (bijlage 4¹) waarin onder andere de eerstvolgende stap bij ieder project en de stand van zaken zijn weergegeven. Bij die stand van zaken geeft een "verkeerslicht" bovendien op eenvoudige wijze met rood, oranje of groen aan, hoe voorspoedig het project verloopt. De projectbladen worden jaarlijks geactualiseerd en vervolgens (dus éénmaal per jaar) expliciet geagendeerd in het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer, tezamen met de zogenaamde "verkeerslichtennotitie").

¹ De projectbladen in bijlage vier betreffen alleen de projecten die met prioriteit in dit Uitvoeringsprogramma naar voren komen, dus niet de projecten in voorbereiding.

Hoofdstuk 4 Mobiliteit en ruimte

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen op voorhand te worden gezien in het licht van mobiliteit. In het verleden is dat onvoldoende gebeurd, hetgeen bijvoorbeeld leidt tot voor goederenvervoer slecht bereikbare bedrijventerreinen of kantoren die alleen met de auto bereikbaar zijn en niet of nauwelijks met het openbaar vervoer. Bij ruimtelijke plannen vormt infrastructuur nog te vaak het sluitstuk. De afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en de vervoersnetwerken moet opleveren dat:

- Economische activiteiten worden gebundeld op locaties die goed ontsloten zijn met de vervoermiddelen die daarbij horen;
- Duurzame mobiliteit wordt bevorderd door zo klein mogelijke verplaatsingsafstanden;
- Het gebruik van fiets en openbaar vervoer / ketenmobiliteit wordt bevorderd;
- Goederenstromen zoveel mogelijk worden gebundeld;
- Sluipverkeer wordt tegen gegaan.

De regio staat in de komende periode voor grote ruimtelijke opgaven zoals de As Leiden-Katwijk, Greenport en de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/ Bollenstreek die voortkomt uit de Nota Ruimte. Voor dergelijke omvangrijke plannen is de toepassing van een mobiliteitstoets een middel om bijtijds de gevolgen van ruimtelijke keuzes op de mobiliteit in kaart te brengen. Ook voor kleinere projecten op specifieke plaatsen (kwetsbare locaties of locatie die al zwaar belast zijn) kan dat zinvol zijn. De mobiliteitstoets is een globale inschatting van mobiliteitseffecten van ruimtelijke plannen op basis van kengetallen. Een belangrijk instrument voor de mobiliteitstoets is de Regionale Verkeer en Milieukaart (project 40, hoofdstuk 11).

De mobiliteitstoets heeft een relatie met bij twee maatregelen uit het RVVP: de gebiedsgerichte benadering en "omgekeerd ontwerpen". Voor de gebiedsgerichte benadering zijn in het RVVP verschillende gebiedstypen gedefinieerd met een kenmerkende ruimtelijk-functionele opbouw, en daaraan gekoppeld de gewenste bereikbaarheid en toegankelijkheid met verschillende vervoerwijzen.² "Omgekeerd ontwerpen" behelst dat verkeer niet het sluitstuk vormt in het ontwerpproces bij nieuwe bouwprojecten. Verkeer moet van meet af aan een integraal onderdeel zijn in het ontwerpproces: "eerst bewegen, dan bouwen".

Ook bij de ontwikkeling van regionale knooppunten speelt de tijdige afstemming van mobiliteit en ruimte een belangrijke rol. Op knooppunten kan de bereikbaarheid optimaal zijn door de combinatie van hoofdwegen en openbaar vervoerlijnen. De soort activiteiten en de omvang ervan dienen zich te vertalen in de kwaliteit van de verbindingen. Vooral waar weg en openbaar vervoer elkaar ontmoeten, is een intensieve invulling mogelijk van werken, wonen en voorzieningen. Menging van functies gaat mono-functionele gebieden tegen en zorgt voor spreiding in vervoersstromen en betere benutting van netwerken.

De onderstaande maatregelen op het gebied van mobiliteit en ruimte die voortkomen uit het RVVP zijn vooral randvoorwaarden (geen projecten met begin en eind) en waren dan ook geen onderdeel van de prioriteringsslag voor het Uitvoeringsprogramma. Dat maakt ze echter zeker niet minder belangrijk: ruimtelijke keuzes in relatie tot mobiliteit zijn immers grotendeels onomkeerbaar. Daarom is ook het hoofdstuk mobiliteit en ruimte uit het RVVP hier vertaald in maatregelen als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma. Daaraan is één project toegevoegd op basis van recente ontwikkelingen: de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer – Bollenstreek die van belang is voor dat deel van de regio gezien de mogelijke opgave voor de realisatie van bijna 25.000 nieuwe woningen tot 2030 en de daarbij behorende bereikbaarheidsaspecten.

² RVVP tabel 5.1, "Bereikbaarheids- en toegankelijkheidsprofielen", RVVP-bladzijde 48

Maatregelen mobiliteit en ruimte (randvoorwaarden)		
Omschrijving maatregel	Toelichting	Betrokkenen
Gebiedsgerichte benadering		RVVP 1.2 blz. 47
Toepassing van bereikbaarheidsprofielen en mobiliteitstoets	Randvoorwaarde voor toetsing van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio	Holland Rijnland Provincie Toets provincie Zuid-Holland
Ontwikkeling Knooppunten		RVVP 1.3 blz. 50
Toepassing van knooppuntentypologie van de Provincie Zuid-Holland bij ruimtelijke plannen	Randvoorwaarde op planniveau. De Provincie Zuid-Holland heeft hiervoor een knooppuntentypologie gemaakt in het PVVP	Regionale knooppunten: gemeenten Bovenregionale knooppunten: Provincie Zuid-Holland
Omgekeerd ontwerpen		RVVP 1.4 blz. 50
Afspraken over het ontwerpproces in relatie tot een mobiliteitstoets: doel is beter rekening houden met de consequenties voor mobiliteit	"Eerst bewegen, dan bouwen". Integrale planvorming verkeer en ruimtelijke ordening. Toepassen wanneer relevant bij een concreet (groot) project, bijvoorbeeld As Leiden Katwijk.	Gemeenten
Opname paragraaf verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen		RVVP 7.3 en 7.4 blz. 88
Verkeersveiligheid reeds in ontwerpfase bevorderen door opname van een paragraaf verkeersveiligheid in alle ruimtelijke plannen (zoals bestemmingsplannen en structuurvisies)	Zorgen dat verkeersveiligheid al direct in de ontwerpfase van ruimtelijk-functionele plannen aan bod komt. Randvoorwaarde op planniveau, toetsing vindt plaats door de Provincie Zuid-Holland	Gemeenten Provincie ZH
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek		
In de Nota Ruimte is een gebiedsuitwerking gedefinieerd voor de Haarlemmermeer en de Bollenstreek. Uitwering van deelaspect verkeer en vervoer.	Conclusie van de gebiedsuitwerking is dat in totaal 24.600 nieuwe woningen kunnen worden gebouwd in de periode 2010-2030	Holland Rijnland Provincie NH Provincie ZH

Hoofdstuk 5 Fiets

Omdat de fiets zeer geschikt is als alternatief voor de auto op de kortere afstanden schenkt het RVVP veel aandacht aan de fiets. Dat betreft zowel een veilig, comfortabel en compleet fietsnetwerk als goede overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer. Zeker in het aandeel van de fiets in woon-werkverplaatsingen is nog winst te behalen, ook al omdat de effecten daarvan zich voordoen in de spitsperiodes. Hoe belangrijk de fiets is als vervoerwijze blijkt bijvoorbeeld uit de situatie in Leiden: het is de stad met het hoogste fietsgebruik in de Randstad: 60% van de inwoners gebruikt dagelijks de fiets (onderzoek Fietsersbond Leiden 2005). Volgens de landelijke Fietsersbond bedraagt het aandeel fiets in de verplaatsingen korter dan 7,5 km in Leiden 46%, één van de hoogst gemeten cijfers van het land. Bovendien speelt de fiets een belangrijke rol in de verplaatsingen met een recreatief doel. Ongeveer een kwart van alle fietsverplaatsingen heeft een sociaal / recreatief motief. In de regio is de fiets een toeristisch product met actieve promotie.

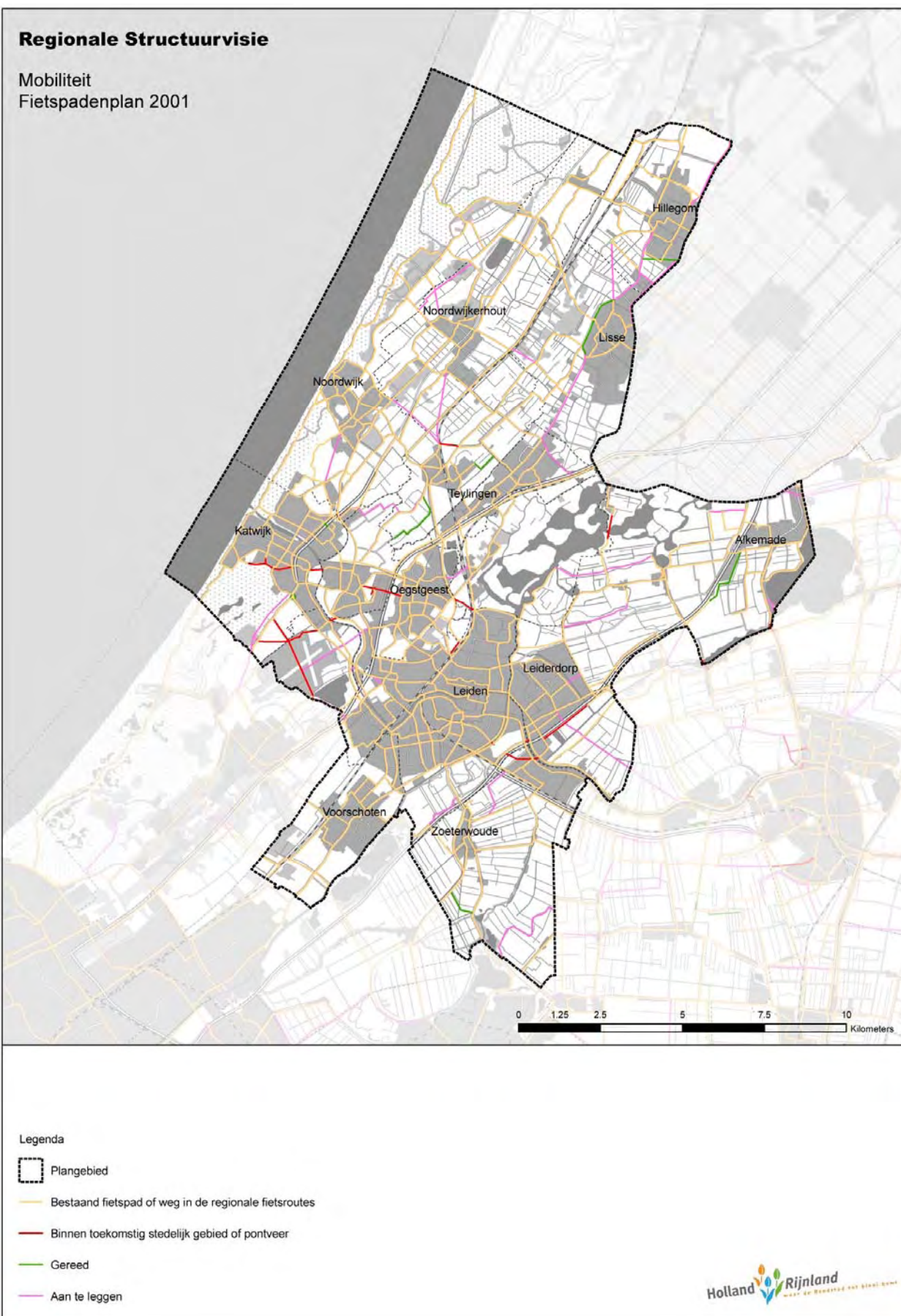
Doelstellingen Fiets	
Doelen	Vervolmaken regionaal fietsnetwerk; Optimalisatie fietsnetwerk met name voor afstanden kleiner dan 7,5 km; Verbeteren overstap openbaar vervoer – fiets; Hogere substitutie van autoverkeer naar de fiets
Meetbaarheid	Toename gebruik fiets met gemiddeld 1% per jaar tot 2015; Aanleg ontbrekende regionale schakels: eerste prioriteit 25 utilitaire en 7 recreatieve fietsverbindingen voor 2015, aanleg van gemiddeld vier nieuwe verbindingen per jaar om op schema te blijven; Verbeteren overstap OV – fiets: plan met locaties gereed 2008, aanpak start 2009 met doel vijf nieuwe stallingen per jaar tot 2015.
Draagvlak	Het maatschappelijk draagvlak is groot, Provinciaal Fietsplan ondersteunt doelstellingen. Sluit aan op Nota Mobiliteit.
Haalbaarheid	Haalbaarheid in het Uitvoeringsprogramma is gewaarborgd door schotten in prioritering ten opzichte van auto en openbaar vervoer. Ook is er een schot in de regionale verdeling van BDU-gelden: een vast gedeelte is geormerkt voor fietsprojecten. Voorts speelt voor de haalbaarheid een rol dat de kosten van fietsvoorzieningen relatief laag zijn in vergelijking met auto of openbaar vervoer.
Tijdpad	Projecten 1 en 2 van het Uitvoeringsprogramma lopen inmiddels al vele jaren: 1 Regionaal fietsnetwerk en 2 Gemeentelijk fietsnetwerk zijn een doorlopend proces tot 2015 met tussentijdse monitoring voortgang. Start project 3 Fietsbereikbaarheidsplan OV, gereed 2008 waarna uitvoering gefaseerd tot 2015.

De regio beschikt over een uitgebreid fietsnetwerk: de gewenste verbeteringen betreffen vooral ontbrekende schakels, vrijliggende voorzieningen en betere vormgeving en verharding, veilige oversteekplaatsen, verlichting en stallingen bij openbaar vervoerhaltes. Door het uitvoeren van het bestaande Provinciale en het Regionale Fietsplan worden de belangrijkste doelen op het gebied van ontbrekende schakels gerealiseerd (projecten 1 en 2). Op de volgende bladzijde is de kaart uit de regionale Structuurvisie opgenomen met de aan te leggen schakels.

De combinatie fiets en openbaar vervoer koppelt de snelheid en flexibiliteit van de fiets voor de korte afstand aan de snelheid en het gemak van de bus of trein voor de lange afstand. Van alle treinreizigers neemt bijvoorbeeld een derde de fiets om van huis naar station te gaan. De kracht van die combinatie is mede afhankelijk van de overstapvoorzieningen: aansluiting van

fietsroutes op openbaar vervoer en hoogwaardig fietsparkeren. In het Uitvoeringsprogramma is daarom fietsproject 3 opgenomen: het opstellen van een fietsbereikbaarheidsplan openbaar vervoer om de ketenmobiliteit te bevorderen.

Fiets projecten eerste prioriteit / in uitvoering					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
1 Regionaal fietsnetwerk					RVVP 2.1 blz. 55
Knelpunten en ontbrekende schakels aanpakken, zowel utilitair als recreatief	Realisatie van ontbrekende schakels en aanpak knelpunten (doorlopend)	2000	2015	Loopt	Provincie ZH Gemeenten Holland Rijnland coördineert in het kader van de BDU subsidies
Op basis van Provinciaal Fietsplan en het Regionaal Fietsplan Holland Rijnland					
2 Gemeentelijk fietsnetwerk					RVVP 2.2 blz. 55
Aanleg ontbrekende schakels fietsnetwerk	Realisatie van ontbrekende schakels en aanpak knelpunten (doorlopend)	2000	2015	Loopt	Gemeenten Provincie ZH Holland Rijnland coördineert in het kader van de BDU subsidies
In de regionale fietsplannen staan ook gemeentelijke schakels die relevant zijn voor het totale fietsnetwerk					
3 Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming					RVVP 3.11 blz 64
Opstellen plan routes naar en (uitbreiding van) fietsenstallingen bij OV-haltes.	In kaart brengen van knelpunten bij OV-haltes op gemeentelijk grondgebied	2008	2008		Holland Rijnland Gemeenten Provincie ZH
Bevorderen van ketenmobiliteit.					



Een drietal fietsprojecten is niet als eerste prioriteit aangemerkt. Het fietsbereikbaarheidsplan RGL-haltes (project 4), omdat dit wordt geacht mee te lopen bij de verdere uitvoering van de RijnGouwelijn projecten. Dat zegt niets over nut en noodzaak, de Zuid-Tangent is een voorbeeld van hoe hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen bijdragen aan het gebruik van dergelijke openbaar vervoervoorzieningen.

De fietssnelweg Leiden – Den Haag (project 5) is een charmant idee maar heeft ten opzichte van fietsprojecten 1 en 2 geen prioriteit. Wellicht kan in het kader van Swingh een soortgelijk project gestalte krijgen. Datzelfde geldt voor project 6, fietsparkeerbeleid. Hoewel individuele gemeenten daar inzet op kunnen plegen, heeft het geen regionale prioriteit.

Fiets projecten in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
4 Fietsbereikbaarheidsplan RGL-haltes				RVVP 2.5 blz. 56	
Hoogwaardige fietsvoorzieningen en fietsroutes bij RGL-haltes	Opstellen plan voor routes naar en fietsenstallingen bij RGL-haltes.	2008	2012	Loopt mee met RijnGouwelijn Oost / West (projecten 12 en 13)	Gemeenten Proj.bureau RGL MOM
Afhankelijk van besluitvorming over RGL					
5 Fietssnelweg Leiden – Den Haag				RVVP 2.3 blz. 55	
Hoogwaardig zeer breed comfortabel fietspad via Leidschendam en Voorburg	Onderzoek mogelijke opwaardering bestaande fietsroute en in kaart brengen ontbrekende schakels			Er wordt gekeken naar bestaande verbindingen langs N44	Provincie ZH en eventueel Swingh met soortgelijk project
Uitvoeren haalbaarheidsstudie. In plaats van geheel nieuwe voorziening: upgraden bestaande routes plus ontbrekende schakels					
6 Fietsparkeerbeleid				RVVP 2.6 blz. 56	
Veilige stallingen bij centra, voorzieningen, etc.	Inventarisatie				Gemeenten Holland Rijnland
Stimuleren van een actief fietsparkeerbeleid op lokaal niveau Uitvoering 1 ^e fase snel te realiseren door inzet studenten verkeersacademie.					

Hoofdstuk 6 Openbaar vervoer

Om een goed alternatief voor de auto te bieden zet het RVVP in op structurele verbeteringen in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoernetwerk is niet compleet en een goede oost-west verbinding ontbreekt. In het RVVP staan meerdere openbaar vervoerprojecten, maar de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt vooral bepaald door de samenhang van de grote (rail)verbindingen en een adequaat busnetwerk. Daarom is in het Uitvoeringprogramma voorzien in het opstellen van een regionale openbaar vervoervisie (project 10). Doel van dat (inmiddels lopende) project is een totaalvisie op hoogwaardig openbaar vervoer in Holland Rijnland, met als onderdeel de externe verbindingen zoals richting Haaglanden en de werkgebieden rond Schiphol en Hoofddorp. De ambities die Holland Rijnland formuleert in de OV-visie zijn:



- Bereikbaarheid van de regio verbeteren door een helder samenhangend OV-netwerk;
- Een VF-factor³ van 1 op hoofdroutes om concurrerend te zijn met de auto;
- Aandeel openbaar vervoer verhogen van 10% naar 15% (50% meer OV-reizigers);
- Automobilisten door kwaliteit en reistijd verleiden tot gebruik openbaar vervoer;
- Ontlasten van wegen door het verbeterde openbaar vervoer;
- Ruimtelijke en economische ontwikkelingen faciliteren en structureren met HOV;
- Het netwerk van Holland Rijnland onderdeel maken van Randstad Netwerkstad.

Doelstellingen Openbaar vervoer	
Doelen	Bereikbaarheid regio verbeteren door helder samenhangend OV-netwerk; Substitutie van auto naar openbaar vervoer door kwaliteit en reistijd; OV-aandeel omhoog, hogere frequenties op hoofdroutes; Ruimtelijke en economische ontwikkelingen faciliteren en structureren; Verbeterde overstapmogelijkheden (zie ook fiets); Maatwerk in gebieden met geringe en gespreide vervoersvraag (CVV).
Meetbaarheid	Op hoofdroutes een VF-factor van 1 om te concurreren met auto; OV-aandeel van 10% naar 15% (50% meer OV-reizigers); Vervoerprestatie van de nieuwe RGL; Ruimtelijke en economische ontwikkelingen op OV knooppunten; Hogere treinfrequenties door Stedenbaan, daardoor stijging reizigersaandelen; Ontwikkeling gebruik nieuwe station Sassenheim (bediening door NS); Uitbreiding CVV in landelijke gebieden en gebruik ervan.
Draagvlak	Maatschappelijk draagvlak is hoog met uitzondering van de RGL in Leiden centrum. Doelen sluiten aan op Nota Mobiliteit, RVVP en gemeenschappelijke OV-visie van Holland Rijnland.
Haalbaarheid	Haalbaarheid mede afhankelijk van forse investeringen in OV, ook door Rijk en Provincie. Politieke ontwikkelingen rond RGL zijn ook bepalend. De haalbaarheid van openbaar vervoer doelstellingen wordt vergroot door het dichtslibben van het regionaal wegennet.
Tijdpad	Het tijdpad voor de kwantitatieve regionale doelen is dat van de OV-visie: de komende 15 tot 20 jaar. Projecten zoals RGL Oost en West, CVV, Stedenbaan en station Sassenheim hebben hun eigen tijdpad, zie projectbladen in bijlage 4.

³ De VF-factor (Verplaatsingstijdfactor) is de verhouding tussen de reistijd per auto en per openbaar vervoer

Wat betreft de benutting van de bestaande door de NS bediende railverbindingen heeft een tweetal projecten prioriteit: station Sassenheim en Stedenbaan. Station Sassenheim (project 7) betreft een nieuwe halte op de Schiphollijn die een grote verbetering moet opleveren voor de inwoners van Sassenheim en Warmond, maar ook voor bijvoorbeeld Noordwijk en Noordwijkerhout. Tevens worden door het station nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Met de NS zijn nog onderhandelingen gaande over de bediening van het nieuwe station en de inpassing in de dienstregeling. In verband met de vervoerwaarde is het bovendien van belang dat het station aangedaan wordt door hoogwaardig busvervoer.

Het project Stedenbaan (project 8) is een programma met als doel passend regionaal railvervoer op het hoofdrailnet tussen Sassenheim / Hillegom en Dordrecht, Den Haag - Gouda en Rotterdam – Gouda. Het verbeteren van het regionale treinvervoer (hogere frequenties) en het beter benutten van stationslocaties moet hand in hand gaan met de verstedelijking in de Zuidvleugel van de Randstad. De ruimte op het spoor daarvoor komt mede door de ingebruikname van de HSA die op bestaand spoor capaciteit vrijmaakt.

De andere twee projecten met eerste prioriteit betreffen de RijnGouwelijn:

- RijnGouwelijn-West (project 11): lightrailverbinding van transferium 't Schouw (A44) naar Katwijk / Noordwijk;
- RijnGouwelijn-Oost (project 12): lightrailverbinding Gouda – Leiden en Oegstgeest (transferium 't Schouw).

Dit laatste project is aan de orde geweest in een Leids referendum waardoor het tracé door de binnenstad van Leiden onzeker is geworden. De besluitvorming is afhankelijk van de stuurgroep, de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden.

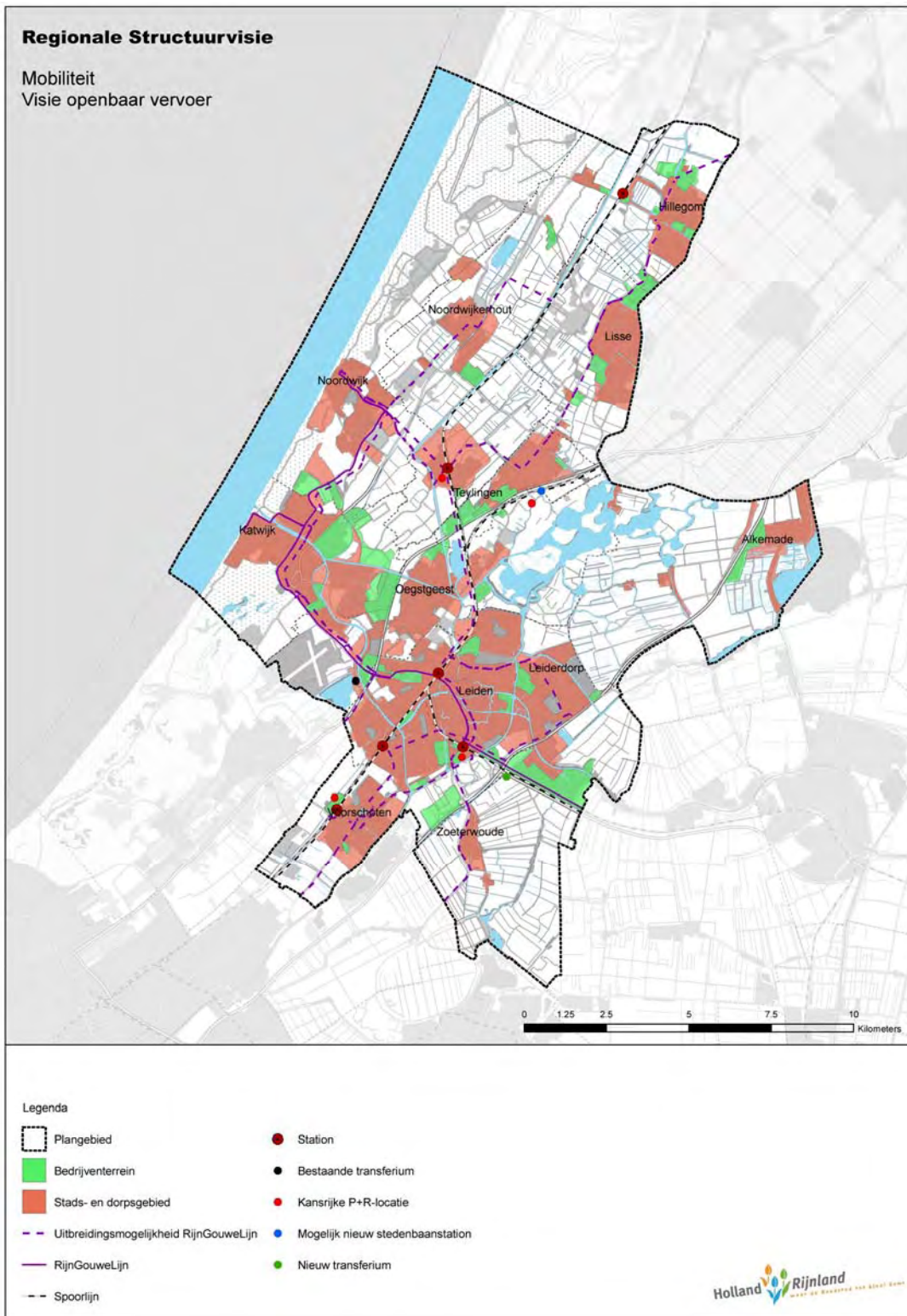
Openbaar vervoer projecten eerste prioriteit / in uitvoering					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
7 Station Sassenheim					
Capaciteitsverruiming spoor benutten en aanleg station Sassenheim	Afronding planstudie en start uitvoeringsfase	2004	2009	Project loopt	RVVP 3.7 blz. 63 Provincie ZH Teylingen, Holland Rijnland, Prorail, NS, Connexion
Is onderdeel van project Stedenbaan					
8 Stedenbaan					
(Inter)regionaal railconcept. Betere benutting bestaande rail in Zuidvleugel en bundeling verstedelijking	Afronden verkenning	1e fase 2005 2e fase 2010		Ministerie van VenW onderzoekt concept Stedenbaan in kader landelijke markt- en capaciteitsanalyse	Provincie ZH Platform Zuidvleugel, NS, Prorail, gemeenten Holland Rijnland
Hoge frequentie, uitbreiding capaciteit over bestaand spoor, nieuwe stations met daarbij nieuwe woningen / bedrijven en voorzieningen.					
9 Uitbreiding CVV					
Ontwerp CVV-systeem voor de gehele regio	Start tweede fase studie	2007	2010	Studie loopt	RVVP 3.11 blz 64 Holland Rijnland Gemeenten Provincie ZH
Vanaf 2007 mogelijkheid fasegewijze implementatie / samenwerking met bestaande systemen					
10 Regionale openbaar vervoer visie					
Opstellen van een totaalvisie op het OV in de regio Holland Rijnland	Plan van aanpak	2007	2008	Opstellen plan van aanpak gereed, uitwerking is gestart	Holland Rijnland Gemeenten Rijnstreekberaad
Koppeling met andere OV-netwerken zoals Haaglanden loopt ook mee.					

Openbaar vervoer projecten eerste prioriteit / in uitvoering					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
11 RijnGouwelijn West				RVVP 3.2 blz. 59	
Realisatie lightrailverbinding Leiden 't Schouw - Katwijk / Noordwijk	MER studie	2008	2012	Tweede fase planstudie loopt	Projectbureau RGL Provincie ZH, Holland Rijnland, Gemeenten
Afstemming met RGL Oost					
12 RijnGouwelijn Oost				RVVP 3.1 blz. 59	
Realisatie lightrailverbinding Gouda - Leiden 't Schouw		2006	2010	Door referendum is tracé binnenstad Leiden onzeker, wachten op besluit stuurgroep	Projectbureau RGL Provincie ZH, Holland Rijnland, Gemeenten

Een vijftal openbaar vervoerprojecten heeft niet de eerste prioriteit gehaald, om verschillende redenen. De uitbreiding HOV-corridors op (project 13) is een uit de OV-visie volgend project en kandidaat bij een volgende actualisatie. Het versterken van externe verbindingen en de verbetering van de doorstroming van het busverkeer (projecten 14 en 15) lopen mee als onderdeel van de regionale openbaar vervoervisie (project 10). De realisatie van een nieuw transferium op de locatie waar de A4 en RGL elkaar kruisen (project 16) kan eventueel nog in een later stadium aan de orde komen. Daar speelt mee dat het succes van reeds gerealiseerde transferia tot nu erg wisselend is. Wat betreft P+R voorzieningen bij RGL haltes, in het bijzonder die bij Leiden Lammenschans (project 17): dit loopt mee bij de RGL Oost.

Openbaar vervoer projecten in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
13 Uitbreiding HOV-corridors				RVVP 3.3 blz. 61	
Uitbouw hoogwaardig openbaar vervoer op langere termijn (bijv. aansluiting op Zuid-Tangent). Mogelijk maken nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.	Onderzoek naar aantakingsvarianten (zuid en noord) na aanleg complete RGL	2012		Quick scan naar zeven varianten is gereed. Aansluiting op regionale openbaar vervoervisie	Holland Rijnland en/of Projectbureau RGL Provincie ZH, Holland Rijnland, Gemeenten
Haalbaarheidsonderzoek is vervolg op inmiddels uitgevoerde quick scan					
14 Versterken externe verbindingen				RVVP 3.10 blz. 64	
Betere OV (spits)-verbindingen met werkgebieden Schiphol / Hoofddorp	Overleg met Connexion voor het verkennen van kosten exploitatie. Invoering bij nieuwe consessie 2010/2012	2010		Is onderdeel van regionale openbaar vervoervisie (project nr 10)	Holland Rijnland Provincie NH / ROA / Provincie ZH
Onderdeel OV-visie. Onderzoek relatie met Schiphol vanuit Noordelijk deel van de regio.					
15 Verbeteren doorstroming busverkeer				RVVP 3.8 / 3.9 blz.63	
Bussen voorrang geven op auto door dynamisch verkeersmanagement en extra busstroken	Uitwerking			Op onderdelen is het lopend beleid (afzonderlijke maatregelen per gemeente)	Provincie ZH Zo mogelijk aansluiten bij Swingh-project
Is gedeeltelijk onderdeel van regionale OV-visie (project 10). Ook: maatregelen DV niet ten koste laten gaan van snelheid bus					

Openbaar vervoer projecten in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
16 Transferium Leiden oost				RVVP 3.4 blz. 61	
Realisatie van een transferium	Onderzoek naar de mogelijkheden voor een transferium aan de A4/RGL				Provincie ZH
Relatie met knooppunt ontwikkeling Leiden-oost.					
17 P+R bij RGL-haltes (RGL-halte Leiden Lammenschans)				RVVP 3.4 blz. 61	
P+R voorziening bij de RGL-halte Leiden Lammenschans	Studie halteplaatsen			Loopt mee bij project 12 RijnGouwelijn Oost	Gemeente Leiden Proj. bureau RGL Provincie ZH Gemeenten



Hoofdstuk 7 Flankerend beleid

Flankerend beleid moet eraan bijdragen dat de auto minder of slimmer wordt gebruikt en dat alternatieven voor de auto worden gestimuleerd. Prijsbeleid is daarvoor één van de belangrijkste instrumenten. Immers: capaciteitsuitbreiding alleen zal onvoldoende zijn om in de gehele regio de groei van de automobiliteit, met name in de spits, op te vangen. Door prijsbeleid is het mogelijk om de kosten van mobiliteit meer te differentiëren naar plaats, tijd en milieukeurmerken van voertuigen. Vanzelfsprekend is de regio voor de invoering van beprijzing grotendeels afhankelijk van het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het is hier als project met eerste prioriteit opgenomen, omdat de regio vanwege de bereikbaarheidsproblematiek verwacht veel baat te hebben bij de invoering van prijsbeleid (zie RVVP) en daarom het kabinet wil houden aan de snelle invoering van de maatregel. Volgens de afspraken in het coalitieakkoord van het huidige kabinet (februari 2007) moet invoering van prijsbeleid nog deze kabinetsperiode gestalte krijgen.

Doelstellingen Flankerend beleid	
Doelen	Beprijzing leidt tot betere benutting bestaande infrastructuur; Doel van Holland Rijnland is dat opbrengsten van beprijzing rechtstreeks terugvloeien naar de regio voor investeringen in infrastructuur; Door vervoermanagement en mobiliteitsmanagement verplaatsingsgedrag beïnvloeden ten voordele van alternatieven voor de auto.
Meetbaarheid	Centrale overheid heeft nog geen harde kwantitatieve doelen voor beprijzing. In ieder geval meetbaar is de tijdige invoering van beprijzing. Na invoering zal de regio de effecten op de bereikbaarheid nauwkeurig in kaart brengen. Wat betreft mobiliteitsmanagement en meetbaarheid: Aantallen bedrijven dat beroep doet op Mobiliteit op Maat; Resultaten werknemersenquête uitgevoerd door Mobiliteit op Maat (onder meer aandelen auto in woon-werkverkeer); Statistieken vergoedingsregelingen personeelszaken bij gemeenten; Aantallen bedrijven en gemeentelijke diensten met interne maatregelen vervoermanagement.
Draagvlak	Politieke draagvlak voor beprijzen is toegenomen in de afgelopen jaren, regio wil graag voortouw nemen bij invoering. Maatschappelijke draagvlak inmiddels ook voldoende. Draagvlak voor vervoermanagement bij bedrijven en gemeenten kan beter, eigen verantwoordelijkheid bedrijven bevorderen, minder vrijblijvend maken.
Haalbaarheid	Haalbaarheid beprijzen grotendeels afhankelijk van Rijk dat nog deze kabinetsperiode wil invoeren. Haalbaarheid maatregelen mobiliteitsmanagement hangt met name samen met het feit dat maatregelen goedkoop of zelfs budgettair neutraal kunnen zijn.
Tijdpad	Tijdpad voor invoering beprijzing is momenteel door kabinet gesteld op 2010. Projecten 19 en 20 lopen tot en met 2008. Daarna afhankelijk van bijdrage provincie ZH.

De andere twee projecten op het gebied van flankerend beleid worden uitgevoerd door Mobiliteit op Maat (MOM). Mobiliteit op Maat werkt met overheden en bedrijfsleven aan projecten op het gebied van vervoermanagement en locatiebereikbaarheid. De financiële middelen lopen via de begroting van de gemeenten waar projecten worden uitgevoerd, bovendien is er tot 2008 sprake van een subsidie aan MOM door de Provincie Zuid-Holland. Na 2008 zal de wijze van subsidiering mogelijk veranderen.

Flankerend beleid projecten eerste prioriteit / in uitvoering					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
18 Invoering prijsbeleid				RVVP 4.1 blz. 65	
Beprijzen autogebruik: naar plaats en tijd gedifferentieerde km-heffing	Aansluiten bij initiatief / invoering Rijk	2007	2012	Afspraken over invoering door huidige kabinet	Rijk Holland Rijnland
Zodra voortgang bij het Rijk wil Holland Rijnland het voortouw nemen voor regionale invoering.					
19 Vervoermanagement gemeentelijke diensten en instellingen				RVVP 4.3 blz. 67	
Invoering van vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en instellingen	Uitvoering projecten door MOM in samenwerking met gemeenten. Komen voort uit enquêtes bij gemeenten	2002	2008	Regio heeft geen rol in uitvoering van projecten. Subsidie MOM van Provincie Zuid-Holland loopt in de huidige vorm tot en met 2008	Mobiliteit op Maat Gemeenten
Initiatieven van individuele gemeenten					
20 Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement				RVVP 4.4 blz. 67	
Terugdringen gebruik auto door onder andere nieuwe vormen van vervoer en stimuleren van ketenmobiliteit	Uitvoering vastgesteld plan van aanpak door MOM in samenwerking met gemeenten.	2002	2008	Plan met projecten gereed. Uitvoering door regionaal mobiliteitsmanager	Mobiliteit op Maat Gemeenten
Ontwikkeling van een Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement					

Twee projecten op het gebied van flankerend beleid blijven voorsnog "op de plank". In de eerste plaats is dat regionaal parkeerbeleid. Het doel van regionaal parkeerbeleid is helder: door onderlinge afstemming en normering de verdere invoering van betaald parkeren weloverwogen te doen plaats vinden, met een afsprakenkader over de soort locaties en bijbehorende tarieven. Betaald parkeren in centra kan immers met name op lokaal niveau bijdragen aan een verschuiving in de vervoerwijzekeuze, bijvoorbeeld ten gunste van de fiets. De praktijk is echter weerbarstig omdat de lokale economische belangen groot zijn. Een oplossing om het project (dat immers in het RVVP als beleidsvoornemen is opgenomen en in de Structuurvisie wordt onderstreept) toch dichterbij te halen, zou kunnen zijn om te beginnen met afspraken voor de meeste verstedelijkte gebieden van Holland Rijnland. Door een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden kunnen dan twee afsprakenkaders gelden voor betaald parkeren, kort parkeren (blauwe schijf) en parkeervergunningen.

Het tweede project dat voor de korte termijn geen prioriteit krijgt is de uitbreiding van bestaande en aanleg van nieuwe carpoolpleinen. Daar moet overigens bij worden opgemerkt dat veel carpoolpleinen behoren tot het beheerdomein van Rijkswaterstaat of de Provincie Zuid-Holland. De start van dit project kan bestaan uit een inventarisatie van de bezettingsgraad van bestaande carpoolpleinen en het in kaart brengen van mogelijke nieuwe locaties, inclusief eventueel officieel te maken wildparkeerplekken.

Flankerend beleid projecten in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
22 Regionaal parkeerbeleid				RVVP 4.2 blz. 66	
Regionale afstemming over betaald parkeren, tarieven etc.	Eerst moet draagvlak voldoende zijn. Pas als alle gemeenten het unaniem eens zijn	2010	2012	Eerste stap is wellicht te zetten voor alleen het verstedelijkte deel van de regio	Holland Rijnland Gemeenten
Ontwikkelen van afsprakenkader, opzetten regionale parkeerdatbank					
23 Carpoolen				RVVP 4.5 blz. 67	
Bevorderen carpoolen door uitbreiding bestaande en aanleg nieuwe carpoolpleinen	Onderzoek behoefte carpoolpleinen door tellingen bezettingsgraad bestaande carpoolpleinen en verkenning nieuwe relevante locaties	2010	2010		Holland Rijnland Rijk Provincie ZH
Uitvoering kan snel in samenwerking met studenten verkeerskunde					

Hoofdstuk 8 Auto

De regio kampt met duidelijke knelpunten in de bereikbaarheid per auto. Er is sprake van een tekortkoming in de structuur, met name door de slechte oost-west verbinding die voor het verkeer in de regio van groot belang is. Zeker in de spits bestaan er aanzienlijke knelpunten in de capaciteit van het bestaande wegennet. Het huidige provinciale en regionale wegennet is onvoldoende om de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden.

Doelstellingen Auto	
Doelen	De algemene RVVP-doelstelling is de optimale benutting van bestaande infrastructuur en op strategische plaatsen uitbreiding van capaciteit voor de auto. Het realiseren van een samenhangend netwerk dat de regionale bereikbaarheid op peil kan houden en zo economische ontwikkelingen ondersteunt. De Rijksdoelstellingen zijn als volgt: Een betrouwbare en vlotte reistijd voor de hele reis. De ambitie is in 2020 een filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet terug te brengen tot het niveau van 1992. 95% van de verplaatsingen op het HWN moet op tijd zijn. Op snelwegen tussen steden een spitsreistijd van maximaal anderhalf keer die van buiten de spits.
Meetbaarheid	De Rijksdoelstellingen zijn meetbaar en worden onder meer door AVV en het CBS gevolgd. De bereikbaarheidsdoelen van de regio zijn weliswaar toetsbaar maar voor het halen ervan bestaat een grote afhankelijkheid van het Rijk en de Provincie ZH als wegbeheerders.
Draagvlak	Het regionale draagvlak voor maatregelen is groot, zo groot dat er een groot verschil is in ambitieniveau en financiële haalbaarheid. Het regionale draagvlak komt onder meer tot uiting in de oprichting van een Regionaal Investeringsfonds, waar alle Holland Rijnland gemeenten aan bijdragen.
Haalbaarheid	Twee strategische autoprojecten krijgen een bijdrage van 37,5 miljoen euro uit de regio, ook om zo de onderhandeling met Rijk en Provincie aan te gaan: 29 Rijnlandroute en 28 Noordelijke Ontsluiting Greenport. Een aantal projecten uit dit hoofdstuk op het hoofdwegennet is in uitvoering, andere projecten zijn nog slechts in studiefase. Voor die laatste categorie zal de haalbaarheid mede afhankelijk zijn van de oplossingsrichtingen en de daarmee gemoeide kosten.
Tijdpad	Autoprojecten in uitvoering (zoals 24) hebben een vastgesteld tijdpad. Voor de meeste nieuwe autoprojecten geldt dat ze zich bevinden in de fase van studie of planvorming. Voor die eerste stappen wordt bij de betreffende projecten een tijdpad aangegeven.

Het opstellen van de regionale Structuurvisie heeft ten opzichte van het RVVP enkele bijstellingen opgeleverd, met een nieuwe visiekaart voor het wegennet. De kaart bestaat uit drie perioden: 2005-2010, 2010-2015 en de periode 2015-2020 en verder. De kaartbeelden zijn hier opgenomen aan het einde van dit hoofdstuk.

In het overzicht van autoprojecten met eerste prioriteit zijn ook de projecten opgenomen waarvan het rijk trekker is en die reeds lopen. Het betreft drie projecten (24, 25 en 26) die te maken hebben met de verbetering van de doorstroming op de A4 en de inpassing van die weg:

- A4 Burgerveen – Leiden: verbreding in ruimtelijke inpassing met als onderdeel "van A4 naar W4" waarbij wordt voorzien in verdiepte aanleg;
- Het routeontwerp A4: een visie op de inrichting van de A4 vanuit esthetisch oogpunt en de beleving van de weggebruiker in het kader van de Architectuurnota;

- De verkenning Prins Clausplein met als onderwerp de afwikkeling van het verkeer over de weefvakken en op- en afritten.

Een ander project bij een rijksweg (waarvan Holland Rijnland trekker is) betreft doorstroming nabij en verkeersveiligheid op afslag 6 en de eventuele aansluiting van Flora Holland op de A44 (project 30). Het gaat hier om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A44. Naast de oplossingen voor de korte termijn wordt onderzocht welke opties er zijn op de lange termijn, waarbij ook de oost-west verbinding tussen Katwijk en Rijnsburg wordt betrokken in combinatie met de ontsluiting van het Flora-terrein.

Twee projecten die niet in het RVVP staan maar inmiddels wel eerste prioriteit zijn voor de regio zijn:

- De noordelijke randweg Voorhout (project 27) als verbinding tussen de N444 en de N450, waarvan de aanleg in 2007 zal starten;
- De ongelijkvloerse kruising van de N11 en de Burgemeester Smeetsweg (project 31), waarvoor een bestuursovereenkomst is afgesloten. De ontsluiting van de aanliggende bedrijventerreinen loopt mee.

Zeer belangrijk voor de regio zijn twee oost-west verbindingen. Ten eerste de Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG) (project 28). Het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke helft van Holland Rijnland. Deze te realiseren verbinding tussen de N206 en de A4/A44 moet de route richting Amsterdam toegankelijker maken en de verkeersdruk op de bestaande N206 verlichten. In het kader van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek zijn de Provincie Noord-Holland en de Provincie Zuid-Holland bezig met een verkenning van de bereikbaarheidsproblematiek in het hele gebied. Holland Rijnland participeert daarin en brengt de NOG in.

De andere oost-west verbinding is de Rijnlandroute, de verbinding tussen de A4 en de A44 en de verbinding van de A44 met Katwijk. Dit stuk infrastructuur is onontbeerlijk om de ontwikkeling van het voormalige vliegveld Valkenburg mogelijk te maken, maar ook voor de Kenniscorridor en Greenport.

De noordelijke randweg Katwijk en Rijnsburg (project 33) is geprojecteerd tussen de N206 en de A44, waarbij het tracé nog niet vast staat en waarbij een relatie bestaat met project 30, afslag 6 A44. Op initiatief van de gemeente Katwijk en met medewerking van de gemeenten Noordwijk, Oegstgeest en Teylingen start in 2008 een plan van aanpak t.b.v. onderzoek naar nut en noodzaak van de aanleg van de Noordelijke Randweg Katwijk en Rijnsburg. Voor de eventuele aanleg van een dergelijke route zijn nog geen financiële middelen voor handen. Het project is evenmin opgenomen in de Regionale Investeringsstrategie. Om die reden is het project voornamelijk aangemerkt als studieproject met een regionale prioriteit. Wanneer de uitkomsten van het plan van aanpak bekend zijn vindt opnieuw discussie plaats over het al dan niet toekennen van regionale prioriteit aan dit project.

De grote projecten in planvorming hebben de volgende prioriteit:

1. Rijnlandroute
2. Noordelijke ontsluiting Greenport
3. Afslag 6 –A44 korte termijn oplossingen
4. Ongelijkvloerse kruising N11
5. Randweg Voorhout

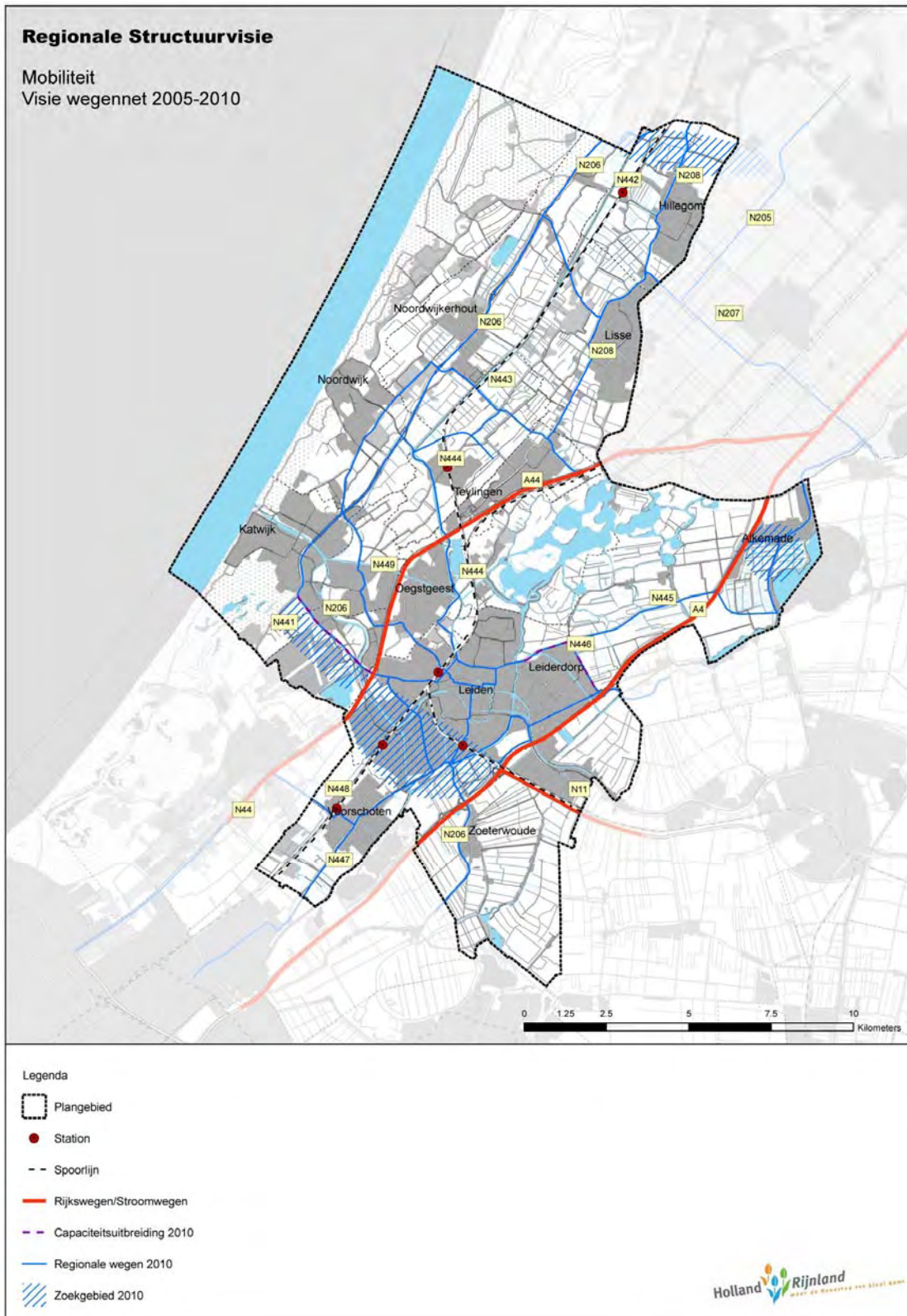
Auto projecten eerste prioriteit / in uitvoering					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
24 A4 Burgerveen - Leiden					
Verbreding en ruimtelijke inpassing van de A4 (Dwarswater – aansluiting N11) verlengde en verdiepte aanleg	Uitvoering	2002	2011	Gedeeltelijk in realisering. Gedeeltelijk loopt de planstudie	Rijk Zoeterwoude Leiden, Leiderdorp, Holland Rijnland, VROM, Provincie ZH,
Onderdeel van project is "van A4 naar W4" (verdiepte aanleg)					
25 Routeontwerp A4					
Kijken naar de weg en omgeving in het kader van de Architectuurnota		2006	2007	Loopt	Rijk Leiderdorp, Zoeterwoude, Leiden, Provincie ZH
Visie op A4 met implementatieplan. Is lopend project van RWS dat voor Holland Rijnland geen prioriteit heeft.					
26 Verkenning Prins Clausplein					
Aanpassingen in afwikkeling verkeer, weefvakken, op- en afritten	MIT pré-verkenning	2006	2007	Pré-verkenning loopt	Rijk Haaglanden Den Haag
Relevant wat betreft samenhang met Rijnlandroute (project 29)					
27 Noordelijke randweg Voorhout					
Randweg om Voorhout als verbinding tussen de N444 en de N450	Afronden RO procedure en overeenkomst met ontwikkelaar	Start aanleg 2007	2009	Bestemmingsplan procedure loopt	Teylingen Noordwijk
Inclusief spoortunnel					
28 Noordelijke Ontsluiting Greenport (NOG)					
RVVP 5.4 blz. 77					
Oost-west verbinding tussen N206 en A4 / A44	Onderzoek naar benuttingsmaatregelen op bestaande infrastructuur	2006	2007	Plan van aanpak in december 2006 goedgekeurd door DB. Verruimd zoekgebied. Input voor Prov. ZH.	Provincie NH Provincie ZH Holland Rijnland Gemeenten
Inmiddels is sprake van een groter zoekgebied tot N444 voor de lange termijn					
29 Rijnlandroute (A4 - A44 en verbinding A44 - N206)					
Verbinden A4 met A44. Verbinding A44 met Katwijk	MER studie	2006	2009 2014	Planstudie. Wellicht wordt in 2007 het Rijk trekker. Relatie met As Leiden Katwijk	Provincie ZH Rijk, Oegstgeest, Holland Rijnland, Katwijk, Leiden, Zoeterwoude, Voorschoten, Wassenaar
Verbeteren oost-west verbinding en mogelijk maken ontwikkeling Valkenburg en o.a. Kenniscorridor / Greenport					
30 Afslag 6 (en eventuele aansluiting Flora Holland op A44)					
Doorstroming van verkeer en veiligheid verbeteren bij afslag 6 van de A44	Onderzoek naar mogelijkheden. Holland Rijnland voor lange termijn	2007	2010	Besluitvorming via Swingh en wegbeheerders. Relatie met 33	Holland Rijnland Rijk, Provincie ZH, Teylingen, Oegstgeest, Katwijk, Akzo
Oplossingen zoeken voor met name de korte termijn.					

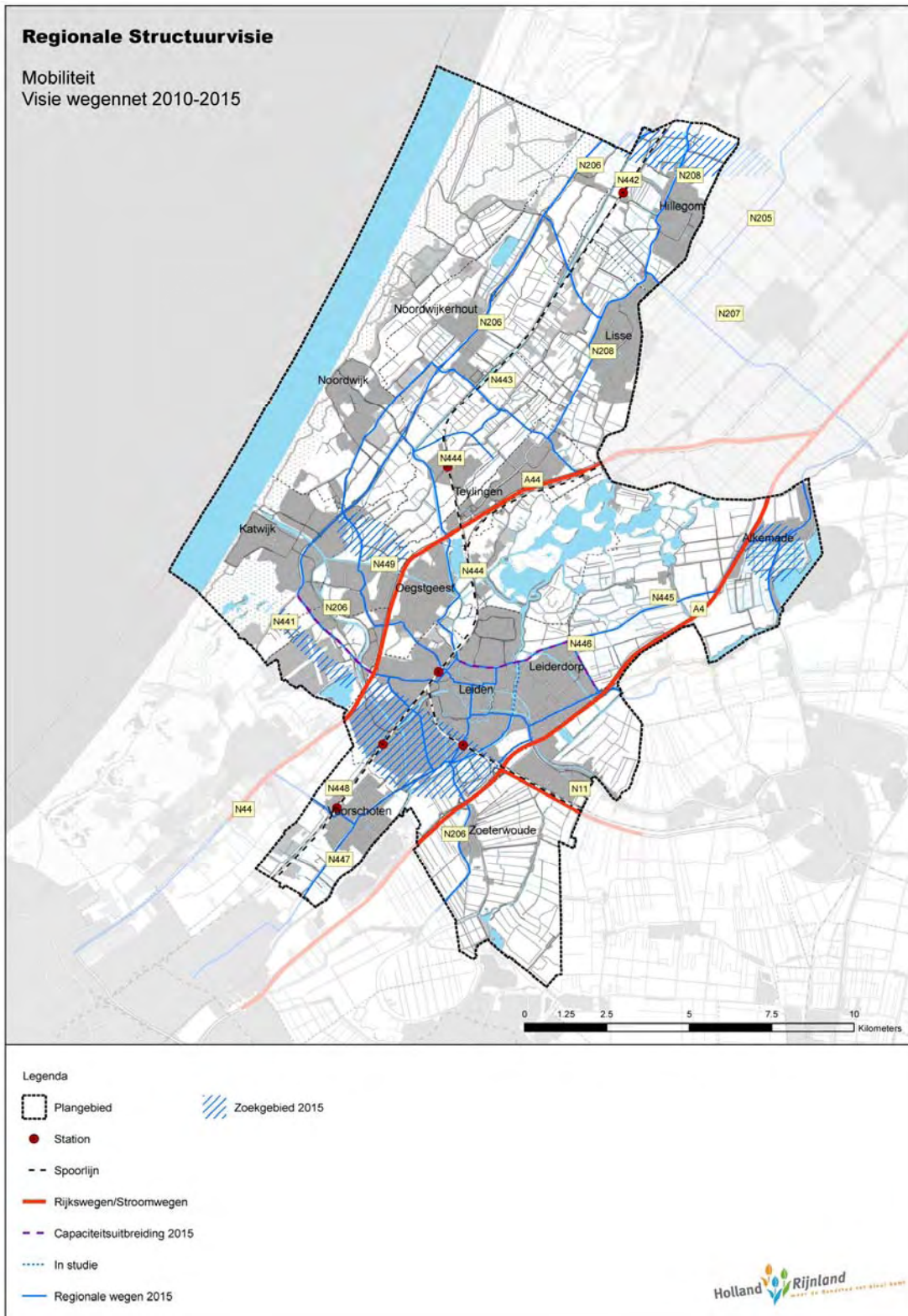
31 Ongelijkvloerse kruising N11					
Ongelijkvloerse kruising N11 met Burgemeester Smeetsweg in kader van Oude Rijnzone	Opstarten organisatie voor ontwikkeling	2007	2012	Bestuursovereenkomst is afgesloten	Provincie ZH Zoeterwoude, Rijnwoude, project organisatie Oude RijnZone Rijk, Holland Rijnland
Dimensionering dient nog uitgewerkt te worden					
33 Noordelijke randweg Katwijk en Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44					
Randweg tussen N206 en A44 (nieuwe aantakking)	Plan van aanpak. Aanpassing bestemmingsplan			Uit berekeningen volgens model Leidse regio blijkt gunstige invloed op meerdere knelpunten	Katwijk Noordwijk Oegstgeest Teylingen
Tracé is nog een punt van aandacht. Zie ook structuurvisie. Relatie met lange termijn in project 30					

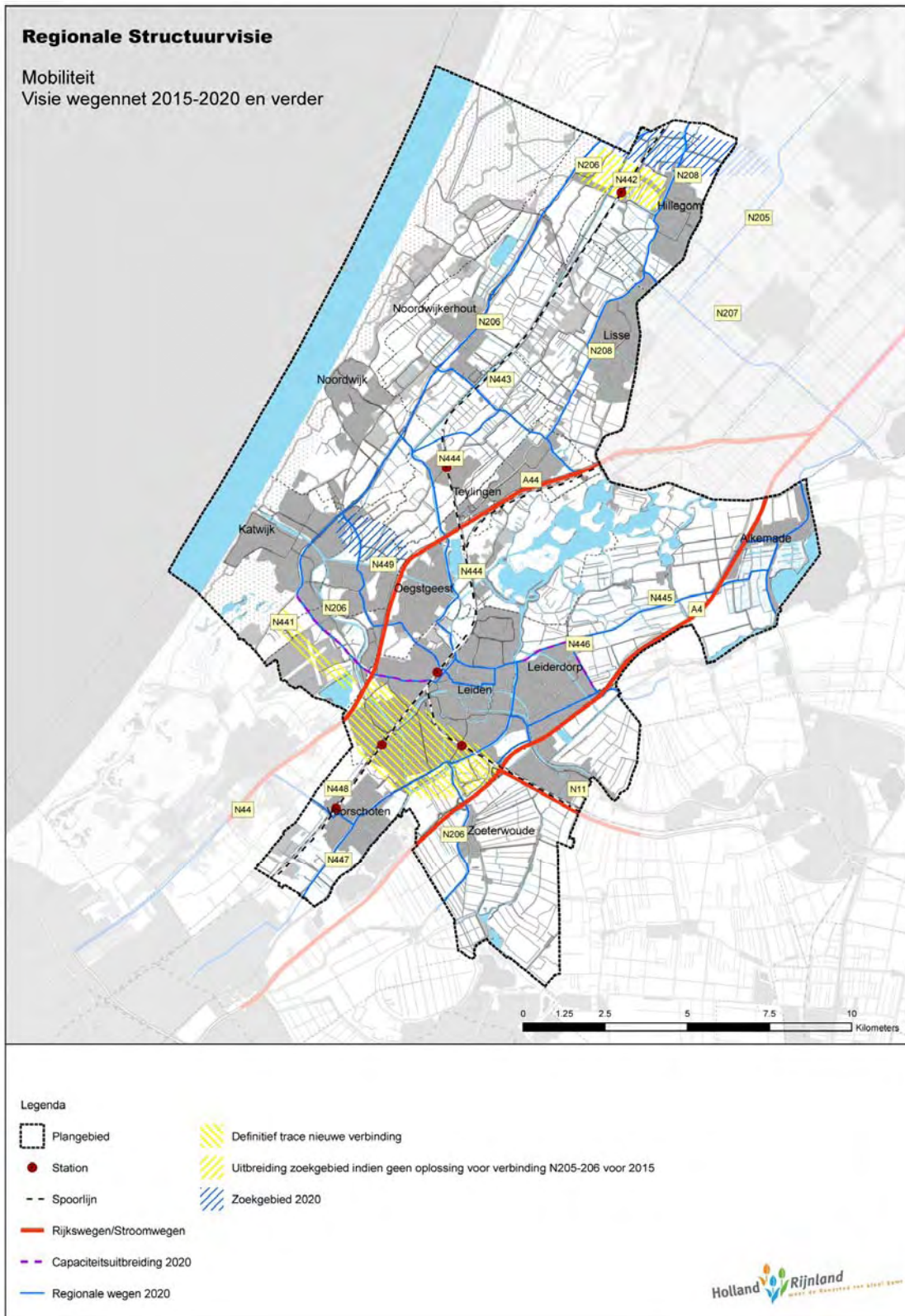
Drie autoprojecten hebben op regionaal niveau niet de eerste prioriteit maar zijn in voorbereiding cq. Kandidaat bij een volgende actualisatie van het Uitvoeringsprogramma. De Ringweg Oost (project 32) is voor de gemeenten Leiden / Leiderdorp zelf van belang en voor het uitwerken van de verschillende varianten zullen zij een studie starten.

Het zoeken naar oplossingen voor de lange termijn problemen op de N208, met name in Hillegom (project 34) ligt momenteel stil. De Braasemer Noord-Zuidroute tenslotte is in voorbereiding door trekker Alkemade.

Auto projecten in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
32 Ringweg Oost					
Verbinding tussen N206 en N445	Studie naar mogelijkheden	2007	2008	Plan van aanpak is gereed. Projectleider aanstellen	Leiden Leiderdorp Holland Rijnland Provincie ZH
Verschillende varianten uitwerken en keuze maken					
34 Oplossingen problematiek N208					
Oplossingen voor problemen die zich voordoen op de N208, met name in Hillegom	Onderzoek naar alternatieve oplossing in noordelijke Bollenstreek			Stagneert	Provincie ZH Provincie NH Holland Rijnland
Alternatieven omdat MER oost-west-verbinding is gestopt					
35 Braasemer Noord-Zuidroute Alkemade					
Verbeteren bestaande en aanleggen nieuwe infra t.b.v. ontsluiting en inrichting nieuw te ontwikkelen woon-werklocatie Braassemerland.	Onderzoek naar mogelijke tracés				Alkemade Holland Rijnland Provincie ZH
Zowel noord-zuid als oost-west verbindingen voor alle vervoerstypen					







Hoofdstuk 9 Goederenvervoer

Veel projecten die vallen onder het thema auto (vorig hoofdstuk) zijn vanzelfsprekend ook gunstig voor de afwikkeling van het regionale goederenvervoer over de weg. Voorbeelden daarvan zijn de Rijnlandroute, de Noordelijke Ontsluiting Greenport en Afslag 6 / A44. Een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een belangrijk streven in het RVVP. Ook de sector zelf moet een bijdrage leveren, bijvoorbeeld door minder milieubelastende voertuigen, efficiënter transport door bundeling van goederenstromen en een hogere beladingsgraad.

Doelstellingen Goederenvervoer	
Doelen	Omdat de grote autoprojecten vanzelfsprekend ook ten goede komen aan het goederenvervoer, beperken de projecten voor dit Uitvoerings-programma zich vooralsnog tot stedelijke distributie. Doelen daarbij zijn: bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen en regionale samenwerking met betrekking tot de venstertijden.
Meetbaarheid	De toets op resultaat is vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: als in een regionaal overleg geen overeenstemming wordt bereikt, kan een onafhankelijke commissie bindend ingrijpen.
Draagvlak	Binnen de transportsector en bij de detailhandel bestaat grote behoefte aan heldere uitgangspunten en afgestemde venstertijden en voertuigeisen.
Haalbaarheid	De eerste inventarisatie in de regio leverde op dat er relatief weinig problemen zijn.
Tijdpad	Het project is afgerond wat betreft de inventarisatie van gehanteerde venstertijden, die bij de verschillende gemeenten in voldoende mate overeenkomen. Er volgt een slag voor meer uniforme afsluitsystemen in de regio (2008).

In het kader van het Uitvoeringsprogramma heeft één project prioriteit gekregen, dat mede voortvloeit uit de aanbevelingen van de zogenaamde Commissie Lemstra (Nota Mobiliteit). Het gaat hierbij om de regionale afstemming van afspraken met betrekking tot stedelijke distributie. Die afspraken hebben als onderwerp de te hanteren venstertijden voor bevoorrading van winkels, de soort voertuigen en ontheffingen. Inmiddels is de inventarisatie in de regio gereed. Deze inventarisatie wordt uitgebreid met een notitie inzake eenduidige toepassing van beweegbare wegafsluitingen.

Goederenvervoer eerste prioriteit (in uitvoering)					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
36 Stedelijke distributie					
Afspraken met partijen over tijden, voertuigen, ontheffingen, etc	Voorstel naar aanleiding van inventarisatie	2005	2008	Inventarisatie gereed	Leiden Gemeenten
Aanleiding Nota Mobiliteit commissie Lemstra					

Een project in voorbereiding is het actieprogramma goederenvervoer, waarvoor de Provincie Zuid-Holland een plan heeft gemaakt en overleg initieert tussen de vervoerbranche en bestuurders. Wanneer daar concrete projecten uit voort komen zal de vervoerbranche zelf ook een actieve rol moeten nemen in de uitvoering. Inzichten uit het logistieke businessplan Rijnland vormen input voor de uitwerking van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Eind 2006 hebben de bestuurders van de Randstad in Govera-verband een intentieverklaring getekend voor dat kwaliteitsnetwerk. Tevens is er nu een goederenvervoer beleidsplan en

werkt de Provincie samen met andere overheden en onder andere Kamer van Koophandel Rijnland aan een netwerkanalyse Zuidvleugel voor het goederenvervoer.

Goederenvervoer in voorbereiding / kandidaat bij actualisatie UVP					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
37 Actieprogramma goederenvervoer					RVVP 6.1 blz. 84
Structureren en faciliteren goederenstromen	Provincie Zuid-Holland organiseert overleg tussen ondernemers en bestuurders. Oplossingsrichtingen uitwerken tot concrete projecten.	2007	2008	Goederenvervoer beleidsplan van de Provincie ZH gereed In coalitieakkoord provincie veel aandacht voor goederenvervoer. Netwerkanalyse Zuidvleugel start in 2007.	Vervoerbranche Provincie ZH Holland Rijnland
Aanhaken bij Logistiek Businessplan Rijnland: resultaten gebruiken voor netwerkanalyse Zuidvleugel. Prioritering projecten is tweede slag.					

Hoofdstuk 10 Verkeersveiligheid

In de afgelopen jaren is er veel bereikt op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden vertoont al jaren een dalende trend. Een belangrijke bijdrage daaraan is geleverd door de maatregelen uit het programma Duurzaam Veilig, een uniforme verkeersveilige inrichting van verschillende wegcategorieën volgens richtlijnen van het CROW. Naast de inrichting van 30 km-gebieden en 60 km-wegen is er veel aandacht voor educatie (bijvoorbeeld verkeersleerkrachten op scholen) en handhaving (snelheid, alcohol, valhelm, roodlicht, gordel).

Doelstellingen Verkeersveiligheid													
Doelen	De landelijke doelstelling is reductie tot minder dan 740 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden in het verkeer in 2010. De regionale doelstelling is daarvan afgeleid: een daling van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van referentiejaar 1998 van 34%, daling ziekenhuisgewonden met 27%. Wat betreft Duurzaam Veilig ingerichte infrastructuur is de regionale doelstelling conform de landelijke afspraken. Het doel van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid is het verankeren van permanente verkeerseducatie voor alle leeftijden, waarbij het accent ligt op het behouden en stimuleren van het gewenst verkeersveilige gedrag.												
Meetbaarheid	De kwantitatieve doelen zijn eenvoudig meetbaar. Zo bedroeg het aantal verkeersslachtoffers in Holland Rijnland: <table style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th colspan="2">doden</th> <th colspan="2">ziekenhuisgewonden</th> </tr> <tr> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2005</th> <th>2006</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>6</td> <td>266</td> <td>205</td> </tr> </tbody> </table> Naast de kwantitatieve doelen zijn ook de procesdoelen meetbaar, bijvoorbeeld de aanpak van ongevallenconcentraties (project 38). Wat betreft het maatregelenpakket verkeersveiligheid (project 39) zijn procesdoelen meetbaar, bijvoorbeeld het aantal scholen dat structureel doet aan verkeerseducatie.	doden		ziekenhuisgewonden		2005	2006	2005	2006	5	6	266	205
doden		ziekenhuisgewonden											
2005	2006	2005	2006										
5	6	266	205										
Draagvlak	Intern is een discussie gaande over de rol die Holland Rijnland moet spelen bij verkeersveiligheid, met name ten aanzien van gedragsbeïnvloeding en educatie.												
Haalbaarheid	De geschiedenis leert dat steeds scherpere doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid haalbaar blijken zijn.												
Tijdpad	De aanpak van ongevallenconcentraties (project 38) is een permanent proces op basis van een jaarlijks geactualiseerde lijst van black spots (bijlage 6). Het nieuw op te stellen Meerjarenplan Verkeersveiligheid loopt van 2008 – 2011.												

Door in beeld te brengen waar de meeste ongevallen plaatsvinden, kunnen de meest gevaarlijke plaatsen doelgericht aangepakt worden. Deze aanpak van black spots (project 38) is feitelijk een permanent proces. Daarnaast is er het maatregelenpakket verkeersveiligheid (project 39). Daarin zijn diverse acties opgenomen op het gebied van voorlichting en educatie voor verschillende doelgroepen. Gedeeltelijk wordt daarbij aangesloten op landelijke campagnes verkeersveiligheid. Binnen Holland Rijnland heeft een discussie plaats gevonden over de rol van de regio ten aanzien van de uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten. Het Dagelijks Bestuur besloot eind 2006 om de rol van Holland Rijnland af te bouwen van 0,6 fte naar 0,2 fte en de voormalige projectstructuur op te heffen. De werkzaamheden komen hierdoor meer bij individuele gemeenten te liggen; aansluitend op het niveau van de uitvoering van maatregelen.

Verkeersveiligheid projecten eerste prioriteit (beide in uitvoering)					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
38 Aanpak ongevallen concentraties				RVVP 7.2 blz.88	
Aanpak van black spots. Zowel provinciaal, regionaal als lokaal.	Jaarlijks black spots aanpak en subsidiëring via de BDU.	2000	2010 en verder	Doorlopend worden locaties aangepakt	Gemeenten Provincie ZH Holland Rijnland
In het RVVP is een kaart met black spot locaties opgenomen. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd.					
39 Maatregelenpakket verkeersveiligheid				RVVP 7.1 blz.87	
Uitgewerkt maatregelenpakket verkeersveiligheid: infrastructuur, handhaving, educatie	Opstellen concreet maatregelenplan aan de hand van analyse ongevallen	2003	2007	In uitvoering	Holland Rijnland Gemeenten, ROV ZH, Politie, VVN, Onderwijsbegeleidingsdienst, Provincie ZH
Keuzes wat wel/niet in maatregelenpakket. Kader is het nieuw op te stellen Meerjarenplan Verkeersveiligheid (looptijd 2008 – 2011).					

Hoofdstuk 11 Milieu

Sinds het vaststellen van het RVVP is de maatschappelijke aandacht voor de milieugevolgen van verkeer toegenomen, onder meer door de Europese normen op het gebied van fijnstof. Er is een rechtstreeks verband tussen de hoeveelheid autoverkeer (en vrachtverkeer), de mate van congestie en de milieubelasting in termen van geluid en luchtkwaliteit.

Doelstellingen Milieu	
Doelen	In het RVVP worden als uitvoeringsdoelstellingen genoemd: minder geluidshinder en uitstoot van vervuilende stoffen, zuinig ruimtegebruik en tegengaan van versnippering van het landschap. De nationale doelen voor schadelijke stoffen volgen uit de emissieregelgeving van de EU.
Meetbaarheid	Volgens de Nota Ruimte worden voor 2020 alle geluidsknelpunten boven de 65dB(A) op rijkswegen aangepakt. Het kwantitatieve emissiedoel is op nationale schaal een uitstoot van 38 megaton CO ₂ uitstoot in 2010, maar dit is inclusief vliegverkeer en scheepvaart. Regionaal zijn de luchtkwaliteitseisen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van belang. Voor de meetbaarheid van verkeers- milieueffecten hanteert Holland Rijnland de Regionale Verkeer en Milieu Kaart (RVMK, project 40)
Draagvlak	Aangezien milieuaspecten een integraal onderdeel zijn van verkeer- en vervoerbeleid, is het draagvlak hoog, ook gezien de jurisprudentie die erover is opgebouwd.
Haalbaarheid	De haalbaarheid van de twee projecten (40 en 41) op het gebied van milieu in het Uitvoeringsprogramma is hoog. Milieudoelstellingen zijn juridisch een absolute randvoorwaarde voor het realiseren van nieuwe infrastructuur of het aanpassen bestaande.
Tijdpad	De Regionale Verkeer en Milieu Kaart (project 40) betreft een doorlopend project als randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen. Het Maatregelprogramma milieu voor de verbetering van de luchtkwaliteit is in 2008 uitgewerkt tot concrete projecten, waarvan de uitvoering gefaseerd zal plaats vinden.

De Regionale Verkeer en Milieukaart (RVMK) (project 40) is een rekenmodel waarmee effecten van wijzigingen op het wegennet voor het milieu kunnen worden berekend. Maar ook de effecten van woningbouw, nieuwe bedrijventerreinen of uitbreiding van kantoorlocaties op de doorstroming op hoofd- en onderliggend wegennet worden inzichtelijk. Dit is onontbeerlijk voor een realistische afweging van ruimtelijke ontwikkelingen en de gevolgen voor de verkeersafwikkeling.

Terwijl de RVMK een rol speelt voor toekomstige ontwikkelingen heeft het andere milieuproject dat voortvloeit uit het RVVP te maken met het verbeteren van bestaande situaties. Het maatregelprogramma milieu (project 41) moet acties opleveren voor het verminderen van geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen. Te denken valt aan maatregelen zoals geluidsarm asfalt, snelheidsverlaging, verkeerscirculatiemaatregelen en voertuigeisen (roetfilters) bij nieuwe openbaar vervoerconcessies.

Milieu projecten eerste prioriteit (beide in uitvoering)					
Omschrijving maatregel	Eerstvolgende stap	Start	Gereed	Stand van zaken	Trekker en betrokkenen
40 Regionale Verkeer en Milieukaart					
Opstellen en actueel houden van regionaal rekenmodel.	Opbouw volledige RVMK gereed 2007 Actualisatie is permanent proces	2006	Opstellen 2007 actualisatie is permanent	Toekomstmodel 2020 gereed, inclusief check van de gemeenten	Holland Rijnland Gemeenten, Milieudienst West-Holland
Gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor verkeer en milieu kennen.					
41 Maatregelprogramma milieu					
Verminderen van geluidsoverlast en van uitstoot van schadelijke stoffen	Nadere uitvoering bestedingsplan en uitwerking knelpunten in de regio	2006	Opstellen 2007 Uitvoering vanaf 2008	Regio heeft subsidie van VROM toegekend gekregen voor de verbetering van de luchtkwaliteit	Holland Rijnland Gemeenten Milieudienst West-Holland
Opstellen van een maatregelprogramma ter verbetering van luchtkwaliteit en terugdringing van geluidsoverlast					

Bijlage 1 Lijst van afkortingen

AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (van Ministerie van Verkeer en Waterstaat)
BDU	Brede Doeluitkering (Rijkssubsidie via decentrale overheden)
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
DO	Definitief Ontwerp
DV	Duurzaam Veilig (Programma Verkeersveiligheid)
HSA	High Speed Alliance
MER	Milieu Effect Rapportage
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (overzicht Rijksprojecten)
MOM	Mobiliteit op Maat
MRB	Motorrijtuigen Belasting
NOG	Noordelijke Ontsluiting Greenport
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	Openbaar Vervoer
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan
RGL	RijnGouwelijk
RIS	Regionale Investeringsstrategie
RO	Ruimtelijke Ordening
ROV ZH	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland
RVMK	Regionale Verkeer en Milieukaart
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan
Swingh	Samen Werken in Groot Haaglanden
VO	Voorlopig Ontwerp
VRI	Verkeers Regel Installatie

Bijlage 3 Personen / organisaties die bijdroegen

De volgende personen / organisaties droegen actief bij aan de totstandkoming van dit Uitvoeringsprogramma:	
Organisatie	Naam
Gemeente Alkemade	Birgitta Dolfing
Gemeente Hillegom	Reinier van Gent
Gemeente Katwijk	Peter Verhoef
Gemeente Leiden	Cees van der Hulst
Gemeente Leiderdorp	Rijk van Walsem
Gemeente Lisse	Rob van Leeuwen Rob Burgmeijer
Gemeente Noordwijk	Linda van Ruiten-Steenvoorden Etienne van der Horst
Gemeente Noordwijkerhout	Sander Jan Harting
Gemeente Oegstgeest	Floor Vergunst
Gemeente Teylingen	Hendrik de Vries
Gemeente Voorschoten	Gert van der Meer
Gemeente Zoeterwoude	Erik Kiers
Provincie Zuid-Holland	Marcel Kiers
Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland	Herman Roem
Holland Rijnland	Iris de Bruyne-Schild Dennis van Heteren Chris de Veer
Prost Profiel	Aad Prost

Bijlage 4 Projectbladen (projecten eerste prioriteit)

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

Thema	NR	Project
Fiets	1	Regionaal fietsnetwerk
	2	Gemeentelijk fietsnetwerk
	3	Fietsbereikbaarheidsplan OV met regionale afstemming
Openbaar vervoer	7	Station Sassenheim
	8	Stedenbaan
	9	Uitbreiding CVV
	10	Regionale openbaar vervoer visie
	11	RijnGouwelijk West
	12	RijnGouwelijk Oost
Flankerend beleid	18	Invoering prijsbeleid
	19	Vervoermanagement gemeentelijke diensten en instellingen
	20	Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement
Auto	24	A4 Burgerveen - Leiden
	25	Routeontwerp A4
	26	Verkenning Prins Clausplein
	27	Noordelijke randweg Voorhout
	28	Noordelijke ontsluiting Greenport (oost-west verbinding)
	29	Rijnlandroute A4 - A44 en verbinding A44 - N206
	30	Afslag 6 (en evt. aansluiting Flora Holland op A44)
	31	Ongelijkvloerse kruising N11
	33	Noordelijke randweg Katwijk en Rijnsburg in relatie tot oplossing afritten A44
	Goederenvervoer	36
Verkeersveiligheid	38	Aanpak ongevallen concentraties
	39	Maatregelenpakket verkeersveiligheid
Milieu	40	Regionale Verkeer en Milieukaart
	41	Maatregelprogramma milieu

Toelichting verkeerslichten bij "voortgang van het project"

Planning en
financiën op
orde



Planning loopt
achter dan wel
financiën vergen
aandacht.
Eindresultaat
niet in gevaar.



Planning wordt
niet gehaald of
kosten te hoog.
Eindresultaat in
gevaar.



Project is nog
niet van start
gegaan

