

## B. Map Directieraad

<b>B. Map Directieraad</b>	
26	Buiten reikwijdte
27	Afsprakenlijst van de Directieraad van 3 juli 2012
28	E-mail van Leiden aan de provincie van 2 augustus 2012
28a	Bijlage Verkenning Aansluiting Leiden – A4 van 10 mei 2012
28b	Buiten reikwijdte
28c	Dubbel met document 27
28d	Bijlage Plan van aanpak
28e	Bijlage Optimalisatie Knoop Leiden West van 17 juli 2012
29	Agenda van de Directieraad van 1 oktober 2012
30	Verslag van de Directieraad van 1 oktober 2012
31	Agenda van de Directieraad van 15 november 2012
32	Verslag van de Directieraad van 15 november 2012
33	Rapport RijnlandRoute Optimalisatiemogelijkheden van 29 november 2012
34	Dubbel met document 33
35	Agenda van de Directieraad van 30 november 2012
36	Bestuurlijke planning van 30 november 2012
37	Verslag van de Directieraad van 30 november 2012

Afsprakenlijst directieraad PZH – Leiden

Datum: 3 juli 2012

Tijd: 15.00-16.45 uur

Aanwezigen: ██████████ (PZH, projectleider RLR), ██████████ (PZH, HOV), ██████████ (nieuwe projectdirecteur HOV), ██████████ (PZH, Knoop West), ██████████ (PZH, Knoop West), ██████████ (projectmanager bereikbaarheid Leiden), ██████████ (verkeerskundige Leiden), ██████████ ██████████ (Leiden, RLR), ██████████ (projectmedewerker HOV en RLR Leiden)

Doel van de directieraad:

Afstemming HOV, Rijnlandroute, OBSP

Bespreking opdrachten vanuit de werkgroepen (nader te beschrijven, agendapunt 3) en eventueel opdracht geven aan de werkgroepen.

#### 1. Planning

Leiden heeft behoefte aan zekerheid over de deadlines van RLR en HOV. Zekerheid kan niet gegeven worden. Vooral nog wordt vastgehouden aan de huidige planningen, die bestuurlijk zijn ingegeven.

RLR: januari 2013 wordt ontwerp inpassingsplan vastgesteld

Voor alternatief bypass zal dan nog niet een gedegen onderzoek met betrekken van belanghebbenden gereed zijn. Leiden krijgt de tijd om dit op een zorgvuldige wijze te doen. Gezamenlijk wordt gekeken hoe een eventueel beter alternatief (juridisch) in het provinciale proces gewezen kan worden.

HOV: 1 oktober ligt er een besluit over trace binnenstad. Besluit B&W is dan vooral nog voldoende. Keuze moet dan wel gemaakt zijn, zodat uitkomst kan worden meegenomen in nieuwe overeenkomsten die gesloten moeten worden tussen gemeenten en provincie. Oegstgeest en Universiteit trekken vooral nog hun eerdere bijdrage terug.

ACTIE ALLEN: Over 4 weken bekijken of planning gehaald kan worden. Anders vroegtijdig signaleren richting bestuur.

#### 2. Moties en amendementen

RLR: onderzoek geboorde tunnel: PZH geeft aan dat het breder is dan het Voorschotense deel

Alternatief voor de bypass: in motie PZH staat dat alternatief opwaarderen Lammenschansplein onderzocht moet worden. Deze motie is aangenomen op basis van informatie van een inspreker, die onjuiste getallen heeft gebruikt (uit variant Churchill Avenue).

In onderzoek van Leiden naar alternatieven voor de bypass zit ook het alternatief van opwaarderen bestaande infra. Leiden neemt afdoen motie PZH mee.

3. Zie bijlagelijst met bespreekpunten.

Besproken wordt of bespreekpunt is geborgd in een werkgroep

Belangrijkste afspraken:

1. Trace door LBSP; actie bij gemeente Leiden ( [REDACTED] ) voor afstemming PZH-Universiteit (niet voorzien). Op zoek naar besparingsmogelijkheden trace over LBSP. Besparingen kunnen ingezet worden voor binnenstadstrace.

RLR: 4 werkgroepen:

1. Knoop West (incl. Leiden Zuid, Maaldrift)
2. Verdiepte ligging Stevenshof
3. Oostvlietpolder, inpassing
4. Optimalisatie bypass Oostvlietpolder (Verkenning Leiden-A4)

Voor de volgende keer ligt er per werkgroep een werkgroepopdracht.

Kruising Haagweg-Churchillaan: Leiden krijgt " subsidie" voor aanpak mogelijk knelpunt ivm aanleg Rijnlandroute. Leiden komt voor 2018 met voorstel aanpak, met eventuele oplossing HOV daarin meegenomen.

Actie: afspraak moet geconcretiseerd en vastgelegd worden.

De rest wordt wegens tijdsgebrek niet meer behandeld.

Volgend overleg: uitgewerkte projectopdrachten van de werkgroepen, inclusief bemensingen.

4. Proces verder; 4 wekelijkse directieraad (juli, augustus, september)

Roulerend voorzitterschap en maken afsprakenlijst. Volgende keer is PZH aan de beurt.

Gesprek tussen Ingrid de Bondt en Robert Strijk na vakantie De Bondt (14 augustus) en Strijk (20 augustus)?

	ACTIES:	Wie	Wanneer
1	Plannen volgende vergadering	[REDACTED]	Z.s.m.
2	Aanleveren pva 4 werkgroepen Rijnlandroute	Leiden ( [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] )	26 juli
3	Aanleveren pva HOV, inclusief LBSP	Leiden ( [REDACTED] )	26 juli

4	KP Churchillaan-Haagweg, organiseren subsidieverstrekking	PZH	
5	Organiseren bestuurlijk overleg De Bondt-Strijk	PZH	Tussen 20 aug. en 1 september

**From:** [redacted]@leiden.nl  
**Sent:** Thursday 2 August 2012 12:13:31  
**To:** [redacted]@pzh.nl  
**Cc:** [redacted]@leiden.nl; [redacted]@leiden.nl  
**Subject:** agendapunten 13/08 ambtelijk overleg  
**Attachments:** PvA ontwerp OVP-STH.doc, PvA\_KnoopLeidenWest.docx, Bijlage - PvA verkenning aansluiting Leiden - A4.pdf, Afsprakenlijst directieraad PZH 3-7-2012.rtf, PvA Tracekeuze HOV Leiden uitvraag ontwerp.docx

Beste [redacted],

Op 13 augustus staat van 12.00 uur tot 13.00 uur een ambtelijk overleg ingepland. In de afsprakenlijst (bijlage 4) is vastgelegd dat wij het voorzitterschap gaan rouleren. De punten die wij graag zouden willen inbrengen zijn:

1. Provinciaal planning
2. Plan van aanpak bespreken van de drie werkgroepen (zie bijlagen)

De plan van aanpak mbt Tracékeuze HOV dient meer ter kennisname en heb ik als bijlage toegevoegd (zie laatste bijlage).

Als de agenda (incl. bijlagen) door jullie definitief is gemaakt, kan het worden doorgestuurd naar: [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; [redacted]@pzh.nl; en mij.

Alvast veel dank!

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Afdeling Ruimte en Milieubeleid  
Gemeente Leiden  
T 071-[redacted]

[www.leiden.nl/gemeente](http://www.leiden.nl/gemeente)

---

**Van:** [redacted]@leiden.nl  
**Verzonden:** maandag 23 juli 2012 12:35  
**Aan:** [redacted]@leiden.nl  
**Onderwerp:** stukken aanleveren

Dag [redacted],

Bij deze de beloofde stukken.

Groet,

[redacted]

Gemeente Leiden  
Afdeling Ruimte en Milieubeleid

[redacted]

Stationsplein 107  
Postbus 9100  
2300 PC Leiden

Telefoon: 071- [REDACTED] 06- [REDACTED]


-----  
-----  
Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde, en kan informatie bevatten die persoonlijk of vertrouwelijk is en niet openbaar mag worden gemaakt krachtens wet- of regelgeving of overeenkomst. Gebruik van de inhoud ervan door anderen zonder toestemming van de afzender of geadresseerde is onrechtmatig. Mocht dit e-mailbericht ten onrechte bij u terechtgekomen zijn, dan verzoeken wij u vriendelijk terstond contact met ons op te nemen.

-----  
-----

Dit bericht is gecontroleerd op Malware door Websense. [www.websense.com](http://www.websense.com)

# VERKENNING AANSLUITING LEIDEN – A4

Versie: definitief 1.0

  
Leiden, 10 mei 2012

## AANLEIDING: KNELPUNT OP HOGE RIJNDIJK EN EUROPAWEG ONDANKS RIJNLANDROUTE

Tijdens de uitwerking van het uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden is gebleken dat op de Hoge Rijndijk en de Europaweg een knelpunt in de doorstroming en leefbaarheid blijft optreden in het jaar 2020. Dit ondanks de aanzienlijke verbetering in de bereikbaarheid, die de maatregelen uit de kadernota Bereikbaarheid (o.a. Ringweg Oost en Rijnlandroute) reeds opleveren. Daarom bereiden wij een verkenning voor om de aansluiting van Leiden op de A4 te verbeteren. Het provinciale voorstel is om een bypass door de Oostvlietpolder aan te leggen, echter vanuit zowel ruimtelijke inpassing als verkeerskundig functioneren zien wij ook andere mogelijkheden.

Eén van de mogelijke alternatieve oplossingen is het verbinden van de N11 met de Kanaalweg. De eerste uitkomsten zijn dermate positief en hoopgevend voor de bereikbaarheid van Leiden, dat een verdere verkenning gerechtvaardigd is.

## UITGANGSPUNT: ALTERNATIEF VORMT ONDERDEEL VAN RIJNLANDROUTE PROJECT

Leiden krijgt tot eind 2012 tijd en medewerking van de provincie om de verkenning naar een verbeterde aansluiting van Leiden op de A4 uit te kunnen voeren. De uitkomst van de verkenning zou er toe kunnen leiden dat een aanpassing in het tracé van de Rijnlandroute overwogen wordt. Om die reden wordt zowel de Bypass Oostvlietpolder als het doortrekken van de N11 in deze verkenning in ieder geval meegenomen als mogelijke oplossingsrichtingen.

## RESULTAAT: KADERBESLUIT VERBETERDE AANSLUITING LEIDEN - A4

Het eindresultaat van deze verkenning is een gemeentelijk kaderbesluit voor de verbetering van de aansluiting Leiden op de A4. Dit kaderbesluit is in concept afgestemd met de provincie en RWS, zodat op basis van dit kaderbesluit een overeenkomst tussen gemeente en provincie kan worden opgesteld.



## ACTIVITEITEN: ONTWIKKELING VAN REALISTISCHE ALTERNATIEVEN

### FASE 1: INVENTARISEREN OPLOSSINGSRICHTINGEN

Deze fase start met een integrale gebiedsgericht analyse van de problematiek in het gebied tussen Leiden en A4 vanaf de nieuwe Rijnlandroute tot en met de Hoge Rijndijk om de opgave scherper te krijgen qua inhoud, geografische omvang, tijd en doel. Deze analyse richt zich op de eerste plaats op de bereikbaarheidsambitie van Leiden, maar kijkt ook naar de belangen van de aansluiting voor de nationale en regionale/provinciale bereikbaarheid. Daarnaast zullen ook de ambities op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en veiligheid worden geïnventariseerd.

Na de probleemanalyse zullen een drietal oplossingsrichtingen worden ontwikkeld als mogelijke oplossing voor de problematiek. Door middel van een aantal werksessies (ontwerpateliers) wordt in nauwe samenwerking met (regionale) experts onder leiding van een extern bureau een overzicht ontwikkeld van de mogelijke varianten voor verschillende knelpunten in het studiegebied. In de oplossingsrichtingen worden een aantal hoofdkeuzes gemaakt, maar keuzes op meer detail niveau worden pas in de volgende fase gemaakt. Dit omdat bij deze keuze ook de kosten van de oplossing een rol speelt.

### FASE 2: UITWERKEN OPLOSSINGSRICHTINGEN TOT REALISTISCHE ALTERNATIEVEN

Bij het ontwikkelen van de alternatieven zal gebruikt gemaakt worden van de oplossingsrichtingen, waarbij in meer detail ingezoomd zal worden op een aantal openstaande keuzes. Voor het ontwikkelen van de alternatieven zal gebruik gemaakt worden van de globale inschatting van de kosten en de specifieke kennis van de projectgroepleden (eventueel aangevuld met deskundigen).

#### Uitwerpen van de alternatieven op schetsontwerp-niveau (SO)

De 3 alternatieven zullen vervolgens uitgewerkt worden in ontwerptekeningen op SO niveau. Dit is nodig om de inpassingseffecten van de alternatieven te kunnen bepalen, alsmede een kostenraming. Voor deze uitwerking en de verdere visualisatie van de alternatieven zal een extern bureau worden ingehuurd.

#### Visualiseren van alternatieven

Deze visualisaties zijn nodig om zichtbaar te maken wat de ruimtelijke kwaliteit is van de alternatieven. Alleen met behulp van ontwerptekeningen kan dit niet voldoende worden ingeschat. Daarnaast kunnen de visualisaties gebruikt worden in de communicatie richting stakeholders.

### FASE 3: BEOORDELEN ALTERNATIEVEN

Op basis hiervan kan een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden om meer inzicht te krijgen in de effecten op bereikbaarheid, milieu, leefbaarheid, veiligheid en (versterking van de) ruimtelijke kwaliteit. In de tabel hieronder zijn deze beoordelingscriteria weergegeven:

Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria
Doorstroming (bereikbaarheid)	Reistijdwinst op trajecten
	Knelpunten doorstroming (vertragingen)
	Capaciteit
	Robuustheid netwerk

Leefbaarheid	Luchtkwaliteit
	Geluidshinder
	Gezondheid
	Hinder van sluisverkeer
Ruimtelijke kwaliteit (RO & natuur)	Barrièrewerking en oversteekbaarheid
	Inpassing en ruimtelijke kwaliteit
	Bijdrage aan ruimtelijk economische ambities
	Natuur (ecologie)
	Cultuurhistorie en landschappelijke waarde
Veiligheid	Kans op ongevallen
	Externe veiligheid

Gezien de korte doorlooptijd van de verkenning (5 -6 maanden) zullen alleen de verkeerskundige en milieu effecten kwantitatief worden bepaald. De overige effecten op RO, economie, natuur en veiligheid zullen met behulp van een tweetal expertsessies kwalitatief op hoofdlijnen worden ingeschat. Dit komt ook in uitdrukking in de stappen die worden ondernomen in deze studie:

#### Verkeerskundige analyse alternatieven

Na bepalen van de 3 alternatieven zullen deze verkeerskundig worden doorgerekend met behulp van het ontwikkelde RVMK+.

#### Onderzoek lucht & geluid

Op basis van de ontwerpen en de verkeerskundige analyse zullen kwantitatief de effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder worden berekend. Dit zal gebeuren met prognosemodellen en worden doorgerekend door een extern bureau

#### Expertmeetings: RO, economie, natuur en veiligheid

De inschatting van de kwalitatieve effecten zal gebeuren in een aantal sessies, waarbij naast de projectgroep ook specifieke deskundige zullen aanschuiven om gezamenlijk te komen tot de score van de verschillende alternatieven.

---

## FASE 4: FINANCIERING

#### Kostenraming

Een eerste globale inschatting van de kosten van de oplossingsrichtingen zal gemaakt worden om te komen tot realistische alternatieven. Deze globale inschatting zal gebaseerd zijn op expertjudgment van een kostendeskundige. Eindresultaat is vervolgens een kostenraming volgens de SSK-systematiek inclusief onderbouwing en gehanteerde uitgangspunten voor de 3 alternatieven.

#### kKBA (optioneel)

In de verkenningen fase wordt gewoonlijk een kengetallen KBA (kKBA) uitgevoerd. Een kKBA is partieel en inventariserend, conform de leidraad OEI. Het is belangrijker dat alle relevante aspecten aan de orde te komen, dan dat op enkele onderdelen reeds diepgravend onderzoek heeft plaatsgevonden. De resultaten uit de effectenstudie zullen waar mogelijk worden gemonetariseerd (d.w.z. in geld uitgedrukt) met behulp van kentallen en waar dit in deze fase nog niet mogelijk is in ieder geval worden gepresenteerd d.m.v. een scorecard. Deze scorecard geeft per alternatief de kwalitatieve of kwantitatieve score aan voor elk beoordelingscriterium. Het streven is om te voorkomen dat irrelevante alternatieven in beeld blijven en dat relevante alternatieven naar de achtergrond

verdwijnen. Partieel betekent dat alleen naar de directe effecten van het project en niet naar de doorwerking van het project op afgeleide markten (indirecte effecten) wordt gekeken.

#### Financiering van het voorkeursalternatief

Nadat de op basis van de beoordeling een voorkeursalternatief is gekozen, wordt gekeken op welke wijze dit alternatief bekostigd kan worden. Hierbij zal nadrukkelijk gekeken worden naar de middelen binnen de Rijnlandroute, maar daarnaast zal ook gekeken worden naar de kosten, die zijn gemaakt om de verschillende belangen van de overige stakeholders tegemoet te komen. Op basis van deze analyse wordt een voorstel gedaan voor de financiering van het voorkeursalternatief.

---

## PARTICIPATIE

In de aanpak van de participatie binnen de verkenning worden een aantal succesvoorwaarden gehanteerd, ontleend aan onderzoek en ervaring met participatieprocessen:

- Er wordt degelijk en enthousiasmerend geïnformeerd;
- Het doelgroepen denken is de basis voor de communicatie en het participatieproces (van buiten naar binnen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis over de manco's die belanghebbenden structureel ervaren bij lokale participatieprocessen. De contramal van deze top-7 is een belangrijke leidraad voor onze procesaanpak. Dit betekent:
  - tijdig betrekken en informeren;
  - voldoende informatie verstrekken;
  - kaders en spelregels tevoren duidelijk maken (waar kunnen belanghebbenden wel of geen invloed op uitoefenen, welke procedure wordt gevolgd, wat is de status van hun inbreng en aan welke criteria zal deze worden getoetst). Dit alles in het kader van goed verwachtingenmanagement;
  - herkenbare verwerking van de inbreng en goede terugkoppeling daarover;
  - bijdragen aan het goed functioneren van de gemeentelijke organisatie;
  - kwaliteit van ingezette communicatie(middelen).

#### Stakeholdersanalyse

Aan de start van de verkenning wordt een stakeholdersanalyse uitgevoerd, waarbij de belangen van alle betrokken partijen inzichtelijk worden gemaakt. Deze analyse vormt de basis voor de inrichting van het participatieproces en dient tevens als leidraad om de ontwerpkeuzes tijdens de ontwikkeling van de alternatieven goed te documenteren. Op deze wijze kan namelijk worden aangegeven, welke belangen ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes.

#### Klankbordgroep

Een belangrijk deel van het participatieonderdeel van de verkenning vindt plaats in de Klankbordgroep Verkenning aansluiting Leiden-A4. Hierin zullen bewoners, bedrijven, en overige stakeholders plaatsnemen, om gezamenlijk binnen vastgestelde kaders mee te denken en te praten over de mogelijke oplossingsrichtingen en hun effecten. Het gaat om een geselecteerde groep mensen (7 tot 12 personen per klankbordgroep) die zo veel mogelijk namens hun achterban het woord voeren.

Er wordt een klankbordgroep samengesteld waarbij alle belangen die aan de orde (dienen te) komen vertegenwoordigd zijn aan tafel (dus kwalitatief), met als status dat zij allereerst meedenken en meepraten over de oplossingsrichtingen en dat zij bovendien een beargumenteerd advies mogen uitbrengen aan het bestuur over de uitkomsten. Dat geeft dus een tweede mogelijkheid tot beïnvloeding richting besluitvorming, voor zover de

klankbordgroep onderweg tijdens het proces niet al 'zijn zin heeft gekregen'. In de besluitvorming (college, commissie, raad) kan dit advies een eigen rol vervullen, op transparante wijze naast het ambtelijk advies, de voorkeur van de portefeuillehouder, en het voorstel van het college aan de raad.

#### Inspraak

De verkenning, inclusief de voorkeur van college B&W, zal in concept ter inspraak worden gelegd. Op deze wijze kunnen betrokkenen reageren op de verkenning en de getrokken conclusies.

## ORGANISATIE, PLANNING EN KOSTEN

### PROJECTORGANISATIE

Voor de uitvoering van de verkenning wordt een projectgroep opgericht, waarin in ieder geval de gemeente Leiden, RWS en de provincie zijn vertegenwoordigd met 1 of meerdere ambtenaren. Trekker van de verkenning zal de gemeente Leiden zijn in nauw overleg met de provincie. In de projectgroep zal deskundigheid op verschillende gebieden worden verenigd, waarbij in ieder geval verkeerskundige, stedenbouwkundige en civieltechnische kennis worden vertegenwoordigt.

#### Ambtelijke stuurgroep

De verkenning zal worden aangestuurd door een ambtelijke stuurgroep, waarin op hoog ambtelijk niveau RWS, provincie Zuid-Holland en Leiden zijn vertegenwoordigd. Voor Leiden zal [REDACTED] zitting nemen in de SG. In principe zal de SG 1 keer in de 4 weken bij elkaar komen.

Het plan is om de uiteindelijke resultaten van de verkenning te presenteren tijdens een bestuurlijk overleg tussen de wethouder van Leiden, de heer Strijk, en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, mevrouw de Bondt. Vervolgens kan dan besloten worden hoe het vervolgtraject vorm gegeven wordt.

### PLANNING

Hieronder staan de belangrijkste mijlpalen in een overzicht weergegeven:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| ▪ Start verkenning:                           | juni 2012                 |
| ▪ Fase 1: inventarisatie oplossingsrichtingen | juni – juli 2012          |
| ▪ Fase 2: ontwikkelen alternatieven           | juli – september 2012     |
| ▪ Fase 3: beoordelen alternatieven            | september – november 2012 |
| ▪ Fase 4: financiering                        | november 2012             |
| ▪ Verkenning gereed                           | december 2012             |

---

## KOSTEN

In onderstaande tabel is een globale raming van de kosten opgenomen. De totale kosten van de verkenning worden geraamd op € 100.000. Uiteindelijk zal in overleg met de provincie worden gekeken op welke wijze deze kosten verdeeld worden tussen gemeente en provincie.

Activiteit	Kosten
Fase 1: inventarisatie oplossingsrichtingen	€ 10.000
Fase 1: verkeersanalyse probleem	€ 10.000
Fase 2: ontwikkelen alternatieven	€ 30.000
Fase 3: beoordelen alternatieven	€ 20.000
Fase 4: financiering en kostenraming	€ 10.000
Participatie	€ 20.000

## Plan van aanpak

### Achtergrond

Op 27 juni heeft Provinciale Staten van Zuid- Holland een tracékeuze gemaakt voor Zoeken naar Balans Optimaal.



De Leidse gemeenteraad heeft het besluit van GS kunnen volgen. De gemeenteraad heeft daarbij de volgende inpassingsambities geformuleerd:

1. een zoveel mogelijk gesloten tunnelbak tussen het knooppunt Maaldrift en het spoor (passage Stevenshof);
2. een alternatieve ontsluiting voor de bypass Oostvlietpolder, waardoor het groene karakter van de Oostvlietpolder zo veel mogelijk behouden kan blijven;
3. ofwel ondertunnelde ofwel verdiepte en overkluisde aanleg door de Oostvlietpolder met een tunnelaansluiting op de A4;
4. bij de reeds toegezegde afspraak om Knoop Leiden west ruimtelijk te optimaliseren, daarin de aansluiting Leiden-Zuid mee te nemen;

5. het in stand houden van de waterverbindingen tussen Stevenshof en Papenwegse polder, via de bestaande weteringen;
6. als compensatiemaatregel, het creëren van de groene / recreatieve verbinding tussen Vlietlanden en Cronesteyn, op te nemen;
7. mocht de keuze vallen op de bypass Oostvlietpolder, dan moet er een oplossing worden gevonden voor de aanwezige sportvoorzieningen;

Van al deze ambities is duidelijk dat ze extra geld kosten, wat niet is voorzien bij de keuze voor Zoeken naar Balans Optimaal. Onderdeel van de opgave is daarom uitdrukkelijk om de meerkosten in beeld te brengen en om mogelijkheden voor meeropbrengsten of besparingen in beeld te brengen. Alleen dan kunnen de voorgestelde uitwerkingen op een realistische manier in de besluitvorming worden meegenomen.

#### *Doel*

Inzicht te geven in de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties van verschillende varianten voor inpassing van de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder en langs de Stevenshof.

#### 1. Inpassing Oostvlietpolder

Uitwerking van de inpassingsambitie van de gemeenteraad

- ofwel ondertunnelde ofwel verdiepte en overkluisde aanleg door de Oostvlietpolder met een tunnelaansluiting op de A4;
- het creëren van de groene / recreatieve verbinding tussen Vlietlanden en Cronesteyn, op te nemen.

Voor het tracédeel door de Oostvlietpolder (tussen de A4 en de Vliet) worden de volgende opties uitgewerkt:

- het huidige ontwerp (basisontwerp)
- een tunnel, incl. onderdoorgang A4 (maximaal ontwerp)

Voor de Oostvlietpolder houdt dat in dat ook een variant wordt bekeken die kostenbesparing oplevert t.o.v. het provinciale basisontwerp.

Van alle varianten worden de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties in beeld gebracht.

#### 2. Inpassing Stevenshof:

Uitwerking van de inpassingsambities van de gemeenteraad:

- een zoveel mogelijk gesloten tunnelbak tussen het knooppunt Maaldrift en het spoor (passage Stevenshof);
- het in stand houden van de waterverbindingen tussen Stevenshof en Papenwegse polder, via de bestaande weteringen.
- het instandhouden van de aansluiting Leiden-Zuid

Resultaat: 3 ruimtelijke ontwerpen met kostenonderbouwing

Voor de ligging van de Rijnlandroute bij de Stevenshof worden ruimtelijk, verkeerskundig en financieel de mogelijkheden weergegeven van een ondertunnelde of zo veel mogelijk verdiepte ligging van de Rijnlandroute. Het gaat om het tracé tussen het spoor en Maaldrift.

Voor het tracédeel door de Stevenshof (tussen het spoor en de A44) worden de volgende opties uitgewerkt:

- het huidige ontwerp (basisontwerp)
- een tunnel (maximaal ontwerp)
- een verdiepte bak

Voor behoud van de afslag bij Leiden-zuid wordt een apart ontwerp gemaakt, waarbij uitgegaan wordt van een 80 km regime op de A44.

Gezien de kosten die aan deze varianten zijn verbonden zal ook worden gezocht naar kostenoptimalisaties en eventuele verdienmogelijkheden ten opzichte van de 'ideaalvarianten'

Van alle varianten worden de ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties in beeld gebracht.

De volgende producten worden opgeleverd:

1. Schetsontwerpen op vergelijkbaar niveau als het referentie-ontwerp van de Rijnlandroute
  2. Visualisaties van de weg in zijn omgeving
  3. Een kostenraming op basis van kengetallen, vergelijkbaar geraamd met het referentie-ontwerp.
  4. Een onderbouwing dat het voorgestelde ontwerp het verkeer op een goede manier kan afwikkelen (vergelijkbaar met de eisen aan het referentie-ontwerp)
- Het geheel wordt in een leesbaar document gebundeld.

Deze producten moeten leiden tot één of meer realistische scenario's, die op de bestuurlijke tafels kunnen worden ingebracht.

#### Proces

Gedurende het ontwerpproces is op twee momenten een sessie met een ambtelijke werkgroep gepland.

Sessie 1 (medio augustus): Bespreken van de schetsontwerpen en gezamenlijk beoordelen welke optimalisatiemogelijkheden uitgewerkt moeten worden

Sessie 2 (eind augustus/begin september): Bespreken van het eindproduct.



# OPTIMALISATIE KNOOP LEIDEN WEST

Versie: concept



Leiden, 17 juli 2012

## AANLEIDING: WENS VOOR OPTIMALISATIE VAN KNOOP LEIDEN WEST

Afgelopen juni 2012 is de MER 2.0 gereed, waarop de tracékeuze voor Zoeken naar Balans optimaal is gebaseerd. Onderdeel van dit tracé is een ontwerp van de Knoop Leiden West. Hiervoor is een verkeerskundig goed werkend knooppunt Leiden West ontworpen.

Alle betrokken partijen (provincie, gemeente Leiden en de Universiteit Leiden) zijn niet geheel tevreden met dit ontwerp vanuit verschillende redenen: kosten, ruimtebeslag en barrièrewerking. Daarom wordt er een kortlopend optimalisatietraject ingericht om te komen tot een aantal varianten op het bestaande ontwerp en hieruit een keus te kunnen maken. Vanwege de krappe tijdsplanning van het OPIP is er slechts tijd tot medio oktober om te komen tot schetsontwerpen die worden voorgelegd aan bestuurders.

## VRAAGSTELLING: VANUIT GEZAMENLIJKE AMBITIES NAAR ALTERNATIEVE MOGELIJKHEDEN

Om te komen tot een aantal varianten op het huidig ontwerp is het noodzakelijk om de ambities scherp te krijgen en hier een gezamenlijke ambitie van te maken. Daarna kan gekeken worden of er andere mogelijkheden zijn, die passen bij de gezamenlijke ambitie.

- Wat zijn de ambities op het gebied van:
  - o Ruimtelijke kwaliteit: welke uitstraling moet de knoop krijgen (regionaal); vormgeving van de entree van de stad Leiden en inrichting BSP
  - o Verkeer: doorstroming A44 en de Rijnlandroute; bereikbaarheid BSP en Leiden centrum vanuit A44 / RLR en Valkenburg/Katwijk
  - o Kosten: kan de knoop goedkoper worden uitgevoerd, zodat meer geld voor inpassing beschikbaar komt.
- Zijn er optimalisatiemogelijkheden, die:
  - o goedkoper zijn door beperken van de benodigde grond van LBSP en voorkomen van ingrepen aan de brug van de A44
  - o beter passen bij de functie van entree van de stad Leiden en het BSP
  - o minder ruimtebeslag en barrièrewerking hebben, en
  - o minder ingrijpend zijn voor de huidige inrichting van het gebied (ligging Transferium en woningen / bedrijven)

---

## RESULTAAT: VARIANTENSTUDIE KNOOP LEIDEN WEST

Het resultaat van deze optimalisatie is een beknopte variantenstudie, voornamelijk gericht op het onderzoeken van verschillende realistische mogelijkheden. Met realistische mogelijkheden bedoelen we betaalbare en uitvoerbare (zowel politiek als vanuit doorstroming en ruimtelijke kwaliteit) alternatieven.

## ACTIVITEITEN: ONTWIKKELING VAN REALISTISCHE ALTERNATIEVEN

---

### FASE 1: INVENTARISEREN HUIDIGE SITUATIE EN AMBITIES

Deze fase start met een integrale gebiedsgericht analyse van de problematiek in het gebied rondom de knoop om de opgave scherper te krijgen. Deze analyse richt zich op de eerste plaats op de bereikbaarheidsambitie van de Rijnlandroute, maar kijkt ook naar de belangen van de aansluiting voor de nationale en gemeentelijke bereikbaarheid. Daarnaast zullen ook de ambities op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en veiligheid worden geïnventariseerd.

Onderdeel van deze analyse is een beknopte stakeholdersanalyse en daaraan gekoppeld het scherper formuleren van de ambities. Daarnaast zal op basis van de historische analyse en desk-research van de eerder uitgevoerde onderzoeken een startdocument worden opgesteld. Dit startdocument zal dienen als startpunt van de optimalisatie, zodat voor iedereen duidelijk is wat reeds is onderzocht en op welke gronden de ontwerpkeuzes voor de knoop zijn gemaakt. Het is mogelijk dat rondom het opstellen van dit startdocument vragen (met name mbt de verkeerskundige analyse) rijzen, welke leiden tot kleine aanvullende (verduidelijkende) vragen aan Goudappel Coffeng.

---

### FASE 2: ONTWIKKELEN OPLOSSINGSRICHTINGEN

Na de probleemanalyse zullen een aantal oplossingsrichtingen worden ontwikkeld als mogelijke oplossing voor de problematiek. Tijdens een werksessies (ontwerpatelier) wordt in nauwe samenwerking met (regionale) experts onder leiding van een ontwerpbureau een overzicht ontwikkeld van de mogelijke oplossingsrichtingen, die passen bij de gezamenlijke ambitie. Op dit moment wordt in ieder geval gedacht aan de volgende oplossingsrichtingen:

- Verbeteren inpassing huidig ontwerp en ligging boogstralen
- Doortrekken tunnel OBSP
- (Optimalisatie Knoop Leiden West en Maaldrift door 80 km/u)

#### Uitwerpen van de alternatieven op schetsontwerp-niveau (SO)

De alternatieven zullen vervolgens uitgewerkt worden in ontwerptekeningen op SO niveau. Dit is nodig om de inpassingseffecten van de alternatieven te kunnen bepalen, alsmede een kostenraming. Voor deze uitwerking en de verdere visualisatie van de alternatieven zal een extern bureau worden ingehuurd.

#### Visualiseren van alternatieven

Deze visualisaties zijn nodig om zichtbaar te maken wat de ruimtelijke kwaliteit is van de alternatieven. Alleen met behulp van ontwerptekeningen kan dit niet voldoende worden ingeschat. Daarnaast kunnen de visualisaties gebruikt worden in de communicatie richting stakeholders.

---

## FASE 3: EFFECTBEPALING VARIANTEN

### Afwegingskader

Om vervolgens een afweging te kunnen maken tussen de verschillende varianten is het noodzakelijk om hiervoor een (zij het zeer beperkt) afwegingskader op te stellen. De basis voor dit afwegingskader zijn de scherp (SMART) geformuleerde gezamenlijke ambitie. Gekeken kan worden op welke wijze de alternatieven passen binnen de gestelde ambities.

### Kostenraming

Een eerste globale inschatting van de kosten van de oplossingsrichtingen zal gemaakt worden om te komen tot realistische alternatieven. Deze globale inschatting zal gebaseerd zijn op expertjudgment van een kostendeskundige. Eindresultaat is vervolgens een kostenraming volgens de SSK-systematiek inclusief onderbouwing en gehanteerde uitgangspunten voor de alternatieven.

---

## ORGANISATIE EN PLANNING

---

### PROJECTORGANISATIE

Voor de uitvoering van de optimalisatie wordt een projectgroep opgericht, waarin in ieder geval de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Leiden, de Universiteit en RWS (bij voorkeur DVS) zijn vertegenwoordigd met 1 of meerdere ambtenaren. Trekker van de verkenning zal de Provincie Zuid-Holland zijn in nauw overleg met de gemeente Leiden. In de projectgroep zal deskundigheid op verschillende gebieden worden verenigd, waarbij in ieder geval verkeerskundige, stedenbouwkundige en civieltechnische kennis worden vertegenwoordigd.

### Stuurgroep Knoop Leiden West

Het plan is om de uiteindelijke resultaten van de optimalisatie te presenteren in de Stuurgroep Knoop Leiden West, waarin in ieder geval de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, mevrouw de Bondt en de wethouder van Leiden, de heer Strijk plaatshebben. Vervolgens kan dan besloten worden hoe het vervolgtraject vorm gegeven wordt.

---

## STAKEHOLDERS

### Kerngroep

- Provincie Zuid-Holland
- Universiteit Leiden
- Gemeente Leiden
- Rijkswaterstaat

### Overige stakeholders:

- Gemeente Oegstgeest
- Gemeente Katwijk
- Gemeente Wassenaar

- Bewonersverenigingen rondom de knoop
- Bedrijven gelegen in de directe nabijheid van de knoop

#### Stakeholdersanalyse

Aan de start van de verkenning wordt een stakeholdersanalyse uitgevoerd, waarbij de belangen van alle betrokken partijen inzichtelijk worden gemaakt. Deze analyse vormt de basis voor de inrichting van het proces en dient tevens als leidraad om de ontwerpkeuzes tijdens de ontwikkeling van de alternatieven goed te documenteren. Op deze wijze kan namelijk worden aangegeven, welke belangen ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes.

---

## PLANNING

Hieronder staan de belangrijkste mijlpalen in een overzicht weergegeven:

- Fase 1: inventarisatie oplossingsrichtingen                      juli 2012
  - Week 32 (6-8-2012) werksessie ambities
- Fase 2: ontwikkelen alternatieven                                      augustus 2012
  - Week 34 (20-8-2012) werksessie aanscherpen alternatieven en afwegingskader
- Fase 3: beoordelen alternatieven                                      september 2012
  - Week 38 (19-9-2012) werksessie eindresultaten beoordeling
- Rapportage en besluitvorming                                      oktober 2012

---

## INZET EXTERNE BUREAUS

- Ontwerp en kosten: aanwezigheid ontwerpatelier, ontwerpen alternatieven en kostenraming
- Stedenbouwkundig ontwerp: stedenbouwkundig ontwerpen van de knoop en omgeving; vormgeving van de knoop (infrastructuurontwerp)
- Verkeerskundige analyse: bepalen doorstroming / bereikbaarheid van de alternatieven; analyse openstaande vragen eerdere studies



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Aan  
Directieraad RijnlandRoute

Onderwerp  
Agenda Directieraadvergadering 1 oktober 2012

- 1. Opening en vaststellen agenda**
- 2. Verslag vorige directieraad d.d. 3 juli 2012**
- 3. Motie - stand van zaken:**
  - a. 345 Quicksan geboorde tunnel
  - b. 346 Inpassing Voorschoten (DoDo)
  - c. 347 Inpassing Katwijk
  - d. 348 Snelheid A44 i.r.t. ruimtebeslag BSP / Knoop Leiden West
  - e. 349 Alternatief voor bypass Oostvlietpolder
- 4. Provinciaal Inpassingsplan – stand van zaken**
- 5. Planning – stand van zaken**
- 6. Samenwerking met I&M en Rijkswaterstaat**
- 7. Team Compromis RijnlandRoute – stand van zaken**
- 8. Communicatie**
- 9. Rondvraag**
- 10. Sluiting**

## Agenda

29

Contact

T 070-  
@pzh.nl

Vergaderplaats

Leiden- Bargelaan zaal E118

Vergaderdatum

1 oktober 2012

Tijdstip

12:30 – 14:00 uur

Ons kenmerk

Bijlagen



Contact

T 070 - [redacted]  
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van  
Directieraad RijnlandRoute  
Vergaderdatum  
1 oktober 2012

Datum  
11 oktober 2012  
Ons kenmerk

Aanwezig

Dhr. [redacted] (PZH), dhr. [redacted] (PZH), [redacted]  
[redacted] (Oegstgeest), dhr. [redacted]  
(Voorschoten), dhr. [redacted] (Wassenaar), dhr. [redacted]  
[redacted] (Leiden)

Afwezig

[redacted] (Katwijk)

Kopie aan

-

### 1 Opening en vaststellen agenda

De vergadering wordt om 13:38 uur door [redacted] geopend. De agenda wordt vastgesteld.

### 2 Verslag vorige Directieraad d.d. 3 juli 2012

Er wordt geconstateerd dat het verkeerde verslag is meegestuurd. Voor de volgende bijeenkomst wordt het juiste verslag toegestuurd.

### 3 Moties - stand van zaken

#### a. 345 Quickscan geboorde tunnel

Morgen zal Movares de eerste resultaten presenteren. De geboorde tunnel is technisch mogelijk, ook ten aanzien van de gesteldheid van de bodem ter plaatse. Het kostenplaatje is belangrijk. Er is 2 oktober a.s. een bestuurlijk overleg gepland met de provincie, Leiden en Voorschoten. Aandachtspunt hierbij is dat er voor gewaakt moet worden dat bestuurders keuzes maken, voordat ambtenaren kunnen adviseren aan hun bestuurders. De resultaten moeten tenminste op eenzelfde manier gecommuniceerd worden. De communicatiewijze is punt op de agenda van het bestuurlijk overleg.

Los van de geboorde tunneldiscussie staat de tunnelbeheerorganisatie nog niet op de rit. De provincie zoekt op dit moment samenwerking met andere partijen. Wellicht is de gemeente Den Haag (beheerder N14 / Sijtwende) een geschikte partij.

#### b. 346 Inpassing Voorschoten (DoDo)

Hiermee is nog niet gestart. Het onderwerp ligt complex bij de gemeente Voorschoten. Het gaat om twee zaken:

- 1) wie zijn belanghebbenden / betrokken?
- 2) samen met Leiden / gelijktijdig met Leiden?

Er wordt voorgesteld om de DoDo discussie mee te nemen in het bestuurlijk overleg van morgen. Voor dit overleg komt nog een agenda.

### c. 347 Inpassing Katwijk

Buiten reikwijdte

### d. 348 Snelheid A44 i.r.t. ruimtebeslag BSP / Knoop Leiden West

De uitwerking van deze motie zweeft nog een beetje. Er is een brief naar het ministerie gestuurd met het voorstel om te onderzoeken of snelheidsverlaging op de A44 aan de orde kan zijn. De provincie heeft vragen van het ministerie teruggestuurd gekregen. De provincie heeft deze beantwoord, maar het ministerie is vooralsnog niet onder de indruk van de argumentatie voor snelheidsverlaging. Wanneer het ontwerpen aan de knoop Leiden-West is afgerond, zal er overleg met het ministerie en grondgebiedgemeenten plaatsvinden.

Voor de uitwerking van de knoop is een aantal aanvliegeroutes gebruikt:

- 1) vanuit stedenbouwkundig perspectief
- 2) vanuit verkeerskundig perspectief
- 3) vanuit financieel perspectief

Het stedenbouwkundig perspectief is nuttig geweest om te onderzoeken, maar heeft weinig opgeleverd. Er zijn ook verkeerskundige opties onderzocht, maar die doen vaker meer kwaad dan goed. Verkeerskundig wordt daarom voortgeborduurd op de basis (ontwerp MER 2<sup>e</sup> fase). Financieel gezien is vooralsnog geen winst behaald.

Er wordt gevraagd of er een groeimodel zit in het gefaseerd aanleggen van de knoop. Het huidige ontwerp is geënt op een maximale vraag, maar die ruimtevraag is wellicht pas later nodig. Bij RWS zitten op dit moment andere mensen aan tafel. Minder van de verkenning, maar meer van de technische inhoud. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de uitwerking van de knoop en omgeving.

De aanleg van de knoop zal wat de provincie betreft onder regie van RWS gebeuren. Dit zou betekenen dat eventuele aanbestedingsvoordelen voor RWS zijn.

### e. 349 Alternatief voor bypass Oostvlietpolder

Er wordt door de gemeente Leiden een aantal alternatieven onderzocht, waaronder een alternatief dat uitgaat van een opwaardering van de bestaande infrastructuur (het Lammenschansplein). Studietraject loopt.

## **4 Provinciaal Inpassingsplan – stand van zaken**

Het VO-PIP heeft tot en met 4 september jl. ter inzage gelegen, evenals het MER 2<sup>e</sup> fase en bijbehorende stukken. Er zijn circa 300 reacties binnengekomen, die op dit moment worden samengevat en voorzien van een antwoord. De eventuele consequenties voor het O-PIP worden daarbij in beeld gebracht.

## **5 Planning – stand van zaken**

De planning wordt binnenkort openbaar gemaakt. Belangrijke mijlpaal is dat het uitgangspunt is om nog voor de zomervakantie van 2013 ter visie te hebben gelegen met het O-PIP.

## **6 Samenwerking met I&M en Rijkswaterstaat**

Buiten reikwijdte

## **7 Team Compromis RijnlandRoute – stand van zaken**

Er is een overleg met TCR geweest, [redacted] Een verslag hiervan volgt. Er moet bedacht worden hoe wij de Stuurgroep hierover gaan informeren. Wat is het belang van TCR: de boortunnel of onze kostenramingen?

## **8 Communicatie**

Er is weer een nieuwsbrief geweest, die ook aan de raden toegestuurd zal worden. Heldere communicatie, dus inhoud op het niveau voor gemeenteraden.

## **9 Rondvraag**

Op 24 oktober a.s. is er een bestuurlijke conferentie. Er wordt verzocht om het voorstel voor knoop Leiden-West en de andere uitwerkingsvragen al vroeg met de Directieraad te communiceren.

## **10 Sluiting**

De vergadering wordt om 14:30 uur gesloten.





provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Aan  
Directieraad RijnlandRoute

Onderwerp  
Agenda Directieraadvergadering 15 november 2012

1. **Opening en vaststellen agenda**
2. **Stand van zaken onderzoeken moties irt Stuurgroep d.d. 20 november 2012**
  - Inpassing Katwijk
  - Snelheidsverlaging A44 irt ruimtebeslag KLW (incl. Maaldrift)
  - Geboorde tunnel Voorschoten
  - Inpassing Voorschoten
  - Alternatieven bypass Oostvlietpolder
3. **Rondvraag**
4. **Sluiting**

## Agenda

31

Contact

T 070-  
@pzh.nl

Vergaderplaats

Duinenzaal - provinciehuis

Vergaderdatum

15 november 2012

Tijdstip

9:00 – 10:30 uur

Ons kenmerk

Bijlagen



Contact

T 070 - [redacted]  
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van  
Directieraad RijnlandRoute  
Vergaderdatum  
15 november 2012

Datum  
26 november 2012  
Ons kenmerk

Aanwezig

[redacted] (PZH), [redacted] (PZH), [redacted]  
[redacted] (Oegstgeest), [redacted]  
(Voorschoten), [redacted] (Wassenaar),  
[redacted] (Leiden), mw. [redacted] (RVOB), [redacted]  
[redacted] (Haaglanden), [redacted] (RWS), [redacted]  
[redacted] (UL), [redacted] (Zoeterwoude), [redacted]  
[redacted] (Leiden)

Afwezig

[redacted] (Katwijk)

Kopie aan

-

## 1 Opening en vaststellen agenda

De vergadering wordt om 9:05 uur door [redacted] geopend. De agenda wordt vastgesteld.

## 2 Stand van zaken moties i.r.t. Stuurgroep d.d. 20 november 2012

In zijn algemeenheid geldt dat nog niet alle onderzoeken voor de moties zijn afgerond. De geboorde tunnel bij Voorschoten is een feit en nu is de vraag hoe omgegaan moet worden met de laatste openstaande inpassingsvraagstukken.

### a. Inpassing Katwijk

Buiten reikwijdte



### b. Snelheidsverlaging A44 irt ruimtebeslag KLW (incl. Maaldrift)

De KLW blijft complex. Een terugkerende vraag is waar de logica in de knoop zit. Nu ligt er een complex ontwerp. Op dit moment vindt er een ultieme poging plaats om alles uit de knoop te halen en te bezien hoe de knoop toch nog anders kan. Eén van de conclusies is dat sommige in het verleden gehanteerde uitgangspunten onvoldoende kritisch zijn benaderd. Een voorbeeld is bijvoorbeeld dat de uitbreiding van de begraafplaats is meegenomen. [redacted] reageert hierop dat dit soort voorbeelden niet in de openbaarheid terecht moet komen, vanwege de enorme gevoeligheid. Als er al over gesproken moet worden, dan kan dat pas als alles goed onderzocht is.

De lange bypass is nog in beeld en is geïnventariseerd. Er is nog geen definitieve klap op gegeven. Er ligt een redelijke oplossing, maar er is nu ook meer bekend over het HOV. Op korte termijn volgt hierover uitsluitel.

Openstaande vraag is het transferium. Dit onderwerp wordt integraal in het ontwerpproces betrokken. De provincie voert met de interne beleidsafdeling overleggen over de functionaliteit van het transferium. Er gaan sowieso veranderingen optreden in de lijnvoering en de huidige vorm van het transferium is geen zekerheid. Een HOV bushalte is overigens sowieso van belang, maar de koppeling met een transferium is onderwerp van gesprek. [REDACTED] vindt dit jammer, want een HOV verbinding te zijner tijd op de N44 is in onderzoek en die zou goed kunnen aansluiten op de halte / het transferium bij KLW.

Voor wat betreft Maaldrift en Stevenshof zijn deze locaties onderwerp van gesprek geweest in de raad van Leiden. In opdracht van de gemeente Leiden heeft DHV een alternatief ontwerp gemaakt voor het knooppunt Maaldrift, uitgaande van een doorgaande RijnlandRoute en VRI's voor de overige verbindingen. Binnen een week wordt inzichtelijk gemaakt of dit alternatieve ontwerp haalbaar en betaalbaar is. RWS wordt hierin betrokken.

Een verdere verdiepte ligging van Stevenshof in relatie tot de boortunnel is nog in onderzoek. De verdiepte ligging is per definitie haalbaar, maar het is nog de vraag of deze inpassing past in het totale maatregelenpakket dat de gemeente Leiden voorstaat.

#### c. Geboorde tunnel Voorschoten

Hierover is voldoende gecommuniceerd.

#### d. Inpassing Voorschoten

Vanwege de komst van de geboorde tunnel komt de inpassing bij Voorschoten niet aan bod. In plaats daarvan wordt de stand van zaken ter plaatse van de aansluiting op de A4 aan bod. Een aantal zaken speelt daar. Enerzijds heeft Vlietland BV een onderzoek opgeleverd met alternatieve aansluitwijzen op de A4, die voor zowel de provincie als het recreatiegebied tot bevredigende inpassing zouden moeten leiden. De provincie bekijkt deze onderzoeksresultaten. Anderszijds wordt een zogenaamde trompetaansluiting onderzocht. Het huidige ontwerp van de aansluiting (vnl. de binnenboog) is ontwerptechnisch en vanuit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk. Er vindt op dit moment een check plaats naar de hoeveelheid verkeer dat naar het noorden (richting Amsterdam) reist. Wellicht dat een oplossing vergelijkbaar met de 'Werpsterhoek' de vorm wordt van de aansluiting op de A4. Dit is in onderzoek.

#### e. Alternatieven bypass Oostvlietpolder

Dit onderzoek loopt. De eerste resultaten laten zien dat een alternatief dat gebruik maakt van de bestaande infrastructuur (maar met uitbreiding en optimalisatie) haalbaar is. Daarmee zou een bypass mogelijk tot het verleden kunnen behoren.

### **3 Rondvraag**

[REDACTED] geeft aan dat de gemeente Oegstgeest op dit moment bestuurlijk onthand is vanwege het demissionair zijn van het College. Met het oog op het toekomstige besluitvormingstraject is dat een aandachtspunt.

Er wordt verder gevraagd of alle optimalisaties van invloed zijn op het opgeleverde MER 2<sup>e</sup> fase. [REDACTED] geeft aan dat dit afhankelijk is van de gekozen oplossingen. Bij elke oplossingsrichting wordt in elk geval inzichtelijk gemaakt wat de procedurele consequenties zijn.

Afgesproken wordt om in de eerstvolgende Stuurgroep aandacht te besteden aan het communicatietraject in relatie tot de komende periode.

#### **4 Sluiting**

De vergadering wordt om 10:30 uur gesloten.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## **RijnlandRoute**

Optimalisatiemogelijkheden

### **CONCEPT**

29 november 2012  
Provincie Zuid-Holland

# **VERTROUWELIJK**

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Samenvatting en voorstel aan Stuurgroep.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Aanleiding.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Tjalmaweg Katwijk tot Torenvlietbrug .....</b>	<b>7</b>
3.1	Onderzoeksvraag.....	7
3.2	ZNB Optimaal .....	7
3.3	Onderzochte optimalisaties.....	8
3.4	Kosten.....	11
3.5	Conclusie en voorstel.....	11
<b>4</b>	<b>Knoop Leiden West .....</b>	<b>12</b>
4.1	Onderzoeksvraag.....	12
4.2	ZNB Optimaal .....	12
4.3	Onderzochte optimalisaties.....	13
4.4	Kosten.....	17
4.5	Conclusie en voorstel.....	17
<b>5</b>	<b>Knooppunt Maaldrift.....</b>	<b>18</b>
5.1	Onderzoeksvraag.....	18
5.2	ZNB Optimaal .....	18
5.3	Onderzochte optimalisaties.....	18
5.4	Kosten.....	20
5.5	Conclusie en voorstel.....	20
<b>6</b>	<b>Passage Stevenshof .....</b>	<b>21</b>
6.1	Onderzoeksvraag.....	21
6.2	ZNB Optimaal .....	21
6.3	Onderzochte optimalisaties.....	22
6.4	Kosten.....	24
6.5	Conclusie en voorstel.....	24
<b>7</b>	<b>Passage Voorschoten .....</b>	<b>25</b>
7.1	Onderzoeksvraag.....	25
7.2	ZNB Optimaal .....	25
7.3	Onderzochte optimalisaties.....	26
7.4	Kosten.....	27
7.5	Conclusie en voorstel.....	27
<b>8</b>	<b>Passage Oostvlietpolder .....</b>	<b>28</b>
8.1	Onderzoeksvraag.....	28
8.2	ZNB Optimaal .....	28
8.3	Onderzochte optimalisaties.....	29
8.4	Kosten.....	31
8.5	Conclusie en voorstel.....	31
<b>9</b>	<b>Knooppunt A4 .....</b>	<b>32</b>
9.1	Onderzoeksvraag.....	32
9.2	ZNB Optimaal .....	32
9.3	Onderzochte optimalisaties.....	32
9.4	Kosten.....	35
9.5	Conclusie en voorstel.....	35

<b>10</b>	<b>Bypass Oostvlietpolder.....</b>	<b>36</b>
10.1	Onderzoeksvraag.....	36
10.2	ZNB Optimaal Bypass Oostvlietpolder.....	36
10.3	Onderzochte optimalisaties.....	36
10.4	Kosten.....	39
10.5	Conclusie en voorstel.....	39
<b>Bijlage 1</b>	<b>.....</b>	<b>40</b>

# 1 Samenvatting en voorstel aan Stuurgroep

Na vaststelling op 15 mei 2012 door GS van het voorkeursalternatief ZNB Optimaal voor de RijnlandRoute hebben PS op 27 juni met het voorstel van GS ingestemd. PS hebben daarbij een vijftal moties aangenomen die gericht zijn op een betere inpassing van het tracé in de omgeving.

GS hebben daarom in de periode tussen 27 juni 2012 en 6 december 2012 gewerkt aan het optimaliseren van het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute. Dit alternatief ZNB Optimaal is op meerdere tracédelen onderzocht op de technische haalbaarheid en betaalbaarheid van verbeteringen. Dit heeft geresulteerd in een pakket optimalisaties voor de RijnlandRoute dat voor een groot deel tegemoet komt aan de gemeentelijke en provinciale moties. Namelijk:

- Een betere ruimtelijke inpassing
- Verminderd ruimtebeslag
- Een hogere verkeersveiligheid
- Betere recreatieve en ecologische verbindingen
- Minder overlast voor de omgeving
- Minder zichthinder

Hieronder staan de extra inpassingsmaatregelen voor Zoeken naar Balans Optimaal, ten opzichte van Zoeken naar Balans F, nader toegelicht. Het gaat om een totaal bedrag van € 83 miljoen:

- Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441 in combinatie met een tweede aansluiting Valkenburg. Deze aansluiting ligt ter hoogte van de Kleine Watering. De N441 vanuit Wassenaar wordt via een parallelweg langs de N206 aangesloten op deze ongelijkvloerse aansluiting. De kosten voor deze maatregel bedragen € [REDACTED].
- Knoop Maaldrift wordt uitgevoerd als een volledige aansluiting op A44, waarbij de aansluitingsbogen onder de A44 door lopen. De meerkosten voor deze uitvoering onder de A44 door bedragen € [REDACTED] en opzichte van de aansluiting over de A44 heen. Voorwaarde voor het honoreren van deze inpassingsmaatregel is een financiële bijdrage van de gemeente Wassenaar ([REDACTED]% van de meerkosten).
- Er wordt een 350 m langere tunnel ter hoogte van Voorschoten aangelegd. De totale tunnellenge ter hoogte van Voorschoten wordt daarmee circa 950 m, wat de impact van de RijnlandRoute op Voorschoten verkleint. De kosten van deze verlenging bedragen € [REDACTED]. Voorwaarde voor het honoreren van deze aanvullende inpassingsmaatregel is een financiële bijdrage van de gemeente Voorschoten (15% van de meerkosten)
- De inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zal worden geoptimaliseerd. De strook van 80 meter die ligt tussen de weg en het recreatiegebied Vlietland zal bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden voor het aanbrengen van wallen, bomen en recreatieve voorzieningen. De extra kosten voor deze inpassing bedragen ca. [REDACTED] miljoen.
- Het resterende bedrag van € [REDACTED] miljoen is nog beschikbaar voor de verbetervoorstellen in deze notitie.



Het totale pakket is als volgt samengesteld:

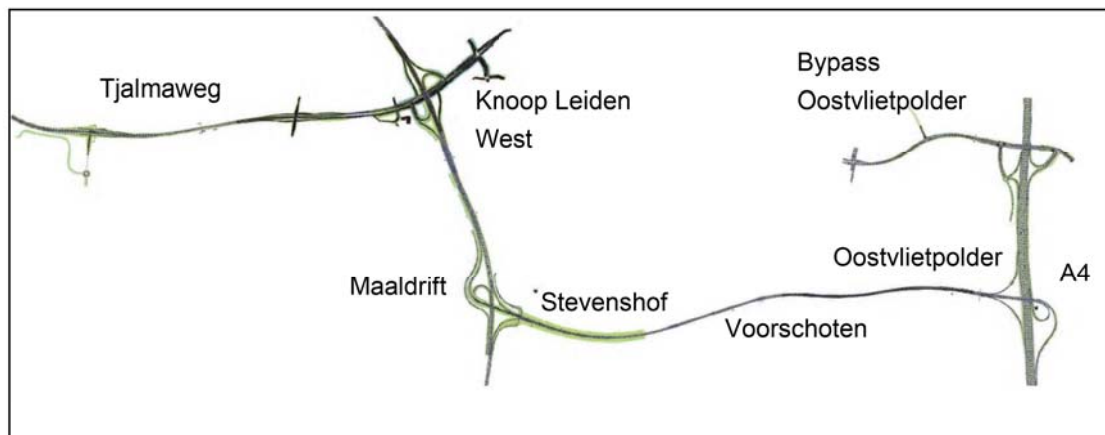
<b>Tracédeel</b>	<b>Voorstel Optimalisatie</b>	<b>Meerkosten mln €</b>
Tjalmaweg Valkenburg I	Verschoven en verdraaid	
Tjalmaweg Valkenburg II	Verschoven 200 meter west en verdiept	
Knoop Leiden West	Verkeerskundig ontwerp: ZNB Optimaal verbeterd	
Kooppunt Maaldrift	Halve knoop met Haarlemmermeer aansluiting RLR doorgaand	
Passage Stevenshof	Verdiepte ligging -4 meter	
Passage Voorschoten	Korte Boortunnel	
Passage Oostvlietpolder	Maaiveld ligging, met recreatieve verbinding ter hoogte van de boortunnel	
Knooppunt A4	Halve ster bovenlangs	
Bypass Oostvlietpolder	Benutten infrastructuur Lammenschansplein	

## 2 Aanleiding

Op 15 mei hebben GS van Zuid-Holland gekozen voor ZNB Optimaal als voorkeurstracé en eindbeeld voor de RijnlandRoute. Met de keuze voor het voorkeurstracé hebben zij tevens besloten nader onderzoek te doen naar de inpassing van het tracé. Daarnaast is er op de informatieavond van 23 mei 2012 door gedeputeerde de Bondt toegezegd de inpassing van het tracé verder te onderzoeken.

Op 27 juni 2012 hebben PS van Zuid-Holland het voorstel van GS voor het alternatief ZNB Optimaal als voorkeursvariant voor de RijnlandRoute overgenomen. Daarbij zijn vijf moties aangenomen die beschreven staan in bijlage 1. Daarnaast zijn er in de diverse gebiedsgemeenten moties aangenomen over het voorkeurstracé. Ook deze moties worden in bijlage 1 beschreven.

Tot slot hebben GS na het ter visie leggen van het MER en het ter inzage leggen van het VO-PIP van ZNB Optimaal meer dan 200 reacties ontvangen van bewoners en belanghebbenden. Ook deze reacties hebben er mede toe bijgedragen dat GS nader onderzoek naar de inpassing hebben uitgevoerd.



### Leeswijzer

In hoofdstuk 3 t/m 10 wordt per tracédeel besproken welke optimalisaties zijn onderzocht en welke effecten deze hebben. Dit resulteert per tracédeel in een overzicht van effecten per optimalisatie voor verkeer, ruimtebeslag, kosten etc. Elk hoofdstuk eindigt met een conclusie en een voorstel voor een optimalisatie van het betreffende tracédeel. In Bijlage 1 is per tracédeel een korte samenvatting opgenomen van alle aangenomen moties van PS en de gebiedsgemeenten over de tracékeuze.

## 3 Tjalmaweg Katwijk tot Torenvlietbrug

### 3.1 Onderzoeksvraag

De aangenomen motie in de gemeente Katwijk en de PS motie nr. 347 hebben betrekking op de inpassing van de aansluitingen Valkenburg I en Vlakenburg II.

Ten aanzien van Valkenburg I is onderzocht in hoeverre het mogelijk is de aansluiting op te schuiven naar het westen, de toe- en afritten steiler te maken en de Tjalmaweg lokaal te verdiepen.

Voor Valkenburg II is onderzocht of de Tjalmaweg lokaal kan worden verdiept en de aansluiting hoog kan worden gelegd. Verder is gekeken naar de mogelijkheden voor het naar het westen verschuiven van de aansluiting. Tot slot is busbaan ten westen van deze aansluiting ingepast en onderzocht hoe de busbaan kan worden aangesloten op Valkenburg II.

Hierna volgt in 3.2 een beschrijving van de aansluitingen Valkenburg I en II zoals ze zijn opgenomen in ZNB Optimaal. Daarna worden in 3.3 de onderzocht optimalisaties beschreven. Paragraaf 3.4 bevat een beschrijving van de effecten van de optimalisaties waarna 3.5 afsluit met een voorstel aan de stuurgroep RijnlandRoute.

### 3.2 ZNB Optimaal



*Aansluiting Valkenburg I ZNB Optimaal*



*Aansluiting Valkenburg II ZNB Optimaal*

### 3.3 Onderzochte optimalisaties

#### 3.3.1 Valkenburg I verschoven en verdraaid

##### *Aansluiting Valkenburg I Vershoven en verdraaid*



Aansluiting Valkenburg I betreft een ongelijkvloerse aansluiting waarbij een viaduct wordt aangelegd over de Rijnlandroute. De invoeger aan de noordzijde van de aansluiting (richting Katwijk) gaat in het huidige ontwerp over in een weefvak. Dit weefvak ligt daarbij in een bocht. Deze oplossing voldoet aan de richtlijnen maar vanuit verkeersveiligheid is het ongewenst om

aan de lengtes van de invoeger en weefvak korter te maken. Hierdoor is het opschuiven van de aansluiting in westelijke richting niet mogelijk.

In de workshops met de gemeente Katwijk en Plan Valkenburg is gezocht naar optimalisaties van de aansluiting. Met name de afrit in de noordoosthoek van de aansluiting geeft vanwege het benodigde grondlichaam een zichtbeperking voor de aanwezige woningen. Eén van de aanpassingen is dat als gevolg van het toepassen van steilere hellingspercentages de lengte van de toe- en afritten met 20 meter wordt verkort. Hierdoor is het technisch mogelijk om de gehele aansluiting 20 meter in westelijke richting te verschuiven zonder het hiervoor vermelde geweld aan te doen.

Aangezien de huidige ontwerpen van de RLR nog niet aansluiten op het ontwerp van Duinvallei is in onderling overleg besloten om het verschuiven van de aansluiting nog niet door te voeren. Als eerste zal bekeken gaan worden wat de consequenties zijn van het op elkaar afstemmen van de ontwerpen. Nadat de consequenties hiervan bekend zijn zal bekeken worden of de aansluiting alsnog 20 meter verschoven kan worden.

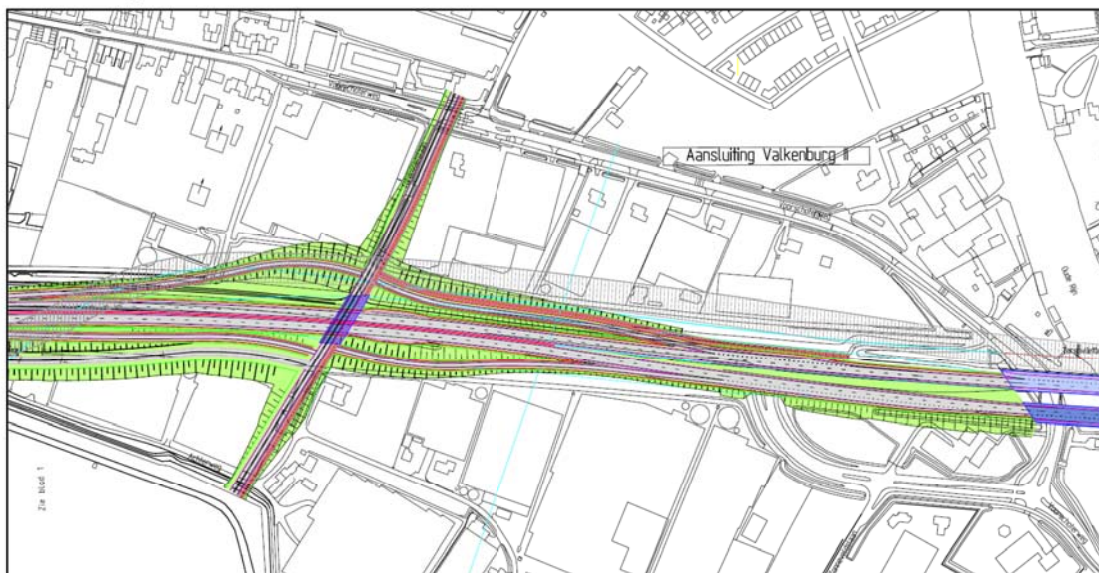
De reeds doorgevoerde optimalisaties zijn naast het toepassen van steilere hellingspercentages in de op- en afritten, het roteren van het viaduct over de RLR teneinde een betere aansluiting aan de noordzijde te kunnen realiseren.

Tijdens de overleggen is ook gesproken over de "slinger" in de zuidelijke parallelweg tussen de N441 en aansluiting Valkenburg I. Door Katwijk is aangegeven dat deze "slinger" ongewenst is. De meest recente afspraak hieromtrent is dat vanuit de gemeente Katwijk wordt bekeken hoe de inrichting van het gebied eruit gaat zien om vervolgens gezamenlijk te bekijken hoe de parallelweg het beste kan worden ingepast. Vermeld moet worden dat in onderling overleg al wel een wijziging is doorgevoerd met betrekking tot de ligging van de rotonde aan de zuidzijde van de aansluiting. Deze is zover als mogelijk tegen de aanwezige grondlichamen van de kruising aangeschoven.

De optimalisatie kan budgetneutraal worden uitgevoerd.

Verder heeft Katwijk nog de wens om de Tjalmaweg te plaatse van de Aansluiting Valkenburg I verdiept aan te leggen. Hiervan bedragen de meerkosten € 10 mln.

### 3.3.2 Valkenburg II



*Aansluiting Valkenburg II Verschoven en verdiept*

Deze aansluiting heeft ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp de grootste verandering ondergaan. De aansluiting is in westelijke richting verschoven (ligt nu ten westen van het perceel Bol & Postmus i.p.v. ten oosten). Door deze verschuiving is het mogelijk geworden om de RLR direct na de Torenvlietsburg te laten dalen en de Torenvlietslaan over de RLR heen te laten kruisen. In het oude ontwerp lag de RLR hoog en kruiste de Torenvlietslaan er onderdoor. Door deze optimalisatie is de visuele impact van de aansluiting al sterk verminderd. Globaal onderzoek heeft aangetoond dat het verschuiven van de aansluiting budgetneutraal kan worden uitgevoerd.

Opgemerkt moet worden dat hierin de volgende onderdelen niet zijn meegenomen:

- vastgoedkosten
- kosten met betrekking tot aanpassingen die benodigd zijn aan lokaal wegennet
- ondergrondse infrastructuur (m.u.v. de gastransportleiding, deze is wel in beeld gebracht)

Vanuit Katwijk is voor deze aansluiting nog de wens uitgesproken om het fietspad aan de andere zijde van de aansluiting te situeren (westelijk ipv oostelijk) en aan de zuidzijde van de aansluiting uit te gaan van een 2x2 rijstroken ipv 2x1 rijstroken. Deze aspecten zijn nog niet in de huidige optimalisatie opgenomen.

### 3.4 Kosten

Optimalisatie	Meerkosten mln €
ZNB Optimaal Valkenburg I	
ZNB Optimaal Valkenburg II	
Valkenburg 1 – Verschoven en verdraaid	
Valkenburg 1 – 2 meter verdiept	
Valkenburg 2 – Verschoven en verdiept	

### 3.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de stuurgroep RijnlandRoute voorgesteld de optimalisaties voor Valkenburg I en II vast te stellen. De optimalisatie van Valkenburg I en II kan budgetneutraal worden uitgevoerd.

De gemeente Katwijk heeft aangegeven dat zij de aansluiting Valkenburg I graag verdiept aangelegd wil zien. Deze optimalisatie is technisch inpasbaar en kost circa € 10 mln. Het voorstel aan de stuurgroep is deze optimalisatie niet op te nemen in het pakket van het inpassingsbudget. Indien de gemeente Katwijk deze optimalisatie wil uitvoeren dienen zij zelf het budget hiervoor vrij te maken.

## 4 Knoop Leiden West

### 4.1 Onderzoeksvraag

De aangenomen moties in de gemeenten Leiden en Oegstgeest en de PS motie nr. 348 hebben allen betrekking op het ruimtebeslag van het ontwerp van Knoop Leiden West zoals opgenomen in ZNB Optimaal. Dit ontwerp vergt ruimte in de masterplannen voor Nieuw Rhijngeest en het BioScience Park. Met name in de gemeenteraad van Leiden is de motie ingegeven door de vrees dat het ruimtebeslag van het knooppunt ten koste gaat van de beoogde ruimtelijke kwaliteit die in de masterplannen is verwoord.

Om de bovenstaande vragen te beantwoorden zijn een tweetal onderzoeken in gang gezet. De provincie Zuid-Holland heeft verschillende verkeerskundige varianten van het Knooppunt onderzocht. De gemeente Leiden heeft het voortouw genomen voor een onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van de knoop en zijn omgeving.

Daarnaast is een reeds eerder afgefallen variant "Lange Bypass" nogmaals getoetst op verkeerskundig functioneren en financiële haalbaarheid. Dit mede vanwege de wens van RWS om een regionale stroomweg niet met verkeerslichten aan te sluiten op een Rijksweg.

Hierna volgt in 4.2 een beschrijving van de Knoop Leiden West zoals deze is opgenomen in ZNB Optimaal. Daarna worden in 4.3 de onderzocht optimalisaties beschreven. Paragraaf 4.4 bevat een beschrijving van de effecten en kosten van de optimalisaties waarna 4.5 afsluit met een voorstel aan de stuurgroep RijnlandRoute

### 4.2 ZNB Optimaal

In onderstaande tekening is Knoop Leiden West opgenomen uit ZNB Optimaal. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de aansluiting Nieuw Rhijngeest compleet gemaakt door een nieuwe toe en afrit aan de zuidzijde van de Tjlamaweg. In het zuid west kwadrant wordt een nieuwe toe - en afrit toegevoegd. Hierdoor wordt de MC Donalds en het Transferium het Schouw onbereikbaar. In het Noord West kwadrant wordt de toerit naar Den Haag verwijderd en kan de bestaande afrit dichterbij de A44 worden geprojecteerd. Hierdoor ontstaat er nieuwe ruimte die mogelijk voor het te verplaatsen transferium en McDonalds kan worden gebruikt. In het Noord oost kwadrant wordt een afrit toegevoegd,. Hierdoor moet de toerit naar Amsterdam worden verplaatst in de richting van het BSP. De afrit in het zuid oost kwadrant blijft gehandhaafd. Ter hoogte van de Ehrenfestweg wordt onder de noemer Ontsluiting BioScience Park een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Dit projectdeel valt onder verantwoordelijkheid van de gemeente Leiden.

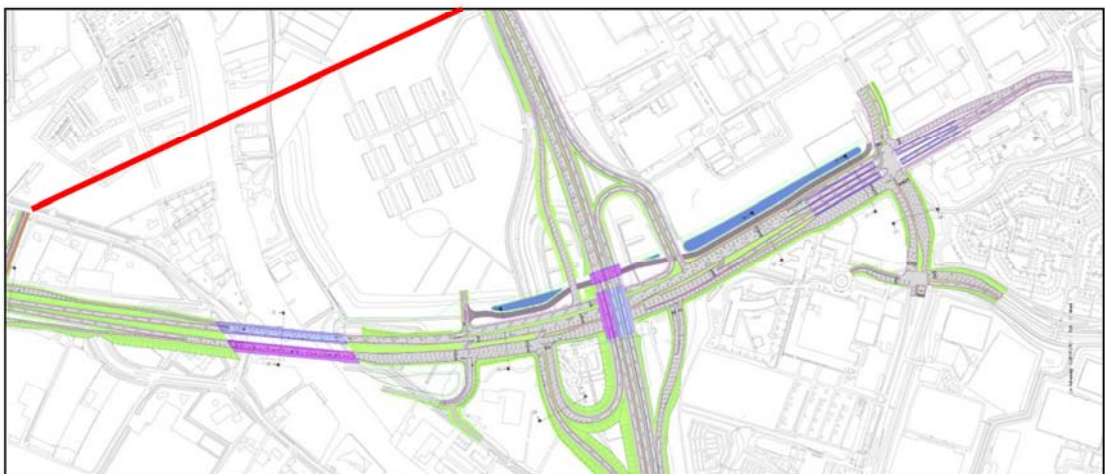




*Knoop Leiden West ZNB Optimaal*

### 4.3 Onderzochte optimalisaties

#### 4.3.1 ZNB Optimaal verbeterd



*Knoop Leiden West ZNB Optimaal verbeterd*

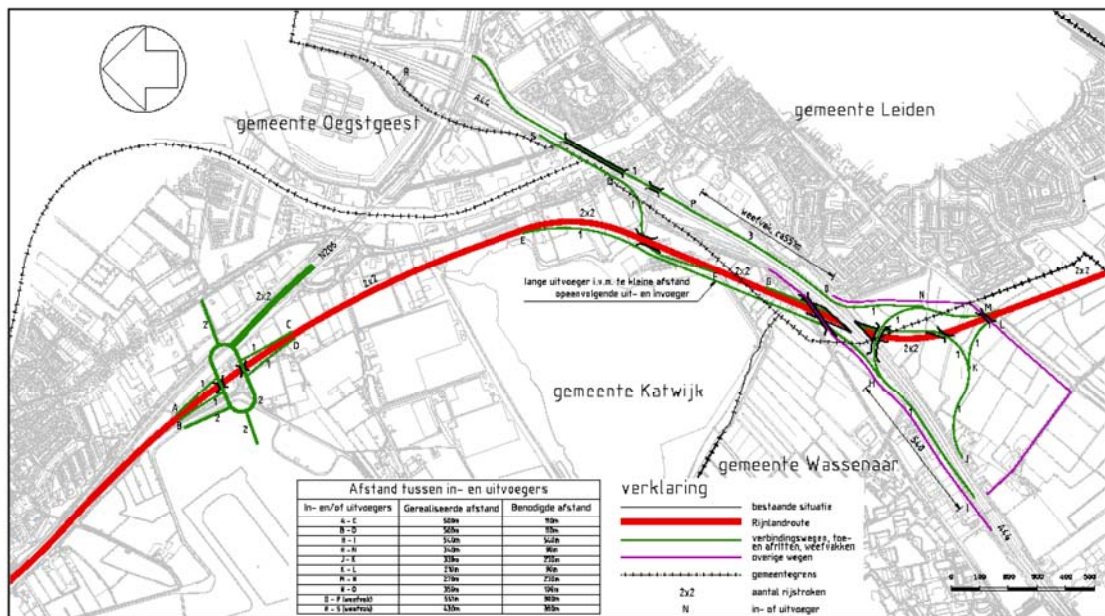
In deze variant zijn enkele aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van ZNB optimaal:

- De noord oostelijke lus is aangepast waardoor er minder ruimte nodig is in het BSP aan de oostelijke zijde van de A44.
- De HOV busbaan is maximaal naar het zuiden verschoven zodat minder vierkante meters in het BSP hoeven te worden aangekocht.
- Het fietsverkeer is naar het noorden verschoven en rijdt in deze variant via de Wassenaarseweg. De oranje lijn geeft een indicatie van de nieuwe fietsroute. Dit betekent dat er een nieuwe fietsbrug moet worden gerealiseerd op de lijn Wassenaarseweg – Duyfrak.

Deze verbeterde variant van ZNB Optimaal kan budgetneutraal worden gerealiseerd. Eventueel kan deze variant nog verder worden verbeterd zodat er nog minder ruimtebeslag in het BioScience Park is. Gesteld wordt dat een eventuele aanpassing van deze variant mogelijk is onder voorwaarde dat de aanpassing budgetneutraal kan worden uitgevoerd en niet leidt tot ruimtebeslag in de begraafplaats Zorgvliet.

#### 4.3.2 Lange Bypass

De reeds in een eerdere fase van het MER afgevalen variant Lange Bypass is opnieuw tegen het licht gehouden. Reden hiervoor is dat destijds uitgegaan werd van minder groei van de verkeersintensiteiten op de knoop. Met de hogere groei is de knoop in omvang gegroeid en de vraag is of met een lange bypass de knoop met minder nieuwe verbindingbogen ontworpen kan worden. Daarnaast wordt deze variant ook genoemd in het burgerinitiatief Team Compromis RijnlandRoute.



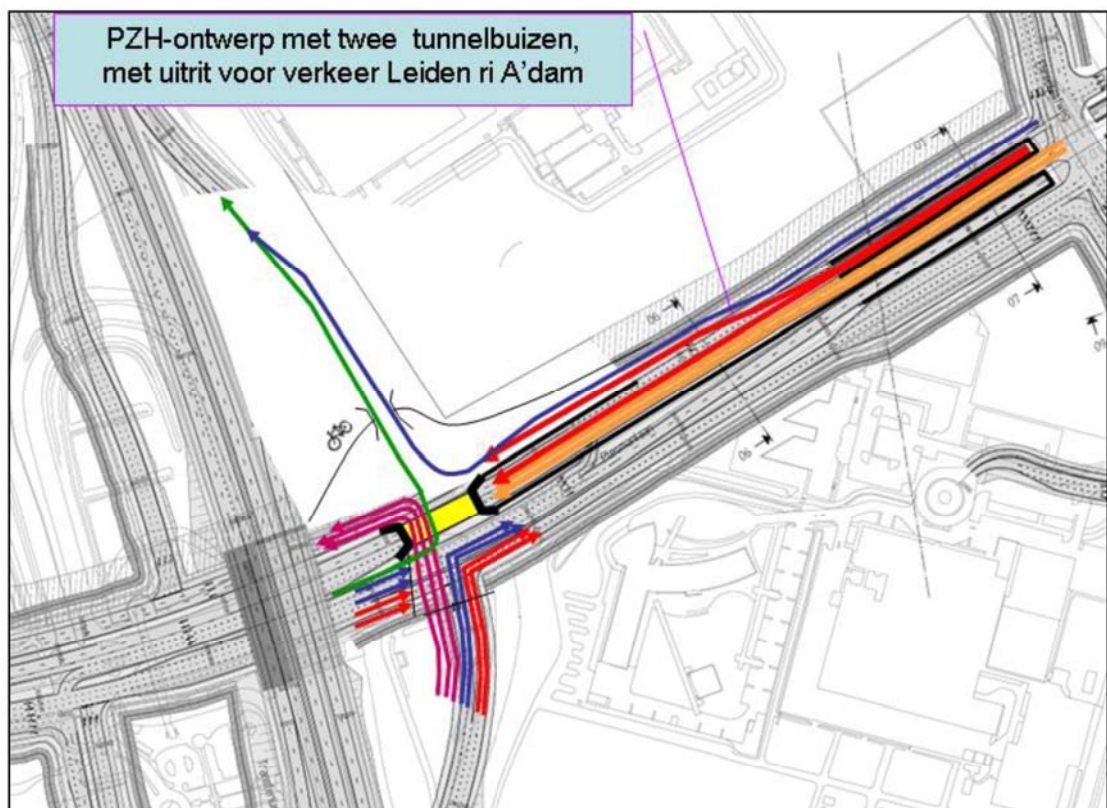
Knoop Leiden West Lange Bypass

In deze variant wordt de RijnlandRoute tussen de Tjalmaweg ter hoogte van Valkenburg II rechtstreeks verbonden met het Knooppunt Maaldrift. Doel is te onderzoeken of knooppunt Leiden West zodanig ontlast kan worden dat er geen nieuwe verbindingbogen nodig zijn. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de Lange Bypass inderdaad niet leidt tot nieuwe bogen op de knoop. De bruggen over de Rijn in de Tjalmaweg en de A44 dienen echter wel verbreed te worden. Daarnaast wordt de aansluiting op de Tjalmaweg waar tevens Valkenburg II en de busbaan zijn aangesloten erg complex. De lange Bypass heeft daarnaast een groot ruimtebeslag in een nieuw gebied. In dit gebied zijn enkele grote tuinbouwbedrijven actief, wordt gerecreëerd op het strand van het Valkenburgse meer en is het SmalSpoormuseum gelegen. Al deze functies worden negatief geraakt door de lange bypass. Tot slot is deze oplossing vanwege het grote ruimtebeslag € 13 miljoen duurder dan ZNB Optimaal.

#### 4.3.3 Verlengde tunnel Plesmanlaan

Voor knoop Leiden West is onderzocht in hoeverre het mogelijk is het verkeer van Den Haag naar Katwijk ongelijkvloers te laten kruisen met het verkeer van Leiden naar Den Haag. Daarbij wordt niet gebruik gemaakt van een afrit in het noordoost kwadrant, zoals in ZNB Optimaal, maar van een afrit zoals die nu al in de huidige situatie functioneert in het Zuid oost kwadrant.

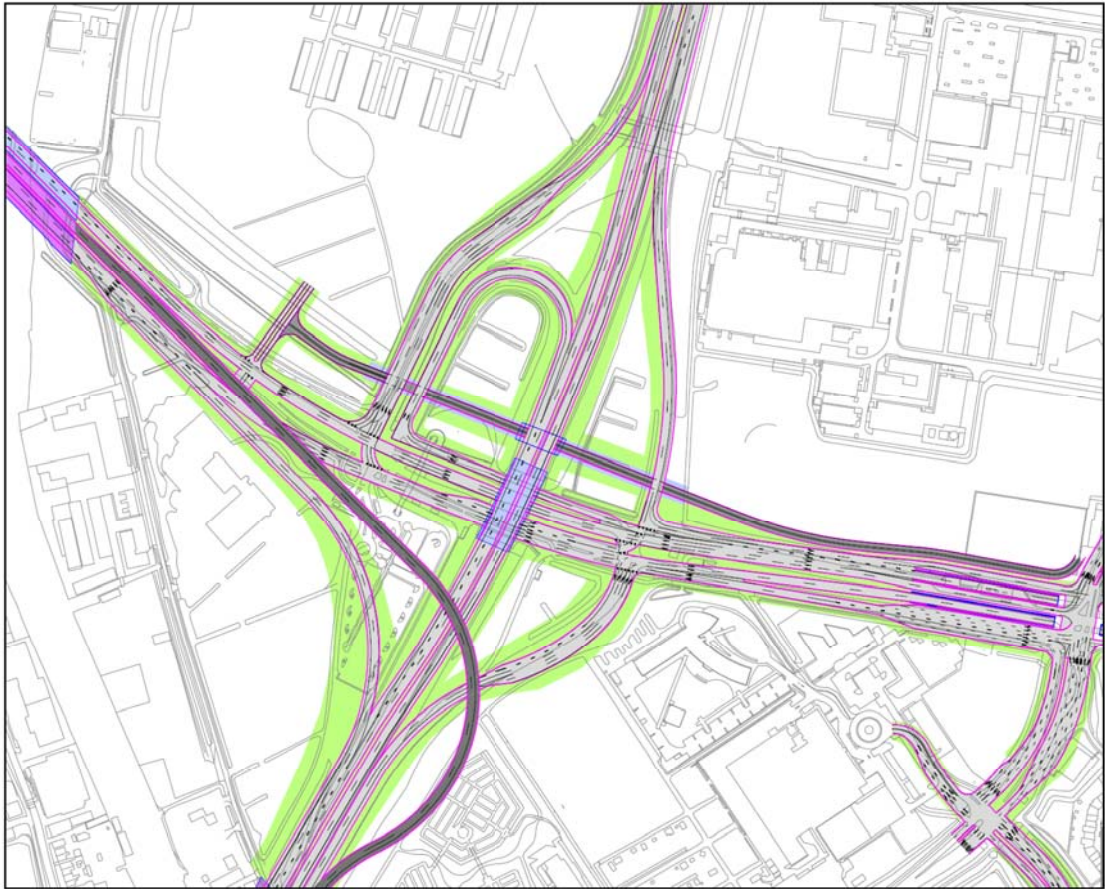
Door het verkeer vanuit Leiden richting Den Haag door een verlengde tunnel in de Plesmanlaan te leiden kan het verkeer vanuit Den Haag naar Katwijk ongelijkvloers kruisen. Deze optie is echter niet verkeerstechnisch haalbaar omdat de hellingshoek vanuit de tunnel naar de toerit Den Haag te steil wordt. Hierdoor is deze variant afgefallen.



Knoop Leiden West Verlengde tunnel Plesmanlaan

#### 4.3.4 Compacte Bypass

Voor Knoop Leiden West is onderzocht in hoeverre een compacte bypass in de vorm van een fly-over voor de richting Den Haag - Katwijk leidt tot een zodanige vermindering van de intensiteiten op het Knooppunt dat er geen nieuwe verbindingbogen nodig zijn. Verkeerskundig onderzoek toont aan dat de knoop één nieuwe verbindingboog nodig heeft als er een fly-over wordt toegevoegd. Namelijk in de tegenrichting Katwijk naar Den Haag. Bij de raming van de fly-over is uitgegaan van twee rijstroken met een vluchtstrook. De totale variant met fly-over is aanzienlijk duurder dan ZNB Optimaal. De extra investeringskosten ten opzichte van ZNB Optimaal bedragen € 38 mln – 6 mln vervallen verwervingskosten. De totale meerkosten voor deze variant komen dan op circa € 32 mln. Hiermee is deze variant niet haalbaar.



*Knoop Leiden West Compacte Bypass*

#### **4.3.5 Ruimtelijke kwaliteit**

Een van de onderzoeksvragen betreft de ruimtelijke kwaliteit in het gebied van de knoop. Om deze ruimtelijke kwaliteit te kunnen analyseren en de gevolgen van verschillende varianten in beeld te brengen heeft de gemeente Leiden Stedenbouw en landschapsbureau Okra in de arm genomen. In een gezamenlijk proces met de gemeente Oegstgeest en de provincie is de ruimtelijke kwaliteit onderzocht. De provincie heeft zich daarbij bij laten staan door bureau AA&P.

De studie heeft geleid tot de volgende ruimtelijke uitgangspunten en wensbeelden:

1. Bij voorkeur wordt het HOV en het fietsverkeer buiten de knoop afgewikkeld. De doorstroming, het ruimtebeslag en de belevingswaarde zijn gebaat bij het buiten de knoop houden van de fiets en HOV-stromen.
2. De lijn N206/Plesmanlaan wordt als continu element met landschappelijke middelen (bomenrijen, waterlijnen) versterkt.
3. Bebouwing langs N206 en Plesmanlaan presenteert zich naar de weg toe.
4. De Rhijnhofweg wordt als recreatieve route opgewaarderd met een profiel van water en populieren. Hierdoor wordt de Rijn ook vanaf de infrastructuur meer zichtbaar gemaakt als lint in het landschap.
5. De Rhijnhofweg volgt zo veel mogelijk de historische structuur.

6. De oksels met op- en afritten van de A44 worden landschappelijk ingericht, met beplanting die kenmerkend is voor polderlandschap.

#### 4.4 Kosten

Optimalisatie	Meerkosten
ZNB Optimaal	
ZNB Optimaal verbeterd	
Lange Bypass	
Verlengde Plesmanlaantunnel	
Compacte Bypass	
Zorg en Zekerheid variant	

#### 4.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de Stuurgroep voorgesteld te kiezen voor de variant ZNB Optimaal verbeterd. Deze variant kan budget neutraal worden uitgevoerd. Voorgesteld wordt de ruimtelijke uitgangspunten en wensbeelden die gezamenlijk met Leiden zijn geformuleerd over te nemen en een plek te geven in de verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp van Knoop Leiden West.

## 5 Knooppunt Maaldrift

### 5.1 Onderzoeksvraag

Zowel vanuit de gemeente Wassenaar als vanuit de gemeente Leiden is de wens geuit het ontwerp van het knooppunt Maaldrift aan te passen. Daarbij hebben beide partijen aangegeven het ruimtebeslag erg fors te vinden. Daarnaast heeft Leiden specifiek aan gegeven een voorkeur te hebben voor het behouden van de aansluiting Leiden Zuid. Voor Wassenaar is daarnaast ook nog het behouden van voldoende ruimte voor een ecologische verbindingszone van belang.

Voor knooppunt Maaldrift is onderzocht hoe het ruimtebeslag kan worden verminderd en welke mogelijkheden er zijn om de aansluiting Leiden Zuid te handhaven.

### 5.2 ZNB Optimaal

In ZNB Optimaal is voor Knooppunt Maaldrift een Trompetaansluiting opgenomen. Zie afbeelding hieronder. De RijnlandRoute kruist de A44 onderlangs. De verbindingbogen liggen verdiept. Aan weerszijden van de A44 worden de bestaande parallelwegen omgelegd en de verbindingen hersteld. Het gehucht Tienhuizen verdwijnt in deze variant.



*Maaldrift ZNB optimaal Trompet aansluiting onderlangs*

### 5.3 Onderzochte optimalisaties

#### 5.3.1 Half knooppunt met VRI kruising

In deze variant kan het ruimtebeslag worden verminderd door in plaats van een trompet aansluiting te kiezen voor een halve aansluiting aangevuld met een VRI kruising voor het verkeer tussen RijnlandRoute en Wassenaar. Voordeel is een veel slanker ontwerp. Nadeel is echter dat

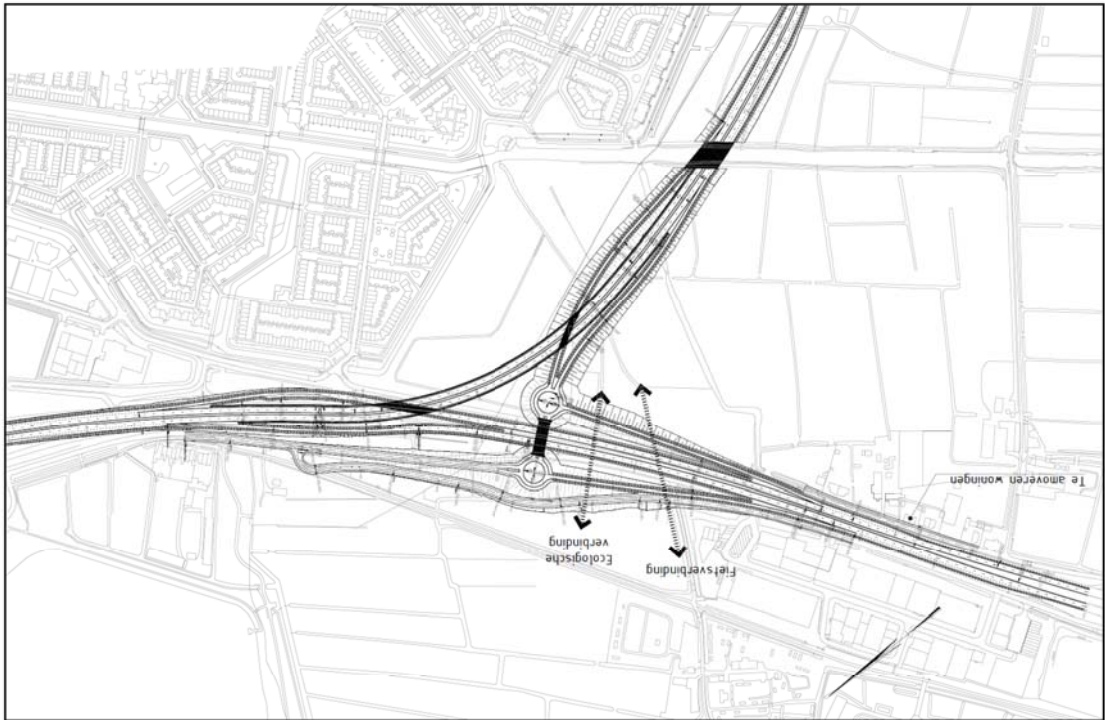
de VRI installatie leidt tot veel opstelruimte. Tevens is een gevolg van deze variant dat de A44 al ter hoogte van Maaldrift moet worden gedowngrade van snelweg naar gebiedsontsluitingsweg. De aansluiting Leiden Zuid kan worden gehandhaafd en wordt zelfs ook bereikbaar vanuit de A44 vanuit het noorden. In afbeelding hieronder is deze oplossing getekend. De pijlen geven een indicatie voor een mogelijke fietsroute en ecologische verbindingszone. Deze variant kan voor € 13 miljoen meerkosten worden uitgevoerd.



*Knooppunt Maaldrift Half knooppunt met VRI kruising*

### 5.3.2 Half Knooppunt met Haarlemmermeer - RLR doorgaand

In onderstaande tekening is te zien dat het kruispunt uit de vorige variant is vervangen door een ongelijkvloerse kruising met een halve Haarlemmermeer aansluiting. Net als in de vorige variant kruist de RijnlandRoute de A44 hier onderlangs. Deze variant neemt het bezwaar van veel opstelruimte weg en de Snelweg hoeft vanaf dit punt nog niet te worden gedowngrade. In deze variant is het echter niet mogelijk vanuit het noorden van de A44 de aansluiting Leiden Zuid te bereiken. Dit is in de huidige situatie ook niet het geval. Het ruimtebeslag is als gevolg van de terpen bij de Haarlemmermeer aansluiting groter dan in de vorige variant maar kleiner dan in de variant met Trompetaansluiting. Deze variant kan voor € 11 miljoen meerkosten worden uitgevoerd.



*Knooppunt Maaldrift Half Knooppunt met Haarlemmermeer*

#### 5.4 Kosten

Optimalisatie	meerkosten
ZNB Optimaal	
Half knooppunt met VRI kruising	
Half Knooppunt met Haarlemmermeer - RLR doorgaand	
Half Knooppunt met Haarlemmermeer - A44 doorgaand	

#### 5.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de Stuurgroep voorgesteld in te stemmen met een half knooppunt Maaldrift met een Haarlemmermeeraansluiting voor de richting Wassenaar. De meerkosten voor deze variant ten opzichte van ZNB Optimaal zijn € 11 mln. Indien deze variant zonder meerkosten nog verder geoptimaliseerd kan worden dan kan die optimalisatie worden meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig Ontwerp van de RijnlandRoute.



## 6 Passage Stevenshof

### 6.1 Onderzoeksvraag

De gemeente Leiden heeft de wens geuit de inpassing van de RijnlandRoute ter hoogte van Stevenshof te verbeteren. De overlast voor omwonenden zou bij voorkeur teruggebracht moeten worden. Daarnaast wil men de historische lijnen van de Veenwatering en Dobbe watering handhaven. Tot slot bestaat de wens recreatieve routes te creëren tussen Leiden en het poldergebied ten zuiden van de RijnlandRoute.

In het onderzoek zijn varianten vergeleken die aan bovenstaande vragen invulling geven.

### 6.2 ZNB Optimaal



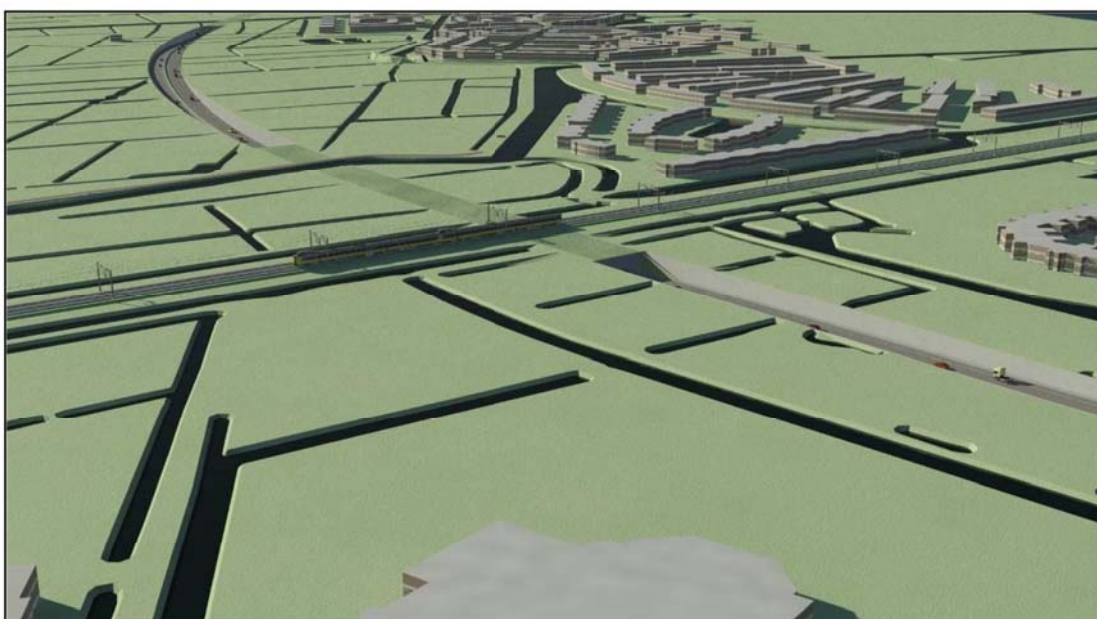
*Passage Stevenshof Half verdiepte ligging*

In ZNB Optimaal is een halfverdiepte ligging van de RijnlandRoute ter hoogte van Stevenshof opgenomen. De weg ligt op 2 meter onder maaiveld en wordt aan weerszijden geflankeerd door wallen van 2 meter hoog. De Veenwatering wordt onderbroken en omgelegd en de Dobbewatering wordt dichterbij het spoor verplaatst.

## 6.3 Onderzochte optimalisaties

### 6.3.1 Verdiepte Ligging - 4 meter

De gemeente Leiden heeft het voortouw genomen bij het zoeken naar verbeteringen voor de passage Stevenshof. De eerste variant die onderzocht is, is de verdiepte ligging. De veenwatering en Dobbewatering worden in de vorm van een aquaduct over de RijnlandRoute heen geleid. Tevens worden recreatieve routes aangelegd. Door de verdiepte aanleg is er voor omwonenden geen zichthinder en wordt de overlast door geluidhinder beperkt. De meerkosten voor de aanleg van een verdiepte ligging bedragen € 32 mln.



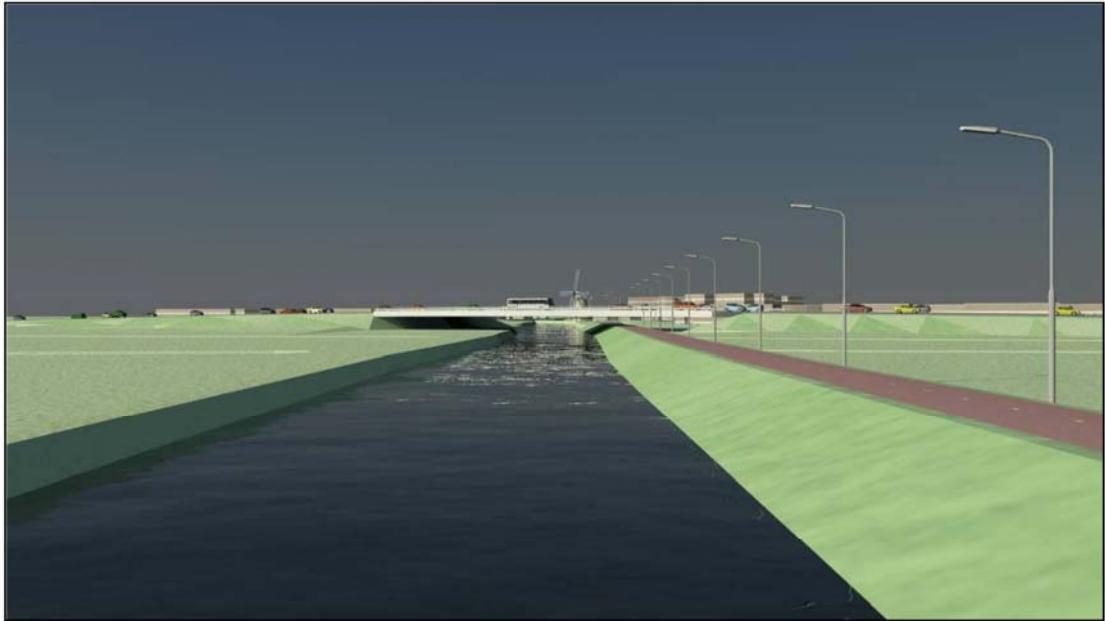
Visualisatie van Passage Stevenshof Verdiepte ligging



Visualisatie van Passage Stevenshof Verdiepte Ligging

### 6.3.2 Maaiveld ligging

De tweede variant die is onderzocht is de maaiveld ligging. Om in deze variant de Veenwatering te handhaven wordt een brug gerealiseerd over de watering. Naast de watering kan een recreatieve route onder de RijnlandRoute worden gefaciliteerd. Vanwege de maaiveldligging is er meer geluidhinder voor omwonenden en zijn wellicht geluidsschermen nodig. De meerkosten voor deze variant bedragen € 13 mln

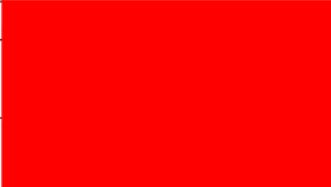


*Visualisatie Passage Stevenshof Maaiveldligging met Brug over Veenwatering*



*Visualisatie Passage Stevenshof Maaiveldligging*

#### 6.4 Kosten

Optimalisatie	Meerkosten
ZNB Optimaal	
Verdiepte ligging	
Maaiveld ligging	

#### 6.5 Conclusie en voorstel

Voorgesteld wordt de keuze door leiden te laten maken. In het geval van een verdiepte ligging is er al eerder aan Leiden voorgelegd dat dan van Leiden een bijdrage van € 11 miljoen wordt verlangd. Onder voorwaarde dat het restant van € 21 miljoen kan worden gedekt uit het inpassingsbudget.

## 7 Passage Voorschoten

### 7.1 Onderzoeksvraag

Naar aanleiding van de moties is in de afgelopen periode onderzoek gedaan naar de technische en financiële haalbaarheid van een boortunnel in het tracé Zoeken naar Balans Optimaal door de gemeente Voorschoten. Dit onderzoek is uitgevoerd door Movares BV, waarbij de provincie Zuid Holland, gemeente Voorschoten en de gemeente Leiden als gezamenlijk opdrachtgever hebben opgetreden.

In de eerste fase van het onderzoek zijn een tweetal varianten onderzocht, te weten (zie de afbeeldingen):

1. Lange boortunnel
2. Korte boortunnel

Deze varianten zijn vergeleken met de ZNB optimaal variant (950 meter tunnel met verdiepte ligging).

### 7.2 ZNB Optimaal

In Zoeken naar Balans Optimaal is ter hoogte van de Passage Voorschoten een tunnel opgenomen met een lengte van 950 meter. Deze tunnel start ten oosten van de Vliet en loopt door tot de westzijde van de Ten westen van de Admiraal de Ruytersingel. Tussen de Admiraal de Ruytersingel en de spoorlijn ligt het tracé in een verdiepte open bak. Deze variant heeft als voordeel dat het landgoed Berbice en een groot deel van de bebouwde omgeving van Voorschoten geen hinder ondervindt van de RijnlandRoute. Wel veroorzaakt het deel met open bak nog geluidhinder en heeft de rijnlandroute een barrière werking. De sportvelden zullen deels geamoveerd moeten worden in deze variant alsmede een aantal woningen.



Passage Voorschoten ZNB Optimaal (950 meter tunnel met verdiepte ligging)

## 7.3 Onderzochte optimalisaties

### 7.3.1 Korte Boortunnel

Tijdens de presentatie van de eerste onderzoeksresultaten bleek dat de korte variant van de boortunnel het meest kansrijk bleek. Deze variant heeft Movares BV. verder geoptimaliseerd waarbij het tracé ter plaatse van de boortunnel is rechtgetrokken. Hierdoor is de tunnallengte met ca. 75 meter verkort. Door extra aanvullend beschikbaar gestelde budgetten in combinatie met diverse kleinere optimalisaties op het vlak van de techniek waarbij goed is gekeken naar de lokale omstandigheden en recente ervaringen met boortunnels is een boortunnel in Voorschoten technisch en financieel haalbaar gebleken.

De tunnel krijgt een lengte van ca. 2280 meter en begint op ca. 240 meter oostelijk van de Vliet en ca. 240 meter westelijk van de spoorlijn Den Haag-Leiden. De meerkosten van deze geoptimaliseerde boortunnel bedragen op investeringsniveau € 13 miljoen.



Passage Voorschoten Korte Boortunnel

### 7.3.2 Lange Boortunnel

Naast de Korte Boortunnel is ook een Lange Boortunnel onderzocht. Deze tunnel is circa xx meter langer dan de korte boortunnel. Vanwege de 10 seconden regel kan de boortunnel niet volledig tot knooppunt Maaldrift worden doorgetrokken. De meerkosten voor de lange boortunnel bedragen t.o.v. ZNB Optimaal € ■ mln.



Passage Voorschoten Lange boortunnel

#### 7.4 Kosten

Optimalisatie	Meer kosten
ZNB Optimaal	0
Korte Boortunnel	
Lange Boortunnel	

#### 7.5 Conclusie en voorstel

In een eerder stadium is reeds door de stuurgroep gekozen voor de korte boortunnel als optimalisatie voor de Passage Voorschoten. De meerkosten van € ■ mln worden als volgt gedragen. De gemeente Voorschoten draagt € ■ mln bij terwijl de provincie uit het inpassingsbudget € ■ mln bijdraagt.

## 8 Passage Oostvlietpolder

### 8.1 Onderzoeksvraag

Door de gemeenteraad van Leiden is in een motie de wens geuit de de recreatieve en groene verbinding tussen Cornesteyn en Vlietland te realiseren. Daarbij is aangegeven dat men dit het best mogelijk acht door de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder te ondertunnel of verdiept aan te leggen met een overkluizing. De gemeente Leiden heeft in dit onderzoek het voortouw genomen door RHDHV te laten onderzoeken op welke manier de beoogde groene / recreatieve verbinding gerealiseerd kan worden. Daarbij is zowel gekeken naar een maaiveld ligging als naar een verdiepte ligging.

### 8.2 ZNB Optimaal

#### Maaiveld ligging

Voor de Passage Oostvlietpolder is in ZNB Optimaal een maaiveldligging opgenomen. De recreatieve verbinding is niet opgenomen in dit ontwerp. Wel wordt voorzien in het herstellen van de autoverbinding naar Vlietland via een verlegde Hofvlietweg. De afstand tot Vlietland is 80 meter.



Passage Oostvlietpolder ZNB Optimaal Maaiveldligging



## 8.3 Onderzochte optimalisaties

### 8.3.1 Maaiveld Ligging met brug als recreatieve verbinding

Omdat in de ZNB Optimaal de groene / recreatieve verbinding niet is opgenomen is in deze variant een maaiveld ligging onderzocht met een brug in de RijnlandRoute ter hoogte van de recreatieve verbinding. Op deze plek komen zowel het fietspad, de watergang en de Hofvlietweg bij elkaar om gezamenlijk de RijnlandRoute te kruisen.

*Passage Oostvlietpolder Maaiveldligging met brug*



Passage Oostvlietpolder Maaiveldligging met brug

### **8.3.2 Maaiveld Ligging met recreatieve verbinding ter hoogte van boortunnel**

Onlangs is besloten dat er ter hoogte van Passage Voorschoten een boortunnel komt. Hierdoor zal al eerder dan in ZNB Optimaal de RijnlandRoute gaan dalen. Hierdoor ligt een deel van de Maaiveldvariant verdiept en ondertunneld. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor het realiseren van de groene recreatieve verbinding tussen Cronensteyn en Vlietland

### **8.3.3 Tunnel**

Deze variant gaat uit van een ondertunnelde aanleg van ruim 700 m lengte door de Oostvlietpolder (km. 21.325 – km.22.060) met een tunnelaansluiting op de A4. De diepte van de tunnel bedraagt circa 8 m onder maaiveld. De watergang, recreatieve route en de autoverbinding kunnen de tunnel op maaiveld kruisen. Deze variant kan niet gecombineerd worden met de hoge ligging van het knooppunt A4.

### **8.3.4 Voorstel recreatiegebied Vlietland**

Recreatiegebied Vlietland heeft een variant voor de passge Oostvlietpolder en de vormgeving van het knooppunt A4 ontwikkeld en gedeeld met de provincie. Op onderstaande afbeelding is te zien dat de RijnlandRoute ter hoogte van Vlietland naar het noorden is verschoven. Daarnaast is er een halve aansluiting Vlietland getekend vanaf de RijnlandRoute. Het knooppunt A4 is verdiept aangelegd. De provincie heeft dit voorstel laten toetsen door RHDHV. Zij concluderen dat het ontwerp op de volgende punten niet voldoet aan de richtlijnen:

- de afstand tussen de A4 en de uitvoeger en invoeger van de aansluiting Vlietland is te klein.
- De tunnallengte van de verbindingbogen is te klein als gevolg van een verkeerde inschatting van het waterpeil.



Passage Oostvlietpolder Voorstel recreatiegebied Vlietland

#### 8.4 Kosten

Optimalisatie	Meerkosten € mln
ZNB Optimaal Maaiveld ligging	
Maaiveld ligging met brug als recreatieve verbinding	
Maaiveld ligging met recreatieve verbinding ter hoogte van boortunnel	
Tunnel	
Voorstel Recreatiegebied Vlietland	

#### 8.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de Stuurgroep voorgesteld te kiezen voor een maaiveldligging met recreatieve verbinding ter hoogte van de boortunnel. Hierdoor is het mogelijk zonder speciale maatregelen zowel het autoverkeer, de recreatieve route als de watergang op maaiveld de RijnlandRoute te laten kruisen. Deze variant kan budgetneutraal worden uitgevoerd.

## 9 Knooppunt A4

### 9.1 Onderzoeksvraag

Uit een reactie van Rijkswaterstaat blijkt dat de variant van het knooppunt A4 zoals opgenomen in ZNB Optimaal niet voldoet aan de veiligheidscriteria. Gevraagd is daarom alternatieven voor het knooppunt te zoeken die wel voldoende veilig zijn.

Vanuit de Gemeente Zoeterwoude is de wens aangegeven zo min mogelijk verbindingbogen boven maaiveld te realiseren. Daarnaast geven zij aan de voorkeur te geven aan een oplossing die zo min mogelijk inbreuk maakt op het Groene Hart.

Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de klaverbladlus in de trompetaansluiting als uit een motie van Zoeterwoude is

### 9.2 ZNB Optimaal

Trompet aansluiting bovenlangs

In Zoeken naar Balans Optimaal is een Trompetaansluiting opgenomen die de A44 bovenlangs kruist. Hieronder is deze variant in een tekening opgenomen. Door de verbindingbogen ten oosten van de A4 naar het zuiden te leggen kan de Molen Zelden te Passe in deze variant gespaard blijven. Deze variant heeft helaas wel een aanzienlijk ruimtebeslag in het Groene Hart.



Knooppunt A4 ZNB Optimaal Trompet aansluiting bovenlangs

### 9.3 Onderzochte optimalisaties

### 9.3.1 Halve ster bovenlangs

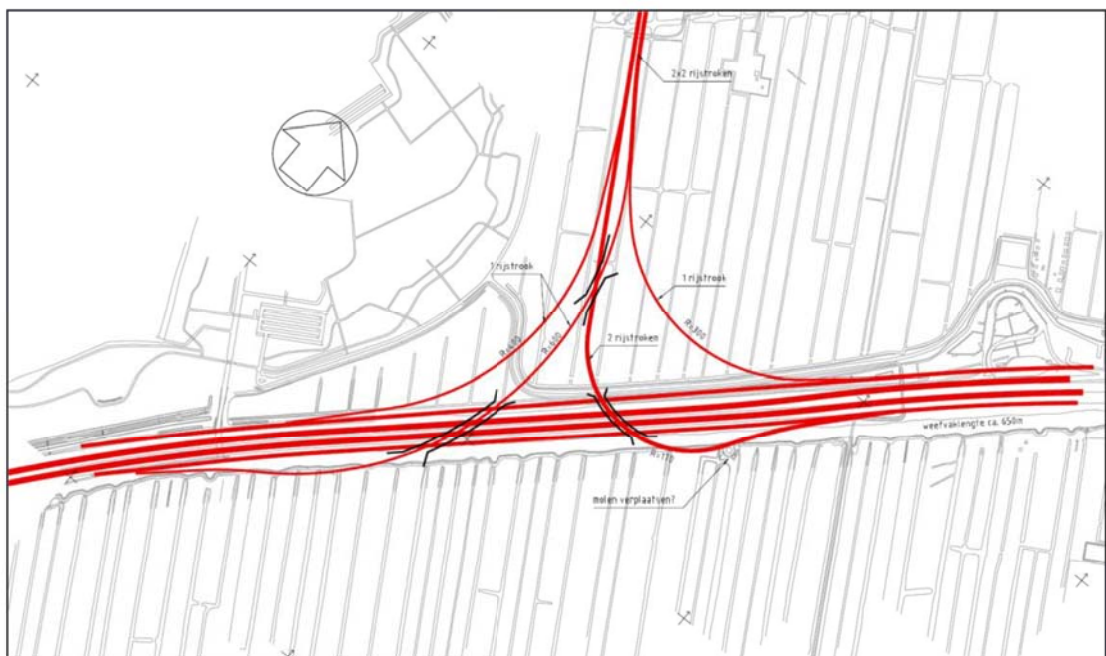
In deze variant is een zogenaamde Halve Ster aansluiting ontworpen. De A4 wordt bovenlangs gekruist. Deze voldoet volledig aan de verkeersveiligheidseisen van Rijkswaterstaat. Daarnaast leidt deze variant tot aanzienlijk kleiner ruimtebeslag in het Groene Hart. Het Ruimte beslag aan de westzijde van de A4 is echter wel iets groter dan bij ZNB Optimaal.

Deze heeft tot gevolg dat de molen Zelden Van Passe gelegen langs de A4 niet gehandhaafd kan blijven op zijn historische plek.

Er wordt in dat geval gezocht naar een nieuwe locatie die zoveel mogelijk recht doet aan de cultuurhistorische en functionele context van de molen. Op die manier is de relatie tussen de molen en het watersysteem zichtbaar in het landschap. Dit houdt in, dat gezocht wordt naar een plek binnen dezelfde polder en gekoppeld aan de boezemwaterloop Meerburgerwating. De loop van deze wating zal in verband met de nieuwe aansluiting op de A4 worden aangepast.

De molen Zelden Van Passe is een landmark langs de snelweg. Bij verplaatsing is het wenselijk dat de molen als oriëntatiepunt zichtbaar blijft. Ook zal rekening gehouden worden met de vrije windvang van de molen (molenbiotoop, Verordening Ruimte, Artikel 13).

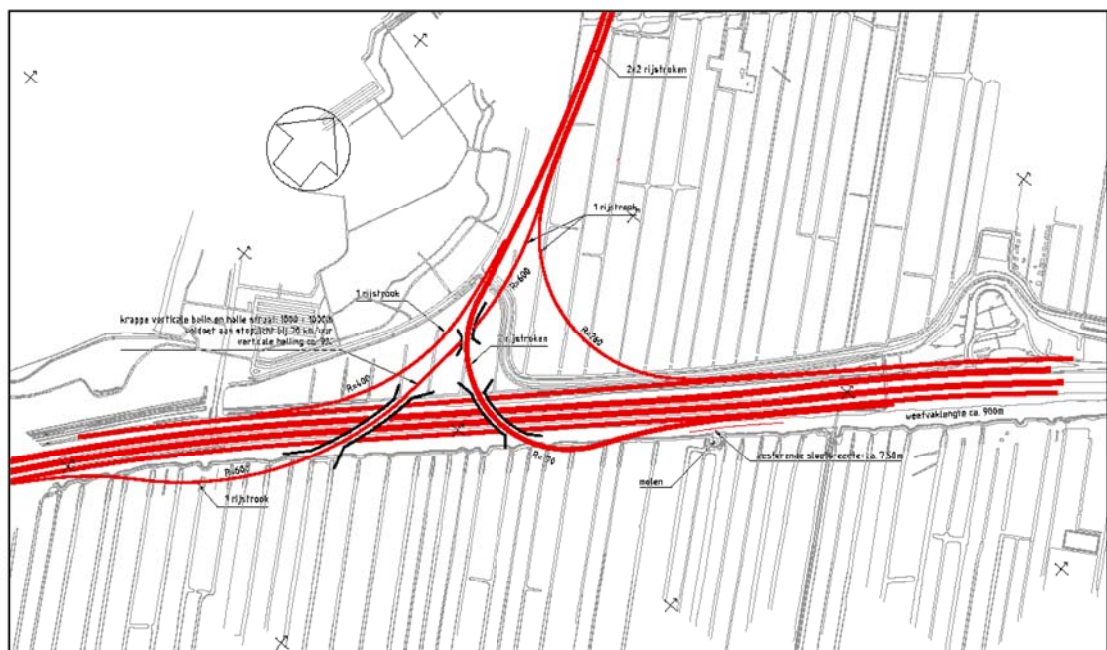
Deze variant kan inclusief de kosten voor het verplaatsen van de molen gerealiseerd worden voor € 4 mln meerkosten.



*Knooppunt A4 Halve ster bovenlangs*

### 9.3.2 Halve ster zuidelijk bovenlangs

Deze variant maakt het mogelijk de molen Zelden Van Passe te handhaven op zijn huidige locatie. Hierdoor worden de kunstwerken in het knooppunt echter wel duurder. Daarnaast wordt het knooppunt zodanig ver naar het zuiden verplaatst dat een aanzienlijk groter deel van Vlietland herbestedd moet worden voor infrastructuur. Deze variant kan gerealiseerd worden voor € 6 mln meerkosten. Er moet dan nog wel een nadere toets plaatsvinden op het effect van de viaducten op de molenbiotoop.



*Knooppunt A4 Halve ster zuidelijk bovenlangs*

### 9.3.3 Halve ster zuidelijk gedeeltelijk verdiept

In deze variant kan eveneens de molen gehandhaafd blijven. Één viaduct kruist de A4 onderlangs waardoor het polder landschap minder beïnvloed wordt. Echter, het viaduct dat bovenlangs gaat, ligt het dichtst bij de molen en heeft daardoor invloed op de molenbiotoop. Deze boog kan vanwege de krappe boogstraal niet onderlangs worden gelegd zonder de aansluiting nog verder naar het zuiden te verplaatsen. Daarom is ook bij deze variant een onderzoek naar de molenbiotoop nodig. De meerkosten van de variant bedragen € 20 mln.



Knooppunt A4 Halve ster zuidelijk gedeeltelijk verdiept

## 9.4 Kosten

### Optimalisatie

ZNB Optimaal trompetaansluiting

Halve ster bovenlangs

Halve ster zuidelijk bovenlangs

Halve ster zuidelijk gedeeltelijk verdiept

meerkosten



## 9.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de Stuurgroep voorgesteld te kiezen voor de variant Halve ster bovenlangs, waarbij de molen Zelden Van Passe wordt verplaatst. De meerkosten bedragen € ■ mln.

## 10 Bypass Oostvlietpolder

### 10.1 Onderzoeksvraag

Zowel uit een motie in PS als in een motie van de gemeente Leiden is gevraagd te kijken naar de noodzaak van de Bypass in de Oostvlietpolder. Er zijn daarom verschillende alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige effecten en civieltechnische haalbaarheid. Doel daarbij is het niet hoeven realiseren van de Bypass ten gunste van minder ruimtebeslag en minder barrièrewerking in de Oostvlietpolder. De eventuele minderkosten zouden kunnen worden ingezet ten behoeve van een betere inpassing van de RijnlandRoute.

### 10.2 ZNB Optimaal Bypass Oostvlietpolder

In de variant ZNB optimaal wordt een Bypass gerealiseerd die een rechtstreekse verbinding maakt tussen de Churchillaan en de Europaweg. Deze verbinding wordt uitgevoerd als 2x2 rijstroken. De kruising van de Vliet wordt uitgevoerd als brug. Lammenschansplein wordt zodoende vermeden in de doorgaande routing tussen A4 en de toplocaties van Leiden (Binnenstad, het stationsgebied en Leiden BioScience Park). De aansluiting van de Europaweg op het Lammenschansplein wordt ondergeschikt gemaakt aan de doorgaande route door middel van een t-aansluiting.

Nadeel van deze variant is het ruimtebeslag in de Oostvlietpolder. Tevens moeten enkele woningen en een sportcomplex worden geamoveerd.



Bypass Oostvlietpolder ZNB optimaal

### 10.3 Onderzochte optimalisaties

#### 10.3.1 N11 variant

T.o.v. het provinciale voorstel met een bypass door de Oostvlietpolder wordt onderzocht wat de kansen zijn van een nieuwe ontsluiting van de N11 naar de Kanaalweg. Deze ontsluiting ontlast het Lammenschansplein en de aansluiting van de Europaweg op de A4.



In deze variant wordt de N11 ten zuiden van het spoor verbonden met de Kanaalweg. Met een brug over het kanaal en over een verdiepte Kanaalweg (nieuw viaduct onder het spoor) wordt middels een lus aangesloten op de Kanaalweg. De locatie van de aansluiting op de Kanaalweg wordt bepaald door de afmetingen van het nieuwe viaduct en aantal rijbanen in het viaduct.



Bypass Oostvlietpolder variant N11

### 10.3.2 Voorschoterweg aansluiting

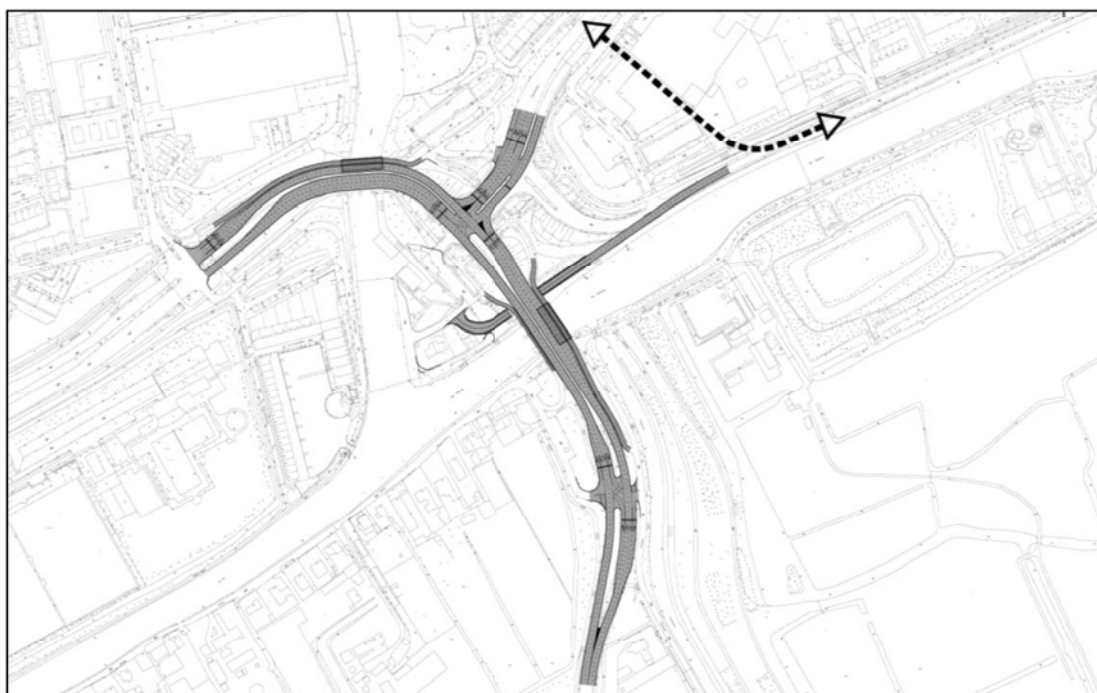
In deze variant wordt er geen Bypass gerealiseerd. Een volwaardige aansluiting van de Voorschoterweg op de Rijnlandroute ontlast de huidige aansluiting van de Europaweg op de A4. De toplocaties in Leiden (Binnenstad, het stationsgebied en Leiden BioScience Park) zijn nu bereikbaar door middel van een tweetal aansluitingen op de A4. deze variant is niet inpasbaar vanwege de keuze voor de korte boortunnel bij Voorschoten



Bypass Oostvlietpolder Variant Aansluiting Voorschoterweg

### 10.3.3 Benutten infrastructuur Lammenschansplein

In deze variant wordt uitgegaan van een nieuwe verkeersinrichting op het Lammenschansplein in combinatie met een verbrede Europaweg. Daarbij wordt de het Lammenschansplein vormgegeven als een T-kruising. De doorgaande route wordt gevormd door de Europaweg met de Voorschoterweg. Door het maken van een nieuwe verbinding tussen de Lammenschansweg en de Kanaalweg verdwijnt de aansluiting van de Kanaalweg van het verkeersplein. Zo ontstaat een T-kruising met een groter oplossend vermogen dan in de huidige situatie. Deze variant kan budget neutraal worden uitgevoerd.



Bypass Oostvlietpolder variant benutten infrastructuur Lammenschansplein

#### 10.4 Kosten

Optimalisatie	meerkosten
ZNB Optimaal	
N11 variant	PM
Voorschoterweg aansluiting	PM
Benutten infrastructuur Lammenschansplein	

#### 10.5 Conclusie en voorstel

Op basis van bovenstaande onderzochte optimalisaties wordt aan de Stuurgroep voorgesteld te kiezen voor het benutten van de infrastructuur Lammenschansplein. De Bypass wordt daarmee niet aangelegd. De bestaande bruggen in het Lammenschansplein zullen moeten worden verbreed. Deze variant bespaart € 5 mln ten opzichte van ZNB Optimaal.

## Bijlage 1

De onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de aangenomen moties ten aanzien van het voorkeustracé ZNB Optimaal. Het gaat hier niet om een precieze weergave van de teksten van de moties.

Tracédeel	Motie
Tjalmaweg	<p><b>PS motie nr. 347:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Afstemmen inpassing op lokale wensen.</li><li>2. Onderzoek verdiepte aanleg aansluitingen.</li><li>3. In PIP ruimte reserveren voor alternatieve inpassingen</li></ol> <p><b>Motie gemeenteraad Katwijk</b> Het niet laten vallen van de voorwaarde om vertraming in de toekomst niet onmogelijk te maken; De optimalisatie van de inpassing van de kruising Valkenburg II, waaronder het sneller verlagen van de route vanaf de Torenvlietbrug en het verschuiven naar het westen; Het krijgen van ruimte voor het zoeken naar het beste infrastructurele concept voor de ontsluiting van Valkenburg I en Duinvallei, waarbij in ieder geval sprake is van de optimalisatie van Valkenburg I door middel van het verschuiven naar het westen en verdiepen (zoals bij Valkenburg II); Het handhaven van de zichtlijnen vanuit Oud Valkenburg;</p>
Knoop Leiden West	<p><b>Motie PS nummer 348:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kunnen ruimtelijke alternatieven het ruimtebeslag in BSP beperken</li><li>2. Betrekken gemeenten Leiden, Oegstgeest en de ondernemersvereniging BSP</li><li>3. Overleg met RWS over het verlagen van de snelheid naar 80 km/u op de A44</li></ol> <p><b>Gatereview Rijkswaterstaat</b> Onderzoek de Lange Bypass zodat de doorgaande route geen gelijkvloerse kruisingen bevat</p> <p><b>Gemeente Leiden</b> Bij de reeds toegezegde afspraak om Knoop Leiden west ruimtelijk te optimaliseren, daarin de aansluiting Leiden-Zuid mee te nemen;</p> <p><b>Gemeente Oegstgeest</b> Aandacht voor groencompensatie in de regio en optimale inpassing in volgende planfase; Pleit voor snelheidsverlaging op de A44 naar 100 km/u.</p>

Knooppunt Maaldrift	<b>Motie Wassenaar</b> Zoveel mogelijk groen en ruimtelijke kwaliteit behouden rondom Maaldrift Bewoners met kennis bijstaan
Passage Stevenshof	<b>Geen PS motie</b>  <b>Gemeenteraad Leiden:</b> Een zoveel mogelijk gesloten tunnelbak tussen het knooppunt Maaldrift en het spoor (passage Stevenshof); Het in stand houden van de waterverbindingen tussen Stevenshof en Papenwegse polder, via de bestaande weteringen
Passage Voorschoten	<b>Motie PS nummer 345</b> 1. Mogelijkheden onderzoeken voor een geboorde tunnel 2. Rapporteren over haalbaarheid van deze innovatieve techniek 3. Rapporteren over inpassingseffecten van tunnel voor mens en woonomgeving in Voorschoten  <b>Motie PS nummer 346</b> 1. Prioriteit geven aan inpassing bij Voorschoten en direct na besluitvorming met gemeente Voorschoten tot een verbeterde inpassing komen. 2. Inzichtelijk maken van een verbeterde situatie voor de woonomgeving en sportvoorzieningen. 3. In het PIP noodzakelijke ruimte te reserveren voor alternatieve inpassingsvarianten.
Passage Oostvlietpolder	<b>Geen PS motie</b>  <b>Gemeenteraad Leiden:</b> Ofwel ondertunnelde ofwel verdiepte en overkluisde aanleg door de Oostvlietpolder met een tunnelaansluiting op de A4; Als compensatiemaatregel, het creëren van de groene / recreatieve verbinding tussen Vlietlanden en Cronesteyn, op te nemen;
Knooppunt A4	<b>Gatereview RWS</b> Onderzoek alternatieve knooppuntsvormen voor Knooppunt A4  <b>Motie Zoeterwoude (2009)</b> Geen flyovers A4 Geen effecten op Molen Zelden van Passe Geen inbreuk op groene hart
Bypass Oostvlietpolder	<b>Motie 349</b> 1. Aanpassing Europaweg en Lammenschansplein 2. Besparing ten gunste van inpassing RLR inzetten  <b>Gemeenteraad Leiden:</b>

	<p>een alternatieve ontsluiting voor de bypass Oostvlietpolder, waardoor het groene karakter van de Oostvlietpolder zo veel mogelijk behouden kan blijven;</p> <p>mocht de keuze vallen op de bypass Oostvlietpolder, dan moet er een oplossing worden gevonden voor de aanwezige sportvoorzieningen</p>
--	--



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Aan  
Directieraad RijnlandRoute

Onderwerp  
Agenda Directieraadvergadering 30 november 2012

- 1. Opening en vaststellen agenda**
- 2. Verslag vorige Directieraad d.d. 15 november 2012**
- 3. Uitkomsten onderzoeken moties incl. globale financiële onderbouwing en procedurele gevolgen aan de hand van notitie (wordt nagezonden)**
  - Inpassing Katwijk
  - Snelheidsverlaging A44 irt ruimtebeslag KLW (incl. Maaldrift)
  - Geboorde tunnel Voorschoten
  - Inpassing Voorschoten
  - Alternatieven bypass Oostvlietpolder
- 4. Voorbespreken Stuurgroep 6 december a.s.**
- 5. Rondvraag**
- 6. Sluiting**

## Agenda

Contact

T 070-  
@pzh.nl

Vergaderplaats

Weidezaal - provinciehuis

Vergaderdatum

30 november 2012

Tijdstip

13:30 – 15:30 uur

Ons kenmerk

Bijlagen



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

**Memo**

36

Directie Ruimte en Mobiliteit  
Afdeling Projecten en Programma's  
Contact

T 070 - [redacted]  
[redacted]@pzh.nl

T 070 - [redacted]  
[redacted]@pzh.nl

Datum  
30 november 2012

Aan  
Stuurgroep RijnlandRoute en Universiteit Leiden

Kopie aan

Onderwerp  
Bestuurlijke planning RijnlandRoute en HOV Zuid-Holland Noord

RijnlandRoute

november 2012	Afstemming I&M, RWS en PZH over de uitkomsten van de uitgewerkte moties, scopeaanpassingen en planning
20 november 2012	Stuurgroep RLR: merendeel van de resultaten delen van onderzoeken
20 nov - 6 dec 2012	Standpuntbepaling regionale partners m.b.t. inpassingsmaatregelen
29 nov 2012	Laatste resultaten delen van onderzoeken en standpunt provincie
29 nov - 6 dec 2012	Laatste mogelijkheid om wensen inclusief eventuele eigen dekking te regelen
29 nov - 6 dec 2012	Overleg I&M, RWS (standpunt DVS) en PZH: afstemmen definitieve scope
6 december 2012	Stuurgroep RLR: vaststellen definitieve scope
13 december 2012	Overleg I&M en PZH ambtelijk: vaststellen definitieve scope
december 2012	Overleg gedeputeerde met Minister: vaststellen definitieve scope
18 december 2012	Besluit in GS.en persconferentie
januari 2013	Besluiten in colleges
9 januari 2013	Behandeling in Statencommissie Verkeer & Milieu
30 januari 2013	Besluit in PS
jan 2013 - feb 2013	Toets door RWS op ontwerp, raming en planning
februari 2013	Besluiten in DB Holland Rijnland
februari 2013	Besluiten in gemeenteraden
maart 2013	Overleg I&M en PZH ambtelijk: vaststellen ontwerp, raming en planning
27 maart 2013	Besluit in AB Holland Rijnland
april 2013	Overleg gedeputeerde met Minister: vaststellen ontwerp, raming en planning



HOV-NET Zuid-Holland Noord

30 augustus 2012	Instemming Stuurgroep HOV met definitieve scope
25 oktober 2012	Besluit in DB Holland Rijnland
nov./dec 2012	Besluiten in colleges
13 december 2012	Overleg PZH en I&M ambtelijk: vaststellen definitieve scope en planning.
december 2012	Overleg gedeputeerde met Minister: vaststellen definitieve scope, raming, planning en onderhandse aanbesteding Gouda-Alphen vanaf dec. 2015.
18 december 2012	Besluit in GS
9 januari 2013	Behandeling in Statencommissie Verkeer & Milieu
jan/1 <sup>ste</sup> week feb 2013	Besluiten in gemeenteraden
30 januari 2013	Besluit in PS
15 maart 2013	Besluit in AB Holland Rijnland
maart 2013	Ondertekening overeenkomsten en persconferentie
zomer 2013	Bedieningsovereenkomst met NS



Contact

T 070 - [redacted]  
[redacted]@pzh.nl

Vergadering van  
Directieraad RijnlandRoute  
Vergaderdatum  
30 november 2012

Datum  
2 december 2012  
Ons kenmerk

Aanwezig

[redacted] (PZH), [redacted] (PZH), [redacted]  
[redacted] (Oegstgeest), dhr. [redacted]  
(Voorschoten), [redacted] (Wassenaar),  
[redacted] (Leiden), [redacted] (RVOB), [redacted]  
[redacted] (Katwijk), [redacted] (UL), [redacted]  
[redacted] (Zoeterwoude), [redacted] (Holland  
Rijnland)

Afwezig

[redacted] (RWS), [redacted] (Haaglanden),  
[redacted] (Leidschendam-Voorburg)

Kopie aan

-

### 1 Opening en vaststellen agenda

De vergadering wordt om 13:32 uur door [redacted] geopend. De agenda wordt vastgesteld.

Als mededeling vooraf laat [redacted] weten dat de gemeente Oegstgeest op korte termijn het gesprek wil aan gaan met de provincie over het HOV en de RijnlandRoute. Het nog te installeren nieuwe bestuur van de gemeente zal deze dossiers willen herzien. Komende maandag wordt door de gemeente hierop actie ondernomen.

[redacted] vraagt of het definitieve toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. al gepubliceerd is. Het persbericht van de commissie hierover is cryptisch en niet heel duidelijk. [redacted] beaamt dat en geeft aan dat in elk geval een positief toetsingsadvies een feit is. Het MER RijnlandRoute is daarmee ook definitief, uitgezonderd wanneer er grote zaken aan de scope wijzigen. Dan zou een advies van de commissie op de aanvulling een mogelijkheid kunnen zijn.

### 2 Verslag vorige Directieraad d.d. 15 november 2012

Het verslag van de vorige Directieraad is akkoord en wordt vastgesteld.

### 3 Uitkomsten onderzoeken moties incl. globale financiële onderbouwing en procedurele gevolgen aan de hand van notitie

De leden van de Directieraad hebben een vertrouwelijke notitie ontvangen waarin aandacht is besteed aan de uitkomsten van de onderzoeken die naar aanleiding van de aangenomen moties zijn uitgevoerd. De onderzochte opties zijn benoemd, voorzien van een globaal financieel beeld. Aan de hand van deze notitie geeft [redacted] een presentatie. Gedurende de presentatie worden vragen gesteld.

[redacted] vraagt hoe de door de gemeenteraad van Katwijk gevraagde second opinion geduid moet worden. [redacted] licht toe dat de second opinion in de breedte gezien moet worden.

TVC

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

■■■■ doet een voorstel om de oplossing bij Maaldrift toe te lichten ('te verkopen'). Naast aspecten als betaalbaarheid en compactheid geldt dat de grootste verkeersstromen afgewikkeld worden in een half verdiepte ligging en dat de overige kleine verkeersstromen op maaiveld worden afgewikkeld. ■■■■ geeft aan dat de getoonde oplossingen neigen naar méér ruimtebeslag, terwijl van de gemeente Wassenaar wordt verwacht dat zij meebetaalt aan de oplossing.

■■■■ geeft aan dat hij de argumentatie in de notitie onevenwichtig vindt. Soms is er een duidelijke voorkeur, maar die wordt afgewisseld met zwakkere argumentatie. ■■■■ zegt toe de notitie op dat punt nog aan te scherpen. Ook mede naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen tijdens zijn presentatie. De financiële overzichtstabel wordt aangepast en verduidelijkt.

#### 4 Voorbespreken Stuurgroep 6 december a.s.

■■■■ uit zijn zorg over het krappe tijdsbestek tot 6 december aanstaande. Uitwerkingen lopen nog en colleges en raden moeten nog bijgepraat worden. Kan er 6 december wel besluitvorming in de Stuurgroep plaatsvinden? ■■■■ erkent het korte tijdsbestek, maar ziet de komende Stuurgroep met vertrouwen tegemoet. De laatste activiteiten ter voorbereiding op de Stuurgroep lopen. Er komt een aangepaste notitie. Op basis van voorlopige tekeningen en cijfers moeten in de Stuurgroep oplossingsrichtingen (onder voorwaarden) geformuleerd worden. Qua scope van de RijnlandRoute zijn we er bijna.

De Directieraad stelt voor om goed voorbereid te zijn op vragen en/of suggesties uit de omgeving. Voorbeelden zijn daarvan zijn de langere tunnel bij Voorschoten of een geboorde tunnel onder de Churchillaan. Deze vragen gaan komen en wij moeten daarop voorbereid zijn.

■■■■ licht toe dat er op 7 januari 2013 een bijeenkomst voor raden en statenleden wordt georganiseerd, met als doel alle leden op eenzelfde informatieniveau te krijgen. Tijdens deze

bijeenkomst zal er worden gecommuniceerd over de verdere procedure (bijvoorbeeld het horen van de gemeenteraden in het kader van het Ontwerp Inpassingsplan).

█ geeft aan dat hij nog zal communiceren wie namens Oegstgeest bij de Stuurgroep aanwezig is.

#### **5 Rondvraag**

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

#### **6 Sluiting**

De vergadering wordt om 15:00 uur gesloten.