



Regionale StructuurVisie Streefbeeld Mobiliteit

Versie 21 augustus 2006

Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
Schutterveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
Tel. 071 – 523 90 90
Fax 071 – 523 90 99
E-mail: info@hollandrijnland.net
www.Hollandrijnland.net

*In Holland Rijnland werken samen:
Alkemade, Hillegom, Katwijk,
Leiden, Leiderdorp, Lisse,
Noordwijk, Noordwijkerhout,
Oegstgeest, Teylingen,
Voorschoten en Zoeterwoude*



INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.1. Inleiding	2
1.2. Leeswijzer	3
Hoofdstuk 2 Vraagstelling	4
2.1. Vraagstelling	4
Hoofdstuk 3 Trends	5
3.1 Cijfers.....	5
3.2 Trends	5
Hoofdstuk 4 Overeenstemming en discussiepunten	8
4.1 Overeenstemming	8
4.2 Discussiepunten	9
4.3 Ontbrekende informatie	12
Hoofdstuk 5 Visie	14
5.1 Visie	14
Hoofdstuk 6 Prioritering en voorwaarden	16
6.1 Prioriteiten	16
6.2 Voorwaarden	19
Bijlagen	21
Bijlage 1 Literatuurlijst	21
Bijlage 2 Overzicht bestaand beleid ten bate van de RSV	22
Bijlage 3 Leden werkgroep Mobiliteit	34
Bijlage 4 Maatschappelijke organisaties	35
Bijlage 5 Kaartmateriaal	37

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Inleiding

De regio Holland Rijnland is bezig een Regionale Structuurvisie op te stellen. Om integrale afwegingen te kunnen maken is er voor gekozen om te starten met het opstellen van sectorale streefbeelden. In een streefbeeld wordt een onderbouwde sectorale visie gegeven, waaruit de sectorale claims en opgaven volgen. Ook zijn de voorwaarden die het streefbeeld stelt aan de andere sectoren uitgewerkt.

Voor de volgende zes onderwerpen is een streefbeeld opgesteld:

- Groen/Blauw
- Milieu
- Mobiliteit
- Wonen
- Werken
- Maatschappelijke Voorzieningen.

Als basis voor het streefbeeld Mobiliteit heeft het in 2002 vastgestelde Regionale Verkeer en Vervoerplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek, 'De regio's verbonden' gediend. De in het RVVP opgenomen visiekaarten voor Openbaar Vervoer, auto en fietsverkeer dienen als bijlage bij dit streefbeeld.

De visiekaarten voor het Openbaar Vervoer en de fiets zijn ongewijzigd gebleven. De visiekaart voor de auto is recent aangevuld op basis van voortschrijdend inzicht. Het streefbeeld en de daarmee samenhangende visiekaarten hebben betrekking op de periode tot 2030. De consequenties van voortschrijdende ontwikkelingen voor de komende decennia, hebben er toe geleid dat de werkgroep mobiliteit er voor heeft gekozen voor drie perioden: 2006-2010, 2010 - 2015 en 2015 - 2020 en verder een visiekaart te ontwikkelen op basis van de visiekaart die reeds deel uitmaakt van het RVVP. Afhankelijk van de realisatie van plannen zullen deze kaarten gedurende de looptijd van de structuurvisie (en het RVVP) worden bijgesteld. Deze aangepaste kaarten en denkbeelden zijn eerder in januari en in mei 2006 in het portefeuillehoudersoverleg V&V besproken. In mei heeft het portefeuillehoudersoverleg ingestemd met de voorgestelde aangevulde kaarten. Hierbij is geconcludeerd dat de in het RVVP inclusief aangevulde visiekaarten opgenomen maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn naar verwachting niet voldoende oplossing zullen bieden voor de mobiliteitsproblemen in de regio. Deze problemen zijn zeker niet alleen op te lossen met alleen de aanleg van nieuwe wegen. Extra aandacht zal moeten worden besteed aan aanvullende OV-voorzieningen (aanvullend aan de voorzieningen die al zijn opgenomen in het RVVP) en maatregelen zoals beprijzingsmaatregelen (afhankelijk van de mogelijkheden die de Rijksregelingen in dit kader gaan bieden), stimuleren van carpoolen/ deelautogebruik, regionaal parkeerbeleid en ander denkbaar flankeren beleid.

Het sectorale streefbeeld behelst geen financieringsstrategie voor de sector, noch een uitvoeringsprogramma. De financieringsstrategie wordt nader uitgewerkt in het kader van de regionale investeringsstrategie. Een uitvoeringprogramma wordt in een later stadium opgesteld aan de hand van de integrale structuurvisie.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 bevat de vraagstelling van dit streefbeeld. In hoofdstuk 3 de belangrijkste trends opgenomen. In hoofdstuk 4 is opgetekend waar binnen de regio consensus over bestaat en waar discussiepunten liggen. In hoofdstuk 5 is de visie op mobiliteit in Holland Rijnland beschreven. In hoofdstuk 6 zijn ook de prioriteiten voor mobiliteit i.h.k.v. van de RSV opgenomen.

In de bijlagen zijn de literatuurlijst, een overzicht van bestaand beleid van/op Holland Rijnland op het gebied van de zes streefbeelden, leden van de werkgroep en een verantwoording van de geconsulteerde maatschappelijke organisaties opgenomen. De reacties van maatschappelijke organisaties op de concept-streefbeelden van mei 2006 zijn opgenomen in een separaat bestand. De voorgestelde reactie van het samenwerkingsorgaan is daar ook in opgenomen. Ook de reacties van de Colleges van B&W gemeenten op de concept-streefbeelden van mei 2006 zijn in een separaat bestand opgenomen. De voorgestelde reactie van het samenwerkingsorgaan is daar ook in opgenomen. Voor zover het inhoudelijk overeenkomt met de visie van de regio zijn de reacties van de maatschappelijke organisaties en gemeenten verwerkt in de streefbeelden.

Het overzicht van bestaand beleid zal in de loop van het project verder aangevuld worden met Zuidvleugel, Noordvleugel, Streekplan, Oude Rijnzone, etc.. Het bijgevoegde overzicht geeft een aanzet.

Hoofdstuk 2 Vraagstelling

2.1. Vraagstelling

Welke verkeer en vervoervoorzieningen - weg, openbaar vervoer en fiets - zijn in de regio Holland Rijnland noodzakelijk om de huidige en gewenste locaties voor wonen, werken en recreëren te kunnen ontsluiten op dusdanige wijze dat de bereikbaarheid, het woon- en leefklimaat en de verkeersveiligheid verbeteren?

Het volbenutte en op sommige onderdelen overbelaste wegennet in de regio vraagt om, al dan niet tijdelijke, oplossingen op de korte termijn en gezien de vele ambities van de regio meer structurele voorzieningen voor de (middel)lange termijn. Hierbij wordt ook gezocht naar oplossingen binnen andere modaliteiten dan de auto evenals op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Hoofdstuk 3 Trends

3.1 Cijfers

Zie voor cijfers de uitwerking onder trends.

3.2 Trends

- *Automobiliteit*

Tenminste tot 2020 mag uit worden gegaan van de jaarlijkse autonome groei van het aantal autoverplaatsingen met 2% per jaar. Dit houdt in dat het autoverkeer over de periode tot 2020 met 30% ten opzichte van de huidige situatie toeneemt. Wanneer de resultaten van de RVMK bekend zijn kan worden aangegeven wat het huidige aantal autoverplaatsingen is. Het regionale wegennet binnen Holland Rijnland is reeds in veel gevallen volbenut dan wel is er sprake van overbelaste wegen. Deze wegen kunnen een dergelijke (autonome) groei niet meer verwerken. Als voorbeelden van vol en overbelaste wegen worden genoemd de N206 door Leiden (Lammenschansplein, Churchilllaan, Haagweg), de Willem de Zwijgerlaan, N444, N449. Een totaal en actueel beeld hiervan kan worden geleverd wanneer de Regionale Verkeer Milieu Kaart voor het huidige wegennet in de regio is afgerond. Naast het vol- en overbelaste regionale wegennet in de regio is er tevens sprake van overbelasting van de rijkswegen A4 en de A44.

- *Toename automobiliteit*

Zowel op het gebied van wonen en werken heeft de regio ambities. De toename van de automobiliteit komt over het algemeen voort uit bevolkingstoename en de toename van de beroepsbevolking. Deze beoogde groei zal effect hebben op de verkeersintensiteiten in de regio. De regio ligt zeer centraal in de Randstad. Er zijn veel vestigingsfactoren die de regio Holland Rijnland aantrekkelijk maken om te wonen en te werken zoals de aanwezigheid van een internationaal vermaarde universiteit, het aanbod van hoge kwaliteit woningen en open gebieden voor recreatie. De regio is tevens strategisch gelegen langs de A4. De kwetsbaarheid van de regio zit in de regionale verbindingen die niet berekend zijn op het huidige verkeersaanbod en zeker niet in staat zijn om de geprognosticeerde groei op te vangen.

De voorgenomen groei van de woningbouw in de regio met 36.000 woningen levert extra verplaatsingen in de regio op. Ook van de gewenste groei van de werkgelegenheid (circa 150 ha. bedrijventerreinen en 415.000 m² bvo kantoren) in de regio kan berekend worden wat de effecten op de verkeersintensiteiten zijn.

In het totaal kunnen op basis van deze aantallen de volgende toenames (afgerond) van het aantal autoverplaatsingen verwachten worden.

Overzicht verwachte aantal autoverplaatsingen:

woningen	200.000	Aan de hand van algemeen geformuleerde en gehanteerde kerncijfers: 5-6 * autoverplaatsingen per woning, per dag.
bedrijven	415.000	Een hectare bedrijventerrein levert ca. 200-300 autoverplaatsingen per etmaal (bron BRO, Bedrijventerreinen)
kantoren	20.750	Per 100m ² bvo circa 5 autoverplaatsingen per dag (bron CROW)

Dit houdt niet in dat de som van deze getallen het aantal extra autoverplaatsingen per dag ten opzichte van de autonome ontwikkeling aangeeft. Een gedeelte van het aantal verplaatsingen wat vermeld staat bij bedrijven en kantoren heeft tevens, als woon-werkverkeer, een relatie met het aantal zoals vermeld bij het onderdeel woningen.

De verkeersproductie van kantoren en bedrijven is niet eenvoudig aan te geven. Een en ander is sterk afhankelijk van functie van de kantoren en de aard van de bedrijven. De hiervoor gehanteerde cijfers zijn dan ook gemiddelden en slechts indicatief.

Om alle verplaatsingen meer exact in beeld te brengen en daarmee gericht te kunnen investeren in de benodigde infrastructuur zijn gegevens nodig over de pendel naar en van de omliggende regio's. Ook is het wenselijk kennis te hebben van de omvang van de doorgaande pendel. Ook deze vormt immers een belasting voor het wegennet. De regio Holland Rijnland beschikt alleen over pendelgegevens in relatie tot de regio Haaglanden. Ten behoeve van de integratieslag voor de structuurvisie zullen de nog ontbrekende pendelgegevens in beeld worden gebracht.

** Onderzoeken van diverse bureaus geven aan dat 5-6 autoverplaatsingen per woning als gemiddelde gehanteerd kan worden. Duidelijk moet zijn dat daarbij groot onderscheid gemaakt moet worden tussen binnenstedelijk gelegen woningen en woningen in landelijke gebieden. Binnenstedelijk is het aantal autoverplaatsingen beperkter.*

- *Openbaar Vervoer*

Het gebruik van het Openbaar Vervoer stijgt zeker in verhouding tot de automobilititeit in aantallen gebruikers maar zeer beperkt. Exacte regionale cijfers zijn niet voor handen. Landelijk wordt uitgegaan van een toename van 15-20% in 2020 ten opzichte van 2000 (bron: Nota Mobiliteit, 2004). Relatief gezien stijgt het gebruik van het OV wel harder dan dat van de auto. Aanleiding voor de toekomstige stijging van het OV-gebruik in deze regio betreft de optimalisatie van bestaande (project Stedenbaan) en de realisatie van nieuwe OV-voorzieningen (RijnGouweLijn).

- *Effecten van het goederenvervoer*

Ook de goederenvervoerstromen zijn van belang voor de doorstroming op het wegennet in de regio. Het goederenvervoer verplaatst zich steeds meer verspreid over Europa. De verwachte toename van het vrachtvervoer tot 2020 is fors met een percentage van 15% tot 80%. (bron: Nota Mobiliteit, Verkeer en Waterstaat; 2004). Het betreft hier het totale goederenvervoer over de weg. Vooral bij specifieke bedrijven in de regio, zoals de veiling Flora Holland en de daaraan gerelateerde bedrijven, zal deze stijging nadrukkelijk merkbaar zijn en gevolgen hebben voor de verkeersdruk op het wegennet.

Momenteel formuleert de overheid strengere eisen voor vrachtverkeer dat de binnensteden bedient. Verwacht mag worden dat deze maatregelen zich in een later stadium uit zullen breiden naar geheel Nederland. Bij deze maatregelen moet bijvoorbeeld gedacht worden aan eisen die gesteld worden aan beperking van uitstoot vervuilende stoffen en het beperken van geluid.

- *Afleggen grotere afstanden*

Inwoners van binnen en buiten de regio zijn bereid grotere afstanden af te leggen tussen het woon- en het werkadres. Verder accepteren de automobilisten voorlopig de nog steeds langer

wordende files. Dit leidt eveneens tot een grotere belasting van het wegennet. Om de gevolgen hiervan voor het regionale wegennet meer exact inzichtelijk te maken zijn de eerder genoemde pendelgegevens noodzakelijk.

- *Fiets*

Informatie inzake trends op het gebied van fietsverkeer in relatie tot de regio zijn niet voor handen. Ook landelijk niet. Het fietsaandeel per gemeente of regio verschilt sterk: van 7% tot 37%. Landelijk gezien is de fiets na de auto het belangrijkste vervoermiddel. Van alle verplaatsingen vindt circa 25% per fiets plaats.

Voor korte ritten wordt als vervoermiddel eerder gekozen voor de fiets dan voor het openbaar vervoer. Het aandeel van de fiets in het voortransport bij de NS is maar liefst 30% (ten opzichte van het OV: 28%).

Hoofdstuk 4 Overeenstemming en discussiepunten

4.1 Overeenstemming

Waar is men het over eens binnen de sector?

Binnen de sector Verkeer hebben de gemeenten aangegeven zich nog steeds te kunnen vinden in de beleidsuitgangspunten van het RVVP en vormt dan ook met aanvullingen de basis voor het streefbeeld Mobiliteit. Uit het RVVP zal worden geput waar het gaat om gegevens over knelpunten (w.o. filevorming), (gewenste) OV-voorzieningen, stations, ongevallencijfers etc.. Waar wenselijk c.q. noodzakelijk zullen deze worden geactualiseerd t.b.v. de verdere uitwerking van de projecten.

In de regio is sprake van een zwaar- tot overbelast wegennet. Deze belasting zal nog toenemen door de groei van de automobilititeit. Voor de korte termijn zullen oplossingen moeten worden gezocht in toepassing van benuttingsmaatregelen op het bestaande regionale en lokale wegennet. Op de middellange termijn is sprake van de aanleg van de Rijnlandroute en de RijnGouweLijn (volledig tot aan de kust). Geconcludeerd moet worden dat deze maatregelen alleen, zeker voor de lange termijn niet voldoende zijn. Dan zullen aanvullende maatregelen op het gebied van OV, flankerende maatregelen, mobiliteitsmanagement etc. worden overwogen.

Onderstaand schema houdt een overzicht in met hoofdpunten uit de diverse relevante rapportages en projecten waarin min of meer staand beleid is opgenomen.

Programma van Afspraken	Regionaal Verkeer en Vervoerplan	As Leiden Katwijk	Profiel van de regio	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer	Zuidvleugel
<ul style="list-style-type: none"> • Onderschrijving inpassing en financiering RijnGouwelijn • Inspanningen voor studies naar oost-west verbindingen A4-A44, inclusief verbreding N206 • onderzoek wenselijkheid verbinding N206 N205 bij Hillegom 	<p>Idem</p> <p>Idem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haalbaarheids onderzoek uitbouw RijnGouweLijn • Invoering 	<p>Idem</p> <p>Idem</p>	<p>December 2005</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Discussiepunt t.a.v. inpassing noordelijke oost-west verbinding • Idem mits aansluiting op Randstadrail 	<p>P.m.</p>

	<p>prijksbeleid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling afspraken-kader regionaal parkeerbeleid • Invoering vervoers-management/ mobiliteits-management • Opstellen actie-programma goederen-vervoer • Afmaken regionaal fietsnetwerk • Onderzoek aanleg stations waaronder Sassenheim, Leiden, Merenwijk 				<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie concept Stedenbaan waaronder station Sassenheim en op de langere termijn station Merenwijk/ Poelgeest
--	--	--	--	--	--

De regio heeft te maken met een relatief groot aantal zgn. inbreidingslocaties met een grote regionale spreiding. De effecten hiervan op de regionale mobiliteit zijn niet uit te vlakken en vaak groter dan de effecten van de bouw op 1 locatie. Daarnaast kent de regio een forse achterstand in de ontwikkeling van het wegennet. Nog los van deze specifieke lokale ruimtelijke ontwikkelingen komt daar nog de eerdere vermelde jaarlijkse groei van de automobilititeit bij.

Om de kans van slagen van ontwikkelingen in de regio niet te reduceren tot het minimum is een goede bereikbaarheid (incl. parkeren) en OV-verbindingen met aanvullende (fiets)voorzieningen, onontbeerlijk. Hierbij worden andere flankerende maatregelen zoals een vorm van beprijzing niet uitgesloten.

4.2 Discussiepunten

Binnen de sector

Binnen het beleidsveld Verkeer & Vervoer is nauwelijks sprake van verschillen van inzicht t.a.v. de problematiek. De visie in het RVVP vormt onverminderd de basis voor het verkeers- en vervoersbeleid. De regio werkt aan plannen voor de Rijn Gouwe Lijn en de Rijnlandroute

evenals aan onderzoek naar noordelijke oost-westverbinding N205-N206. Over de noodzaak van de RGL en Rijnlandroute bestaat geen discussie wel over inpassing en tracékeuzes.

Nieuwe ontwikkelingen, na het gereedkomen van het RVVP, hebben geleid tot aanvullende aandachtspunten waarover binnen de regio nog geen standpunt is ingenomen. Hierbij moet gedacht worden aan

- aansluiting op het zgn. Rondje Randstad
- aanleg van een parallelstructuur langs A4 vanaf Haarlemmermeer tot Prins Clausplein
- aantakking OV-structuur Holland Rijnland aan het Zuid Tangent
- de aanleg van een vrachtwagenstrook langs de A44 onder meer ter hoogte van Flora Holland.

Op deze onderwerpen wordt bij het onderdeel visievorming nader ingegaan.

Met andere sectoren

Ruimtelijke ontwikkelingen en introductie mobiliteitstoets

De realisatie dan wel uitbreiding van (grotere) woningbouwlocaties, kantorenlocaties en bedrijventerreinen heeft consequenties voor het verkeers- en vervoersbeleid. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan de extra verkeersbelasting die hierdoor veroorzaakt wordt op verschillende wegen maar ook een grotere parkeerdruk, meer gebruik van het Openbaar Vervoer en een grotere belasting van fietsvoorzieningen etc. Voordat dergelijke locaties aangelegd dan wel uitgebreid worden dient de ontwikkelaar eerst het effect hiervan op het wegennet c.a. in beeld te brengen. Over de eventuele realisatie van woningen/bedrijven zal mede op basis van de uitkomsten van dergelijke studies beslissingen moeten worden genomen. Daarbij zal de bestaande en in ontwikkeling zijnde infrastructuur leidend moeten zijn voor de keuzes. Voorgesteld wordt hier een mobiliteitstoets voor in het leven te roepen. Als belangrijkste element van deze toets wordt de Regionale Verkeer MilieuKaart gebruikt. Met dit uitgangspunt in gedachten zal het regioprofiel vertaald worden in de structuurvisie. De mobiliteitstoets zal niet alleen bij grote projecten worden toegepast maar ook kleinere projecten op specifieke plaatsen zullen de belasting op het wegennet onevenredig negatief beïnvloeden. Verschillende kleine projecten in elkaars nabijheid of langs eenzelfde corridor zullen in dit kader gebundeld worden beoordeeld. Hiervoor worden bij de verdere uitwerking van de structuurvisie nadere voorstellen voor geformuleerd.

Ontwikkelingen roepen verkeer op. De bestaande wegen dienen dit verkeer (OV, fiets én auto) te kunnen accommoderen. Daarnaast zullen bij de ontwikkeling van locaties ook het parkeren van de auto, het stallen van de fiets en (de haltes van) het OV een belangrijke rol spelen.

De integrale aanpak van de structuurvisie maakt het mogelijk om voordat bouwplannen uitgewerkt worden, eerst te onderzoeken of de bestaande wegenstructuur (nog) voldoende capaciteit biedt om de betreffende locatie te ontsluiten. Tijdige realisatie van OV-verbindingen inclusief aanvullende maatregelen zoals fiets- en parkeervoorzieningen zijn hierbij van belang. Het toepassen van de door het beleidsveld verkeer tot nu toe vaak gemiste lagenbenadering wordt met de structuurvisie mogelijk gemaakt. Hiermee zal voorkomen worden dat bij ruimtelijke en economische ontwikkelingen het beleidsveld Verkeer niet tijdig betrokken wordt zoals tot op heden vaak wel het geval was.

Indien bij toetsing blijkt dat in de verschillende voorzieningen niet of onvoldoende is voorzien zullen deze, bij voorkeur voor het gereedkomen van de voorziening, zodanig aangepast of uitgebreid dienen te worden dat een afdoende afwikkeling van het verkeer gewaarborgd blijft. Tevens moet tijdig worden voorzien in OV-ontsluiting van locaties. Dit geldt zowel bij woningbouwprojecten als bedrijvenlocaties. Bij woningbouw op grote locaties zoals

Valkenburg zal vanuit dit standpunt bezien niet eerder met de bouw gestart kunnen worden, dan dat de aanleg van de noodzakelijke weginfrastructuur én OV-voorzieningen verzekerd is. De aanpak middels de lagenbenadering maakt het mede mogelijk het gebrek aan investeringen van de afgelopen decennia in (groot) onderhoud en uitbreiding van het wegennet in beeld te brengen. De (grote) projecten die op de middellange termijn uitgevoerd worden dienen aangemerkt te worden als het inhalen van achterstanden en zullen tevens dienen voor de groei van de mobiliteit veroorzaakt door nieuwe ontwikkelingen.

- *Economische zaken*

Relatie wonen, werken en mobiliteit

Momenteel zijn veel inwoners van de regio buiten de regio werkzaam. Reden hiervoor is dat er relatief weinig werkgelegenheid aanwezig is ten opzichte van het aantal woningen. Dat leidt in de huidige situatie tot een grotere automobilititeit.

De arbeidsmarktregio waarop mensen zich bewegen is veelal groter dan bijvoorbeeld de woningmarkt. Uit onderzoek (o.a. Stec Groep) blijkt, dat met name hoger opgeleiden soms ver buiten de eigen werkgemeente wonen. Dit heeft niet alleen te maken met het aanbod aan banen, maar ook met het feit, dat hoog opgeleide tweeverdieners een woonplaats kiezen van waaruit zij beide hun veelal verschillende werkplekken goed kunnen bereiken qua afstand en reistijd. Voor de lager opgeleiden is dit wel het geval. Hier wordt vaak de voorkeur gegeven aan wonen en werken op in elkaars nabijheid gelegen locaties. Voor de lager opgeleiden wordt vanuit mobiliteit dan ook gepleit voor het creëren van werkgelegenheid in de regio waarbij een nauwe relatie wordt gelegd met de woonlocaties voor deze doelgroep.

Tot slot wordt hierbij opgemerkt dat een voorwaarde voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantoren- en woonlocaties is dat deze tijdig worden ontsloten voor zowel het Openbaar Vervoer als de auto.

Situering (vracht)verkeer aantrekkende voorzieningen

Vanuit verkeersoogpunt wordt de aanleg van (vracht)verkeeraantrekkende voorzieningen in de nabijheid van snelwegen bepleit. Daarbij moet wellicht over de grenzen van het gebied heen gekeken worden. Dit betekent bijvoorbeeld dat het vanuit verkeer- en vervoerbelang wenselijk kan zijn voor een aantal logistieke bedrijven in bijvoorbeeld Lisse en Hillegom in goed onderling overleg nieuwe acceptabele locaties te zoeken die qua prijs voor die bedrijven aanvaardbaar zijn en een snelle verbinding met een snelweg garanderen.

Recreatie

De bereikbaarheid van bestaande en nieuwe recreatieve locaties is een aandachtspunt onder meer ten tijde van de realisatie hiervan. Afhankelijk van de aard van de locatie wordt door het beleidsveld mobiliteit een goede bereikbaarheid hiervan met verschillende modaliteiten waar onder tenminste de fiets noodzakelijk geacht.

- *Wonen*

Zeker op de korte termijn is de ultieme doelstelling van het beleidsveld mobiliteit qua bereikbaarheid van de regio niet haalbaar. Het onbereikbaar zijn van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen is voor het beleidsveld mobiliteit immers niet acceptabel. Op de middellange termijn zal middels maatregelen zoals verwoord in het RVVP, op de lange termijn aangevuld met de oost-west-verbinding Katwijk-Rijnsburg-A44, worden voorzien in een betere bereikbaarheid van de regio. Ten aanzien van de middellange termijnmaatregelen gaat het om de aanleg van de Rijnlandroute, RGL en de noordelijke oost-westverbinding. Voor de lange termijn zullen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Een discussiepunt binnen het eigen beleidsveld maar ook met de beleidsvelden Wonen en EZ is dan ook binnen welke termijn het beleidsveld Mobiliteit het acceptabel vindt in een redelijk tot goede bereikbaarheid van de regio te voorzien. In het verlengde hiervan dienen uitspraken te worden gedaan of zolang dit nog niet het geval is ruimtelijke en economische voorzieningen al dan niet kunnen worden gerealiseerd.

Ontwikkelingen buiten de regio

Rond de regio vinden diverse ontwikkelingen plaats die hun invloed kunnen hebben op de planvorming in de regio zelf.
Hier wordt gedacht aan:

De gebiedsvisie Haarlemmermeer.

Een gebied binnen de gemeente Haarlemmermeer langs de A4 wordt momenteel aangeduid als Werkstad. Een van de maatregelen die is gesuggereerd om deze functie werkelijkheid te maken dan wel te behouden is de aanleg van een parallelle (weg)structuur langs de A4. Vanuit het beleidsveld mobiliteit wordt het doortrekken van een dergelijke structuur tot aan het Prins Clausplein bepleit. Op deze wijze zal de doorstroming op de gehele route van Burgerveen tot het Prins Clausplein worden verbeterd en wordt de bereikbaarheid van meerdere (werk)locaties waar onder die van de centrumgemeente Leiden als vestigingsplaats behouden. Een stevige concurrentiepositie wordt voor de regio steeds belangrijker. De gebiedsuitwerking Haarlemmermeer stelt verder de wijze waarop de ontsluiting van het noordelijk bollengebied plaats moet vinden en daarmee een relatie leggend met de eerdere studieresultaten dienaangaande wederom ter discussie.

Het concept stedenbaan

Vanuit het beleidsveld Verkeer en Vervoer wordt het concept Stedenbaan, als versterking van het OV-net en daarmee als - beperkte - ontlasting van het wegennet, toegejuicht. Vanuit de regio zal ook worden ingezet op verdichting rondom de nieuw te realiseren en bestaande Stedenbaan stationslocaties.

Tot slot worden nog genoemd, zonder hier inhoudelijk verder op in te gaan, de structuurvisies Den Haag en Rotterdam. De plannen worden weliswaar buiten het gebied van de regio ontwikkeld maar kunnen op onderdelen, bijvoorbeeld deelplan Binckhorst in Den Haag, effecten hebben op het (hoofd)wegennet in onze regio.

4.3 Ontbrekende informatie

Wat dient nog uitgezocht te worden (inclusief procesvoorstel)

1) Pendelstromen

Zoals eerder aangegeven is het wenselijk om inzicht te krijgen in de pendels in de verschillende richtingen van en naar de regio. Deze informatie is voor het streefbeeld Mobiliteit wenselijk maar ook voor het beleidsveld Economische Zaken. Inmiddels beschikt de regio over oudere (2001) pendelgegevens. In onderling overleg zal zo spoedig mogelijk worden voorzien in gegevens van recenter datum.

2) Regionale Verkeer MilieuKaart (RVMK)

De RVMK is een bij de integratieslag voor de Structuurvisie, onmisbaar instrument. Met dit rekenmodel kunnen zowel op het gebied van verkeer als milieu(belasting) de effecten worden berekend van (voorgenomen) wijzigingen op het wegennet maar ook t.a.v. de effecten van woningbouw, de realisatie van bedrijventerreinen en kantorenlocaties op de doorstroming van het verkeer op het hoofd- en onderliggend wegennet. Alleen wanneer een dergelijk instrument wordt toegepast kan sprake zijn van een realistische afweging van RO-ontwikkelingen versus acceptabele verkeersafwikkeling. Op basis van de mobiliteitstoets uitgevoerd met de RVMK kan de mobiliteitsgroei in de regio in relatie tot de overige streefbeelden worden bepaald.

Momenteel wordt gewerkt aan realisatie en actualisatie van de Regionale Verkeer Milieukaart voor geheel Holland Rijnland. Deze zal rond november 2006 afgerond zijn.

3) Netwerkanalyse

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is (medio 2005) van start gegaan met de zgn. netwerkanalyse bereikbaarheid Zuidvleugel. Het doel van de analyse is het bereiken van een gezamenlijk inzicht in en overeenstemming over de belangrijkste verkeer- en vervoerproblemen in onder andere Zuid Holland. Hierbij wordt gekeken naar de samenhang van deze problemen op zowel het regionale en het bovenregionale verkeer als het vervoernetwerk in Zuid Holland tot 2020. Aan de hand van deze probleeminventarisatie zullen verschillende oplossingsmogelijkheden in beeld gebracht gaan worden. Deze zullen onder meer gaan dienen als input voor bestuurlijke afspraken in relatie tot het MIT.

De resultaten zullen rond september/oktober 2006 beschikbaar zijn. Dit is een punt van aandacht in relatie tot de integratieslag voor de structuurvisie.

Hoofdstuk 5 Visie

5.1 Visie

Als visie op het verkeersbeleid is in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan het volgende opgenomen:

"Een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven. Er is een natuurlijke samenhang tussen de ruimtelijke functies en de vervoersnetwerken. Alle locaties zijn gezien de aard en omvang van de functies bereikbaar, waarbij de directe omgeving leefbaar blijft. Gebruikers hebben keuzevrijheid in vervoer. Echter, op drukke relaties zijn duurzame vervoerwijzen (collectief, lopen, fietsen) helder en logisch in gebruik, en, afhankelijk van plaats en tijdstip, financieel aantrekkelijk."

De gemeenten in de regio hebben aangegeven zich onverminderd in deze visie te kunnen vinden.

Naast de hierboven verwoorde algemene beleidsvisie zal per (deel)gebied aandacht moeten worden besteed aan de invulling hiervan. Hierbij zal maatwerk moeten worden geleverd t.a.v. de realisatie van type woningen en functies. De verkeersafwikkeling inclusief die van het openbaar vervoer evenals fiets- en parkeervoorzieningen zijn daarbij van belang.

Openbaar Vervoer

In het RVVP staat reeds een aantal projecten op het gebied van het openbaar vervoer, zoals de Rijn Gouwe Lijn (1^e fase en uitbouw) en Stedenbaan opgenomen. Daarnaast zal onderzoek worden gedaan naar aanvullende OV-voorzieningen om de problematiek op het volbelaste wegennet in de regio te verlichten. Hierbij wordt gedacht aan een hoogfrequent fijnmazig OV-net dat voorzieningen(klusters) met knooppunten verbindt. In het verlengde hiervan werkt de regio aan mogelijke uitbreiding van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoersysteem wat momenteel functioneert in de oude Leidse regio naar de volledige regio. Door invoering van een dergelijk openbaar toegankelijk systeem in de regio worden de mogelijkheden van het gebruik van OV, in de vorm van een deeltaxi, substantieel uitgebreid.

Infrastructuur

Zoals reeds eerder is aangegeven wordt op het gebied van infrastructuur vanuit een achterstandspositie gewerkt. Het uitgangspunt waarbij de lagenbenadering wordt gehanteerd, wordt gedeeld waarbij opgemerkt wordt dat de huidige infralaag als ondermaats moet worden gekenschetst. Het huidige provinciale en regionale wegennet is momenteel (nog) niet opgewassen tegen nieuwe ontwikkelingen.

De gemeente Noordwijk en in mindere mate de gemeente Katwijk hebben in een reactie op een eerdere inventarisatie in het kader van de structuurvisie aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van de badplaatsen in de regio. De werkgroep Mobiliteit deelt het uitgangspunt waar het gaat om het stimuleren van het toerisme en recreatie en daarmee samenhangend de werkgelegenheid in de regio. In de huidige situatie is jaarlijks reeds sprake van een zeer grote toestroom van (congres)toeristen. In het kader van de ontwikkeling van de RVMK worden de consequenties hiervan apart inzichtelijk gemaakt. Vanuit het mobiliteitsoogpunt is het noodzakelijk om wegen en openbaar vervoer naar deze plaatsen te verbeteren. De aanleg van de Rijnlandroute en de Rijn Gouwe Lijn naar Noordwijk zijn noodzakelijke voorwaarden om de badplaatsfunctie te handhaven.

Parkeren

Bij de ontwikkeling van bedrijven en kantorenlocaties zijn bijvoorbeeld onderwerpen als aantallen parkeerplaatsen in relatie tot vloeroppervlak winkels, betaald parkeren, etc. van belang.

Het verdient aanbeveling om op niet al te lange termijn te komen tot een vorm van regionaal parkeerbeleid. Het op grotere schaal invoeren van betaald parkeren kan een verschuiving binnen de vervoerwijzen tot gevolg hebben en daarmee de druk op het wegennet - beperkt - terugdringen. Het is hierbij niet noodzakelijk dat door alle gemeenten exact dezelfde lijn wordt gevolgd. Het is echter wel wenselijk naar een afstemming en normering voor de stedelijke en een voor de landelijk gebieden te streven. Hierbij worden afspraken gemaakt over parkeervoorzieningen zoals betaald parkeren, invoering van kort parkeren en parkeervergunningen

Flankerend beleid / mobiliteitsmanagement

Ook mobiliteitsmanagement kan een rol spelen bij het terugdringen van de automobiliteit. In de regio is reeds een start gemaakt met vervoermanagement op bedrijventerreinen en in meer beperkte mate bij gemeentelijke instellingen. Bij voorkeur worden deze acties uitgebreid tot werkgebieden met kantoren waar de kwaliteit van het openbaar vervoer vaak beter is en het aantal parkeerplaatsen minder. Op korte termijn zal er in regionaal verband een actieplan mobiliteitsmanagement opgesteld worden waardoor dit instrument een vast onderdeel wordt in het regionaal verkeersbeleid.

In het verlengde van het bovenstaande zal om in te spelen op de problematiek op de lange termijn aanvullend beleid worden ontwikkeld. Hierbij wordt gedacht aan het stimuleren van carpoolen / gedeeld autogebruik en het toepassen van beprijzingsbeleid op delen van het regionale wegennet.

Zie bijlage 5, kaart 1

Verkeersveiligheid

In zijn algemeenheid wordt gesteld dat alle nieuw te ontwikkelen infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig zal plaatsvinden. Hierbij zullen de CROW-richtlijnen zoveel als mogelijk worden gevolgd. De toepassing hiervan wordt betrokken bij de ontwikkeling van een verkeersveiligheidsverkenner zoals die ook in het RVVP is opgenomen. Het gaat hier om een concreet maatregelenprogramma verkeersveiligheid waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de verkeersveilige inrichting van gebieden en verkeersaders maar ook aan educatieve activiteiten.

Bij de inrichting van de gebieden zal duurzaam en verkeersveilig ontwerpen worden gestimuleerd. Hierbij zal afhankelijk van de aard van het gebied in het kader van de duurzame ontwikkeling worden bezien of de parkeervoorzieningen naar de randen van de leefgebieden kunnen worden gebracht.

Hoofdstuk 6 Prioritering en voorwaarden

6.1 Prioriteiten

Hoofdprioriteit (in het verlengde van het RVVP, programma van afspraken).

Als eerste prioriteit, dient te worden gewerkt aan het inhalen van de reeds gemelde achterstanden. De projecten waarop deze omschrijving betrekking heeft maken nagenoeg allen deel uit van (onder meer) het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het RVVP en de speerpunten uit het programma van afspraken. Ook komen deze op onderdelen terug in de visie As Leiden Katwijk (Rijnlandroute en Rijn GouweLijn) en de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer (noordelijke oost-westverbinding).

Bij de RGL gaat het om een light railverbinding waarbij het nadrukkelijk gaat over het volledige traject van Gouda tot aan de kust. Hierbij worden de gemeenten Alphen aan den Rijn, Leiden (centrum), Katwijk en Noordwijk aangedaan. De RijnGouweLijn wordt gezien als drager van de ruimtelijk-economische structuur in de regio.

Een bijkomend voordeel van de inhaalslag op het gebied van infrastructuur is dat op deze wijze bij de realisatie van nieuwe projecten kan worden geanticipeerd op de toekomst en fouten uit het verleden kunnen worden hersteld.

Aanvullende zeer gewenste projecten met een lagere prioriteit (mede in relatie tot het RVVP).

De hieronder vermelde projecten zijn uit verkeerskundig oogpunt zeer gewenst. Uitvoering heeft echter een lagere prioriteit dan de Rijnlandroute, de Rijn Gouwe Lijn en de noordelijke oost-westverbinding. Deze projecten zijn niet in het programma van afspraken opgenomen en hiervoor zijn voorsnog geen financiële middelen in het vooruitzicht gesteld.

Auto

De gemeenten Katwijk en Noordwijk pleiten in verband met de ontwikkeling van deze badplaatsen voor onderzoek naar een noordelijke randweg rond Katwijk (ten noorden van Rijnsburg) met een nieuwe aantakking op de A44 bepleit. Vanuit mobiliteitsoogpunt is het noodzakelijk om wegen én het openbaar vervoer naar deze plaatsen te verbeteren om de functie van internationale congres/badplaats uit te bouwen. De Rijnlandroute en het doortrekken van de RGL naar Noordwijk zijn noodzakelijke voorwaarden om de badplaatsfunctie te handhaven.

Voor de ontsluiting van woonlocaties en bedrijventerreinen in Katwijk (incl. de kern Rijnsburg) en Noordwijk en t.b.v. de bijdrage aan het verminderen van de grote verkeersdruk op de N444 en de N449 is een extra verbinding gewenst tussen de N206 en de A44 aan de noordzijde van Rijnsburg.

Om een dergelijke verbinding inclusief ontsluiting op de A4 wordt ook reeds geruime tijd door Veiling Flora Holland gevraagd. In dit kader heeft de gemeente Oegstgeest aangegeven eveneens een groot voorstander te zijn van deze aansluiting.

Verwacht kan worden dat Rijkswaterstaat bij de realisatie van deze weg de aansluitingen op de A44 ter discussie zal stellen. Op dit gedeelte van de A44 is reeds sprake van een groot aantal afslagen. De situering hiervan zal in overleg met Rijkswaterstaat en in samenhang met de effecten op het onderliggend wegennet moeten worden gezien. Hierdoor wordt de doorstroming op deze rijksweg belemmerd. Een oost-westverbinding in de nabijheid van Katwijk/ Rijnsburg is eveneens doorgerekend in het kader van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer. De doorrekening van de effecten van een dergelijke route zijn echter nog onvoldoende in kaart gebracht.

De rijkswegen A4 en A44 vormen eveneens een punt van zorg. De regio bepleit hier tenminste het instandhouden van de doorstroming op de noord-zuid verbindingen (A4 en A44) waarbij het volgen van autonome ontwikkelingen mogelijk moet worden gemaakt. Een verlaging van de maximum snelheid op de A44 van 120 naar 100 km per uur zal het weven op de aansluitingen veiliger kunnen laten afwikkelen.

Mede om de doorstroming op het onderliggend wegennet te bevorderen moet ook aandacht worden besteed aan de bij verschillende aansluitingen van dit wegennet op de A4 en A44 regelmatig aanwezige grote congestie. In een poging om dit tegen te gaan dan wel zoveel mogelijk te beperken wordt gezocht naar effectieve doorstromingsmaatregelen. In dit kader wordt onder meer onderzoek gedaan naar de mogelijke realisatie van een extra vrachtwagenstrook langs de A44 ter hoogte van onder meer de veiliging Flora Holland. Deze laatste maatregel moet worden gezien als korte termijn maatregel vooruitlopend op de realisatie van de randweg Katwijk/Rijnsburg. Wanneer deze route is gerealiseerd zal de vrachtwagenstrook langs de A44 heroverwogen worden.

Bij onderzoek naar oplossingen voor congestieproblemen op de A4 speelt de toekomstige functie van de N11-oost eveneens een belangrijke rol. Van deze weg wordt dermate veel gebruik gemaakt dat het opwaarderen van deze provinciale weg naar de Rijksweg A11 niet ondenkbeeldig is. Wanneer dit het geval is zou overwogen kunnen worden deze as tezamen met de Rijnlandroute en A4 en A44 als ring in de regio te zien waarlangs RO-ontwikkelingen een plek krijgen. Door verstedelijking langs de N11/A11 (oost) in overweging te nemen kunnen voorwaarden worden geschapen om verdere verstedelijking in het Groene Hart tegen te gaan.

Zie bijlage 5, kaart 2 en 3 en 4

Openbaar Vervoer

Sinds 2000 wordt onder de paraplu van het Zuidvleugelbureau gewerkt aan het zgn. Stedenbaanconcept. Stedenbaan Zuidvleugel is een programma gericht op het realiseren van een passend, hoogwaardig regionaal railsysteem op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, Den Haag – Gouda en Rotterdam – Gouda mede ter ondersteuning van het te realiseren verstedelijkingsprogramma in de Zuidvleugel.

In het kader van het streven van de regio het OV te bevorderen en de automobiliteit te beheersen juicht de regio dit concept van harte toe. In het kader van Stedenbaan zullen enkele nieuwe stations gerealiseerd worden. Naar verwachting zal voor 2010 in dit kader het station Sassenheim in gebruik genomen worden.

Het streven binnen het concept Stedenbaan is door middel van het realiseren van stedelijke ontwikkelingen rond bestaande en nieuwe stationslocaties de vervoerwaarde te bevorderen. Hiermee kunnen in de toekomst mogelijkheden geschapen worden om de frequentie van het vervoer te verhogen. Voor een volgende fase (na 2010) kan station Leiden Merenwijk een mogelijkheid van nader onderzoek zijn.

Voor alle stations geldt dat de relatie met ketenmobiliteit aandacht verdient. Zo zullen P+R voorzieningen en fietsvoorzieningen moeten worden gerealiseerd en verdient het aanbeveling aanvullende busverbindingen van en naar verschillende kernen in de regio te realiseren opdat de bus een feederfunctie voor de trein zal vervullen.

Tabel: de wijze van vervoer van reizigers van en naar NS-stations (bron Nota Mobiliteit 2004)

	voortransport	natransport
Bus/tram/metro	28%	27%
(brom)fiets	30%	9%
lopend	25%	49%
auto	19%	11%
overig	4%	4%

Het station Leiden Centraal is momenteel het 5^e station in Nederland. De regio steunt de ambitie van Leiden om dit station als intercity-station te handhaven.

De spoorverbinding Leiden-Utrecht is reeds jaren een punt van aandacht. Zowel de regio als de gemeente Leiden dringen reeds zeer lang bij de NS aan op volledige spoorverdubbeling tussen Leiden en Utrecht. Op deze wijze kan een met de auto concurrerende treinverbinding, uitgevoerd met intercity's, op dit baanvak worden gerealiseerd. Dit project heeft wat de regio dan ook de eerste prioriteit.

Nadat de RGL, zowel het oostelijk deel (Gouda-Leiden transferium) als het westelijk deel tot aan de kust, volledig is gerealiseerd zal om de OV-verbindingen in de regio te optimaliseren een nadere studie uitgevoerd worden naar mogelijke aantakingsvarianten richting Den Haag en Haarlem/Haarlemmermeer. Bij de diverse nader uit te werken varianten zal tevens onderzoek plaatsvinden maar mogelijke aantakkingen op het Zuid-Tangent, Randstadrail etc. Dit onderzoek zal naar verwachting niet eerder dan in de periode 2010-2015 uitgevoerd worden. Aansluiting van het OV-net in de Bollenstreek met Randstadrail wordt tevens in de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer voorgesteld en door de regio betrokken bij de uitbouw van het OV-net mede in relatie tot de RGL. De uitbouw van de RGL en onderzoek naar een eventuele aantakking op het Zuid Tangent kan worden aangemerkt als een project met de tweede prioriteit.

Als bijdrage aan het bevorderen van de mobiliteit in de Randstad heeft het consortium Transrapid Nederland de zgn. RandstadRapid ontwikkeld. Het gaat om een integraal OV-systeem voor de randstad wat als metroachtig systeem wordt ontwikkeld. Dit systeem moet gaan rijden tussen de stedelijke gebieden van de Randstad inclusief Almere en Amersfoort. Het uitgangpunt van deze visie is dat de regio Holland Rijnland een aantakking aan dit zgn. rondje randstad krijgt in de vorm van halte nabij Leiden. Het Consortium heeft een zogenoemde 'ontwikkellocatie met auto-OV koppeling' gedacht ter hoogte van de knoop Leiden oost waar de A4, de N11 en de RGL bij elkaar komen. Een 'ontwikkellocatie met auto-OV koppeling' is een station, van de Transrapid magneet-zweeftrein bij en een terminal, een transferium.

Een van de mogelijkheden om bij te dragen aan de vermindering van de druk op het wegennet is de ontsluiting van voorzieningen (winkelcentra, meubelboulevards, bedrijventerreinen, zorginstellingen etc.) door middel van een fijnmazig buslijnnennet. Hierbij moet gedacht worden aan hoogfrequente verbindingen met eventueel kleiner materieel - e.e.a. afhankelijk van de vraag - van deze voorzieningen naar knooppunten in de regio. Hier kan vervolgens overgestapt worden op het reguliere buslijnnennet of een andere vorm van (openbaar) vervoer. De regio pleit ervoor deze voorziening aanvullend te laten zijn op het huidige buslijnnennet. Wanneer sprake is van een hoge frequentie is het voor mobilisten aantrekkelijk deze vorm van vervoer te verkiezen boven het gebruik van de auto. Deze voorziening moet worden gezien in combinatie met eventuele uitbreiding van het openbaar toegankelijke Collectief Vraagafhankelijke Vervoersysteem. In het kader van onderzoek naar mogelijke regiodekkende invoering van een dergelijk systeem zal ook worden bekeken waar het openbaar vervoer in de regio nog leemten vertoont. Hierbij is ook van belang aandacht te besteden aan het onderling verbonden zijn van de kernen en aan de mogelijkheid hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren naar grote woon- en werklocaties zoals Valkenburg, in de richting van Hoofddorp, Haarlemmermeer etc.

Zie bijlage 5, kaart 5 en 6

6.2 Voorwaarden

Voorwaarden ruimtelijke ontwikkelingen

Het geniet de voorkeur dat ruimtelijke ontwikkelingen langs het hoofdwegen en -railnet in combinatie met OV-voorzieningen, (de knooppunten Leiden west, Leiden centraal en Leiden oost), gerealiseerd worden. Vanuit verkeersoogpunt wordt de realisatie van kantoren in de nabijheid van stations bepleit. Het station Leiden Centraal zou in dit kader als 1^e prioriteit als sleutelproject aangemerkt dienen te worden waarbij de werkgelegenheid in de nabijheid van het station wordt gestimuleerd.

Deze situering dringt het autogebruik terug en stimuleert het gebruik van OV en fiets.

De relatie tussen de situering van bedrijven en de vestigingslocaties is ook in de Nota Ruimte punt van aandacht. Van de provincie en gemeenten wordt verwacht dat zij hiervoor beleid ontwikkelen. Dit geldt zowel voor kantoren als voor grootschalige detailhandel en (transport) bedrijven. Bij de verdere uitwerking van dit beleid zullen de verkeers- en milieueffecten evenals de grondprijzen een rol spelen. Bij het bepalen van de voorkeurslocaties zal rekening moeten worden gehouden met zowel de verkeersbewegingen die de afnemers als die van de toeleveranciers.

De aanleg van een parallelle structuur langs de A4 wordt bepleit, aangezien daarmee de bereikbaarheid van de regio sterk zal verbeteren en de langs de A4 gelegen bedrijventerreinen optimaal ontsloten kunnen worden.

Het effect van veel binnenstedelijke woningbouwlocaties mag tegelijkertijd met de aandacht voor nieuw te realiseren projecten, niet veronachtzaamd worden. De effecten van bebouwing van grote locaties Valkenburg, de Oostvlietpolder etc. dienen tijdig van een mobiliteitstoets te worden voorzien.

De realisatie van woningbouw en bedrijven/kantorenlocaties is een langdurig voortschrijdend proces. De ontwikkelingen op het gebied van toerisme en recreatie kunnen zich sneller ontwikkelen. Ook ten aanzien van dit beleidsveld pleit de werkgroep Mobiliteit ervoor adequaat met de afwikkeling van verkeer rond toeristische trekpleisters om te gaan. De bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen is een punt van aandacht. Ook hier zullen keuzes moeten worden gemaakt om te voorkomen dat het al volbelaste wegennet de recreant niet bij de recreatieve voorzieningen zal brengen. In ieder geval zullen deze ten minste per fiets optimaal bereikbaar moeten zijn en zijn daar ook voldoende (stallings)voorzieningen aanwezig. Bij voorkeur wordt hier aangesloten op het regionale/provinciale fietspadenplan. De combinatie van deze netwerken kan versterking van de functie van beide netwerken opleveren. Onderlinge afstemming van fiets- en voetpadnetwerken naar toeristische trekpleisters evenals de afstemming van bebording naar en parkeervoorzieningen bij deze locaties verdient aanbeveling.

De mogelijke c.q. gewenste bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen per auto of OV zal per locatie dienen te worden bezien.

Ketenmobiliteit

Tot slot wordt er vanuit mobiliteit voor gepleit om ten behoeve van het beheersen van de automobilititeit voldoende aandacht te besteden aan ketenmobiliteit, de relatie - fietsverkeer - OV - autoverkeer. Naast maatregelen om openbaar vervoer en de fiets te stimuleren moet de automobilist duidelijk worden gemaakt dat het rijden met de auto financiële consequenties heeft en dat alternatieven mogelijk zijn. Enkele aspecten hierbij betreffen de afstemming c.q. combinatie van het Openbaar Vervoernet met de RGL en het treffen van fietsvoorzieningen naar en nabij belangrijke OV-haltes, stimuleren van carpoolen, beprijzingsmaatregelen. Deze laatste maatregel is afhankelijk van de betreffende besluitvorming door het Rijk. Aanvullend

zal binnen de regio worden gezien op welke wijze hierbij aangesloten kan worden en op welke tracés.

Ook zal een relatie moeten worden gelegd tussen de ontwikkeling van regionaal parkeerbeleid in combinatie tot de bereikbaarheid van verstedelijkt gebied. Momenteel is er in de regio nauwelijks afstemming op het gebied van flankerend beleid, zoals bijvoorbeeld parkeerbeleid en vervoermanagement. Er zal een breed pallet aan maatregelen worden onderzocht om de automobilititeit in de toekomst zoveel mogelijk terug te dringen.

Ruimtelijke ontwikkelingen buiten de regio

Recent zijn de eerste resultaten van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer gepresenteerd. De uitkomsten hiervan zijn nog erg prematuur en worden als achtergrondinformatie bij dit streefbeeld betrokken. Van belang daarbij is dat de regio Holland Rijnland haar visie op het eigen gebied blijft vormen. De regio dient in alle gevallen het initiatief te houden op de eigen ontwikkelingen in nieuw en staand beleid. Dit geldt overigens tevens voor plannen van andere omliggende regio's zoals die van het stadsgewest Haaglanden (bijvoorbeeld ontwikkeling Binckhorst) en de Stadsregio Rotterdam.

Bijlagen

Bijlage 1 Literatuurlijst

De volgende documenten zijn voor alle streefbeelden gebruikt:

Rijksoverheid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nota Mobiliteit*, 2004

Zuidvleugel

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, *Stedenbaan Zuidvleugel; Van idee tot programma*, 2005

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, *Stedenbaan; brengt stationslocaties tot leven*, 2005

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, *Projectenbundel Zuidvleugel*, 2005

Provincie

Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Verkeer en Vervoerplan; 2004

Provincie Zuid-Holland, MPI, 2004

Provincie Zuid-Holland, De Lijn, de Gouwe en de Oude Rijn. Ontwerp. Ontwikkelingvisie voor de Rijn Gouwe Lijn Oost, 2004

Regio

Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio, *Regionaal Verkeer en Vervoerplan; De regio's Verbonden*, 2003

Provincie Noord- en Zuid-Holland, Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer, 2006

Provincie Zuid-Holland in samenwerking met Holland Rijnland, *As Leiden-Katwijk; Kwaliteit aan de oevers van de Oude Rijn*, 2006

Bijlage 2 Overzicht bestaand beleid ten bate van de RSV

Status van documenten

- **VAN HET SAMENWERKINGSORGAAN HOLLAND RIJNLAND**

Document	Planperiode	Status
Pact/Offensief van Teylingen	1996-2010 (niet strikt)	Pact van Teylingen (1996) + Balans 2004- 2005
Programma van Afspraken	Geen harde planperiode. Veelal tot 2010 of 2020	Basis voor Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland via Gemeenschappelijke Regeling 2004
Profiel van de regio	Geen planperiode. Profiel is basis voor RSV (met planperiode tot 2020, doorkijk 2030)	AB-besluit op 14 december 2005
As Leiden Katwijk	Tot 2020	AB-voorstel op 28 juni 2006

- **VAN EXTERNE PARTIJEN OVER HET GEBIED VAN HOLLAND RIJNLAND**

Document	Planperiode	Status
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer	2020-2030	Geen regionaal product, vastgesteld door GS PZH op 14 maart 2006. Besluitvorming PS nog niet verwerkt

	Pact/Offensief van Teylingen	Programma van Afspraken
Integraal	<p>Doelstellingen Pact van Teylingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ruimtelijke kwaliteit Duin- en Bollenstreek (landschap, natuur, cultuurhistorie) 2. economische vitaliteit van het bollencomplex 	
Groen/Blauw	<ul style="list-style-type: none"> • Via modules Offensief vT; binnen modules saldometode voor verkrijgen keurmerk: meerwaarde voor bollencomplex en/of landschap Voorbeelden modules waarin landschap speelt: <ul style="list-style-type: none"> - Vinkeveldpolder - Delfweg - Trappenberg - Keukenhof - Open venster Hillegom • Ontwikkeling instrumentarium beoordeling saldo: "bedrijfsontwikkeling-op-locatie"; sluit aan op methode in Limburg om extra ontwikkeling toe te staan als bedrijf tegenprestatie in natuur levert 	<ul style="list-style-type: none"> • Strategiekaart maken die sturend is voor de ontwikkeling van andere lagen. Speerpunten: openhouden Groene Hart, Polders Elsgeest en Hogeweg en bollencomplex • Opstellen regionaal waterbeleid • Inspanningsverplichting om cultuurhistorie een plaats te geven in de RO • Veehouderijen op de graslanden in Randzone Groene Hart en polders Elsgeest en Hogeweg een duurzaam toekomstperspectief moeten kunnen hebben • Inspanningsverplichting om variatie in landschapstypen te accentueren evenals de overgangen tussen landschapstypen • Project: uitwerken Groene Oude Rijnzone, inrichtingsplannen voor verbindingen Kagerplassen-Duingebied en Groene Hart-Duivenvoorde-Duinen • Project: aaneengesloten noord-zuidverbindingen • Project: koppeling stedelijke en landelijke groenstructuren (= ontwikkeling van een robuuste en waardevolle groenblauwe verbinding Oude Rijn) • Aan randen Groene Hart recreatieve en groenblauwe verbindingen tussen stad en land versterken. Noordwestelijke begrenzing veenweidegebied t.z.v. Oude Rijn: langs de A4 en N11. Vanuit Zuiden tot knoop A4-N11/RGL moet A4 groene inpassing krijgen • Partijen hechten aan groene functie Grote Polder • Bij ontwikkeling Knoop-Oost zijn

		Cronesteijn en Grote Polder uitgangspunt evenals verbetering toegankelijkheid van het veenweidegebied vanuit het stedelijk gebied
Milieu	In het Pact zijn afspraken gemaakt over duurzame bollenteelt.	-
Mobiliteit	Pact en Greenport doen diverse uitspraken over mobiliteit. In het algemeen is bereikbaarheid van de Greenport essentieel voor economische vitaliteit. Ontsluiting op o.m. A4 en A44 en N207 staan daarbij centraal. Spanningsveld is dat infrastructuur ten koste kan gaan van bollenareaal en ruimtelijke kwaliteit.	<ul style="list-style-type: none"> • Onderschrijving inpassing en financiering RijnGouwelijn • Inspanningen voor studies naar oost-west verbindingen A4-A44, inclusief verbreding N206 • onderzoek wenselijkheid verbinding N206 N205 bij Hillegom
Wonen	Pact gaat uit van migratiesaldo 0 voor Duin- en Bollenstreek, en tegengaan bollenstad. Offensief sluit kleinschalige woningbouw niet uit, mits opbrengsten ten goede komen aan Offensief-doelen.	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen gezamenlijke woonvisie • Ambitie om te komen tot één woningmarkt • Uitgaan van migratiesaldo-0 en herstructureringsaldo van minimaal 0 • Behoeftte en capaciteitscijfers* • Opstellen één bouwscenario met een doorkijk naar 2020 • Randvoorwaarden opstellen voor de ontwikkeling Vliegveld Valkenburg als woon- en werklocatie en gebruik lagenbenadering ***
Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Greenportvisie is vertaling van economische kant van Pact, en opgesteld door bedrijfsleven. Het is als sectordocument door de Stuurgroep Pact vastgesteld. • Glastuinbouw is mogelijk op concentratiegebieden Trappenberg en Rooversbroekpolder. Een beperkte uitbreiding van 10 ha bovenop de Pact-afspraken van Trappenberg is overeengekomen. Rooversbroekpolder wordt nog nader verkend. Daarnaast speelt nog glastuinbouw in Zijlhoek / De Waard, dat ook als duurzaam gebied voor glas ontwikkeld kan worden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen regionaal bedrijventerreinenprogramma tot 2010 met doorkijk naar 2020, uitgangspunten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nadruk revitalisering/efficiënt ruimtegebruik ○ Selectieve economische groei ○ Behoeftte en capaciteitscijfers** • Versterken regionaal toeristisch product • Open bollenlandschap behouden en versterken/consolideren bollencomplex gerelateerde bedrijvigheid (door uitplaatsen gespecialiseerde verspreid liggend glas, oplossen problematiek handels- en exportbedrijven, terugbrengen

		landschapselementen) <ul style="list-style-type: none"> • Concentratie en benutting Kloosterschuur/Trappenberg • Duurzaamheid glastuinbouw rondom Valkenburg beschouwen bij herziening Streekplan en bij bebouwing komt vervangende ruimte binnen regio of concentratiegebied rondom Schiphol beschikbaar • Studie glastuinbouw t.b.v. onderbouwde claim Vijfde Nota RO tbv concentratiegebied bij Schiphol • Randvoorwaarden opstellen voor de ontwikkeling Vliegveld Valkenburg als woon- en werklocatie en gebruik lagenbenadering *** • Instemming met ontwikkeling Knoop A4/N11 met transferium in combinatie met hoogwaardige werkgelegenheid (i.r.t. herstructurering en nieuwe bedrijventerreinen)
Maatschappelijke voorzieningen	-	-

	Profiel van de regio	As Leiden Katwijk
Integraal	<ul style="list-style-type: none"> • HR kiest voor beperkte stedelijke ontwikkeling • In de RSV niet alleen ruimtelijke en economische factoren meenemen maar ook sociale • HR is onderdeel van de Zuidvleugel, maar profileert zich ook in relatie tot de Noordvleugel en Randstad Holland 	<ul style="list-style-type: none"> • Vijf kernkwaliteiten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoge natuur- en recreatiewaarden 2. Hoge cultuurhistorische waarde en de Oude Rijn als identiteitsdrager 3. Centrale ligging tussen Zuid- en Noordvleugel 4. Gedifferentieerde woonmilieu's: stad, tuin&dorp en kustplaats 5. Kennisintensieve bedrijvigheid • Vijf prioriteiten <ol style="list-style-type: none"> 1. Rijnlandroute en RGL 2. Groenblauw en cultuurhistorie 3. Grote gebiedsontwikkelingsprojecten 4. Herstructurering en transformatie bedrijventerreinen 5. Nieuwe kansen
Groen/Blauw	<ul style="list-style-type: none"> • HR houdt het veenweidegebied vrij van bebouwing • Behoud en versterking van de Greenport Bollenstreek 	<ul style="list-style-type: none"> • Versterken groenblauwe structuren. Oude Rijn geldt als waardevol structurend element. Landgoederenzone, zuidelijke en

	<ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit groen en cultuurhistorie • Kwaliteit van het water betekent: zichtbaar maken van de oevers en het verbeteren van de recreatiemogelijkheden • HR vervult randvoorwaarden en investeert in voorzieningen die toerisme en recreatie tot bloei laten komen • HR wil het kleinschalige karakter van het landschap behouden, o.a. met behulp van groene bufferzones • De ontwikkeling van het landschap houdt rekening met de cultuurhistorie en is gericht op het zichtbaar maken van de cultuurhistorie • Water is een verbindend element in de regio 	<p>westelijke buffers bij Valkenburg, verbinding Vlietlanden-Kagerplassen en robuuste ecologische zone van het Groene Hart naar de duinen tussen Wassenaar en de ALK. Verstedelijking geconcentreerd houden om de Bollenstreek en Groene Hart open te houden. Routes voor langzaam verkeer versterken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leefbaarheid wordt bepaald door landschappelijke waarden en cultuurhistorische identiteit. Reparaties aan de structuur: oevers van de Oude Rijn zijn verrommeld of niet toegankelijk voor publiek, tegengaan versnippering groen en natuur en herstellen landgoederenzone • Uitwerking: Groenblauw schept voorwaarden. Diversiteit van het landschap bij diverse ontwikkelingen gebruiken. Strategie is gericht op bewaren en benutten. Belangrijke zichtlijnen moeten open blijven. Versnippering hersteld. Oude Rijn en de Vliet meer in het licht zetten. Onvermoede kansen: waterstructuur, het eilandje Katwijk, monding Oude Rijn en de koppen op de strandwallen. • Tweede prioriteit: infra zorgvuldig inpassen, compenseren groen, rood-groen financieel koppelen.
Milieu	-	<ul style="list-style-type: none"> • Milieuprogramma ALK
Mobiliteit		<ul style="list-style-type: none"> • Met RGL en Rijnlandroute wordt interne en externe bereikbaarheid verbeterd. Het regionale fietspadennetwerk wordt gecomplementeerd. Nieuwe transferia: KLW en Oostflank Leiden. Concept Stedenbaan wordt uitgewerkt met inpassing Leiden Centraal. • Visie: op maatschappelijke en ecologische manier inpassen van infrastructuur. Knooppunten intensief benutten voor stedelijke functies. Voor langzaamverkeer

		<p>moet de infrastructuur worden verbeterd, vooral om landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten beter bereikbaar te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking: Investeringsprogramma: verbreding A4 en RR. OV versterken door Stedenbaan, RGL en benutting knooppunten. Netwerk voor wandelaars, fietsers en recreatievaart moet worden versterkt. Infrastructuur stuurt verstedelijking. Knooppunten van verschillende niveau's. Locaties: Leiden Centraal, KLW, Oostflank Leiden, Leiden Lammenschans, Stedenbaanstations, station Sassenheim en locatie Merenwijk, RGL-stations bij Valkenburg. • Projecten: Rijnlandroute, RGL, Stedenbaan
<p>Wonen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Een goede en adequate infrastructuur is een voorwaarde voor bebouwing • Vanuit kostenoverwegingen wordt bestaande infrastructuur betrokken bij het zoeken naar bouwlocaties en herstructurering van bestaande woningbouw, maar is niet allesbepalend. 	<ul style="list-style-type: none"> • Demografisch zal de regio zich als geheel gemiddeld ontwikkelen. • Migratiesaldo-0 is uitgangspunt: omvang van de opgave wordt bepaald door groei van de bevolking plus het saldo van migratie uit en naar het buitenland. Ervan uitgaande dat ook het binnenlandse migratiesaldo 0 is, resulteert dit in een opgave van 33.000 tot 36.000 woningen in de periode 200-2020 en naar schatting 14.000 woningen in de periode 2020-2030. • Visie: differentiatie van woonmilieu's versterken (stad, tuin&dorp en kustplaats). Betere aansluiting bij woonvoorkeuren van huidige en toekomstige inwoners en een gezonde doorstroming. Aantal woningen voor starters en ouderen moet worden uitgebreid. 30% sociale woningbouw, ook in de nieuwbouw. Bouwen voor het dure segment. Qua locaties kiezen voor bestaand bebouwd gebied: 1. in centra en bij bestaande en nieuwe knooppunten 2. elders in bestaand

		<p>bebouwd gebied 3. aan de rand van bestaande kernen en op nieuwe locaties. Dit om het buitengebied open te houden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Differentiatie van woonmilieu's: op plekken waar grote landschapsstructuren kruisen met bestaand stedelijk gebied rond de Oude Rijn. Kansen: binnenduinrandzone, landgoederenzone, langs de oevers van de watergangen en de Oude Rijn, in de binnenstad en langs de groene zoom rond het gebied, vliegveld Valkenburg en transformatie van bedrijventerreinen.
<p>Economie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling als woonregio (migratiesaldo-0) • Naast binnenstedelijke locaties moet de locatie Valkenburg voorzien in een deel van de vraag naar woningen. • Hoogwaardige werklocaties ontwikkelen met duidelijke voorkeur voor: toerisme en recreatie, bloemen en bollen, zorg, life/bio science en ruimtevaart. • Daarnaast rekening houden met bestaande bedrijvigheid • Laagopgeleiden dienen ontplooiingsmogelijkheden te krijgen bij de ontwikkeling van de kenniseconomie • Dit gebeurt in de dienstverlening, zorg en bestaande bedrijvigheid • HR vervult randvoorwaarden en investeert in voorzieningen die toerisme en recreatie tot bloei laten komen • In het streven naar kleinschaligheid kiest Holland Rijnland voor bedrijvigheid die een beperkte claim legt op de beschikbare ruimte. • Er dient meer aandacht te zijn voor meervoudig ruimtegebruik 	<ul style="list-style-type: none"> • Visie: Veelbelovende economische pijlers zijn life science, ruimtevaart, bollencomplex en toerisme. Vooraarden: betere bereikbaarheid en verbindingen in netwerkstad Zuidvleugel, woningen die aansluiten bij behoefte van hogeropgeleiden. Naast pijlers ook ruimte scheppen voor toeleverende bedrijven en zakelijke dienstverlening, w.o. congressector. Visie is selectiviteit en intensief ruimtegebruik • Kantoren: zie kantorenbesluit AB • Bedrijventerreinen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Behoefte 150 ha in periode 2005 – 2020 (o.b.v. historische uitgifte) voor reguliere terreinen ○ Aanzienlijk tekort reguliere terreinen, met name qua fasering. Afhankelijk van ontwikkeling van geplande terreinen is zoekopgave 40 tot 100 ha ○ Beleid voor specifieke terreinen: agrarisch, lucht- en ruimtevaart en life science. Er is geen aanbodprobleem. ○ Transformatie kan redelijk worden

		<p>opgevangen. Voorwaarden zijn fasering en regelmatige uitgifte reguliere terreinen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Voor het beperkte aantal milieuhinderlijke bedrijven zijn maatwerkafspraken nodig als uitplaatsing urgent is <ul style="list-style-type: none"> • Vierde prioriteit: in het woningbouwprogramma is een omvangrijk programma voor transformatie van bedrijventerreinen opgenomen. • Vijfde prioriteit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Nieuwe zeejachthaven in Katwijk (toerisme) ○ Verbeteren vaarroutes (toerisme)
<p>Maatschappelijke Voorzieningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De keuze voor kleinschaligheid en menselijke maat komt tot uiting in het aanbod van zorg en voorzieningen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport: Inventarisatie voorzieningen

	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer
Integraal	<ul style="list-style-type: none"> • Gebiedsuitwerking moet antwoord geven op de vraag welke bijdragen de H'meer en Bollenstreek kunnen leveren aan het behoud en versterken van de internationale concurrentiepositie (behoud werkgelegenheid, hoogwaardige woonmilieu's, aantrekkelijke recreatieve gebiede en verbeteren bereikbaarheid. • Er kunnen 2.300 woningen worden gebouwd zonder aanpassing van het huidige beleid. Bij aanpassing van randvoorwaarden 13.300 woningen (w.v. 10.000 in H'meer) inclusief benodigd programma voor waterberging (1 mln m3 piekberging en 2 mln m3 seizoensberging), natuur en recreatie (SGP), economische ontwikkeling Schiphol, werkstad A4 en Greenport Bollenstreek en duurzame toekomst akkerbouw in de H'meer. Daarboven 11.000 woningen binnenstedelijk. In totaal 24.300 woningen tussen 2010 en 2030 extra, w.o. 4.000 woningen uit bestaande voornemens uit de Bollenstreek (incl. Katwijk). Streekplannen dienen aangepast te worden, infrastructuur en groenbeleid moeten beter. Vragen aan het Rijk zijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ Randvoorwaarden aanpassen in de Nota Ruimte ○ Financiële mogelijkheden infra ○ Actualisering SGP H'meer • Drie strategieën: <ol style="list-style-type: none"> 1. optimaliseren en verbeteren waar het gebied al goed in is: Greenport Bollenstreek en Schiphol 2. Ontwikkelen jonge kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep 3. Ontwikkelen nieuwe landschappen <p>Uitwerking in deelgebieden, voor Holland Rijnland: 1. Duinen en Kust 2. Greenport Bollenstreek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fasering: <p>In 2010-2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 4.000 woningen Bollenstreek (ihkv 13.000) + OvT-modules ○ Realisatie lokale en reguliere wateropgave, verbreden en verdiepen tochten en vaarten, aanleg hydrologische bufferzone binnenduinrand ○ Landschappelijke verbetering via OvT en PEHS. ○ Infra is harde voorwaarde. Verbreding N207, N205 zuidelijk deel, Rijnlandroute, Station S'heim. <p>In 2020-2030</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Opgave binnenstedelijk gebied + modules OvT + station H'gom + N'hout (als dit laatste station er komt) ○ Infra: doorgetrokken Zuidtangent, station N'hout na 2020, omlegging N208 bij H'gom + alle overige benodigde infra-maatregelen
Groen/Blauw	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte voor water wordt gevonden in verbreding en verdieping van bestaande tochten en vaarten. Nieuwe ontwikkelingen dienen waterneutraal plaats te vinden • Natuur en recreatie: herstructureren Herenwegen, nieuwe landgoederen, ecologische verbindingen, geplande natuurgebieden: 400 ha en onderdeel SGP H'meer: 150 ha • Deelgebied Duinen en Kust: <ul style="list-style-type: none"> ○ Behoud en herstel van natuurwaarden ○ Veiligheid/Kustverdediging: Noordwijk aan Zee als prioritaire zwakke schakel <p>Toerisme: recreatiedruk niet groter dan die nu al is, groei alleen waar het inpasbaar is. Voor afleiding van recreatiedruk is ontwikkeling van groengebieden in</p>

	de Westflank van de Haarlemmeermeer van groot belang. Uitbreidingsmogelijkheden verblijfsrecreatie in de binnenduinrand is beperkt i.v.m. natuurbehoud en behoud bollenareaal
Milieu	-
Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Betere bereikbaarheid door aanvullen bestaand netwerk (weg en ov) • Verbetering en opwaardering (veelal door verbreding) van bestaande wegennet is noodzakelijk en eventueel toevoegen van ontbrekende schakels moet in relatie daarmee en i.r.t. ruimtelijke ontwikkelingen worden bepaald. • OV: beter benutten bestaande infra en doortrekking Zuidtangent naar station H'gom en eventueel nieuwe stations N'hout en V'hout) • In samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen dienen de benodigde infra-maatregelen in nader onderzoek gezien te worden • Maatregelen <ul style="list-style-type: none"> ○ Noodzakelijk: parallelbanen A4, opwaarderen N207, N205), nieuwe regionale wegen (Rijnlandroute), nieuw station (S'heim), OLV ○ Nader te bepalen: optimaliseren A44, opwaarderen N444, N208, nieuwe regionale wegen (koppeling N205, A44/N208), nieuw station N'hout, doorkoppelen Zuidtangent (H'dorp/station H'gom, Nieuw Vennep/station N'hout), RGL ○ Verkeerskundig niet noodzakelijk: rondweg H'gom (N208), koppeling N206/208, koppeling N. Bennebroekerweg/N208 • Knelpunten: <ul style="list-style-type: none"> ○ In Oost-west richting zijn in de zuidelijke bollenstreek de verbindingen Noordwijk A44/A4 congestieproblemen. Rijnlandroute zal bijdrage leveren aan oplossing N206. N444-knelpunt blijft bestaan. Er is onderzocht of nieuwe verbinding ter hoogte van Rijnburgse glastuinbouwgebied of opwaarderen N444 oplossing is. Heeft beperkt oplossend vermogen. ○ Noordelijke bollenstreek: verbinding N206-208 is onvoldoende (structuurprobleem). Oplossing (verbinding N206-N208 en/of N205 in combinatie met verbeterde bereikbaarheid station H'gom) is onderzocht maar kosten staan niet in verhouding tot beperkt oplossend vermogen. Wegverbinding staat niet op de kaart. ○ In noord-Zuidrichting zijn er twee problemen: 1. N208 bij H'gom levert verkeersonveiligheid en leefomgevingsproblemen. (oplossing is rondweg) 2. Congestie op gedeelte Lisse-Bennebroek. (Voorstel: verlenging van N205 naar A44 betrekken bij studie naar doorstroming A44 en aftakking ten zuiden van Lisse naar de N208 aan leggen, incl. extra brug over de Ringvaart. Betekent afname druk op N208 en ontsluiting voorgestelde woningbouwlocatie Lisserbroek)
Wonen	<ul style="list-style-type: none"> • Bollenstreek: <ul style="list-style-type: none"> Binnenstedelijk: (totaal 6.000) <ul style="list-style-type: none"> ○ Binnen de rode contour: 4.000 (2010-2020) (onderdeel van de eigen opgave van 13.000 inclusief Katwijk ○) ○ Binnen rode contour: 2.000 (2020-2030) Uitleg (totaal 3.300) <ul style="list-style-type: none"> ○ Intensivering Offensief: 500 ○ Nieuwe Landgoederen: 100 ○ H'gom: 1.500 ○ N'hout: 800

	<ul style="list-style-type: none"> o N'wijk Bronsgeest: 600
Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende ruimte voor Greenport en toerisme in de Bollenstreek. Nieuwe prognoses over behoeftes bedrijventerreinen maken afstemming tussen provincie en gemeenten over behoefte aan regionale en lokale bedrijventerreinen nodig. H'meer is bereid mee te denken over regionale opvangfunctie voor lokale/regionale bedrijven uit de Bollenstreek. De eventuele vraag uit de Leidse regio moet eerst expliciet worden gemaakt om te kunnen worden beoordeeld. • Glastuinbouw: ruimtevragen zijn 1. verplaatsen 17 ha (teeltareaal) binnenstedelijk glas Rijnsburg en Oegstgeest 2.50-70 ha verspreid gespecialiseerd glas uit de Bollenstreek 3. uitbreidingsruimte van 30 ha. • Trappenberg-Kloosterschuur is opvanglocatie voor 1. (uitbreiding 10 ha), voor uitplaatsing verspreid liggend glas en gedeeltelijk als uitbreidingsbehoefte (10-20 ha via herstructurering) • Rooversbroekpolder is voor een groot deel van de resterende uitbreidings- en verplaatsingsbehoefte, 30 ha herstructurering en uitbreiding in zuidelijke richting is nodig
	<ul style="list-style-type: none"> o Behouden locatie Zijlhoek
Maatschappelijke voorzieningen	-

Toelichting bij Programma van Afspraken

*Behoefte en capaciteitscijfers Wonen

Periode	Behoefte	Capaciteit	Tekort
Tot 2010	20.000	17.250	2.750
2010 - 2020	13.000	5.500	7.500

**Behoefte en capaciteitscijfers Werken

Periode	Behoefte	Capaciteit	Tekort
Tot 2010	170 ha netto	95 ha	75 ha
2010 - 2020	160 ha netto	100 ha	60 ha

*** Randvoorwaarden bebouwing Valkenburg

- Toepassen lagenbenadering (principe kwaliteit boven kwantiteit)
- Handhaven robuuste ecologische verbindingszone van het Groene Hart naar de duinen ten zuiden van de As Leiden-Katwijk. De zuidelijke rand van het Valkenburgse Meer verbonden met het Pan van Persijn vormt de noordgrens van deze ecologische verbindingszone
- Tussen bouwlocatie Valkenburg en het duingebied ten zuiden van Katwijk wordt een groene bufferzone aangelegd om te grote recreatiedruk op het kwetsbare duingebied te voorkomen en om schone kwel van duinwater optimaal te kunnen benutten
- Uitgaan van aanleg RGL en de verbreding N206, voordat gebouwd gaat worden

Toelichting bij Gebiedsuitwerking – Uitwerking deelgebieden

Deelgebied Duinen en Kust:

- Behoud en herstel van natuurwaarden
- Veiligheid/Kustverdediging: Noordwijk aan Zee als prioritaire zwakke schakel
- Toerisme: recreatiedruk niet groter dan die nu al is, groei alleen waar het inpasbaar is. Voor afleiding van recreatiedruk is ontwikkeling van groengebieden in de Westflank van de Haarlemmeermeer van groot belang. Uitbreidingsmogelijkheden verblijfsrecreatie in de binnenduinderand is beperkt i.v.m. natuurbehoud en behoud bollenareaal

Deelgebied Greenport Bollenstreek:

- Behoud en ontwikkeling bollencomplex
 - Uitgangspunt is minimaal 2625 ha bollenteelareaal
 - Compensatie van gronden die verloren gaan door ruimtelijke ontwikkelingen
 - Agrarische en regionale bedrijvigheid w.o. handels- en toeleverende bedrijven
 - Veiling in Rijnsburg
 - Veehouderijbedrijven
 - Toerisme
 - Water, natuur en landschap
 - Wateropgave 50 ha boezemwater als compensatie van peilaanpassingen in het verleden
 - Uitgangspunt: vooralsnog geen ruimtelijke consequenties Europese Kaderrichtlijn Water en streven naar goede waterkwaliteit
 - PEHS is uitgangspunt
 - Aanbeveling uit Landschapsbeleidsplan wordt gevolgd: landschappelijke structuur in noord-zuidrichting versterken en landschappelijke openheid gebied vergroten. Uitbreiding en aanleg van landgoederen levert een bijdrage aan landschappelijke kwaliteit en circa 100 woningen in groene woonmilieu's.
 - Pact/OvT
 - geïntensiveerd doorgaan met modulaire aanpak waarbij het mogelijk is kleine aantallen woningen te bouwen ter (mede)financiering + grootschalige modules circa 500 extra woningen
-

Bijlage 3 Leden werkgroep Mobiliteit

Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, mevrouw I.I. de Bruyne- Schild (voorzitter)

Gemeente Leiden, de heer C. van der Hulst

Gemeente Oegstgeest, de heer E.F. Vergunst

Gemeente Voorschoten, de heer G.M. van der Meer

Gemeente Hillegom. De heer R. van Gent (beperkt bij aanvang)

Bijlage 4 Maatschappelijke organisaties

Om draagvlak te vinden voor de RSV is het belangrijk om maatschappelijke organisaties zo vroeg mogelijk bij de ontwikkeling van de visie te betrekken. In het communicatieplan zijn twee momenten voorzien waarbij het zinvol lijkt de maatschappelijke organisaties te betrekken.

Het eerste moment is gericht op de inbreng bij de ontwikkeling van de streefbeelden. Het tweede moment is voorzien bij de zgn. Integratieslag waarbij keuzes en dilemma's naar voren komen. Dit moment is meer op het creëren van draagvlak gericht bij een brede doelgroep.

Wij zijn ervan uitgegaan dat de inbreng van de maatschappelijke organisaties voor het grootste deel geborgd is in het bestaande beleid, dat als uitgangspunt genomen is bij de streefbeelden.

Voor ieder streefbeeld is een beperkte selectie gemaakt van organisaties die relevant zijn.

Selectiecriteria waren:

1. Vaak zijn de streefbeelden onder te verdelen in verschillende deelbelangen. Gestreefd is om voor ieder deelbelang één of meerdere organisaties te vinden die dit belang vertegenwoordigen.
2. Per deelbelang in het streefbeeld is gekozen voor de organisatie die nog niet zichtbaar inbreng hebben geleverd via het bestaande beleid en waarvan het standpunt dus nog onbekend is.

De geselecteerde maatschappelijke organisaties zijn schriftelijk benaderd. Aan hen is het concept-Streefbeeld opgestuurd en gevraagd om te reageren op de vragen:

1. Of zij kunnen instemmen met de inhoudelijke lijn.
2. Of zij kunnen instemmen met de gehanteerde feiten en cijfers.

De inbreng van de maatschappelijke organisaties was gepland als reactie op de concept-Streefbeelden. Daarbij was het de bedoeling om de reacties en de voorgestelde verwerking tegelijk met de concept-Streefbeelden ter behandeling voor de portefeuillehouders voor te leggen in de portefeuillehoudersoverleggen van mei 2006. Omdat tussen het gereedkomen van de conceptstreefbeelden en het toezenden aan de portefeuillehoudersoverleggen korte tijd gepland was, werd in de brief waarin de maatschappelijke organisaties gevraagd werden te reageren een zeer korte respons tijd gevraagd. Een aantal organisaties reageerde met de opmerking dat zij wel willen reageren, maar daarvoor langer tijd nodig hebben. Hierop is geantwoord dat zij later kunnen reageren, maar dat het in dit stadium om de hoofdlijnen gaat. Verwacht wordt dat na de zgn. integratieslag een veel concretere vraag gesteld kan worden aan de maatschappelijke organisaties.

In totaal zijn er 34 maatschappelijke organisaties aangeschreven, met de volgende verdeling naar Streefbeeld. Tussen haakjes is het aantal reacties opgenomen.

Groen/Blauw: 6 (1)

Milieu: 3 (0)

Mobiliteit: 3 (2)

Wonen: 3 (1)

Economie: 6 (3)

Maatschappelijke Voorzieningen: 13 (8)

De gemiddelde respons is 44%.

De reacties zijn verwerkt in een schema, waarbij in de naastliggende kolom het voorstel voor de verwerking in het streefbeeld is opgenomen. Dit schema is een separaat document naast de streefbeelden.

Een algemeen signaal uit de reacties is, dat maatschappelijke organisaties zich onvoldoende betrokken voelen bij de totstandkoming van de regionale structuurvisie.

De Kamer van Koophandel, VNO-NCW en Mobiliteit op Maat is verzocht een reactie te geven op het concept-streefbeeld Mobiliteit. De Kamer van Koophandel en Mobiliteit op Maat hebben gereageerd.

De basis voor dit streefbeeld, het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan is inclusief het maatregelenpakket, medio 2002 uitgebreid in de inspraak gebracht. Tijdens dit traject hebben verschillende partijen van de mogelijkheid gebruik gemaakt in te spreken.

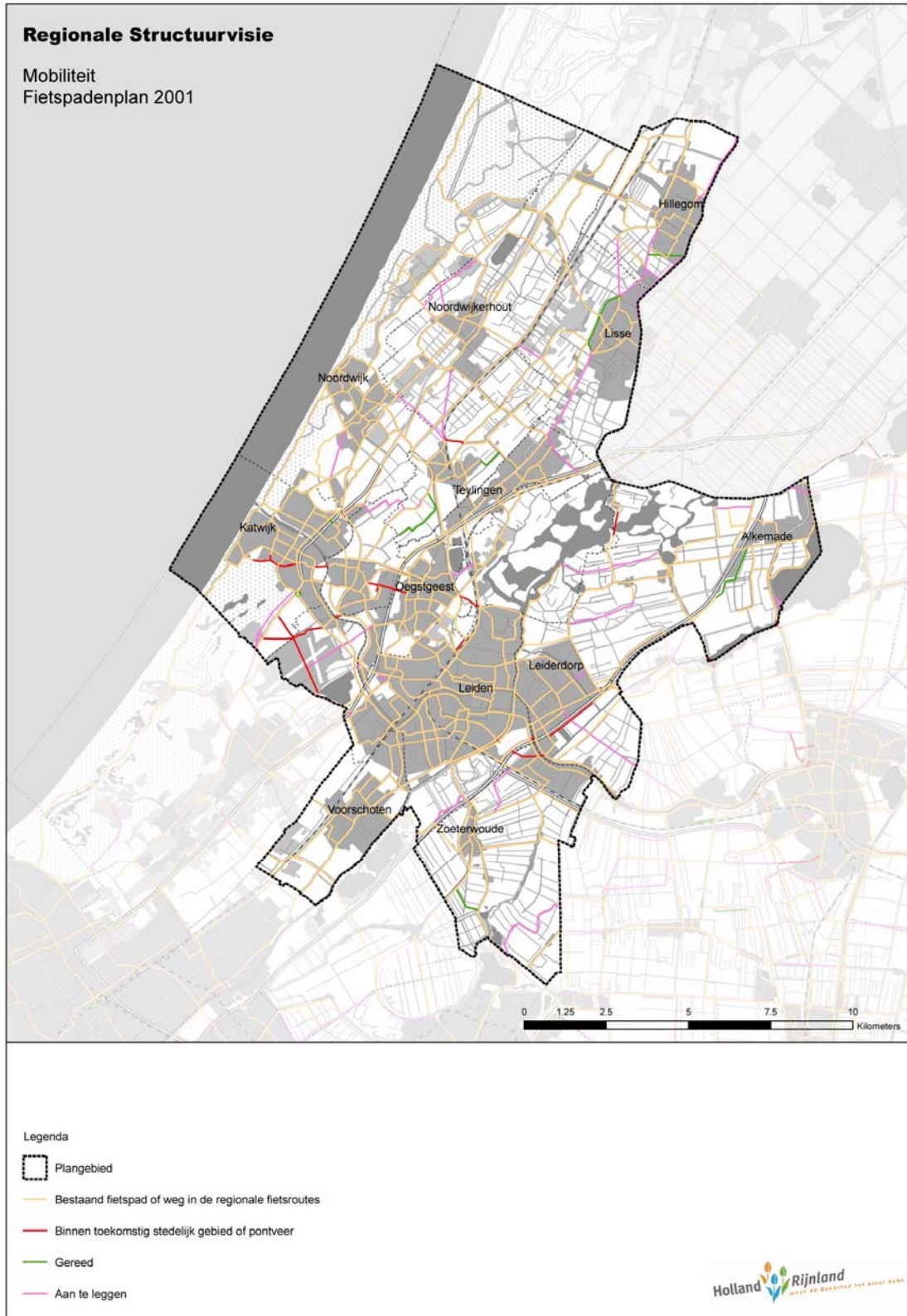
Voor de vervolgfase zal in regionaal verband, voor de gehele structuurvisie, een andere vorm van het betrekken van maatschappelijke organisaties worden bedacht.

De basis voor dit streefbeeld, het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan, is inclusief het maatregelenpakket, medio 2002 uitgebreid in de inspraak gebracht. Tijdens dit traject hebben verschillende partijen waar onder een groot aantal maatschappelijke organisatie van de mogelijkheid gebruik gemaakt in te spreken. Ook zijn zij betrokken geweest bij de brainstormsessies ter voorbereiding van het RVVP.

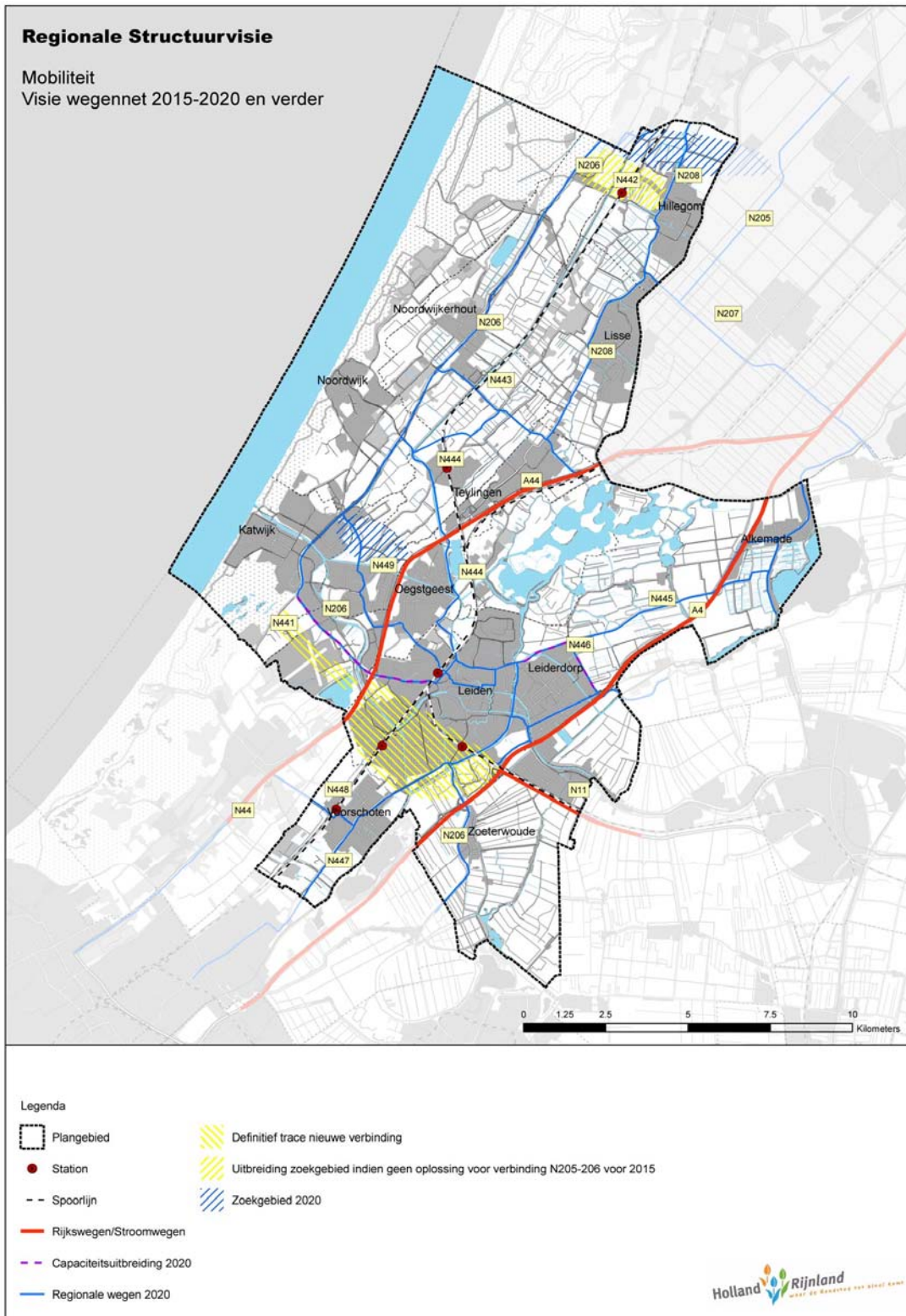
Dit is onder meer de reden geweest dat het streefbeeld Mobiliteit slechts aan een beperkt aantal organisaties is toegezonden met het verzoek een eerste reactie te geven. De keuze van de organisaties is gebaseerd op de wijzigingen c.q. aanvullingen die t.a.v. het RVVP worden voorgesteld. Deze zijn met name gericht op de bereikbaarheid van de regio voor autoverkeer en het zoeken naar oplossingen om de druk op het wegennet te verminderen. Bij dit laatste onderwerp wordt onder meer gedacht aan maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Met dit in gedachten zijn de Kamer van Koophandel, Mobiliteit Op Maat en VNO-NCW-west om een reactie gevraagd. Van de eerste twee organisaties is een reactie ontvangen. De beantwoording van de reacties zijn in een bijlage verwerkt.

Bijlage 5 Kaartmateriaal

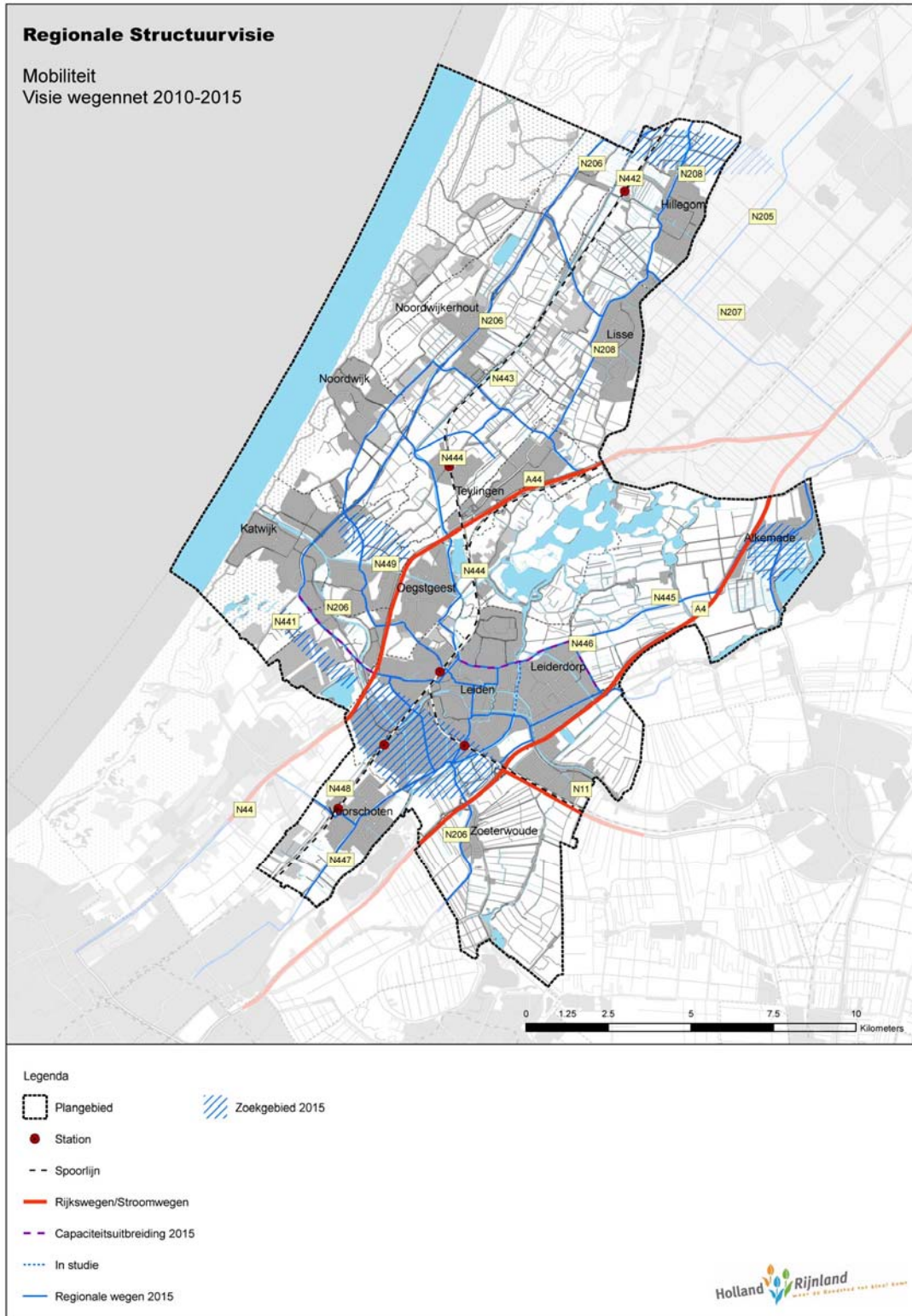
1. Fietspadenplan Provincie Zuid-Holland 2001
2. Visiekaart wegennet 2015-2020 (en verder) uit RVVP aangevuld met enkele nieuwe wegen voortgekomen uit voortschrijdend inzicht
3. Visiekaart wegennet 2010-2015 (gebaseerd op visiekaart RVVP)
4. Visiekaart wegennet 2005-2010 (gebaseerd op visiekaart RVVP)
5. Visiekaart Openbaar Vervoer RVVP
6. Visiekaart Verkeer en Vervoer



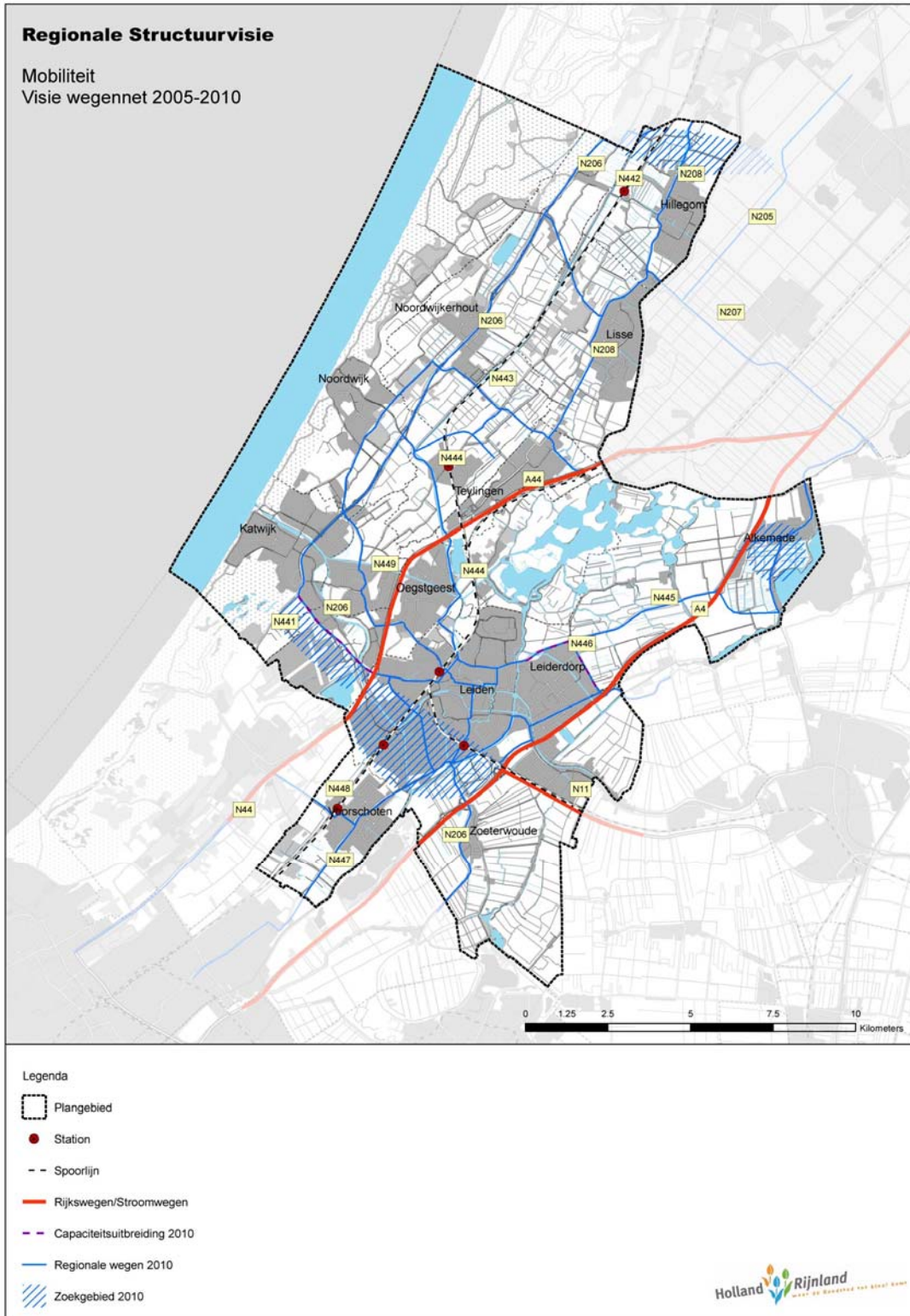
Kaart 1.



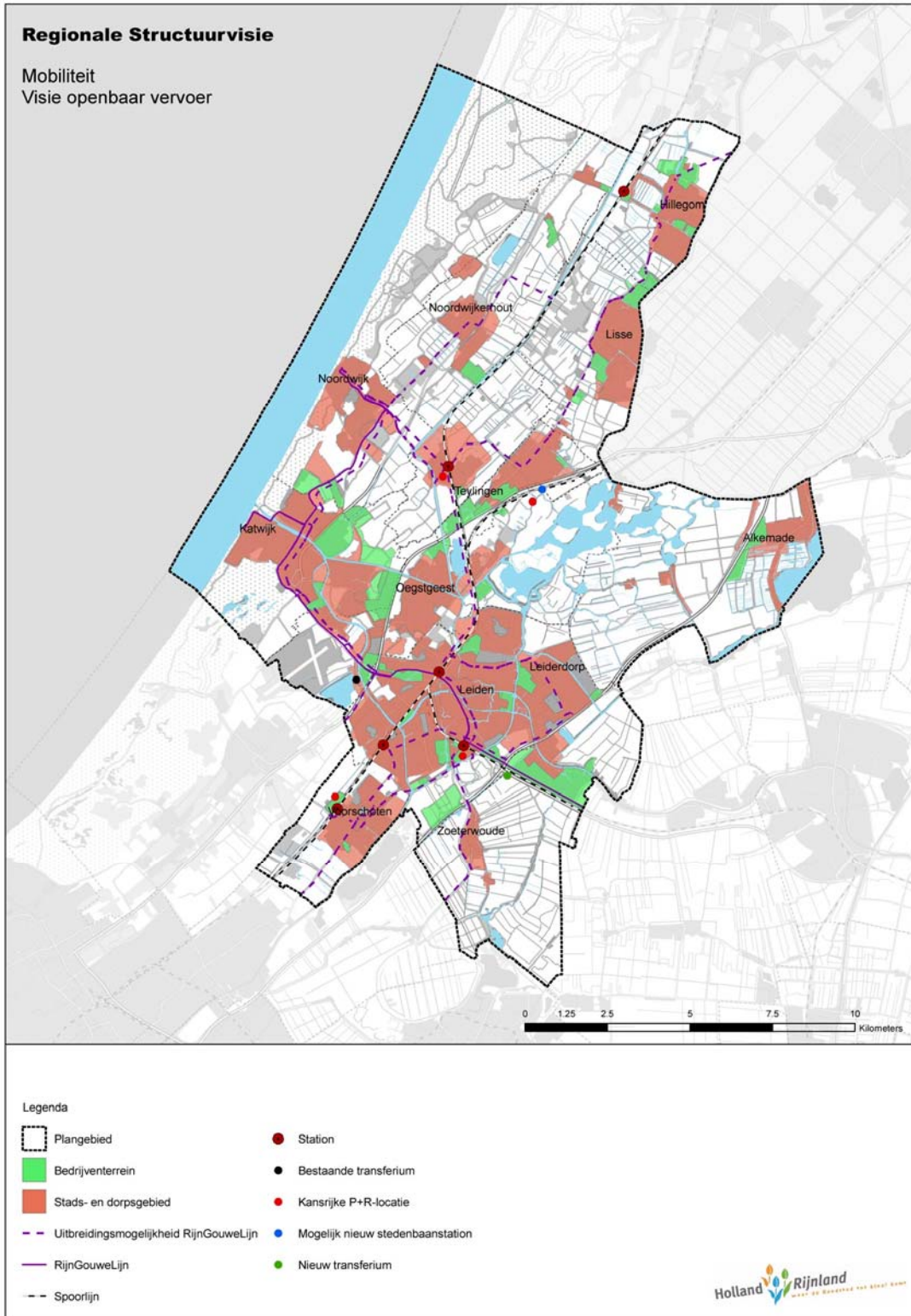
Kaart 2.



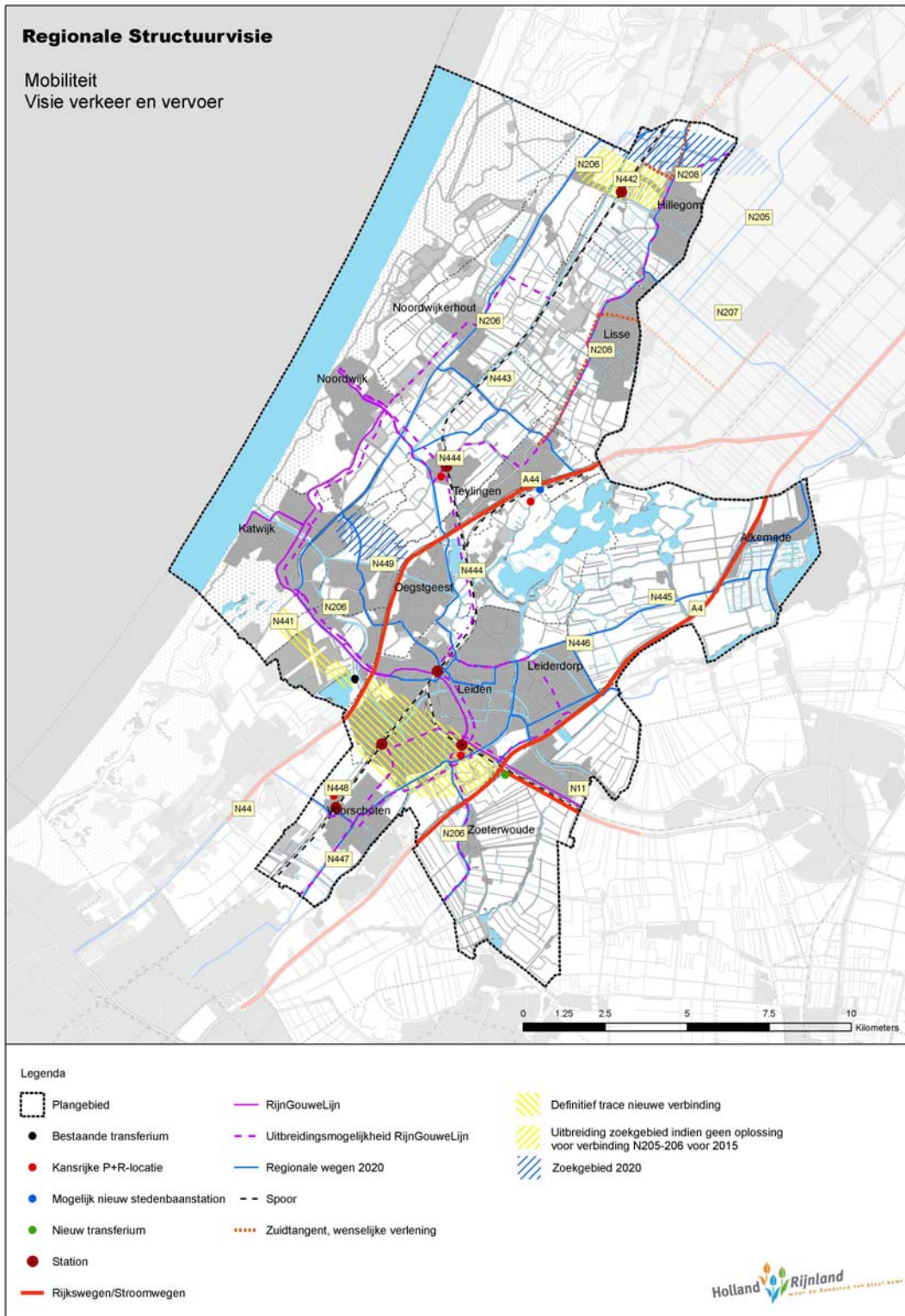
Kaart 3.



Kaart 4



Kaart 5.



Kaart 6.