



Leiden

Gemeente
Leiderdorp



BESTUURSOPDRACHT

Onderwerp: Verkenning bereikbaarheid Leidse agglomeratie
Aan: Colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp
Van: Robert Strijk, Pieter van Woensel (Leiden) en Kees Wassenaar, Herbert Zilverentant (Leiderdorp)
Datum: 27 november 2012
Versie: definitief

1. Algemeen

Aanleiding

De gemeenten binnen de Leidse agglomeratie hebben elk ambities op het gebied van economische en ruimtelijke ontwikkeling. Om deze ambities waar te maken is het noodzakelijk om te investeren in de bereikbaarheid en leefbaarheid van economische kernen en woongebieden.

In het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid is er in het verleden gewerkt aan het project Ringweg Oost. Omdat in de Leidse gemeenteraad geen draagvlak meer is voor de aanleg van deze nieuwe weg via de Sumatrastraat heeft Leiden besloten dit plan niet verder uit te werken. Het eerdere plan om een tunnel tussen Leiden en Leiderdorp onder de Zijl aan te leggen kan in Leiderdorp niet op draagvlak rekenen. Het project is hierdoor in een impasse beland.

Dit is voor de gemeenten Leiden en Leiderdorp de aanleiding geweest om het initiatief te nemen om de ruimtelijk-economische ambities en de bereikbaarheidsproblematiek van de Leidse agglomeratie opnieuw te beschouwen en de verkeerskundige mogelijkheden te gaan verkennen om deze ambities te realiseren. Het is duidelijk dat de verkeersinfrastructuur van de Leidse agglomeratie zich niet door gemeentegrenzen laat bepalen. Samenwerking is gewenst om de knelpunten op te lossen.

De opdracht

De gezamenlijke colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp vragen de gemeentesecretarissen van beide gemeenten om op basis van het voorliggende document te komen tot breed gedragen bestuurlijke afspraken tussen Leiden en Leiderdorp en eventuele andere overheidspartners over de ruimtelijk-economische ambities van de Leidse agglomeratie en infrastructurele maatregelen om deze ambities te kunnen realiseren. De colleges spreken af dat Leiden, als centrumstad van de Leidse agglomeratie, deze verkenning in gezamenlijkheid trekt.

Uiterlijk in de herfst van 2013 willen we tot de genoemde afspraken komen tussen de betrokken colleges van B&W. Vervolgens zullen we de afspraken ter vaststelling aanbieden aan de gemeenteraden. De uitdrukkelijke wens daarbij is dat het brede draagvlak zich vertaalt in een ruime meerderheid voor de afspraken onder de gemeenteraadsleden, zodat na de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen ook eventuele nieuwe coalities door kunnen gaan met het realiseren van de plannen.



Leiden



2. Probleemdefinitie

Probleem

De noodzaak is groot om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de voor de Leidse agglomeratie belangrijke gebieden snel op orde te brengen. Verdere economische ontwikkeling van de regio komt alleen op gang indien ondernemers en ontwikkelaars er vertrouwen in kunnen hebben dat ondernemingen bereikbaar zijn en dat de leefbaarheid in de woonomgeving toekomstvast is. Dit laatste is natuurlijk ook van groot belang voor de bewoners. De uitdaging is het vinden van de optimale balans tussen het goed bereikbaar maken van economische clusters en het maximaal leefbaar houden van de gemeenten.

Ambities

Voor beide gemeenten zijn economische clusters en woongebieden belangrijk om bereikbaar te houden. In Leiden wordt de ontwikkeling van de binnenstad, het Bio Science Park en het Lammenschansgebied cruciaal geacht voor de ontwikkeling van Leiden als centrumstad. Voor de binnenstad van Leiden is het beleid gericht op het zodanig vrijmaken van capaciteit op het wegennet in het centrum dat het mogelijk wordt om openbaar vervoer, langzaam verkeer en bestemmingsverkeer de ruimte te geven. Voor het doorgaande verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum, moeten goede alternatieven worden geboden.

Voor Leiderdorp is de ontwikkeling van de economische locaties Winkelhof, Baanderij en W4-gebied (Woon, Ikea, zorgcluster) belangrijk. Daarnaast moet de bereikbaarheid en leefbaarheid van Leiderdorp als woongebied worden gewaarborgd.

Knelpunten

Het bestaande wegennet in de Leidse regio kent knelpunten. Zo is er in Leiden sprake van overbelasting van het Lammenschansplein en de Hoge Rijndijk. In Leiderdorp zijn de Engelendaal en de Persant Snoepweg bedoeld voor bestemmingsverkeer, maar zijn deze wegen nu overbelast doordat doorgaand verkeer ook van deze wegen gebruikmaakt. In Oegstgeest is de route Rijnsburgerweg – Leidsestraatweg – Geversstraat overbelast, omdat deze wordt gebruikt als doorgaande route vanuit Leiden naar de A44.

3. Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten hanteren we bij de verkenning:

1. De ruimtelijk-economische ambities zijn leidend. Economische clusters en woongebieden moeten in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar blijven. Gewenste economische ontwikkelingen moeten worden gefaciliteerd. Een goed inzicht in elkaars ambities is essentieel.
2. De ruimtelijk-economische ambities vertalen we in meetbare criteria voor bereikbaarheid en leefbaarheid, waaraan verkeerskundige oplossingen moeten voldoen. Daarna onderzoeken we pas oplossingen en de effecten daarvan. Het betreft hier bereikbaarheid per auto, maar ook per fiets en openbaar vervoer.
3. Er wordt al fors geïnvesteerd in de hoofdweginfrastructuur van de Leidse agglomeratie. Denk bijvoorbeeld aan de reconstructie van de Willem de Zwijgerlaan, de verbreding van de A4 en de voorbereiding van de aanleg van de Rijnlandroute. Het effect van deze projecten op het



Leiden



verkeersbeeld maken we inzichtelijk. Om het rendement van deze investeringen te versterken richten we ons bij het zoeken naar verkeerskundige oplossingen met name op fysieke maatregelen ter versterking van de hoofdweginfrastructuur. Daarnaast zal nadrukkelijk worden gekeken naar mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te benutten.

4. Leiden en Leiderdorp hebben Oegstgeest gevraagd om als derde partij deel te nemen aan de verkenning, omdat Oegstgeest voor een belangrijk deel binnen het studiegebied ligt (zie paragraaf 4). Oegstgeest staat positief tegenover deze verkenning. Aangezien het huidige college van B&W van Oegstgeest echter demissionair is, wordt een definitief besluit over deelname van Oegstgeest pas begin 2013 verwacht wanneer het nieuwe college in functie is. Voorschoten ligt in mindere mate in het studiegebied en Zoeterwoude nauwelijks. Wel willen we ook Voorschoten, Zoeterwoude, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland betrekken bij het onderzoek.
5. Beschikbaar voor de financiering van het infrastructurele maatregelenpakket is het resterende budget van de gemeente Leiden voor de Ringweg Oost. Het oorspronkelijke budget bedroeg circa € 160 miljoen. In dit bedrag is een subsidie opgenomen van de provincie Zuid-Holland van circa € 27,5 miljoen, en een subsidie van het Rijk van circa € 11,9 miljoen voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met het spoor op de Kanaalweg. Deze laatste subsidie kan alleen meegerekend worden als de Kanaalweg onderdeel uitmaakt van de oplossing. Daarnaast is een deel van het budget bedoeld voor de reconstructie (inclusief groot onderhoud) van de overige delen van de Kanaalweg. De kosten van deze reconstructie zullen onttrokken worden aan het beschikbare budget. Tevens komen de historische plankosten ten laste van het budget. Door het opheffen van het BTW-compensatiefonds door het Rijk wordt mogelijk ook BTW in mindering gebracht.

4. De verkenning

Studie- en onderzoeksgebied

Bij de verkenning maken we onderscheid tussen een studie- en een onderzoeksgebied. De ruimtelijk-economische ambities, meetbare criteria en infrastructurele maatregelen betrekken we op het studiegebied. Het studiegebied valt grotendeels binnen Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest en voor een beperkt deel in Voorschoten. De effecten van maatregelen onderzoeken we breder binnen het onderzoeksgebied om ook inzicht te hebben in eventuele effecten buiten het studiegebied.



Beleid

De volgende beleidsdocumenten worden als kader meegenomen:

- Visie 'Leiden, Stad van ontdekkingen', gemeente Leiden
- Structuurvisie 'Verder met de binnenstad', gemeente Leiden
- Toekomstvisie gemeente Leiderdorp
- Woonvisie gemeente Leiderdorp
- Detailhandelsbeleid Leiden Leiderdorp
- Kantorenstrategie Holland Rijnland
- Bereikbaar Leiden: nota van uitgangspunten voor de uitvoeringsprogramma's, gemeente Leiden
- Kadernota Bereikbaarheid, gemeente Leiden
- IVVP en Uitvoeringsplan IVVP, gemeente Leiderdorp

5. De resultaten van de verkenning

De gevraagde resultaten zijn:

Tussenresultaten

De tussenresultaten van de voorliggende bestuursopdracht zijn:

- Inzicht in de ruimtelijk-economische ambities van de Leidse agglomeratie.
- Inzicht in de hoofwegstructuur van de Leidse regio.
- Meetbare criteria, waaraan verkeerskundige oplossingen moeten voldoen. De criteria zijn een vertaling van de ambities en hebben minimaal betrekking op bereikbaarheid (reistijd, betrouwbaarheid) en leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit).
- Inzicht in de huidige knelpunten op het wegennet binnen het studiegebied.
- Inzicht in verschillende mogelijke infrastructurele maatregelen.
- Aantoonbare nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen.

Eindresultaat

Het eindresultaat van de verkenning is een bestuursovereenkomst tussen de B&W-colleges van Leiden en Leiderdorp en eventuele andere overheidspartners met afspraken over de geformuleerde ruimtelijk-economische ambities en infrastructurele maatregelen. De bestuursovereenkomst wordt vervolgens ter vaststelling aangeboden aan de betrokken gemeenteraden.

6. Proces en planning

Onderstaand beschrijven we het proces en de planning. Het proces is opgedeeld in stappen. Bij iedere stap geven we tussen haakjes de planning. Het proces en de planning werken we nader uit in stap 1, waarbij ook nadrukkelijk aandacht zal worden gegeven aan participatie en communicatie (zie ook paragraaf 8).

Stap 1: Opstart (november/december 2012)

Het vertalen van de bestuursopdracht in een uitgewerkt ambtelijk Plan van Aanpak.

Stap 2: Definiëren ambities en knelpunten (januari/februari 2013)

We definiëren de ruimtelijk-economische ambities binnen de Leidse agglomeratie. Ook brengen we de huidige infrastructurele knelpunten in kaart. Hiermee wordt ook inzicht verkregen in de noodzaak van maatregelen.

Stap 3: Vaststellen criteria (maart 2013)

De ambities worden vertaald in meetbare criteria voor de beoordeling van infrastructurele maatregelen. Ook formuleren we uitgangspunten bij het zoeken naar oplossingen.

Stap 4: Bepalen oplossingsrichtingen en no-regret maatregelen (april 2013)

In deze stap inventariseren we oplossingsrichtingen. Ook wordt er een lijst opgesteld en vastgesteld van no-regret maatregelen die op korte termijn kunnen worden opgepakt en geen discussie kunnen opleveren.

Stap 5: Alternatieven onderzoeken (mei-augustus 2013)

In deze stap werken we de alternatieve oplossingsrichtingen uit in concrete infrastructurele maatregelen. De alternatieven vergelijken we aan de hand van een onderzoek naar kosten en effecten, waarmee tevens inzicht wordt verkregen in het nut van de maatregelen.

Stap 6: Een voorkeursalternatief kiezen (september 2013)

In deze stap worden de alternatieven op basis van alle informatie nog eens grondig vergeleken en wordt gekomen tot een bestuurlijke keuze voor een voorkeursalternatief.

Stap 7: Afspraken maken (oktober 2013)

Uiteindelijk leidt dit tot afspraken over de keuze, realisatie en financiering van het voorkeursalternatief. De afspraken worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst en vastgesteld door de colleges van Leiden en Leiderdorp en eventuele andere betrokken overheidspartners.

Na stap 7 is het de bedoeling om de bestuursovereenkomst te laten vaststellen door de betrokken gemeenteraden.



Leiden



7. Organisatie

Stuurgroep

De stuurgroep bestaat uit de wethouders RO/EZ en V&V van Leiden (Strijk, Van Woensel) en Leiderdorp (Wassenaar, Zilverentant). Tevens worden de betrokken wethouders van Oegstgeest gevraagd om deel te nemen in de stuurgroep. Robert Strijk treedt op als voorzitter. De stuurgroep komt maandelijks bijeen en zal aan het einde van iedere stap de tussenresultaten vaststellen en richting meegeven.

Breed bestuurlijk overleg

Ieder kwartaal wordt er een breed bestuurlijk overleg georganiseerd, waarbij de stuurgroep wordt uitgebreid met deelnemers van Voorschoten, Zoeterwoude, Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland.

Kerngroep

Een ambtelijke kerngroep treedt op als dagelijks ambtelijk opdrachtgever van de verkenning. De kerngroep bestaat uit Chris de Vor (Leiden) en Joke Boot (Leiderdorp). Daarnaast wordt een vertegenwoordiger van Oegstgeest gevraagd deel te nemen. Joke Boot treedt op als voorzitter. De procesmanager ondersteunt de kerngroep en zal ook aan de kerngroepoverleggen deelnemen.

Uitvoeringsorganisatie

Leiden is de trekker van de verkenning en voert de opdracht in gezamenlijkheid met Leiderdorp uit. Ook Oegstgeest wordt gevraagd om hieraan deel te nemen. Ten behoeve van de uitvoering formeren de gemeenten een gezamenlijke projectgroep onder leiding van een procesmanager, die de belangen van alle betrokkenen evenwichtig meeneemt. Adviesbureaus zullen ondersteuning bieden bij het uitvoeren van ruimtelijk-economisch onderzoek, maken van verkeerskundige berekeningen, kostenramingen, effectenonderzoek, communicatie en eventuele ontwerpwerkzaamheden.

8. Externe communicatie en participatie

Uitdrukkelijk is het de bedoeling om een breed draagvlak te creëren voor de resultaten van de verkenning bij bewoners, ondernemers, politiek en andere stakeholders. In de communicatieparagraaf van het Plan van Aanpak dat we in stap 2 opstellen, worden de externe communicatie en participatie nader uitgewerkt.

Daarbij houden we het volgende aan:

- Volledige openheid over het te doorlopen proces rond de verkenning is belangrijk om een valse start te voorkomen.
- De gemeenteraden van Leiden en Leiderdorp betrekken we nadrukkelijk bij de verkenning. Indien Oegstgeest ook deelneemt aan het proces, zal ook de gemeenteraad van Oegstgeest bij de verkenning betrokken worden. De betrokkenheid organiseren we aan de hand van gezamenlijke bijeenkomsten voor de raadsleden van de betrokken gemeenten.
- Leiden en Leiderdorp verzorgen de externe communicatie gezamenlijk; zo worden er gezamenlijke informatiebijeenkomsten georganiseerd en gezamenlijke persberichten uitgedaan, zodat de belanghebbenden in de verschillende gemeenten allemaal dezelfde informatie ontvangen.

- Ook bewoners, ondernemers en belangengroeperingen betrekken we nadrukkelijk bij de verkenning. In stap 2 tot en met stap 6 organiseren we de betrokkenheid, waarbij de mate en wijze van betrekken per stap kan verschillen. Met name in stap 3 en 4 vinden we participatie essentieel, om in gezamenlijkheid een goede basis te leggen voor de keuzes later in de verkenning.

Na het accorderen van deze bestuursopdracht in de beide colleges van B&W zullen de colleges in een gezamenlijk communicatiemoment de beide gemeenteraden en de pers informeren. Ook zal er een gezamenlijk persbericht uitgedaan worden.

9. Financiën en personele inzet

Out-of-pocket kosten

De kosten van de verkenning schatten we vooralsnog in op € 400.000,- excl. BTW (zie onderstaande raming). De onderverdeling van het budget over kostendragers kan nog bijgesteld worden bij de nadere uitwerking van deze bestuursopdracht in een Plan van Aanpak. Het voornemen is om deze kosten te dekken vanuit het budget Ringweg Oost van de gemeente Leiden.

Inzet	Kosten excl. BTW
Procesmanagement	€ 128.000,-
Ruimtelijk-economisch onderzoek	€ 30.000,-
Opzet semi-dynamisch verkeersmodel Leidse agglomeratie	€ 40.000,-
Verkeerskundige modelberekeningen	€ 35.000,-
Schetsontwerpen en kostenramingen	€ 60.000,-
Effecten bepalen: ruimtelijk-economisch, bereikbaarheid, leefbaarheid	€ 30.000,-
Communicatiewerkzaamheden	€ 40.000,-
Kaartmateriaal	€ 17.000,-
Onvoorzien/reserve	€ 20.000,-
Totaal	€ 400.000,-

Personele inzet

Leiden en Leiderdorp stellen voldoende personele inzet ter beschikking om deze opdracht te begeleiden en uit te voeren.

10. Risico's

De voornaamste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen zijn:

Risico	Beheersmaatregel
Te veel druk van Leiden op Leiderdorp om de verkenning snel uit te voeren	Doorlopen van een zorgvuldig proces met aandacht voor wederzijdse belangen, betrekken van een onafhankelijk procesmanager
Discussie verzandt in standpunten over oplossingsrichtingen	Eerst een goed inzicht in elkaars ambities, vervolgens criteria benoemen en dan pas oplossingen onderzoeken
Geen breed draagvlak voor oplossingen, waardoor later projecten vastlopen	Betrekken raadsleden, zorgvuldige afweging vanuit ambities Leidse agglomeratie



Leiden

Gemeente
Leiderdorp



Overheidspartners voelen zich gepasseerd	Meenemen van partners in het proces
Leidse raad en provincie Zuid-Holland trekken gelden terug i.v.m. bezuinigingen	Snelheid in het proces houden, laten zien dat samen op een goede manier naar oplossingen wordt gezocht
Minder geld door afschaffen BTW-compensatiefonds	Leiden onderzoekt mogelijkheden om schade te beperken

11. Gevraagde beslissing

De colleges van B&W van Leiden en Leiderdorp wordt gevraagd akkoord te gaan met de voorliggende bestuursopdracht.