RANDSTAD**URGENT**

RANDSTAD-BESLUITEN: METROPOOLREGIO ROTTERDAM-DEN HAAG
EN HOLLAND-RIJNLAND

RANDSTAD**URGENT**

RANDSTAD-BESLUITEN: METROPOOLREGIO ROTTERDAM-DEN HAAG EN HOLLAND-RIJNLAND

INHOUD

Samenvatting 5

1 Inleiding 9
1.1 Aanleiding en doel 10
1.2 Samenhang tussen besluiten 12
1.3 Leeswijzer 13

2 Ambities en opgaven Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland 15
2.1 Inleiding 16
2.2 Naar een metropolitane topregio 16
2.3 Wat internationaal sterk is, sterker maken 16
2.4 Uitleg, Verdichting en Transformatie 18
2.5 Woon- en leefklimaat/Groene Ruimte 19
2.6 Bereikbaarheid 19
2.7 Werk in Uitvoering 22

3 Besluiten ter verbetering van de bereikbaarheid 27
3.1 Inleiding 28
3.2 A4 Delft-Schiedam 28
3.3 A13/A16 30
3.4 Verkenning Rotterdam VooRUIT 32
3.5 Verkenning Haaglanden 36
3.6 Integrale Benadering Holland-Rijnland 38

Vervolg 42

SAMENVATTING

Deze kabinetsbrief presenteert een aantal belangrijke besluiten om de bereikbaarheid (weg en openbaar vervoer) van de Randstad in samenhang te verbeteren. De brief richt zich daarbij op het zuidelijk deel van de Randstad: de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland.

De kabinetsbesluiten die worden gepresenteerd, volgen uit studies die in het kader van het MIRT[1] worden uitgevoerd, te weten de Planstudie A4 Delft-Schiedam, de Planstudie A13/A16, de Verkenning Rotterdam VooRUIT, de Verkenning Haaglanden en de Verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland. Gezamenlijk dekken deze studies een belangrijk deel van de zuidelijke Randstad.

Bovengenoemde studies en de besluiten die daaruit volgen, vormen samen een antwoord op de bereikbaarheidsproblematiek in de zuidelijke Randstad, waar nodig in combinatie met de ruimtelijke opgaven. In de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland is verbetering van bereikbaarheid, mede in relatie tot de verbetering van de leefbaarheid, een cruciale opgave. Daarom richt deze brief zich primair op besluiten ter verbetering van de bereikbaarheid. Hiermee wordt bijgedragen aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

De inzet op metropolitane ontwikkeling betekent dat wordt gestreefd naar het versterken van de verkeer- en vervoernetwerken in en tussen de steden. Daarbij zet het kabinet in op (inter)nationale verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad met Brabantstad, Arnhem-Nijmegen en grote stedelijke gebieden in Europa. Focus ligt op goede, robuuste verbindingen, waar mogelijk met meer modaliteiten, bijvoorbeeld in de A4 zone Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Antwerpen en het oosten (via A15, de A12 en de Betuweroute). Verhoging van capaciteit, doorstroming en robuustheid van deze corridor is randvoorwaardelijk voor de verdere ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie. In het verlengde hiervan ligt er een belangrijke opgave in het versterken van de interne bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland. Onderdeel van internationale bereikbaarheid is ook de verankering in het internationale spoornetwerk. Op het regionale schaalniveau kiest het kabinet voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoer (OV). De besluiten uit de twee planstudies en drie verkenningen die in deze brief worden gepresenteerd, richten zich op de volgende opgaven.

A4 DELFT-SCHIEDAM

Voor dit project is onlangs een standpunt ingenomen. Hiermee is een belangrijke stap gezet in de realisatie van een ontbrekende schakel in de wegenstructuur. Omdat dit project zo cruciaal is voor de andere studies wordt het ingenomen standpunt, in het licht van de ambities voor de metropoolregio, in hoofdstuk drie nog kort weergegeven.

A13-16

De Trajectnota/MER van de A13/A16 is ter visie gelegd in augustus 2009. Het kabinet kiest, met instemming van de regio, voor variant 3, zoals opgenomen in de TN/MER van 25 augustus 2009, met uitzondering van 2 tracédelen: het wegtracé ter plaatse van het Lage Bergse Bos, en het wegtracé, gelegen tussen de Bergseweg zuid en de HSL-kruising. Voor deze wegvakken zal de inpassing in de komende maanden nader worden onderzocht.

ROTTERDAM VOORUIT

Uit de verkenning blijken belangrijke bereikbaarheidsopgaven in de regio betrekking te hebben op de doorstroming op de Ruit (met name door het realiseren van een nieuwe westelijk oeververbinding), de weg- en OV-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid en het versterken van de OV-structuur op Zuidvleugelniveau.

[1] Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

VERKENNING HAAGLANDEN

In deze verkenning komt de opgave voor de doorstroming op de A4-passage langs Den Haag naar voren als een van de belangrijkste vraagstukken, in combinatie met (binnen)stedelijke bereikbaarheid. Daarnaast kent de regio een aantal opgaven voor OV-ontsluiting.

INTEGRALE BENADERING HOLLAND-RIJNLAND

Met de Integrale Benadering Holland-Rijnland is een integraal beeld opgesteld voor een aantal samenhangende projecten in Holland-Rijnland, waarmee de bereikbaarheid structureel wordt verbeterd. Er is een gemeenschappelijke voorkeur over de Rijnlandroute. Rijk en regio kiezen voor gefaseerde realisatie van het eindbeeld zoals geschetst in het cluster "Zoeken naar Balans". De daadwerkelijke uitwerking van de RijnGouwelijn-west is maatwerk.

1
2
22
WWW.RIJNDIJP.NL

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

Het kabinet en de regio maken zich sterk voor een verdere ontwikkeling van de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Een goede bereikbaarheid is daarbij cruciaal. Want ondanks alle inspanningen van de afgelopen jaren laten analyses zien dat er in de toekomst nog steeds knelpunten zullen blijven bestaan in de bereikbaarheid van de Randstad.

Deze kabinetsbrief presenteert een aantal belangrijke besluiten om de bereikbaarheid (weg en openbaar vervoer) van de Randstad in samenhang te verbeteren. De brief richt zich daarbij op het zuidelijk deel van de Randstad: de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland.

Versterking van de samenhang tussen Rotterdam en Den Haag is een belangrijke opgave voor deze regio. Vanuit het oogpunt van internationale concurrentiepositie, maar ook in het licht van het ontwikkelen van prettige woon-, werk- en leefmilieus in dit deel van de Randstad. Voor de versterking van de samenhang en concurrentiepositie van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland is goede bereikbaarheid één van de belangrijkste randvoorwaarden.

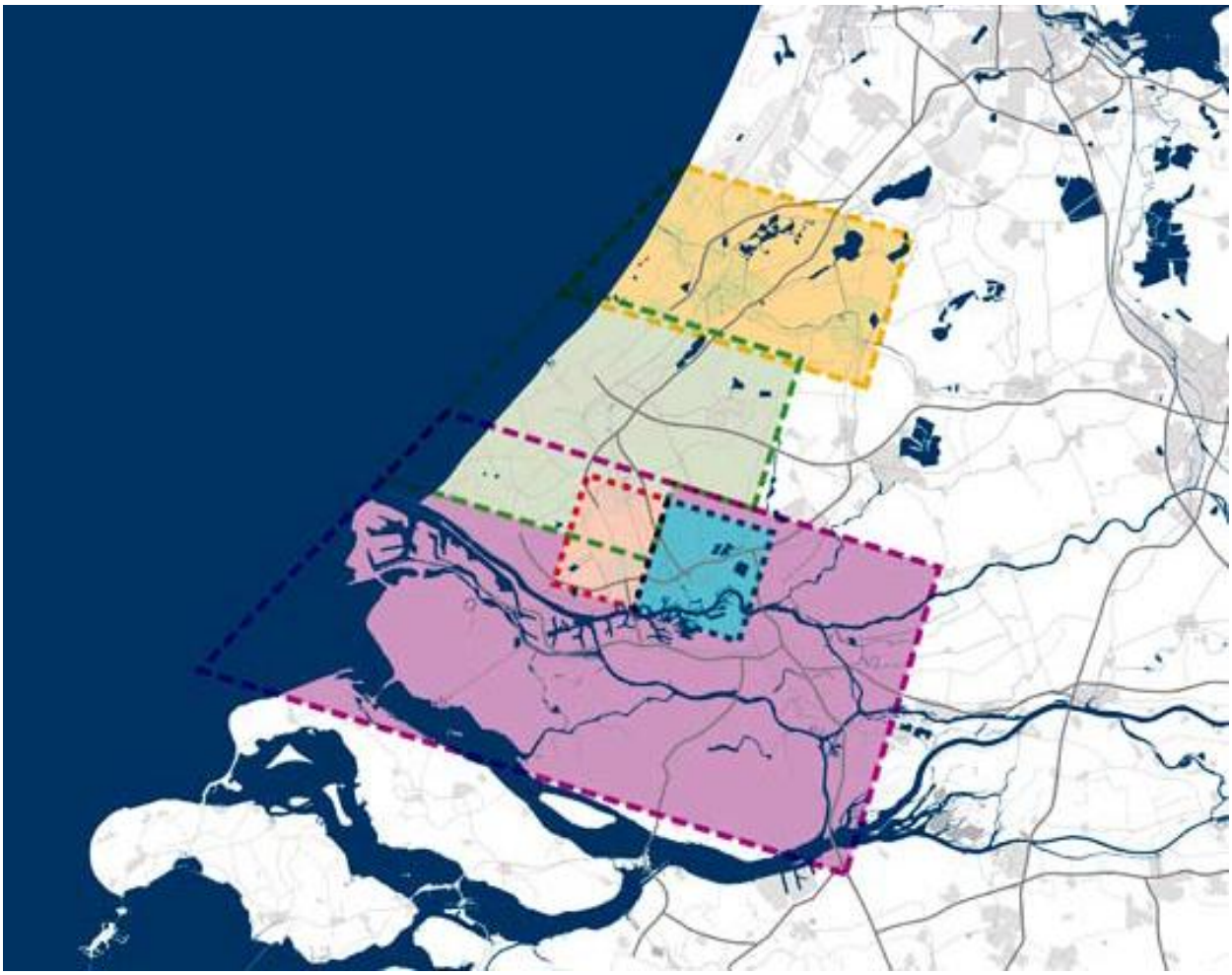
De Structuurvisie Randstad 2040 en de MobiliteitsAanpak vormen belangrijke kaders voor deze regio. Met het programma Randstad Urgent worden de belangrijkste problemen opgepakt en in de Gebiedsagenda Zuidvleugel wordt het lange-termijnperspectief voor deze regio geschetst.

Structuurvisie Randstad 2040
In de Structuurvisie Randstad 2040 schetst het kabinet de basis voor een duurzaam en robuust beleid voor de toekomstige ontwikkeling van de Randstad. De ambitie is om van de Randstad een duurzame en economische topregio te maken. De Structuurvisie bevat vier leidende principes die zijn uitgewerkt in 12 hoofdkeuzes en 7 subkeuzes.

MobiliteitsAanpak
Met de MobiliteitsAanpak geeft het kabinet een antwoord op de groeiende verkeersproblemen en zet een ambitie neer voor 2028 en de tijd erna. Daartoe worden maatregelen genomen die een uitwerking zijn van de Nota Mobiliteit en het Coalitieakkoord. Daarnaast worden extra maatregelen ingezet. De MobiliteitsAanpak geeft tevens een visie op de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem.

Randstad Urgent
Met Randstad Urgent zetten kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Knopen doorhakken en besluiten nemen, daar gaat het om. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. Harde bestuurlijke afspraken over de betrokken projecten vormen de basis voor het programma.

Gebiedsagenda Zuidvleugel
Om samenhang in de ruimtelijke inrichting te bevorderen, heeft het kabinet aan het begin van deze regeerperiode het besluit genomen om het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT) om te vormen naar het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT). Om invulling te geven aan de "R" in het MIRT, die ook staat voor de Relatie met de Regio hebben rijk en regio besloten samen te werken aan zogenaamde gebiedsagenda's. De gebiedsagenda's schetsen het door rijk en regio gedeelde beeld over de ruimtelijke ontwikkelingsrichting van het gebied en definiëren de belangrijkste gezamenlijke ruimtelijke opgaven op het terrein van wonen, werken, bedrijvigheid, mobiliteit, water en natuur en landschap. De gebiedsagenda bevat geen nieuw beleid, maar beschrijft de zaken waar rijk en regio in het BO-MIRT afspraken over kunnen maken.



Figuur 1
Geografische reikwijdte van de verkenningen Rotterdam VooRUIT, Haaglanden en Holland-Rijnland en de planstudies A4 Delft-Schiedam en A13/A16

Integrale benadering Holland-Rijnland

MIRT-verkenning Haaglanden

MIRT-verkenning Rotterdam VooRUIT

Planstudie A4 Delft-Schiedam

Planstudie A13-A16

1.2 SAMENHANG TUSSEN BESLUITEN

De kabinetsbesluiten die in deze brief worden gepresenteerd, volgen uit studies die in het kader van het MIRT worden uitgevoerd. Onderstaande studies worden uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM, in samenwerking danwel afstemming met de regio. De studies zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid van de (zuidelijke) Randstad.

Planstudie A4 Delft-Schiedam

Deze planstudie brengt concrete oplossingen in beeld voor problemen met de bereikbaarheid en robuustheid van het wegennet tussen Rotterdam en Den Haag en de leefbaarheid langs de A13 en A20 en richt zich mede op verbeteren van externe veiligheid en verkeersveiligheid op de A13 en A20 en de bereikbaarheid van en leefbaarheid langs regionale en lokale wegen.

Planstudie A13/A16/A20 Rotterdam

Deze planstudie is gericht op het creëren van een realistische oplossing die de gesignaleerde problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein, alsmede op het onderliggend wegennet, wegneemt of verkleint.

MIRT-verkenning Rotterdam VooRUIT

De MIRT-verkenning Rotterdam VooRUIT richt zich op het verkennen van de opties om de duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te garanderen (haven, World City en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag).

MIRT-verkenning Haaglanden

Het doel van de MIRT-verkenning Haaglanden is het overeenkomen van een programma van maatregelen (Masterplan) om te komen tot een bereikbare en vitale regio op weg naar 2040. Hierbij worden de verwachte bereikbaarheidsproblemen in combinatie met ruimtelijke keuzes en economische ontwikkelingen van de regio als uitgangspunt genomen.

MIRT-verkenning Holland-Rijnland

De MIRT-verkenning Holland-Rijnland heeft tot doel de bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland voortvarend en structureel te verbeteren. Dat is nodig om de regionale bedrijvigheid groeimogelijkheden te geven, de woningbouwlocatie Valkenburg goed te ontsluiten en knelpunten in het wegennet en het openbaar vervoer aan te pakken.

Gezamenlijk dekken deze studies een belangrijk deel van de zuidelijke Randstad. Bovengenoemde studies en de besluiten die daaruit volgen, vormen samen een antwoord op de bereikbaarheidsproblematiek in de zuidelijke Randstad, waar nodig in combinatie met de ruimtelijke opgaven. In de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland is verbetering van bereikbaarheid, mede in relatie tot de verbetering van de leefbaarheid, een cruciale opgave. Daarom richt deze brief zich primair op besluiten ter verbetering van de bereikbaarheid. Met het verbeteren van de bereikbaarheid wordt bijgedragen aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad.
De besluiten uit de verschillende studies kunnen niet los worden gezien van elkaar en van de gezamenlijke ambitie voor de versterking van de Randstad. Dat is de reden dat in deze brief de besluiten voor het verbeteren van de bereikbaarheid in het zuidelijk deel van de Randstad in samenhang worden gepresenteerd.

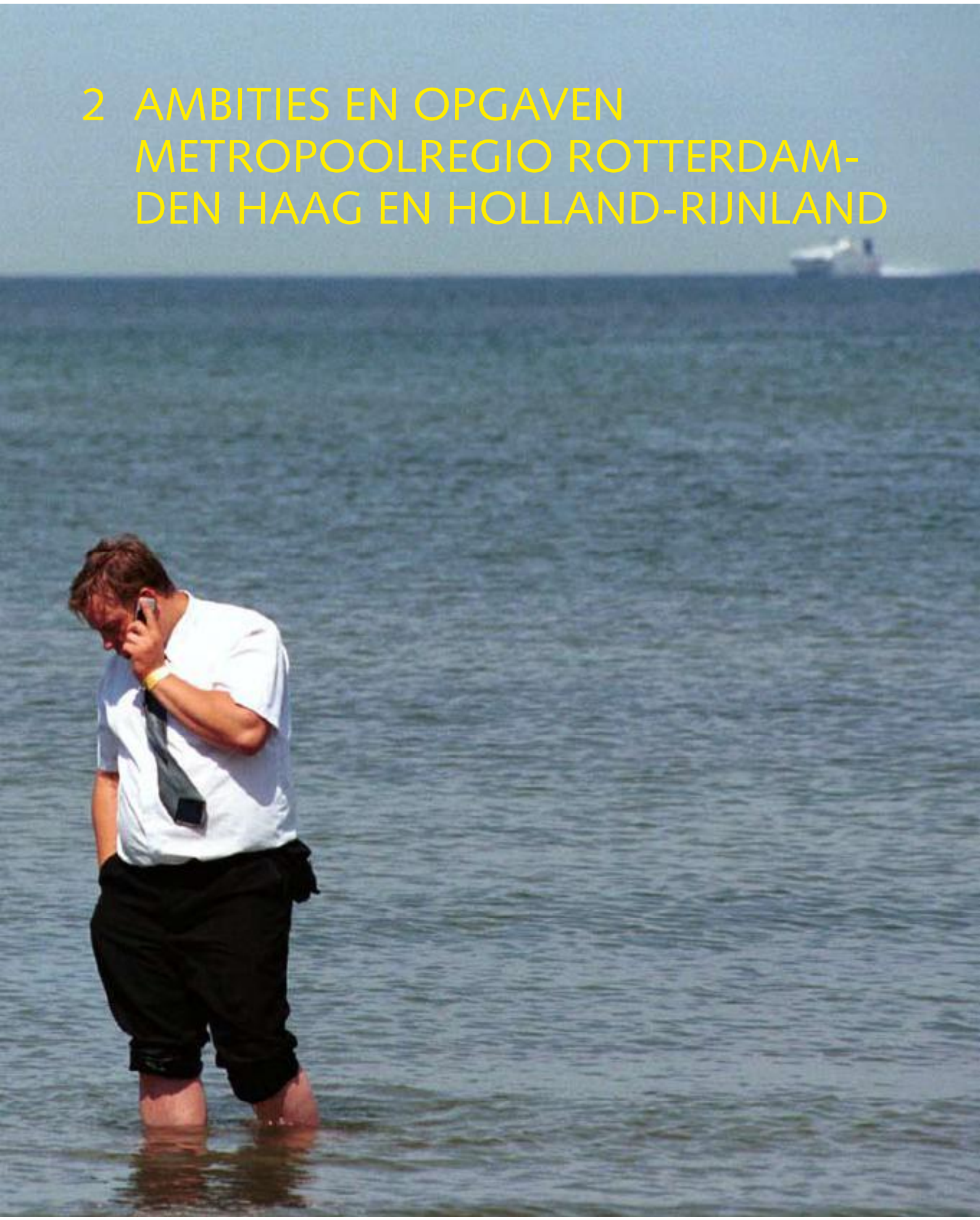
1.3 LEESWIJZER

Centraal in deze brief staan de besluiten voor het in samenhang verbeteren van de bereikbaarheid in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland.

Om de context en de samenhang van deze besluiten te kunnen doorgronden, worden in hoofdstuk 2 allereerst de ambities en opgaven geschetst voor deze regio op het terrein van economie, wonen, leefomgeving en bereikbaarheid. Hoofdstuk 2 sluit af met een beschrijving de MIRT- en Randstad Urgent-projecten die worden uitgevoerd binnen de Metropoolregio. De inhoud van hoofdstuk 2 is gebaseerd op de inhoud van de Structuurvisie Randstad 2040, de MobiliteitsAanpak, de Gebiedsagenda Zuidvleugel en de lopende verkenningen.

In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste besluiten voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland toegelicht. Deze besluiten vloeien voort uit het MIRT-overleg Zuidvleugel tussen departementen en decentrale overheden, op 29 oktober 2009. Afsluitend wordt in hoofdstuk 4 kort geschetst op welke wijze de genomen besluiten een vervolg krijgen.

2 AMBITIES EN OPGAVEN METROPOOLREGIO ROTTERDAM-DEN HAAG EN HOLLAND-RIJNLAND



2.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk schetst zeer beknopt en op hoofdlijnen de ambities en samenhangende opgaven voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland. Deze volgen, vanuit het perspectief van het kabinet, uit de Structuurvisie Randstad 2040, de Mobiliteits-Aanpak, Randstad Urgent en de Gebiedsagenda Zuidvleugel. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar deze documenten

Dit hoofdstuk vormt de opmaat naar de besluiten voor de verbetering van de bereikbaarheid in de regio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Daarom wordt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk verder ingegaan op de bereikbaarheidsopgaven.

2.2 NAAR EEN METROPOLITANE TOPREGIO

Om de internationale concurrentiepositie van (het zuidelijk deel van) de Randstad te versterken, moet de metropolitane ontwikkeling van de regio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland met kracht worden voortgezet.

Opgaven op het gebied van verstedelijking, knooppuntontwikkeling, economische ontwikkeling, bereikbaarheid en groen en water in en nabij steden, worden in toenemende mate afgewogen op het schaalniveau van de metropoolregio. Het onderkennen en versterken van regionale samenhang biedt de beste mogelijkheden om een rol te spelen in de internationale concurrentieslag. Onder invloed van globalisering is er een toenemende concurrentie tussen stedelijke regio's in Europa. In deze internationale concurrentie gaat het om het concurreren op kwaliteit: topniveau aanbieden in woon- en werkmilieus, benutten en versterken van internationale topfuncties, goede (inter)nationale verbindingen en goede regionale bereikbaarheid, voorzieningen en groen in en nabij de stedelijke centra. In een samenhangende metropoolregio, waarin optimaal wordt geprofiteerd van agglomeratievoordelen, lukt dit beter dan in een situatie waarin steden zich afzonderlijk van elkaar ontwikkelen. In de Structuurvisie Randstad 2040 wordt in dit kader gesproken over opschaling van de stedelijke regio's. Deze opschaling heeft met name betrekking op de economie ("wat sterk is, sterker maken"), verstedelijking, groene ruimte en bereikbaarheid.

2.3 WAT INTERNATIONAAL STERK IS, STERKER MAKEN

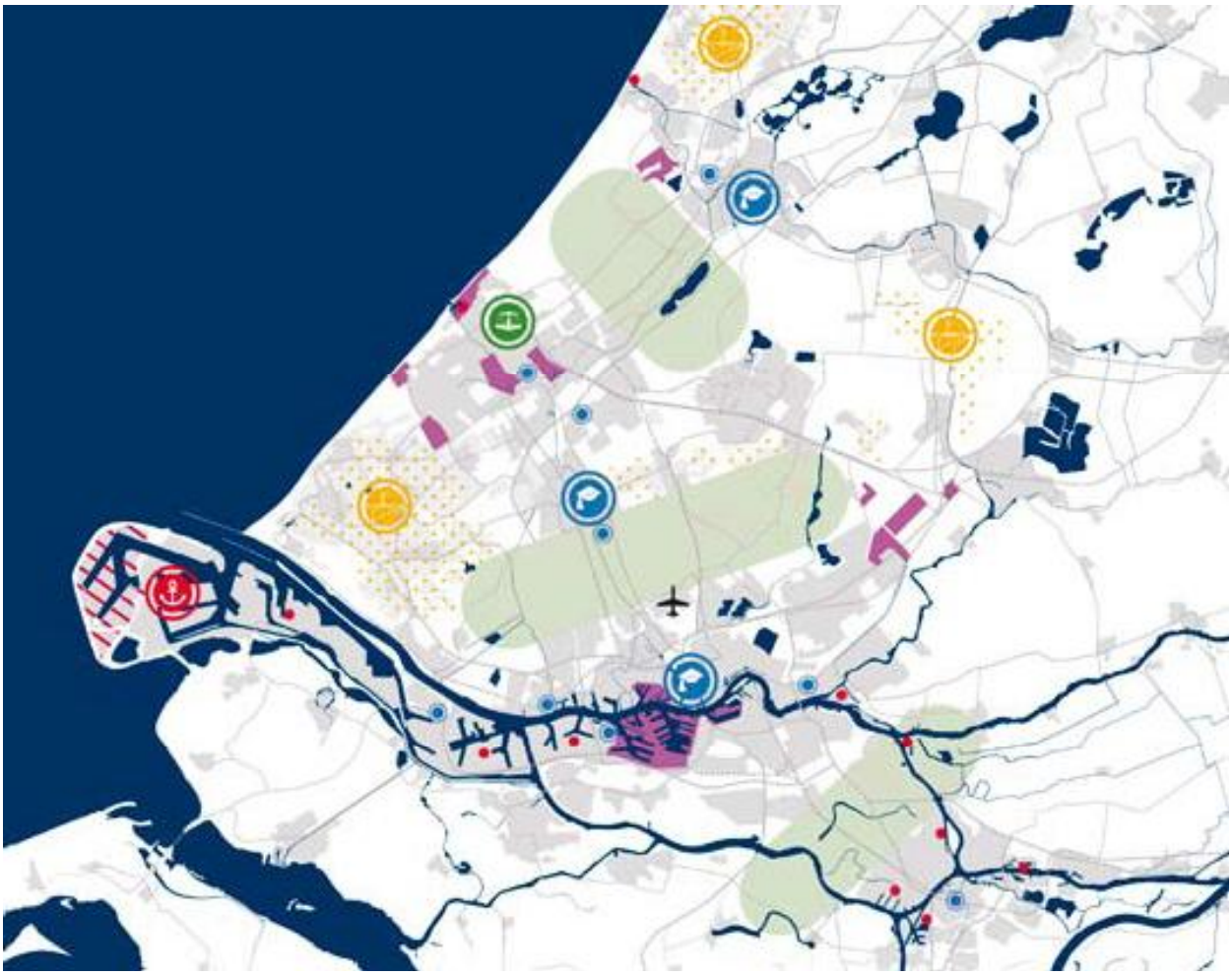
Het economisch beleid, zoals beschreven in Pieken in de Delta, heeft een vervolguitwerking gekregen in de Structuurvisie Randstad 2040. Om van de Randstad internationaal gezien een topregio te maken, kiest het kabinet voor de strategie: "wat internationaal sterk is, sterker maken". Daarin staat versterking van de eigen kracht en identiteit centraal. Het gaat dan enerzijds om het benutten en versterken van internationale topfuncties en anderzijds om het verbeteren van (inter)nationale verbindingen.
De regio Rotterdam-Den Haag-Holland-Rijnland kent drie internationaal sterke clusters ("pieken"). Dit zijn World Port Rotterdam, Greenports Europe en World Legal Capital The Hague. Deze pieken zijn niet alleen van belang voor de Metropoolregio, maar dragen ook bij aan de concurrentiepositie van de Randstad en Nederland als geheel. Daarnaast bestaan er in de regio kennisclusters die de potentie hebben om uit te groeien tot een nationale piek, zoals bio science, water-, delta- en energietechnologie.

World Port Rotterdam

De Rotterdamse haven is de spil van een (inter)nationaal logistiek complex. Hiertoe behoren ook de havengerelateerde bedrijven in de Rotterdamse regio en de Drechtsteden. Stad en haven bieden uitstekende vestigingsvoorwaarden voor transport- en distributiebedrijven en maritieme zakelijke dienstverlening.

Greenports Europe

De Greenports zijn ook in 2040 internationaal marktleider als het gaat om duurzame productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Tuinbouwbedrijven worden multifunctioneel en multinationaal. De Zuidvleugel blijft het belangrijkste gebied van de Greenports. Deze stedelijke vorm van agrarische productie levert naast voedsel en siergewas ook energie, water, en een positieve bijdrage aan klimaat en omgeving.



Figuur 2
Metropoolregio Rotterdam,
Den Haag en Holland-Rijnland

- Groen-blauwe topkwaliteit nabij de steden
- Greenport
- Luchthaven
- Uitleggebieden / stedelijke herontwikkeling
- Maasvlakte 2
- Worldport
- Greenport
- Kenniscentrum
- Legal capital
- Haven
- Kenniscentrum

World Legal Capital The Hague

Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationale rechtspraak. Nu en in 2040 levert Den Haag met dit cluster een unieke bijdrage aan (het internationale profiel van) Nederland en opereert het in een mondiaal netwerk. Bovendien zorgt groei in bijvoorbeeld internationaal recht, diplomatie en internationalisering (van de economie) voor een toenemend belang van dit cluster.

Sterke kennisclusters

Deze drie pieken staan niet op zichzelf, maar worden gevoed door andere sterke clusters zoals bio science, water-, delta- en energietechnologie. Deze nieuwe pieken concentreren zich veelal op science parken rond kennisinstellingen en universiteiten. De economische spin off van de sterke kennisclusters wordt steeds belangrijker omdat gespecialiseerde bedrijven er steeds beter in slagen deze specialistische kennis te vermarkten. In deze metropolitane regio lopen de kennisclusters via de denkbeeldige as van Noordwijk (Estec), via Leiden, Den Haag en Delft naar Rotterdam.

2.4 UITLEG, VERDICHTING EN TRANSFORMATIE

In de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland wordt een belangrijk deel van de woningbouwproductie gepland in het bestaande bebouwd gebied van de steden Den Haag en Rotterdam (zoals de Binckhorst en Stadshavens) en in nieuwe locaties: Valkenburg en Zuidplaspolder (attractieve, landelijke woonmilieus).

Via herstructurering, verdichting en transformatie worden aantrekkelijke hoogwaardige woon- en werkmilieus gerealiseerd die voldoende draagvlak garanderen voor het behoud van een metropolitaan voorzieningenniveau. Dat is weer noodzakelijk om de Metropoolregio verder te ontwikkelen tot een bruisende en vitale metropool. Verdichting biedt bovendien in belangrijke mate draagvlak voor openbaar vervoer (OV) en een betere aansluiting van OV op het autogebruik. En het draagt bij aan een vermindering van stedelijke druk op de open, groene ruimte rond de Metropoolregio.

2.5 WOON- EN LEEFKLIMAAT/GROENE RUIMTE

Complementair aan de strategie van verdichting en transformatie, gericht op het realiseren van een bruisend en vitaal metropolitaan milieu, zet het kabinet in op het realiseren van groenblauwe topkwaliteit door het inrichten van parken nabij steden. Deze parken (Hof van Delfland, Deltapoort en Duin, Horst en Weide) bestaan uit onderling goed verbonden groengebieden van excellente kwaliteit, die goed bereikbaar zijn vanuit de stad en waarin stedelingen kunnen recreëren. Een aantrekkelijk en bereikbaar landschap wordt een steeds belangrijker vestigingsfactor voor (inter)nationale bedrijven en kenniswerkers.
Voor wat betreft infrastructuur en bereikbaarheid zijn de twee belangrijke opgaven met betrekking tot (boven)regionaal groen: het zoveel mogelijk voorkomen danwel mitigeren van nieuwe doorsnijding en het beter toegankelijk maken van het landschap voor de stedeling (om zo de functionele relatie tussen stad en land te versterken).

2.6 BEREIKBAARHEID

De inzet op metropolitane ontwikkeling betekent dat wordt ingezet op het versterken van de verkeer- en vervoernetwerken in en tussen de steden. Het verbeteren van de bereikbaarheid behoort tot een hoofdopgave voor de (zuidelijke) Randstad. Daarbij zet het kabinet in op (inter)nationale verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke randstad met Brabantstad en Arnhem-Nijmegen en met grote stedelijke gebieden in Europa. Focus ligt op goede, robuuste verbindingen, waar mogelijk met meer modaliteiten, bijvoorbeeld in de A4 zone Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Antwerpen en het oosten (via A15, de A12 en de Betuweroute). Onderdeel van internationale bereikbaarheid is ook de verankering in het internationale spoornetwerk.

Ook door te zoeken naar oplossingen in het regionaal netwerk kan lange afstandsverkeer beter worden gefaciliteerd. Op het regionale schaalniveau kiest het kabinet voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het OV.

(Inter)nationale bereikbaarheid

Noord-zuid is de A4-corridor (A4-A13-Rotterdamse Ruit-A16) de "backbone" van de Randstad. Oost-west verloopt de belangrijkste verbinding via de A15 van de haven naar Duitsland en de A12.

Op verschillende plekken zijn de grenzen aan de capaciteit van het wegennet bereikt of zelfs overschreden. Zonder maatregelen zal deze situatie in de toekomst verder verslechteren. Daarnaast ontbreken op een aantal plekken in het netwerk essentiële schakels waardoor het netwerk kwetsbaar is. Na een ongeval staat alles stil, bij gebrek aan alternatieve routes. Daarnaast leidt het ontbreken van deze schakels tot omrijden (en dus grotere verplaatsingsafstanden).

De belangrijkste knelpunten in het (inter)nationale wegnetwerk van de Metropoolregio:

Capaciteit
- A4 tussen Leiden en Burgerveen: beperkte doorstroming als gevolg van "flessenhalzen";
- A4 bij Den-Haag: Er ontstaan stremmingen en vertragingen als gevolg van een grote hoeveelheid weefbewegingen (hoog aandeel lokaal en regionaal verkeer), splitsingen en aansluitingen;
- A13: Ontoereikende capaciteit;
- Ruit Rotterdam: De ontoereikende capaciteit van de Ruit is deels te verklaren door de grote hoeveelheid lokaal en regionaal verkeer. Slechts een klein deel van het verkeer is doorgaand.

Ontbrekende schakels
- Noord-Zuid: ten noorden van Rotterdam is de A13 de enige verbinding tussen Rotterdam-Den Haag-Amsterdam;
- Oost-West: ten westen van de Beneluxtunnel is de A15 de enige ontsluiting van de haven.

Het (inter)nationale spoornetwerk wordt gevormd door de intercity (IC)-verbindingen binnen de Randstad en naar de rest van het land en door de HSL tussen de Noord- en Zuidvleugel en naar België en Frankrijk. Voor wat betreft vervoer van goederen over spoor is met name de Betuweroute van groot belang, net als goederenvervoer via het gemengde net.

Het vervoer over het hoofdspoorwegennet kent in deze regio een sterke menging van (inter)nationaal vervoer, regionaal vervoer en goederenvervoer. Dat leidt op een aantal baanvakken tot een dilemma tussen capaciteit en kwaliteit (veel stops voor de sprinter, weinig stops voor de IC). De menging beperkt de mogelijkheden om hoge frequenties te bieden.

Figuur[2] 3 geeft een beeld van knelpunten waar in de verkenningen naar wordt gekeken tegen de achtergrond van het bestaande wegennetwerk. De knelpunten op het hoofdwegennet zijn bepaald met de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse en op basis van bestaande rapporten. De regionale knelpunten zijn bepaald met de Regionale Netwerkanalyse. Een deel van de weergegeven knelpunten wordt opgelost voor 2020 als in het MIRT opgenomen projecten worden gerealiseerd, zoals de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A4 Delft-Schiedam. Een deel van de knelpunten ontstaat na 2020, of blijft ook na uitvoering van geplande maatregelen bestaan. In 2010 verschijnt de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) waarin een analyse wordt gemaakt van de staat van de netwerken (weg, OV en binnenvaart).

Regionale bereikbaarheid

Voor de regionale wegbereikbaarheid is het belangrijkste probleem dat er momenteel geen sluitend regionaal netwerk bestaat. Het regionaal wegverkeer wordt in belangrijke mate afgewikkeld via het (internationale) hoofdwegennet (HWN), aangevuld met enkele regionale wegen. Daarmee draagt het regionaal verkeer in belangrijke mate bij aan de capaciteitsproblemen op dat netwerk. Versterking van het regionaal netwerk en scheiding van de doorgaande en regionale verkeersstromen (en daarmee het versterken van de interne bereikbaarheid van de regio) is daarom een belangrijke opgave. De regionale wegen (OWN) hebben te beperkt ruimte om daadwerkelijk het regionale verkeer te kunnen opvangen. De capaciteit is in een aantal gevallen onvoldoende en kruisingen (veelal gelijkvloers) belemmeren de doorstroming. Verschillende wegen voeren door de bebouwde kom, wat problemen oplevert voor veiligheid en leefbaarheid.

De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in versterking van de structuur van het spoor en het regionaal OV. Zo is er geïnvesteerd in het spoorwegnet (bijvoorbeeld via de Nationale Sleutelprojecten, Spoorzone Delft, de Betuweroute en de HSL-zuid). Daarnaast zijn er verbeteringen uitgevoerd in het regionaal OV: bijvoorbeeld door realisatie van de Erasmuslijn, RandstadRail, MerwedeLingeLijn en via het Actieprogramma Regionaal OV.

[2] Afbeeldingen in dit document zijn indicatief, er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Figuur 3
Netwerk met belangrijkste knelpunten (weg en OV) op basis van de recent uitgevoerde verkenningen Rotterdam VooRUIT, Haaglanden, de Integrale Benadering Holland-Rijnland en de plan-studies A13-16 en A4 Delft-Schiedam.

Knelpunten weg

1 A13
2 A20-noord
3 Beneluxcorridor
4 A15 Maasvlakte-Vaanplein en ontsluiting HIC
5 Brienenoordcorridor
6 A20-oost
7 A4-passage
8 Poorten en inprikkers Den Haag
9 A4-Leiden
10 Oost-west verbinding Leiden

Knelpunten OV

A OV Rotterdam Zuid
B Corridor Den Haag-Rotterdam: Kwaliteit OV op de Oude Lijn
C OV-ontsluiting int. Zone/wfg, Scheveningen en de Binckhorst
D Corridor Den Haag-Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn
E Corridor Den Haag-Rotterdam: Ontsluiting TIC Delft-Schieveen en Rotterdam Airport

De groeiende vervoersvraag per OV leidt met name op "de oude lijn" tot capaciteitsproblemen. Hierdoor kan in de toekomst mogelijk niet het gewenste kwaliteitsniveau worden bereikt. Daarnaast wordt het spoor voor zowel goederen- als personenvervoer gebruikt. Verder wordt gereden met verschillend materieel (intercity, sprinters) met verschillende eigenschappen (topsnelheid, acceleratievermogen). Bij eventuele frequentieverhogingen kunnen conflicten ontstaan tussen verschillende producten en diensten. De hoge intensiteit op het railnet maakt het systeem kwetsbaar voor verstoringen.

De structuur van het regionale netwerk is radiaal georiënteerd: met name gericht op Rotterdam CS en Den Haag CS/HS en de verbinding daartussen. Tangentiele relaties (die juist binnen een samenhangende metropoolregio van groot belang zijn), worden minder goed bediend. Dit wordt versterkt doordat verschillende modaliteiten en OV-systemen nog onvoldoende op elkaar aansluiten. Daarnaast ontbreekt een aansluiting op het regionale OV-netwerk van de Noordvleugel.

Lokale (binnenstedelijke) bereikbaarheid

De verdichtings- en transformatieopgaven waarvoor de Metropoolregio zich gesteld ziet, vragen om een goede afwikkeling van het lokaal verkeer (fiets, OV en auto). Deze relatie is tweezijdig: enerzijds draagt verdichting bij aan draagvlak voor openbaar vervoer, anderzijds kan een goed OV-systeem ondersteunend zijn voor succesvolle transformatie- en verdichtingsprocessen.

2.7 WERK IN UITVOERING

Rijk en regio werken hard aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag wordt vanuit het MIRT en Randstad Urgent (RU) gewerkt aan de volgende projecten:

1. Mooi en Vitaal Delfland (planstudie en RU-project)
Integrale gebiedsontwikkeling waarbij gewenste groen-blauwe verbindingen worden gerealiseerd en tuinbouw optimaler en duurzamer kan gaan produceren.

2. Zwakke Schakels Nederlandse Kust (realisatiefase)
Uitvoeren van verbeteringswerken om de primaire waterkeringen op de juiste sterkte te houden om de veiligheid tegen overstromingen te handhaven

3. A4 Delft-Schiedam: (planstudie en RU-project)
Deze planstudie brengt concrete oplossingen in beeld voor problemen met betrekking tot de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag en de leefbaarheid langs de A13 en A20 en richt zich mede op verbeteren van externe veiligheid, verkeersveiligheid op de A13 en A20 en de bereikbaarheid van en leefbaarheid langs regionale en lokale wegen.

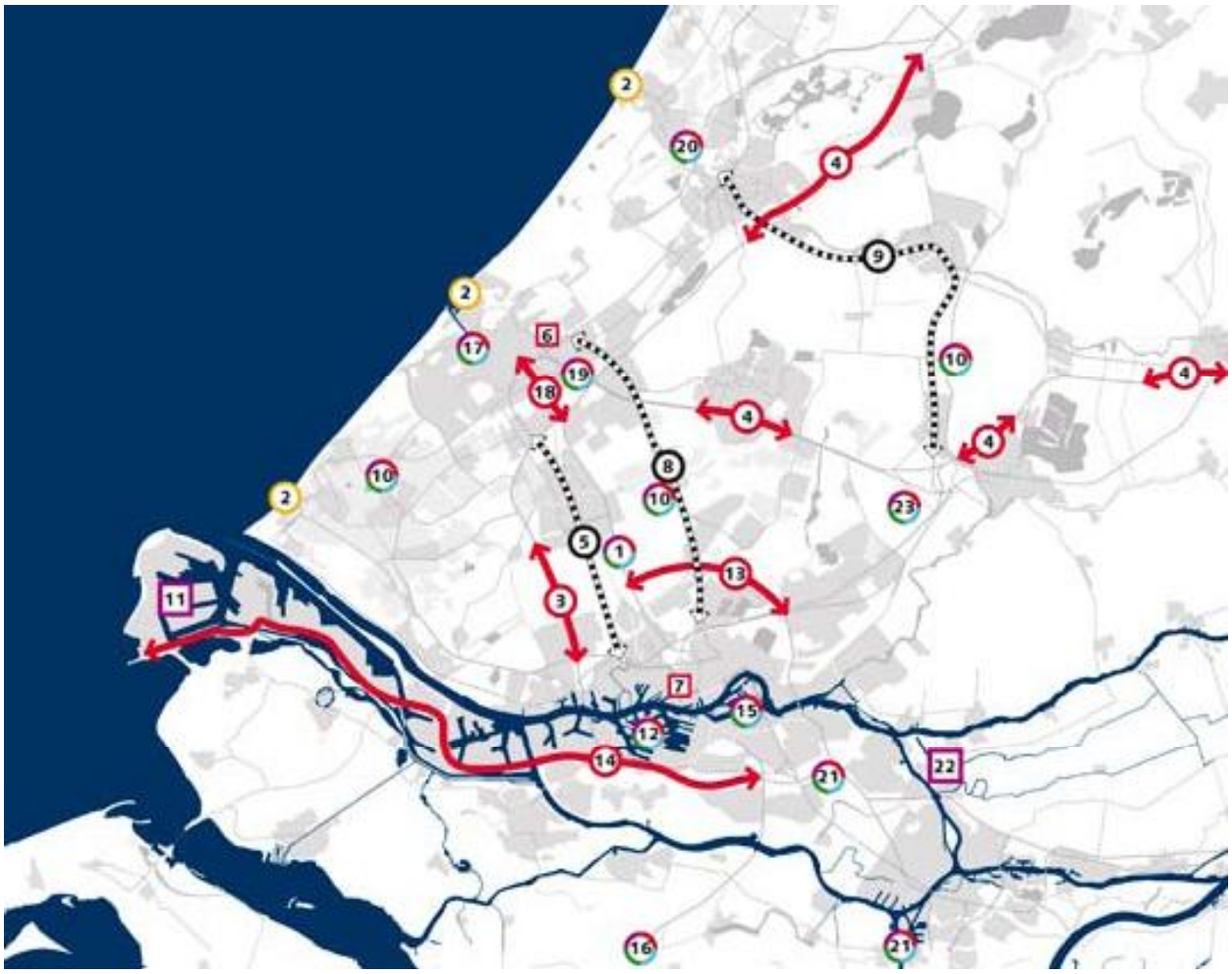
4. Flessenhalzen A4 en A12 (realisatiefase en RU-project)
Verbeteren van de verbinding tussen de regio's Amsterdam-Den Haag/Rotterdam-Utrecht en verhogen van de doorstroming op de A4 en de A12, via de aanleg van extra rijstroken op die delen van het traject waar deze nu nog ontbreken.

5. Programma Hoogfrequent Spoor: corridor Den Haag-Rotterdam (planstudie en RU-project), Rijswijk-Schiedam (inclusief Spoorcorridor Delft) (planstudie)
Geschikt maken van Spoor Den Haag-Rotterdam om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd het aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren. Als oplossing voor leefbaarheidsproblemen in Delft wordt een spoortunnel aangelegd.

6. Den Haag CS (ten behoeve van Nieuw Sleutelproject) (realisatiefase)
Ontwikkelen van het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden ruimtelijk tot een eenheid gesmeed.

7. Rotterdam CS (ten behoeve van Nieuw Sleutelproject) (realisatiefase)
Verbeteren van de transfercapaciteit en de aansluiting van het station op de stedelijke structuur. Naast het station behoort ook de stationsomgeving tot het project.

8. Randstadrail, fase 1 (realisatiefase)
Realiseren van een hoogwaardige lightrail-ov-verbinding tussen Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten.



Figuur 4
Werk in Uitvoering: projecten
in het MIRT (en Randstad Urgent)

1 Hof van Delfland (RU-project)
2 Zwakke Schakels Nederlandse Kust (Scheveningen, Delfland en Noordwijk)
3 A4-Delft Schiedam (RU-project)
4 Flessenhalzen A4 (Burgerveen-Leiden) en A12 (RU-project)
5 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: corridor Den Haag-Rotterdam (RU-project), Rijswijk-Schiedam
6 Den Haag CS t.b.v. nieuw sleutelproject
7 Rotterdam Centraal t.b.v. nieuw sleutelproject
8 Randstadrail
9 RijnGouwelijn-oost
10 Greenports Zuid-Hollands glasdistrict (Westland-Oostland) en Boskoop (RU-project Transitie Greenports)
11 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (RU-project)
12 Stadshavens Rotterdam (RU-project)
13 A13/A16/A20 Rotterdam (RU-project)
14 A15 Maasvlakte-Vaanplein (RU-project)
15 Rotterdam VooRUIT (RU-project)
16 Verkenning Antwerpen-Rotterdam
17 Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forum Gebied) (RU-project)
18 Den Haag, Trekvliettracé (onderdeel RU-project Den Haag Internationale Stad)
19 Verkenning Haaglanden
20 As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) (RU-project)
21 Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & de Westelijke Dordtse Oever (RU-project)
22 Containertransferium Rotterdam (RU-project)
23 Zuidplaspolder (RU-project)

Integrale gebiedsopgave
Prioritaire zwakke schakel
Bereikbaarheid (weg)
Bereikbaarheid (OV)
Nieuw sleutelproject
Bedrijventerrein

9. RijnGouweLijn-oost (realisatiefase)
Realiseren van een lightrailverbinding op de corridor Gouda-Alphen-Leiden-Katwijk-Noordwijk. Voor het project RGL-oost is inmiddels een planstudierapport ingediend.

10. Transitie Greenports (realisatiefase en RU-project)
Versterken van de concurrentiepositie van het tuinbouwcluster in de greenports, verbeteren van het werk-, woon- en leefklimaat, verduurzamen van de energie- en waterinfrastructuur en verbinden van kust en Groene Hart en greenports met mainports en marktgebieden.

11. Project Mainport Rotterdam (realisatiefase en RU-project)
Versterken van de mainport Rotterdam door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten in het Rotterdamse havengebied op te lossen en gelijktijdig het verbeteren van de leefomgeving in Rijnmond.

12. Stadhavens Rotterdam (verkenning en RU-project)
Transformeren en vernieuwen van het gebied Stadshavens Rotterdam tot een gebied waarin innovatieve en moderne werk- en woonomgevingen worden gecombineerd.

13. A13/16/20: (planstudie en RU-project)
Oplossen van de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en het onderliggende wegennet en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken.

14. A15 Maasvlakte-Vaanplein (planstudie en RU-project):
Op het traject A15 Maasvlakte – Vaanplein wordt het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein uitgebreid naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Beneluxplein en het Vaanplein. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het nautisch knelpunt Oude Maas op. Tussen Vaanplein en de aansluiting Barendrecht wordt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan gerealiseerd.

15. Rotterdam VoorRUIT (verkenning en RU-project)
Opstellen van een breed gedragen, integrale multimodale visie op de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, vormgeven van een pakket maatregelen en financieringsafspraken, waarmee de bereikbaarheidsstreefwaarden uit de Nota Mobiliteit worden gehaald en een duurzame bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de Rotterdamse haven op lange(re) termijn worden gegarandeerd.

16. Verkenning Antwerpen-Rotterdam (verkenning)
Uitvoeren van een verkenning naar de druk en dynamiek in het gebied Antwerpen-Rotterdam die vraagt om een optimale ruimtelijke inrichting, mede in relatie tot de aanwezige grote open landschappen.

17. Den Haag Internationale Stad (verkenning en RU-project)
Verbeteren van het vestigingsklimaat van Den Haag voor internationale organisaties, vergroten van de ruimtelijke kwaliteit, verbeteren van de auto-ontsluiting van strategische locaties (Trekvliettracé) en van de doorstroming op het rijkswegennet.

18. Den Haag Trekvliettracé (planstudie en RU-project Den Haag Internationale Stad)
Het Trekvliettracé behelst een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN).

19. Verkenning Haaglanden (verkenning)
Ontwikkelen van een optimale en integrale ontwikkelings- en investeringsstrategie voor de regio Haaglanden voor de periode 2020-2040. De verkenning resulteert eind 2010 in een gedragen programma van maatregelen (Masterplan) om te komen tot een bereikbare en vitale regio op weg naar 2040.

20. Integrale Benadering Holland-Rijnland (verkenning en RU-project)
Ontwikkelen van een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen, op basis waarvan een gezamenlijk voorkeursbesluit kan worden genomen over de ontwikkeling van het gebied.

21. Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever (realisatiefase en RU-project)
Bevorderen dat Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever versneld als havengerelateerde bedrijventerreinen worden ontwikkeld en gerealiseerd.

22. Containertransferium Rotterdam (RU-project)
Realiseren van een Containertransferium in Alblasserdam ter verbetering van de wegbereikbaarheid van de haven van Rotterdam (ontlasting A15) en ontlasting van de containeroverslag op de Maasvlakte.

23. Zuidplaspolder (realisatiefase en RU-project)
Integrale gebiedsontwikkeling van de Zuidplaspolder voor wonen, werken, glas en groen/water inclusief recreatie en bereikbaarheid. Er wordt gestuurd op innovatieve en duurzame concepten en het bevorderen van integrale uitvoering.

3 BESLUITEN TER VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID

3.1 INLEIDING

Op grond van hoofdstuk 2 is te concluderen dat verbeteren van de A4-corridor voor zowel de ambities van de Randstad, als voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland de hoogste prioriteit heeft. Verhoging van capaciteit, doorstroming en robuustheid van deze corridor is randvoorwaardelijk voor de verdere ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie. In het verlengde hiervan ligt er een belangrijke opgave in het versterken van de interne bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland.

Dit beeld komt ook naar voren uit de twee planstudies en de drie verkenningen die in dit hoofdstuk worden beschreven.
In de eerste plaats is dat de A4 Delft-Schiedam. Voor dit project is onlangs een Standpunt ingenomen. Omdat dit project zo cruciaal is voor de andere studies, wordt het ingenomen standpunt in dit hoofdstuk nog kort weergegeven, in het licht van de ambities voor de metropoolregio.
Daarnaast beschrijft dit hoofdstuk de recente besluiten over het project A13-16. Ten derde worden in dit hoofdstuk de besluiten beschreven die volgen uit de Verkenning Rotterdam VooRUIT. Ook uit deze verkenning blijkt het belang van een sterke A4-corridor, die zich in de Rotterdamse regio manifesteert via de opgaven ten aanzien van doorstroming op de "Ruit".
In de vierde plaats beschrijft dit hoofdstuk de besluiten die zijn genomen op basis van de afronding van fase A van de Verkenning Haaglanden. In deze verkenning komt de opgave voor de doorstroming op de A4-passage langs Den Haag naar voren als één van de belangrijkste vraagstukken. Tenslotte geeft dit hoofdstuk weer welke besluiten op basis van de Integrale Benadering Holland-Rijnland zijn genomen.

De projecten waarover dit hoofdstuk gaat, bevinden zich in verschillende fasen. Aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de A13-A16 zijn uitgangspunten voor de lopende Verkenningen Rotterdam VooRUIT en Haaglanden. De besluiten die in dit hoofdstuk worden weergegeven met betrekking tot de Verkenning Rotterdam VooRUIT, zijn veelal besluiten die een stap zijn in de richting van een planstudie. Datzelfde geldt voor de besluiten met betrekking tot de Verkenning Holland-Rijnland. Ten slotte geven de besluiten die volgen uit de Verkenning Haaglanden richting aan de te zoeken oplossingen voor de geprioriteerde bereikbaarheidsvraagstukken.

Waar in dit hoofdstuk wordt gesproken over A4-corridor wordt daarbij niet alleen aan weginfrastructuur gerefereerd. Dit hoofdstuk laat zien dat voor een bereikbare en vitale Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland weg- en OV-maatregelen nadrukkelijk in samenhang aan de orde zijn. Juist in de verknoping van beide systemen, en de keuzemogelijkheden die dat biedt voor de reiziger, ligt de sleutel voor het oplossen van de bereikbaarheidsopgaven.

3.2 A4 DELFT-SCHIEDAM

Op 3 september (Tweede Kamer, 30 561, nr. 17) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Tweede Kamer geïnformeerd over zijn standpunt over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam (variant 1B). Na bijna 50 jaar van planvorming is een belangrijke knoop doorgehakt over de verbetering van de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. De A4 Delft-Schiedam is daarmee uitgangspunt bij alle andere besluiten ter verbetering van de bereikbaarheid in Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Zoals in de Mobiliteitsaanpak is aangegeven, is het belangrijk om robuuste verbindingen te realiseren. Dat vereist parallelliteit in het wegsysteem. De A13 is een van de grootste fileknelpunten van Nederland. Het is de verwachting dat deze situatie, zonder maatregelen, de komende jaren zal verslechteren. Daarnaast is het systeem op dit moment, met slechts de A13 als enige hoofdwegverbinding tussen Rotterdam en Den Haag, niet flexibel genoeg om te kunnen reageren op incidenten.

Figuur 5
Standpunt A4 Delft-Schiedam

Bestaande snelweg

Nieuwe snelweg

In de Planstudie A4 Delft-Schiedam is onderzocht hoe de bereikbaarheid over de weg tussen Rotterdam en Den Haag het best kan worden verbeterd. Op basis van de conclusies uit de planstudie heeft de A4 Delft-Schiedam de voorkeur gekregen boven het alternatief A13 + A13/16. De A4 faciliteert meer verkeer, verbetert de reistijd sterker en maakt het verkeer niet langer afhankelijk van slechts één verbinding (robuuster netwerk). Daarnaast is de A4 Delft-Schiedam aan te leggen zonder langdurige verkeershinder en goedkoper dan het alternatief A13+A13/16.

Uit inspraakreacties en de adviezen van de betrokken bestuursorganen blijkt dat het overgrote deel van de insprekers en een groot aantal betrokken bestuursorganen adviseren om voor het A4-alternatief te kiezen.

Het alternatief A4 Delft-Schiedam variant 1B wordt nu uitgewerkt in het Ontwerptracébesluit (OTB) dat volgens planning voorjaar 2010 ter inzage wordt gelegd. Na de terinzagelegging van het OTB is het tracébesluit voorzien in het najaar van 2010, waarna in 2011 kan worden gestart met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. De openstelling is voorzien in 2015. Daarmee wordt een cruciale verbinding gerealiseerd in het verbeteren van de bereikbaarheid van de Randstad en daarmee met het versterken van de concurrentiepositie van de Randstad.

Het kabinet heeft bovendien besloten op het traject Den Haag-Rotterdam metro-achtig hoog frequent spoorvervoer (waarin wordt toegewerkt naar zes intercity's en zes stoptreinen per uur) te realiseren. Hiertoe zal extra railcapaciteit worden aangelegd. Met de planstudie PHS voor deze corridor, waarover voor de zomer 2010 kabinetsbesluiten zijn voorzien, zal duidelijk worden wat er voor nodig is deze ambitie te realiseren.

In relatie met de aanleg van de A4 Delft-Schiedam zijn er in 2006 voor het gebied tussen Delft en Schiedam afspraken gemaakt over vijf kwaliteitsprojecten voor de versterking van de natuur, landbouw, recreatie en stedenbouwkundige ontwikkeling Schiedam-Vlaardingen. Eén daarvan betreft het recreatief routenetwerk in het gebied. Deze afspraken vormen samen met de inpassing van de A4 Delft-Schiedam het IODS-convenant (Integrale Ontwikkeling Delft en Schiedam).

3.3 A13/A16

Scope van de planstudie

Tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen van A16 en A20) voldoet de hoofdwegennetverbinding niet aan de streefwaarden voor betrouwbare en acceptabele reistijden. De kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoet niet aan de geldende kwaliteitseisen. De verkeersdruk op regionale en lokale wegen is te groot.

De doelstelling van het project A13/A16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegennet wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

De samenvatting en uitgebreide versie van de Trajectnota/MER zijn te lezen op www.rijkswaterstaat.nl.

Belangrijkste conclusies/bevindingen

De Trajectnota/MER van de A13/A16 is ter visie gelegd in augustus 2009. De Trajectnota/MER geeft inzicht in de huidige problemen en de oplossingen die zes geselecteerde varianten daarvoor bieden. De Trajectnota/MER onderzoekt ook wat de effecten van deze oplossingen zijn. Verder kijkt de Trajectnota/MER hoeveel hinder de oplossingen veroorzaken tijdens de aanleg en wat de kosten van de varianten zijn.

De Rijksweg 13/16 zorgt in totaal voor een lichte verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio. Op de bereikbaarheid van de regio vanuit andere landsdelen heeft de Rijksweg 13/16 nauwelijks effect, de reistijden blijven hier boven de norm liggen. De bereikbaarheid binnen het noordelijk deel van de regio Rotterdam verbetert sterk. Tussen de varianten bestaan geen verschillen.

Figuur 6
Kabinetskeuze A13/A16

Bestaande snelweg

Nieuwe snelweg

De Rijksweg13/16 vermindert de verkeersdruk op het onderliggend wegennet. De aanleg van de Rijksweg 13/16 heeft een positief effect op de leefbaarheid langs de A13 en de A20. Daarbij heeft variant 4 het grootste effect en leiden de varianten 1 en 3 tot de minst grote verbeteringen.

De Rijksweg 13/16 voldoet dus aan de vier doelen die aan het project worden gesteld. Wel bestaan er verschillen tussen de varianten in de mate waarin dit gebeurt.

Besluiten

Het kabinet kiest, met instemming van de regio, voor variant 3, zoals opgenomen in de TN/MER van 25 augustus 2009, met uitzondering van 2 tracédelen: het wegtracé ter plaatse van het Lage Bergse Bos, en het wegtracé, gelegen tussen de Bergseweg zuid en de HSL-kruising. Voor deze wegvakken zal de inpassing in de komende maanden nader worden onderzocht. Het verzoek van de regio om extra aandacht voor het wegtracé tussen Bergweg zuid en de HSL betekent vertraging van het project én mogelijk extra kosten. De regio zal zelf bijdragen aan de eventuele extra benodigde financiën.

3.4 VERKENNING ROTTERDAM VOORUIT

Scope van verkenning

Het doel van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRUIT is om te komen tot:

- een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio tot 2040 met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt;
- een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, zicht op bekostiging van deze maatregelen en de (publieke) ambities en mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerking (PPS);
- een beeld van de belangrijkste milieueffecten (in de vorm van een planMER);
- voorbereiden van aansluitend planuitwerkings- en besluitvormingstraject.

De MIRT-verkenning Rotterdam VooRUIT is zoveel mogelijk uitgevoerd conform het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (VBI). Overheden (regionale, lokale en rijkspartijen), maatschappelijke partijen én burgers zijn vroegtijdig betrokken bij de probleemanalyse en het afwegingsproces. De uitkomsten van de MIRT-Verkenning zijn vastgelegd in het Masterplan Rotterdam VooRUIT (www.randstadurgent.nl).

Belangrijkste conclusies/bevindingen

Uit diverse bestaande analyses blijkt dat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, ondanks alle maatregelen (weg én OV) die al zijn voorzien, in de periode 2020-2040 nog steeds niet voldoet aan de streefwaarden die gesteld zijn voor doorstroming en goede bereikbaarheid (Nota Mobiliteit). De te maken keuzes voor het oplossen van deze problematiek hebben een zeer grote invloed op de verdere ruimtelijke ontwikkelingen binnen de regio Rotterdam. Omgekeerd zijn de ruimtelijke ambities medebepalend voor de aard en omvang van de druk op de netwerken. De ingezette ruimtelijke ontwikkelingsrichting in deze regio (vastgelegd in diverse plannen, zoals Randstad 2040, RR2020 en Stadsvisie Rotterdam 2030) focust op het versterken van stad en haven als motor voor de economie, het investeren in bestaand stedelijk gebied, het bereikbaar maken van ontwikkellocaties en de bereikbaarheid van de groene recreatiegebieden direct rondom de steden en daarbinnen. Dit met als doel de vergroting van de concurrentiekracht van de stedelijke regio's.

De MIRT-verkenning heeft geleid tot een scherp beeld van de prioritering en beschrijving van de opgaven (knelpunten en ambities) en oplossingen voor de regio Rotterdam. Hierbij zijn de knelpunten op netwerkniveau (weg en OV) nader benoemd en is een verdere uitwerking gemaakt van de ambities voor de stedelijke verdichtingsopgave. Helder is wat de belangrijkste opvattingen zijn van de betrokken stakeholders en wat dit betekent voor het draagvlak van te nemen besluiten.

De belangrijkste bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam zijn:

- doorstroming op de Ruit, met name:
  - het oplossen van de knelpunten op de Beneluxcorridor,
  - de Brienenoordcorridor,
  - en de A20-oost;

Figuur 7
Besluiten Verkenning Rotterdam VooRUIT

Bestaande snelweg

Uitbreiden bestaande snelweg

Nieuwe westelijke oeververbinding

Redesign wegennet op en rondom Brienenoordcorridor

Bestaande spoorlijn

Metro/Randstadrail

Uitbreiden/verbeteren/dubbel gebruik bestaande spoorlijn

Maatregelenpakket verbeterd functioneren bestaande netwerken en multimodale knooppunten

Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid

Versterken stedelijk en (stads)regionaal wegennetwerk

Uitbreiden oude lijn Den Haag-Rotterdam

Zuidvleugelnet

- de bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid in relatie tot de stedelijke verdichtingsopgave en aansluiting op Zuidvleugelnet en het versterken van (het functioneren van) de OV-structuur op Zuidvleugelniveau;
- het beter in onderlinge samenhang laten functioneren van de netwerken en multimodale knooppunten.

De analyses en conclusies van de Verkenning Rotterdam VooRUIT staan uitvoerig beschreven in het Masterplan Rotterdam VooRUIT. De plan-MER en MKBA verschijnen separaat.

BESLUITEN

Op basis van de analyses en conclusies uit het Masterplan (eindconcept) Rotterdam VooRUIT, heeft het Bestuurlijk Overleg MIRT-Zuidvleugel op 29 oktober 2009 de volgende besluiten genomen:

Besluit 1: Gezamenlijke integrale visie op de toekomstige ontwikkeling van de Regio Rotterdam

Rijk en regio besluiten dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio (World Ports, World City met stedelijke verdichtingsopgave en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag) én het functioneren van de Ruit een structurele verbetering van de duurzame bereikbaarheid noodzakelijk maakt. Daartoe is overeenstemming over de visie op ruimtelijke economische ontwikkeling en gecombineerd met een samenhangende visie op het beter laten functioneren van de mobiliteitsnetwerken. Rijk en regio spreken tevens uit dat het realiseren van deze visie en de daarbij behorende programma's en maatregelen een forse voortgaande inspanning en commitment vergt van alle betrokken partijen.

Besluit 2: Beneluxcorridor en ontsluiting Haven Industrieel Complex

Rijk en regio stellen de noodzaak vast van de realisatie van een nieuwe westelijke oeververbinding om de problematiek op de Beneluxcorridor met voorrang op te lossen, het Haven Industrieel Complex en Greenport beter te ontsluiten en de A4-corridor als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel en de Randstad verder te ontwikkelen. De westelijke oeververbinding is een essentiële maatregel die als eerste stap genomen wordt, waarna de A4-Zuid als tweede stap zinvol kan zijn.
Rijk en regio besluiten tevens om in de eerste helft van 2010 een voorkeursbeslissing te nemen voor welke tunnelverbinding (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel, inclusief benodigde aanvullende maatregelen) de planuitwerkingsfase gestart kan worden. Onderdeel van die beslissing vormt afspraken over de benodigde bekostiging voor realisatie, inclusief publiekprivate arrangementen. Nut, bekostiging, inpassing, duurzaamheid en draagvlak worden de komende maanden tot beslisinformatie gebracht.

Besluit 3: Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid

Rijk en regio delen de urgentie, de ambitie en de analyse van de brede problematiek in Rotterdam Zuid op grond waarvan een kwaliteitssprong in de OV-bereikbaarheid van Rotterdam Zuid nodig is. Rijk en regio stellen gezamenlijk vast dat een integrale aanpak noodzakelijk is voor de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingsopgave van de regio Rotterdam en de emancipatie van Rotterdam Zuid. De integrale aanpak bestaat uit verschillende onderdelen die nader zullen worden beschreven.

Rijk en regio besluiten:
- een integrale vervolgverkenning uit te voeren om de afweging van alternatieve oplossingsrichtingen mogelijk te maken;
- de eerste fase van de vervolgverkenning af te ronden in het voorjaar van 2010 (systematisch in kaart brengen van de beoogde ontwikkelingen/plannen die impact hebben op de vervoersvraag en het kwantificeren en kwalificeren van de vervoersvraag die uit deze ontwikkelingen/plannen voortkomt);
- in het MIRT-overleg najaar 2010 een voorkeursbeslissing te nemen voor de oplossingsrichting voor het OV op Zuid, waarmee vervolgens de planuitwerkingsfase wordt gestart.

Besluit 4: Maatregelenpakket verbeterd functioneren bestaande netwerken en multimodale knooppunten

Rijk en regio stellen vast:
- dat in de periode tot 2030 uitvoering van een fors investeringsprogramma gewenst is om de bestaande en toekomstige mobiliteitsnetwerken in de regio Rotterdam optimaal te kunnen laten functioneren;

- dat prioritering en fasering van de concrete maatregelen in dit stadsregionale programma deels afhankelijk is van de te maken keuzes in de andere programma's van Rotterdam VooRUIT. De maatregelen voor optimalisatie van het netwerk en de aanpak van multimodale knooppunten dienen daardoor in samenhang met toekomstige netwerkuitbreidingen en gebiedsontwikkelingen te worden bezien;
- dat nadere uitwerking van prioriteiten en fasering binnen het totale programma en de organisatorische aspecten ervan in samenwerking tussen de partners van Rotterdam VooRUIT en overige relevante partijen (zoals gebruikers, OV-bedrijven, private partijen, etc.) zal plaatsvinden.

Rijk en regio besluiten dat binnen het totale programma alvast gestart zal worden met een aantal quick wins, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Over de quick wins worden begin 2010 tussen partners nadere afspraken gemaakt. Hiervoor wordt een taakstellend programmabudget afgesproken en gereserveerd, dat door rijk en regio gezamenlijk opgebracht zal worden, ieder voor 50% in aanvulling op reeds geplande investeringen. Het Rijk stelt een bedrag van 17,5 miljoen euro (inclusief BTW) beschikbaar (dekking 2,5 miljoen OV en 15 miljoen wegen). Omdat de regio een gelijk bedrag bijpast, betekent dit een maatregelenpakket van 35 miljoen euro (incl. BTW) waarmee op korte termijn knelpunten aangepakt worden.
In het MIRT-overleg najaar 2010 worden nadere afspraken gemaakt over de fasering en voortgang van het totale pakket maatregelen.

Besluit 5: Verbreding A20-oost

Rijk en regio stellen vast dat de verbreding van de A20-oost (Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda-West/Moordrecht) verkeerskundig een "no-regret"-maatregel is. Nadere besluitvorming over deze maatregel hangt samen met het project 'Parallelstructuur A12' (rond knooppunt Gouwe). Voor het MIRT-overleg najaar 2010 wordt een voorkeursbeslissing voor de A20-oost voorbereid.

Besluit 6: Doorstroming Oostflank: Brienenoordcorridor

Rijk en regio stellen vast dat voor de problematiek rondom de Brienenoordcorridor uit analyses van Rotterdam VooRUIT nog geen éénduidige oplossing naar voren komt. Daarom besluiten rijk en regio een nader onderzoek uit te voeren naar oplossingen vanuit een redesign van het wegnetwerk rondom de Brienenoordcorridor, in relatie met andere modaliteiten (OV, fiets en ketenmobiliteit) en in samenhang met ruimtelijk-programmatische ontwikkeling in het gebied. De samenhang met aansluiting op het hoofdwegennet en een mogelijke samenhang met oplossingen voor OV Rotterdam Zuid zijn onderdeel van het vervolg. In het MIRT-overleg najaar 2010 kan worden besloten of een planuitwerking 'Brienenoordcorridor' kan worden gestart.

Besluit 7: Aanbeveling Oude Lijn Den Haag-Rotterdam

Rijk en regio leiden uit de verkenning af dat het vraagstuk van het vergroten van de capaciteit van de Oude Lijn (Den Haag-Rotterdam met uitlopers naar Leiden en Dordrecht) cruciaal is voor de OV-bereikbaarheid van de regio.
Afspraken hierover zijn vastgelegd in de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 3 september 2009 inzake het Tracé A4 Delft-Schiedam (Tweede Kamer, 30 561, nr. 17). Hierbij is ook ingegaan op de ambitie van het kabinet inzake de kwaliteit op de spoorverbinding tussen Rotterdam en Den Haag. Besluitvorming zal voor de zomer 2010 plaatsvinden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Besluit 8: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

Rijk en regio besluiten een vervolgonderzoek met de MIRT-verkenning Haaglanden te doen naar het oplossend vermogen van maatregelen (OV, fiets, weg) die de grote vervoersspanning en de ruimtelijke ontwikkeling tussen Rotterdam en Den Haag na 2020 duurzaam kunnen faciliteren.
Rijk en regio bevelen aan hierin mee te nemen de mogelijkheden voor een kwaliteitsverbetering op de Goudse Lijn en een aanvullende tangentiële OV-verbinding aan de noordzijde van de stadsregio (diverse opties zijn denkbaar) in combinatie met de knoop St. Franciscus, passend bij de vervoervraag en de ruimtelijk-programmatische ontwikkelingen en in relatie tot de Provinciale Hoofdstructuur.

Besluit 9: Zuidvleugelnet

Rijk en regio onderschrijven de bevindingen van de MIRT-verkenning Rotterdam VooRUIT over de grote potentie van het op langere termijn als een samenhangend geheel doen functioneren van het OV in de regio en beschouwt dit als een dringende aanbeveling aan het initiatief Zuidvleugelnet om tot één samenhangende systeembenadering van het OV in de Zuidvleugel van de Randstad te komen.

Besluit 10: Stedelijk en stadsregionaal wegennet

Rijk en regio delen de analyse op basis waarvan uitwerking van een programma voor het beter functioneren van het stedelijke en stadsregionale wegennet noodzakelijk is.
Rijk en regio besluiten om in het BO-MIRT najaar 2010 concrete vervolgafspraken te maken. Deze afspraken worden genomen in samenhang met besluiten over de MIRT-verkenning Haaglanden en de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam, alsmede besluiten over de Brienenoordcorridor en de Kwaliteitsprong OV Rotterdam-Zuid.
Naast het functioneren en optimaliseren van het wegennet zelf gaat speciale aandacht uit naar het optimaliseren van de uitwisselingsmogelijkheden met OV. Aandacht gaat ook uit naar een combinatie met maatregelen ter verbetering van het fietsnetwerk**.** In het MIRT-overleg najaar 2010 worden nadere afspraken gemaakt.

3.5 VERKENNING HAAGLANDEN

Scope van de verkenning

In de MIRT-verkenning Haaglanden 2020-2040 wordt geanalyseerd voor welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio op de langere termijn zal worden gesteld. Voor de belangrijkste vraagstukken worden ook de oplossingsrichtingen verkend. Uiteindelijk moet de MIRT-verkenning resulteren in een programma van maatregelen (masterplan) en een daarop gebaseerde voorkeursbeslissing over nader uit te werken maatregelen om het mobiliteitssysteem zo effectief mogelijk toe te snijden op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van Haaglanden.

De verkenning Haaglanden bestaat uit twee fasen. In fase A is bepaald welke mobiliteitsvraagstukken in het licht van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen als eerst in aanmerking komen voor verdere uitwerking. Fase A is in oktober 2009 afgerond.

In fase B verschuift het accent naar oplossingen en wordt toegewerkt naar een gedragen programma van maatregelen (Masterplan) om te komen tot een bereikbare en vitale regio op weg naar 2040. Hierbij zijn de verwachte bereikbaarheidsproblemen in 2020 in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen plus bijbehorende keuzes en de mogelijke economische ontwikkelingen van de regio uitgangspunt.

Het Masterplan bevat een pakket aan maatregelen en een overzicht van bijbehorende financiële bijdragen. Het Masterplan is de basis voor een voorkeursbeslissing, die in gezamenlijkheid door de betrokken bestuurders (rijk, provincie en stadsgewest) kan worden genomen in het BO-MIRT overleg oktober 2010. Dit houdt in dat voor de concrete projecten en/of maatregelen die uit dit Masterplan volgen een MIRT-planuitwerking (of vergelijkbaar proces) kan starten, indien er zicht is op bekostiging.

Belangrijkste conclusies/bevindingen

De belangrijkste conclusies en bevindingen uit fase A van de Verkenning Haaglanden zijn beschreven in "Eindrapport Fase A: inventarisatie en fasering vraagstukken" (zie www.randstadurgent.nl). In fase A is in kaart gebracht met welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio te maken krijgt in de periode 2020-2040, en welke fasering in uitwerking van de vraagstukken aan de orde is. Daarbij worden ruimte en bereikbaarheid in samenhang bezien. De belangrijkste bevindingen uit de (kwalitatieve) probleemanalyse zijn:

- Het wegennetwerk in Haaglanden loopt tegen de grenzen van zijn capaciteit aan, waardoor de deur-tot-deurreistijden over de weg binnen de Zuidvleugel te lang zijn. Daarnaast zijn er problemen met de aansluiting tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet (met terugslageffecten). Vertragingen manifesteren zich vooral op de doorgaande A4-route (tussen de Kruithuisweg Delft en Leidschendam) en de poorten en inprikkers rond Den Haag. Het gaat hier om een kwetsbare regionale verbinding; bij uitval door calamiteiten zijn er geen alternatieven om Den Haag in of uit te komen.

- Het snelwegennet is weliswaar zwaar belast, maar structuur, robuustheid en functionaliteit zijn grotendeels voldoende. Belangrijkste knelpunten zijn de A4 Ypenburg-Prins Clausplein vanuit het perspectief van robuustheid, evenals de overgang van de A44 op de N44. Het vele lokale verkeer op de autosnelwegen zorgt voor veel weefbewegingen en knelpunten in de verkeersafwikkeling.
- In het openbaar vervoer is een aantal belangrijke bestemmingen zoals het World Forum-gebied en Scheveningen niet goed te bereiken en zijn de capaciteit, de snelheid en het comfort onder de maat. Verder is een aantal stedelijke gebieden onvoldoende ontsloten. Er zijn veel radiale verbindingen (van binnen naar buiten) maar minder tangentiële verbindingen (rondom).
- Het OV-netwerk heeft op internationaal/nationaal en regionaal schaalniveau een redelijke tot voldoende kwaliteit en structuur in de referentiesituatie. Op (inter)nationaal schaalniveau vragen de aantakking van Haaglanden op het HSL-net om aandacht en dat geldt ook voor de ontsluiting van Rotterdam Airport. Op regionaal schaalniveau ontbreekt de gewenste metro/sneltramkwaliteit binnen Den Haag op relaties tussen het centrum en Scheveningen, Binckhorst/Vlietzone en de Uithof.

BESLUITEN

Rijk en regio hebben op basis van de analyses en conclusies uit het Eindrapport "Fase A: analyse vraagstukken ruimte en mobiliteit" besloten om voor de volgende prioritaire vraagstukken oplossingsrichtingen nader te verkennen in Fase B.

1. Doorstroming A4-passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein)

Het is de verwachting dat het verkeer op de A4 in de komende jaren toeneemt, waardoor de problemen hier groter worden. Het gaat met name om het knooppunt bij het Prins Clausplein en het knooppunt bij Ypenburg. De A4 is als ruggengraat van het wegennet van de Zuidvleugel niet alleen van groot belang voor Haaglanden, maar levert ook een aanzienlijke bijdrage aan het functioneren van de Zuidvleugel en de Randstad als geheel. Deze passage is kritisch (geen goede alternatieve route) vanuit nationaal en internationaal oogpunt en ondersteunt door zijn centrale functie alle ambities. Daarom is de A4-passage een vraagstuk dat met voorrang nader moet worden onderzocht. Alle participerende publieksgroepen in de verkenning onderkennen het belang van de passage en de noodzaak de problemen aan te pakken.

2. Doorstroming op poorten en inprikkers Den Haag

De wegen die automobilisten nemen om Den Haag in of uit te rijden, kunnen onvoldoende verkeer aan en de doorstroming wordt vertraagd. Niet alleen schiet de verwerkingscapaciteit van het stedelijk-regionaal netwerk en het landelijk netwerk te kort; ook hebben we te maken met een vermenging van verkeerssoorten met onder meer veel afslaand verkeer. Niet alleen de poorten en inprikkers zelf vragen aandacht; ook zal gekeken moeten worden naar de interne netwerkstructuur binnen Den Haag (Centrumring, Internationale Ring, gridstructuur).
Het aanpakken van de (binnen)stedelijke ontsluiting is van groot belang om een goede bereikbaarheid van de World Legal Capital en het bestuurscentrum te verzekeren. Ook andere delen van Haaglanden zullen daarvan profiteren**.** Immers, een betere verkeersdoorstroming via de poorten en inprikkers leidt tot minder opstoppingen met terugslageffecten op het hoofdwegennet. Dit is ook gunstig voor het doorgaande verkeer. Het lijkt daarom logisch dit vraagstuk te bezien in combinatie met de doorstroming op de A4.

3. Verbetering ontsluiting Internationale Zone/World Forum Gebied, Scheveningen en de Binckhorst

Het Rijk stemt in met de gezamenlijke uitwerking van fase B van de verkenning voor het gebied Den Haag-World Forum Gebied (WFG)-Scheveningen-Binckhorst. Hiertoe moeten eerst de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals in de Binckhorst) en consequenties voor de mobiliteit in beeld worden gebracht. Hierbij worden vraag en aanbod inzichtelijk gemaakt binnen de context van het totaal vervoersnetwerk. Ook de hardheid van de ruimtelijke plannen moet worden aangegeven. Vervolgens worden de mogelijke oplossingsrichtingen voor de geconstateerde mobiliteitsproblematiek uitgewerkt. Voor het najaar 2010 wordt gestreefd naar overeenstemming over de oplossingsrichtingen.
Mede gezien de heroverwegingsoperatie is er in ieder geval tot 2020 vooralsnog geen zicht op (rijks)budget voor dit project. Omdat voor dit vraagstuk in principe een regionaal OV-probleem wordt geconstateerd, is het aan de regio om hierin het voortouw te nemen.

4. Corridor Den Haag-Rotterdam: ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport

In dit gebied heerst veel meer onzekerheid over de ruimtelijke inrichting. Er is geen ruimtelijk inrichtingsplan. Het Rijk stelt voor aan de regio om eerst de ruimtelijke inrichting van dit gebied verder uit te werken (woningen, kantoren en bedrijvenontwikkeling) en vast te leggen in afspraken binnen de regio. Het Rijk stelt voor om in het BO-MIRT voorjaar 2010 een besluit te nemen over een eventueel vervolg. Deze afspraak is ook leidend voor besluit 8 uit de verkenning Rotterdam VooRUIT. Mede gezien de heroverwegingsoperatie is er in ieder geval tot 2020 vooralsnog geen zicht op (rijks)budget voor dit project.
Omdat voor dit vraagstuk in principe een regionaal OV-probleem wordt geconstateerd, is het aan de regio om hierin het voortouw te nemen.

5. Corridor Den Haag-Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn

De spoorverbinding tussen Den Haag en Gouda (Goudse Lijn) is kwetsbaar omdat er op een deel van de route slechts twee sporen liggen. Gezien de groeiambities op het spoor en de wens om een 'spoorboekloze' dienstregeling in te voeren, zal de verbinding kwetsbaarder worden. Als onderdeel van de verkenning wordt een vervoersstudie uitgevoerd voor de periode na 2020. Op basis daarvan zal worden vastgesteld of verdere uitbouw in dienstverlening en capaciteit is gewenst, zeker omdat deze corridor een belangrijke bijdrage levert aan de externe (inter)nationale ontsluiting van Haaglanden.

3.6 INTEGRALE BENADERING HOLLAND-RIJNLAND

Scope van verkenning

De Integrale Benadering Holland-Rijnland heeft tot doel de bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland voortvarend en structureel te verbeteren. Het is nodig om de regionale bedrijvigheid groeimogelijkheden te geven, de woningbouwlocatie Valkenburg goed te ontsluiten en knelpunten in het wegennet en het openbaar vervoer aan te pakken. Met de Integrale Benadering Holland-Rijnland wordt een integraal beeld opgesteld voor een aantal projecten waarbij gemeentelijke, provinciale en rijksbelangen nauw met elkaar verweven zijn. Het gaat hier om de projecten RijnlandRoute, RijnGouweLijn, woningbouwlocatie Valkenburg, Herstructurering Greenport Duin- en Bollenstreek en Leiden Bio Science Park en de daarmee samenhangende verbeteringen aan het hoofdwegennet (A4 en A44/N44).
Met de Integrale Benadering Holland-Rijnland worden de volgende resultaten nagestreefd:

- een nadere uitwerking van de integrale benadering waaruit een programmering (volgorde/planning) en prioritering van de verschillende maatregelen volgt;
- een overzicht van maatregelen aan de A4, A44 in samenhang met de RijnlandRoute;
- afspraken over financiële bijdragen van partijen aan de projecten;
- een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant met zicht op financiering en een goed beeld van de belangrijkste effecten.

Belangrijkste conclusies/bevindingen

In het Eindrapport Integrale Benadering Holland-Rijnland (zie www.randstadurgent.nl) zijn drie oplossingsclusters uitgewerkt: "Holland-Rijnland in het Groen", "De Stadsrandroute" en "Zoeken naar Balans". Deze versterken alle drie het wegennetwerk van Holland-Rijnland. Reistijden nemen duidelijk af en de robuustheid van het wegennet verbetert. Investeringen in de RijnlandRoute en het hoofdwegennet, als onderdeel van een samenhangend pakket van maatregelen, leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van de regio. De aanleg van de RijnlandRoute vermindert de problematische drukte op de A44/N44 tussen Leiden en Den Haag, doordat tot maximaal 22% van het verkeer via de RijnlandRoute afvloeit. Wel zorgt de RijnlandRoute voor meer druk op de A4 tussen Leiden en Den Haag waardoor een verruiming van de capaciteit nodig is. Op de A4 tussen Leiden en Burgerveen leidt de RijnlandRoute nauwelijks tot extra verkeerstoename. De RijnlandRoute als extra verbinding tussen de A4 en A44 draagt bij aan de robuustheid van de corridor A4/A44. Alle oplossingsclusters hebben een positief effect op het terugdringen van het woningtekort in de regio. Tevens is er een positief effect te verwachten op het aantal arbeidsplaatsen, onder meer door afname van de reistijden naar de economische speerpunten. De maatregelen die in deze verkenning zijn onderzocht maken verdere concentratie van verstedelijking op de As Leiden-Katwijk mogelijk. Hiermee wordt uitvoering van het beleid mogelijk om de Duin- en Bollenstreek, het Groene Hart en de Rijksbufferzone Duin, Horst en Weide zo veel mogelijk open te houden. Het weer vlot trekken van de regionale verkeersproblematiek werkt daarbij als impuls voor de tanende regionale economie en draagt bij aan de verdere ontwikkeling van de Randstedelijke economie.

Figuur 8
Besluiten Verkenning Haaglanden

Bestaande snelweg

Uitbreiden bestaande snelweg

Verbeteren poorten en inprikkers Den Haag

Bestaande spoorlijn

Metro/Randstadrail

Uitbreiden/verbeteren/dubbel gebruik bestaande spoorlijn

Uitbreiden/verbeteren ontsluiting

De drie onderzochte oplossingsclusters maken de benodigde economische ontwikkeling en woningbouw mogelijk. Geen van de oplossingsclusters scoort op alle onderdelen van het beoordelingskader het beste. Een keuze tussen de oplossingsclusters is vooral een bestuurlijke afweging van kosten, effecten en draagvlak. De RijnGouweLijn (RGL) vormt als hoogwaardige openbaarvervoerverbinding een belangrijke schakel in het Zuidvleugelnet. De RGL-west, van Leiden richting Noordwijk, sluit bij het transferium A44 aan op de RGL-oost (Gouda-Alphen aan den Rijn-Leiden), waardoor er één doorgaande hoogwaardige OV verbinding ontstaat zonder overstap in Leiden. De RGL-west biedt een directe hoogwaardige OV ontsluiting voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg, alsmede voor de andere nieuwbouwlocaties (totaal 22.000 woningen) en bestaande woningen in de Bollenstreek. Bovendien ontsluit de RGL niet alleen woongebieden, maar ook hoogwaardige werklocaties zoals het Bio sciencepark, het LUMC en regionale scholen zoals het ROC Leiden. De RGL biedt een directe verbinding met de binnenstad van Leiden.

BESLUITEN

Rijk en regio hebben op basis van de analyses en conclusies uit de Integrale Benadering Holland-Rijnland tijdens het MIRT overleg van 29 oktober 2009 de volgende besluiten genomen:

Besluit 1: Oplossingscluster "Zoeken naar Balans"

Er is een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster "Zoeken naar Balans" uit het rapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland. Rijk en regio kiezen voor het in dit cluster geschetste eindbeeld.

Besluit 2: RijnlandRoute

Het ministerie van V&W heeft een gemaximeerde bijdrage voor de RijnlandRoute en de verbeteringen aan het Hoofdwegennet toegezegd. Samen met de regionale bijdrage blijkt dit nog onvoldoende om het gehele eindbeeld ineens te realiseren.
Daarom is besloten tot een gefaseerde aanpak:

- eerst de westzijde (Tjalmaweg en Knoop Leiden-West);
- daarna de oostzijde (bypass Oostvlietpolder)[2] en de verbeteringen aan A4;
- indien voldoende financiële middelen worden gevonden, wordt in een latere fase de verbinding A4-A44 gerealiseerd.

Voor het vervolg is onder meer afgesproken dat er een scan komt naar aanvullende financiering en dat de regio in overleg gaat met het Rijk om hieraan invulling te geven. De kosten-batenanalyse wordt verdiept waarna de FES-procedure kan worden doorlopen en de uitkomsten in het voorjaar 2010 kunnen worden besproken. Daarnaast worden de planprocedures voor Valkenburg voortgezet en worden er door het Rijk verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode tot 2020 met Holland-Rijnland, in afstemming met de bereikbaarheidsafspraken van de Integrale Benadering Holland-Rijnland.

Besluit 3: RijnGouwelijn-west

De RijnGouwelijn-west, zoals voorgesteld door de provincie Zuid-Holland, past in de visie van het kabinet om voor het regionale OV een kwaliteitssprong te bewerkstelligen. Op basis van de huidige inzichten in de reizigersaantallen gaat het Rijk in haar bijdrage ervan uit dat volledige vertramming van het traject nog niet nodig is. Tussen Leiden en Katwijk/Estec is, gezien het verwachte reizigersaanbod, een lightrail een goede oplossing. Tussen Estec en Noordwijk aan Zee worden nu minder reizigers vervoerd en kan met een busverbinding worden volstaan. Tussen Katwijk en Noordwijk Binnen/Zilveren Kruis heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in haar bijdrage wel rekening gehouden met een aparte busbaan die in de toekomst kan worden vertramd, terwijl tussen Noordwijk Binnen en Noordwijk Boulevard is uitgegaan van een bus op straat. Op het moment dat de reizigersaantallen tussen Katwijk/Estec en Noordwijk Binnen/Zilveren Kruis, respectievelijk naar Noordwijk Boulevard, aanleiding geven om tot een opwaardering van de lijn over te gaan, vindt er opnieuw overleg met het Rijk plaats. Op basis van deze maatwerkoplossing heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat besloten in het MIRT een bijdrage van 45 miljoen euro te reserveren voor de RijnGouwelijn-west. De verantwoordelijkheid voor zowel de keuze van de uitvoering als voor de aanleg en de exploitatie van de hele RGL, ligt bij de provincie.

[2] Er wordt dus niet gekozen voor een aansluiting op de Voorschoterweg bij Voorschoten.

Figuur 9
Besluiten Integrale Benadering
Holland-Rijnland

Bestaande snelweg

Uitbreiden bestaande snelweg

Nieuwe regionale wegen / verbeteren regionale wegen

Bestaande spoorlijn

Metro/Randstadrail

Uitbreiden/verbeteren/dubbel gebruik
bestaande spoorlijn

Nieuw spoor t.b.v. RijnGouwelijn

Busverbinding

VERVOLG

In het vorige hoofdstuk zijn verschillende besluiten gepresenteerd die gezamenlijk bijdragen aan de hoognodige verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland. Bij elk van deze besluiten is aangegeven welke vervolgbesluiten noodzakelijk zijn. Soms in de vorm van het vaststellen van een Ontwerptracé Besluit (OTB) waarmee uitvoering zeer nabij is. Soms heeft het vervolgbesluit betrekking op een nadere prioriteitsstelling tussen verschillende oplossingsrichtingen. Hoe dan ook, alle besluiten die in deze brief zijn gepresenteerd, vereisen een vervolgtraject waarin bestuurlijke daadkracht en samenwerking tussen uiteenlopende partijen noodzakelijk blijven om knopen door te hakken en vervolgbesluiten te nemen.

Met het programma Randstad Urgent heeft het kabinet een programma dat er op is ingericht om samen te werken, daadkracht te stimuleren en knopen door te hakken. De besluiten die in deze brief zijn weergegeven krijgen daarom een vervolg binnen Randstad Urgent. Via harde bestuurlijke afspraken zullen mijlpalen worden geformuleerd die ertoe moeten bijdragen dat de beoogde projecten op koers blijven.

Eind 2009 zijn de bestuurlijke afspraken ondertekend door de verantwoordelijk bestuurders.

Figuur 10
Integrale kaart besluiten Metropoolregio
Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland

- Bestaande snelweg
- Nieuwe snelweg
- Uitbreiden bestaande snelweg
- Verbeteren aansluitingen snelwegzone
- Nieuwe regionale wegen / verbeteren regionale wegen
- Nieuwe westelijke oeververbinding
- Verbeteren poorten en inprikkers Den Haag
- Redesign wegennet op en rondom Brienenoordcorridor
- Bestaande spoorlijn
- Metro/Randstadrail
- Uitbreiden/verbeteren/dubbel gebruik bestaande spoorlijn
- Nieuw spoor t.b.v. RijnGouwelijn
- Busverbinding
- Uitbreiden/verbeteren ontsluiting
- Maatregelenpakket verbeterd functioneren bestaande netwerken en multimodale knooppunten
- Kwaliteitssprong OV Rotterdam Zuid
- Versterken stedelijk en (stads)regionaal wegennetwerk
- Uitbreiden oude lijn Den Haag-Rotterdam
- Zuidvleugelnet

Colofon

Uitgave
Randstad Urgent
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.randstadurgent.nl
november 2009

Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, BZK, EZ, Financiën en OCW en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Vormgeving
VormVijf, Den Haag

Kaarten
Stedebouwkundig Ontwerpbureau Posad, Den Haag

Fotografie
Hollandse Hoogte, Hans de Lijser, RWS, Mike Muizebelt, Wiebe Kiestra
Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Geprobeerd is de rechthebbenden van alle afbeeldingen te achterhalen. Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaardt Randstad Urgent geen aansprakelijkheid.

Druk
Ando bv, Den Haag

RANDSTADURGENT