

Nummer 138X00023.05136

Datum 27 juni 2002



De regio's verbonden

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek

Publieks-samenvatting

BRO
Vught

adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

In samenwerking met:



Voorwoord

Zowel in de Duin- en Bollenstreek als in de Leidse Regio staan we voor belangrijke keuzes in het kader van de aanpak van de verkeers- en vervoersproblematiek in de regio. Beide regio's hebben daarbij het belang ingezien om deze beslissingen eensgezind te nemen. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio heeft dan ook de titel "De regio's verbonden" meegekregen. Een vlag die wat ons betreft de lading van het RVVP volledig dekt. Onderlinge verbondenheid is al van oudsher kenmerkend voor deze beide regio's. En deze verbondenheid is vandaag de dag nog altijd in verschillende verschijningsvormen aanwezig.

Zo vormt de fysieke infrastructuur een verbindend element tussen beide regio's onderling, maar ook met de omliggende gebieden. Deze infrastructurele verbindingen zijn essentieel voor het functioneren van beide regio's, waarin wonen, werken en recreëren een belangrijke plaats innemen. Zonder een kwalitatief hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer-, fiets- en weginfrastructuur komt de bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden in de knel en daarmee de leefbaarheid van de regio's.

De bestuurlijke verbondenheid tussen de Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio is in 2001 weer prominent op de agenda verschenen. Een intensivering van de samenwerking tussen de regio's en met de provincie Zuid-Holland heeft geleid tot inhoudelijke afspraken voor de beleidsvelden wonen, werken, verkeer en vervoer en natuur en landschap. Binnen de werkgroep verkeer en vervoer, welke in het kader van deze samenwerking is ingesteld, zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de aanleg van de RijnGouweLijn, de oost-west weginfrastructuur tussen de A4 en de A44 ter hoogte van Leiden en de wegverbinding tussen de N206 en N205 ter hoogte van Hillegom.

Naast deze inhoudelijke afspraken is door het bureau BRO uit Vught in opdracht van de twee regio's het RVVP opgesteld. Een belangrijk kader waarbinnen het regionaal verkeers- en vervoersbeleid vormgegeven is, uitgaande van de gemeenschappelijke problemen op het gebied van verkeer en vervoer. Deze lotsverbondenheid heeft geleid tot een zeer constructieve samenwerking, vooral ook in de werkgroep verkeer en vervoer, welke gedurende het hele proces als bestuurlijke begeleidingsgroep van het RVVP heeft gefungeerd. In samenspraak met de zestien gemeenten en een aantal maatschappelijke organisaties is het RVVP in een zorgvuldig proces tot stand gekomen. Daarmee kan dit RVVP op een breed draagvlak binnen beide regio's rekenen.

Maar ondanks de gezamenlijke inspanningen waarmee dit RVVP tot stand is gekomen, kunnen we stellen dat het echte werk nu pas begint. De visie zoals in het RVVP is neergelegd en het daaraan gekoppelde maatregelenpakket zullen uitgewerkt moeten worden in een meerjarenuitvoeringsprogramma, waarin we keuzes maken en prioriteiten stellen aan de verschillende onderdelen van het maatregelenpakket. We willen dit proces graag samen ingaan met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Deze bindende afspraken zullen er voor moeten zorgen dat de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio zich ook met de uitvoering van het RVVP gaan verbinden. En minstens zo belangrijk, dat zij zich ook financieel aan het hierin uitgestippelde regionale verkeers- en vervoersbeleid binden.

A.P. van der Lee
Voorzitter werkgroep Verkeer en Vervoer
Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio

De regio's verbonden

Als bewoner van de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek wilt u zonder te veel belemmeringen naar uw werk kunnen gaan. En in uw vrije tijd wilt u veilig door de mooie natuurgebieden kunnen fietsen. Maar ook bedrijventerreinen en toeristische centra moeten goed bereikbaar blijven. Om te zorgen dat beide regio's bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijven is een plan nodig. Een plan waar oplossingen in staan voor de huidige en toekomstige knelpunten. Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio is een plan dat dit biedt. Het plan geeft richting aan maatregelen en studies die de bereikbaarheid van de regio waarborgen.

In deze publicatie brengen we de hoofdpunten uit het plan onder de aandacht door het beantwoorden van enkele vragen. Vervolgens zetten we het plan kort uiteen.

A. De belangrijkste vragen

1. Waarom werken de regio's samen aan het verkeer en vervoer?

De knelpunten in het verkeer en vervoer houden niet op bij de gemeentegrenzen. Voor het vinden van goede oplossingen is samenwerking tussen de regio's belangrijk. Door de uitvoering centraal te regelen vindt een goede afstemming plaats tussen de verschillende projecten. Hiermee wordt de overlast tot een minimum beperkt.

2. Hoe wordt de hinder van autoverkeer beperkt?

Auto's leveren onder andere hinder op door het sluipverkeer: onveilige situaties, stank en opstoppingen. De belangrijkste maatregel is de doorstroming en de veiligheid op de hoofdwegen te verbeteren. Hierdoor kan er meer verkeer over de regionale wegen en kunnen er maatregelen genomen worden om het verkeer tegen te gaan op wegen waar dit niet gewenst is. Tevens wordt ter bevordering van de verkeersveiligheid op een aantal wegen de maximale snelheid verlaagd en de inrichting van de weg hierop aangepast.

3. Hoe worden de files aangepakt?

Op de hoofdwegen verdwijnen de files door minder verkeer, betere benutting van de bestaande wegen én het uitbreiden van de capaciteit. Maatregelen om het gebruik van de auto af te remmen richten zich op het stimuleren van het openbaar vervoer, de fiets of een combinatie van bijvoorbeeld auto-trein of fiets-bus. Maar ook door het efficiënt gebruiken van de auto en het vrachtverkeer vermindert het totaal aantal voertuigen. Door het helder inrichten van het regionaal wegennet verbetert de doorstroming op de wegen. Daar waar deze maatregelen onvoldoende zijn, zal de capaciteit van de huidige infrastructuur beter benut of mogelijk vergroot moeten worden.

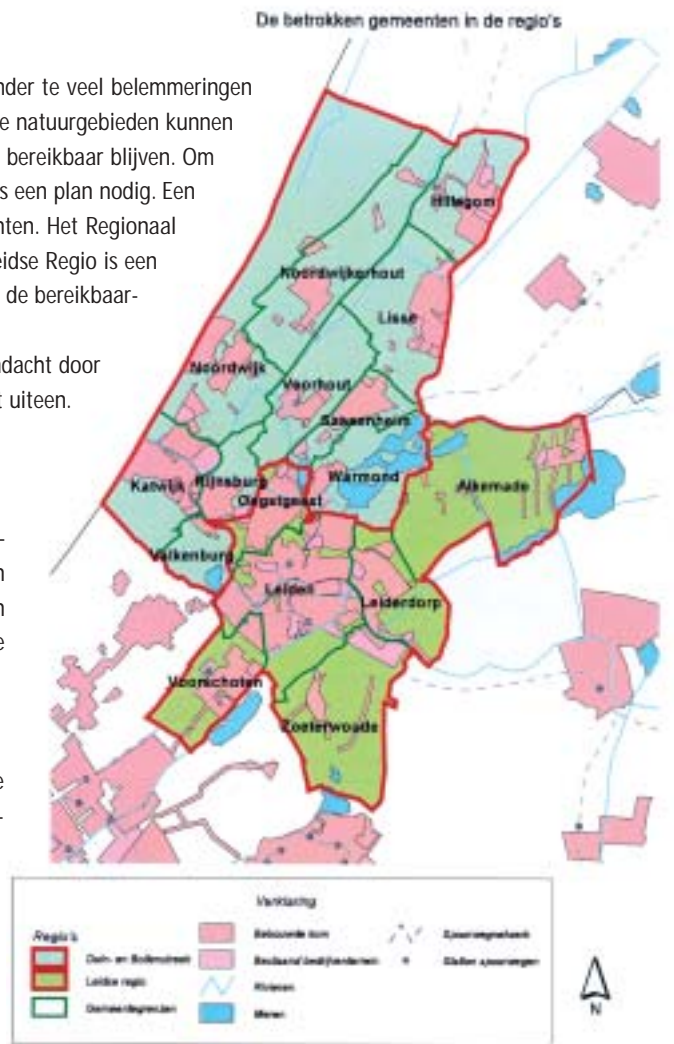
4. Hoe wordt voorkomen dat bijvoorbeeld nieuwe werkgebieden het wegennet verder verstoppem?

Door nieuwe bedrijventerreinen, nieuwe kantoren of andere nieuwe plaatsen waar veel mensen komen alleen te bouwen op plaatsen die goed bereikbaar zijn. Dus plaats bedrijven die goed bereikbaar moeten zijn met de auto dicht bij de hoofdweg. Kantoren en bijvoorbeeld uitgaanscentra dicht bij openbaar vervoerhaltes. De wegen voor de fiets, openbaar vervoer en auto zijn dan afgestemd op de veel gebruikte gebieden in de regio. Het verkeer hoeft dan niet meer onnodig door woonwijken en een goed alternatief voor de auto is dan voorhanden.

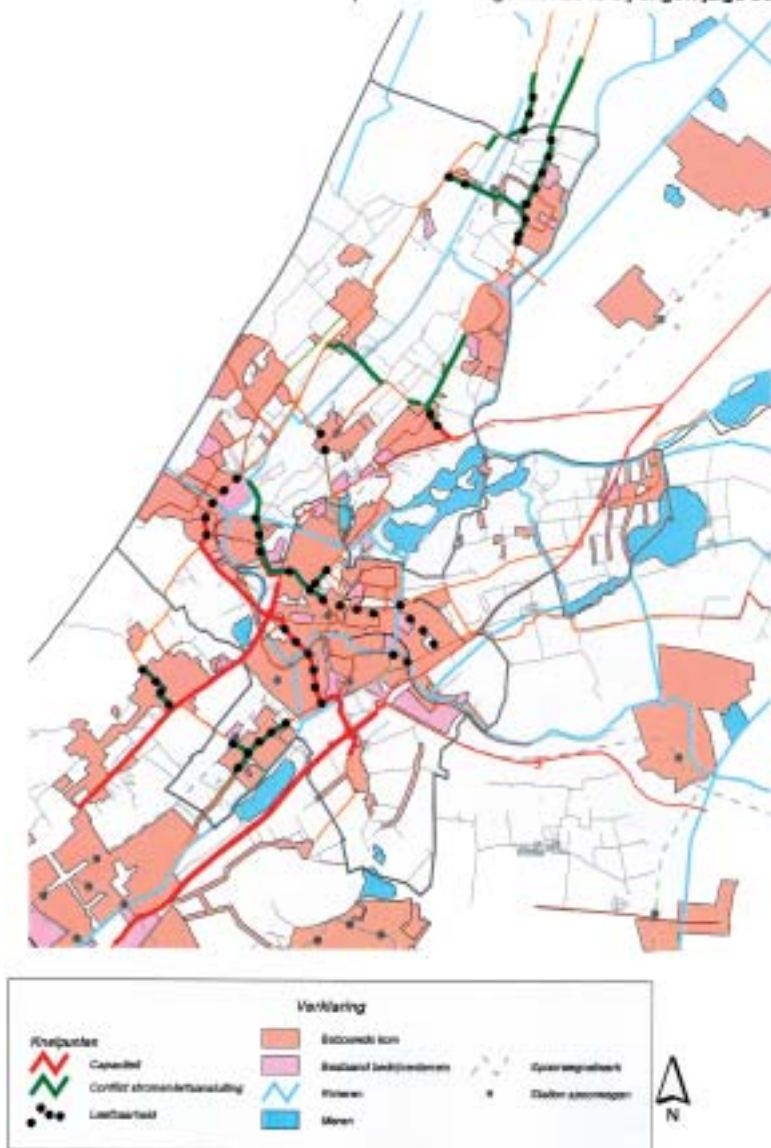
5. Zijn er projecten voor extra rijstroken of nieuwe wegen?

Om de bereikbaarheid te vergroten wordt eerst ingezet op een betere benutting van de huidige infrastructuur. Als dit niet voldoende bijdraagt dan worden de projecten onderzocht die zich richten op capaciteitsuitbreiding. Voordat gestart wordt met deze projecten zal eerst een studie plaatsvinden waar er capaciteitsproblemen zijn en hoe de mogelijke uitbreiding ingepast kan worden. In het RVVP wordt voorgesteld om studies te doen naar:

- Uitbreiding capaciteit tussen A4 en A44 in/bij Leiden: opwaarderen route dr. Lelylaan/Churchillaan of een nieuwe route zuidelijk langs Leiden;
- Verdubbeling N206 tussen Katwijk en Leiden;
- Nieuwe oost-westverbinding in de noordelijke bollenstreek tussen de N206 en N205.



Knoelpuntenkaart wegennet 2010 bij ongewijzigd beleid



6. Wat wordt gedaan voor het goederenvervoer?

Het RVVP streeft behalve naar goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor verschillende transportwijzen ook naar minder milieubelastend vervoer. Bundeling van goederenstromen en een hogere beladingsgraad moet efficiënter transport realiseren.

7. Hoe wordt het openbaar vervoer beter?

Om een goed alternatief voor de auto te zijn moet het openbaar vervoer verbeterd worden. Dit houdt in dat het voor iedereen toegankelijk is, stipt en met de juiste regelmaat rijdt en dat de belangrijke gebieden bereikbaar zijn.

Enkele maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren zijn de realisatie van het light-railproject RijnGouweLijn en de verbetering van de doorstroming van de bus door aanleg van busstroken. De externe verbindingen worden voor zover mogelijk versterkt. Gedacht wordt aan met name de busverbindingen vanuit de regio's richting Hoofddorp/Schiphol/Amsterdam én extra treininzet op de lijn Den Haag HS/CS –Amsterdam Zuid.

8. Hoe wordt het fietsen veiliger en aantrekkelijker gemaakt?

Omdat de fiets zeer geschikt is als alternatief voor de auto op de kortere afstanden schenkt het RVVP veel aandacht aan de fiets. De aandacht richt zich op het aanbieden van een veilig en uitgebreid fietsnetwerk en goede overstapmogelijkheden bij het openbaar vervoer. Maatregelen zijn het ontwikkelen van voldoende fietsroutes met veilige over-

steekplaatsen en stallingsvoorzieningen nabij halteplaatsen van het openbaar vervoer.

Door het uitvoeren van bestaande plannen zoals het provinciaal Fietsplan 2000 en het Fietsplan Leidse Regio worden de belangrijkste doelen gerealiseerd.

9. Wat wordt gedaan aan de verkeersveiligheid?

In het RVVP speelt de verkeersveiligheid een belangrijke rol. In beide regio's is het aantal verkeersdoden de laatste drie jaren vergeleken met 1986-1987 met eenderde afgenomen. Echter iedere dode is er een te veel.

Een belangrijke bijdrage aan de veiligheid wordt onder andere geleverd door de invoering van 30- en 60 km-gebieden en het herinrichten van deze gebieden. Ook door het publiek bewust te maken van de gevaren in het verkeer wordt de verkeersveiligheid vergroot. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar scholieren en hun ouders. Door in beeld te brengen waar de meeste ongevallen plaatsvinden, kunnen de meest gevaarlijke plaatsen doelgericht aangepakt worden. Bij nieuwe plannen zal al in het ontwerp aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid.

10. Wie betaalt de uitvoering van het plan?

Voor de uitvoering wordt in het RVVP voorgesteld een regionaal mobiliteitsfonds in te stellen. De inkomsten voor een dergelijk fonds zijn met name afkomstig van gelden van provincie en rijk, opbrengsten uit prijsheffingen en eigen bijdragen van deelnemende gemeenten.

B. Het RVVP

Het RVVP is een initiatief van het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio en het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek, en is opgesteld in samenwerking met de provincie Zuid-Holland. Samenwerking tussen de verschillende regio's is belangrijk. Alleen zo komt een goed samenhangend beleid voor dit hele gebied tot stand. De regio over de uitvoering vindt ook centraal plaats zodat er gebruik gemaakt kan worden van ervaringen in vergelijkbare projecten en ontstaat optimale afstemming. Natuurlijk biedt samenwerking ook bij de financiering van de projecten kansen. Samenwerking maakt sterker: projecten worden groter en daarmee belangrijker en de regio's geven aan provincie en rijk signalen af dat middelen efficiënter ingezet zullen worden.

In de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek staat de bereikbaarheid onder druk door met name capaciteitsproblemen in de spits. Voor de fietser ontbreken soms nog essentiële fietsverbindingen en voorzieningen. Ook op het vlak van het openbaar vervoer is er een aantal knelpunten. Het busnetwerk is onvoldoende in het noordelijke deel van de regio en van de regio naar buiten. Om deze en andere problemen aan te pakken is het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan opgesteld.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) is een goed onderbouwd, concreet en samenhangend programma van afspraken voor het thema verkeer en vervoer. Het richt zich vooral op de periode tot 2010, maar kijkt natuurlijk ook verder vooruit.

De gemeenten in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek willen samen met de provincie Zuid-Holland in de regio een goed woon- en leefklimaat voor de bewoners en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven creëren. Dit betekent onder andere dat winkels, recreatiegebieden, bedrijventerreinen en woongebieden goed bereikbaar zijn, waarbij de directe omgeving leefbaar blijft. Ieder kiest zelf het gewenste vervoermiddel, maar openbaar vervoer, fiets en lopen worden gestimuleerd.

De aanpak

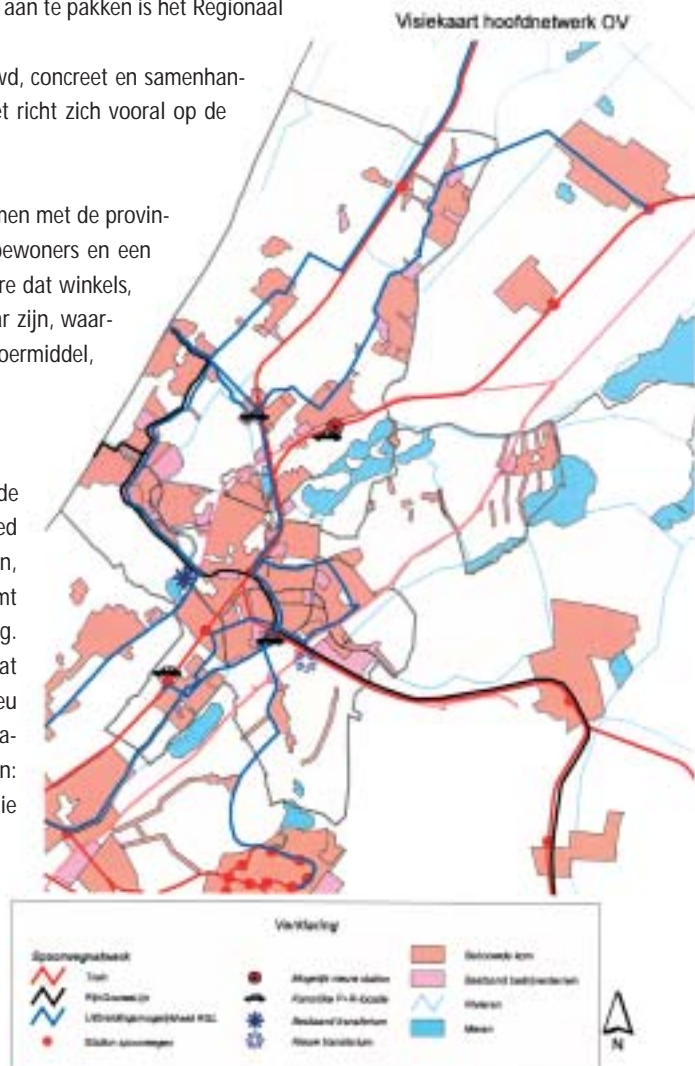
Met het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan voor de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek worden vraagstukken aangepakt die op het gebied van mobiliteit een bijdrage leveren aan een goed klimaat om te wonen, werken en ondernemen in deze regio. Immers als er niets gebeurt neemt de bereikbaarheid af en de hinder toe. Hiervoor zijn maatregelen nodig. Maatregelen die zorgen dat er een goed verkeers- en vervoerssysteem is dat de economische activiteiten van de bevolking zeker stelt en dat het milieu zo min mogelijk belast. Mobiliteit mag, maar men kiest de meest duurzame vervoerswijze. De aanpak richt zich op de volgende aandachtsvelden: mobiliteit en ruimte, bereikbaarheid, leefbaarheid en bestuur, organisatie en financiën.

Mobiliteit en ruimte

Mensen verplaatsen zich voornamelijk om te werken, te recreëren of om boodschappen te doen. Een goede ruimtelijke indeling maakt het mogelijk dat men niet automatisch voor de auto kiest maar dat de fiets of het openbaar vervoer alternatieven zijn. Zo is het logisch om plaatsen waar veel mensen komen, goed bereikbaar te laten zijn met het openbaar vervoer en moeten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dicht bij het spoor en eventueel bij hoofdwegen liggen. Tot nu toe is dat onvoldoende gebeurd door economische en andere motieven. Bedrijven kwamen op plaatsen die door vrachtwagens niet goed te bereiken zijn. Kantoren zijn soms langs de snelweg geplaatst, waar ze voor velen goed zichtbaar zijn, maar voor werknemers en bezoekers met het openbaar vervoer slecht bereikbaar.

Ten aanzien van mobiliteit en ruimte zijn de volgende doelen gesteld:

- Betere afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen en de vervoersnetwerken. Breng hiervoor de voordelen van de samenhang in beeld;
- Bundeling van activiteiten op locaties die goed bereikbaar zijn met de vervoersmiddelen die daarbij horen;
- Een uitgekende ruimtelijke ordening zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd worden.



Bereikbaarheid

De hoofdinfrastructuur van het totale plangebied is sterk noord-zuid gericht. In oost-westrichting is de hoofdontsluiting minder ontwikkeld, waar met name de Duin- en Bollenstreek hinder van ondervindt.

Naast de tekortkoming in de infrastructuur staat de bereikbaarheid in beide regio's onder druk door een aantal specifieke capaciteitsknelpunten. Deze worden met name in de spitsuren duidelijk. Hierdoor is er veel sluipverkeer door de woongebieden. Oplossingen voor deze problemen zijn te vinden in het verminderen van gebruik van de auto, het beter benutten van de bestaande infrastructuur en in het eventueel verder ontwikkelen van nieuwe infrastructuur. Het verminderen van het gebruik van de auto is alleen mogelijk als er redelijke alternatieven voor handen zijn: fiets, openbaar vervoer of een combinatie van verschillende vervoermiddelen. Daarnaast kunnen deze vervoerswijzen gestimuleerd worden door de kosten van het gebruik van de auto te verhogen. Dit is echter afhankelijk van het Rijksbeleid op dit punt.

De fiets

De fiets heeft een belangrijke functie in het verkeers- en vervoerbeleid. Met name voor afstanden tot 7,5 kilometer is de fiets een goed alternatief voor de auto. Ook speelt de fiets een rol bij het voor- of natransport bij het openbaar vervoer.

Om het gebruik te stimuleren is een goed fietsnetwerk cruciaal. Voor de fiets ontbreken nog een aantal verbindingen op veel gebruikte routes. Er zijn tekortkomingen in onderhoud en vormgeving. Ook het gedrag van de andere verkeersdeelnemers bevordert het gebruik niet.

De doelen die ten aanzien van het fietsgebruik gesteld worden zijn:

- meer gebruik van de fiets in de stedelijke gebieden;
- gebruik van fiets als voor- en natransport bij het openbaar vervoer.

Belangrijke projecten voor de fiets zijn het uitvoeren van de plannen voor nieuwe fietsvoorzieningen en het opstellen van plannen om de bereikbaarheid van openbaar vervoershaltes voor de fiets optimaal te maken. Dit geldt met name voor de nieuwe haltes van de RijnGouweLijn.

Het openbaar vervoer

Het vervoer per rail en bus heeft een belangrijke functie voor de regio. Het openbaar vervoer is met name gericht op de oost-west relaties naar Leiden en is in de minder verstedelijkte gebieden onvoldoende. De knelpunten liggen in de slechte doorstroming van bussen in het stedelijk gebied (Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten), op de N208 (Haarlem – Leiden) en op de zomerse dagen op de wegen naar de kust.

Het OV-netwerk is met name in de regio Duin- en Bollenstreek en het noordelijke buitengebied van de Leidse Regio niet compleet. Hier zijn verschillende kernen niet of nauwelijks verbonden en de verbindingen naar buiten de regio zijn onvoldoende. Ook worden meer en betere overstapmogelijkheden gewenst voor OV-reizigers, fietsers en automobilisten.

Het openbaar vervoer richt zich op de regionale en landelijke verplaatsingen als alternatief voor de auto. Hiervoor kunnen de volgende eisen aan het netwerk gesteld worden:

- een snel en hoogwaardig verbindend regionaal hoofdnet, met een optimale doorstroming;
- een onderliggend netwerk dat zorgt dat ook de gebieden die buiten de hoofdroutes liggen verbonden zijn;
- het hoofdnet en het onderliggend netwerk moeten afzonderlijk en eenduidig herkenbaar zijn;
- het openbaar vervoer moet stipt en met de juiste regelmaat rijden;
- een goed openbaar vervoer voor met name ouderen en mensen met een beperking;
- faciliteren van ketenverplaatsingen zodat het netwerk voor automobilisten goed toegankelijk is en de rol van de fiets in voor- natransport wordt versterkt.

Het light-railproject RijnGouweLijn is een belangrijke nieuwe drager voor het openbaar vervoer in de oost-westas van de regio en biedt belangrijke kansen voor een goede afstemming met het ruimtelijk beleid. De RijnGouweLijn kan gebruik maken van het bestaande NS-spoor tussen Gouda en Leiden-Lammenschans (met hogere frequenties en nieuwe haltes) en rijdt via de binnenstad van Leiden naar de kustgemeenten Katwijk en Noordwijk. Daarnaast worden de mogelijkheden voor een transferium aan de A4 voor de RijnGouweLijn bij Leiden-Oost onderzocht. De aanleg van Parkeer- en Reisplaatsen bij stations zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Ook dit wordt nader bekeken.

Andere studies worden gedaan naar de doorstroming van het busverkeer, het versterken van verbindingen naar Hoofddorp/Schiphol/Amsterdam, de haalbaarheid van een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem voor de hele regio en de mogelijke uitbouw van de RijnGouweLijn tot een regionaal railnetwerk.

De auto

De huidige hoofdstructuur voor het autoverkeer kent met name noord-zuid assen. De laatste jaren is het gebruik flink toegenomen: 50% op de rijkswegen en 30% op de provinciale wegen. Met name in de spits wordt het maximum dat de wegen aan verkeer kunnen verwerken bereikt waardoor er doorstromingsproblemen ontstaan. De problemen op de hoofdwegen leiden tot sluipverkeer dat zorgt voor leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in de kernen.

Mobiliteit mag, maar een bewustere keuze van het vervoermiddel zal worden gevraagd.

Voor de automobilist moet het duidelijk zijn dat er voor een aantal verplaatsingen ook goede alternatieven zijn en dat aan het gebruik van de auto ook (financiële) voorwaarden verbonden zijn. De fiets en het openbaar vervoer zijn daardoor redelijke alternatieven.

Door kilometerheffing op bepaalde tijdstippen (dit is mogelijk Rijksbeleid) en een goed afgestemd parkeerbeleid wordt het gebruik gestimuleerd van alternatief vervoer en worden de beschikbare wegen efficiënter gebruikt.

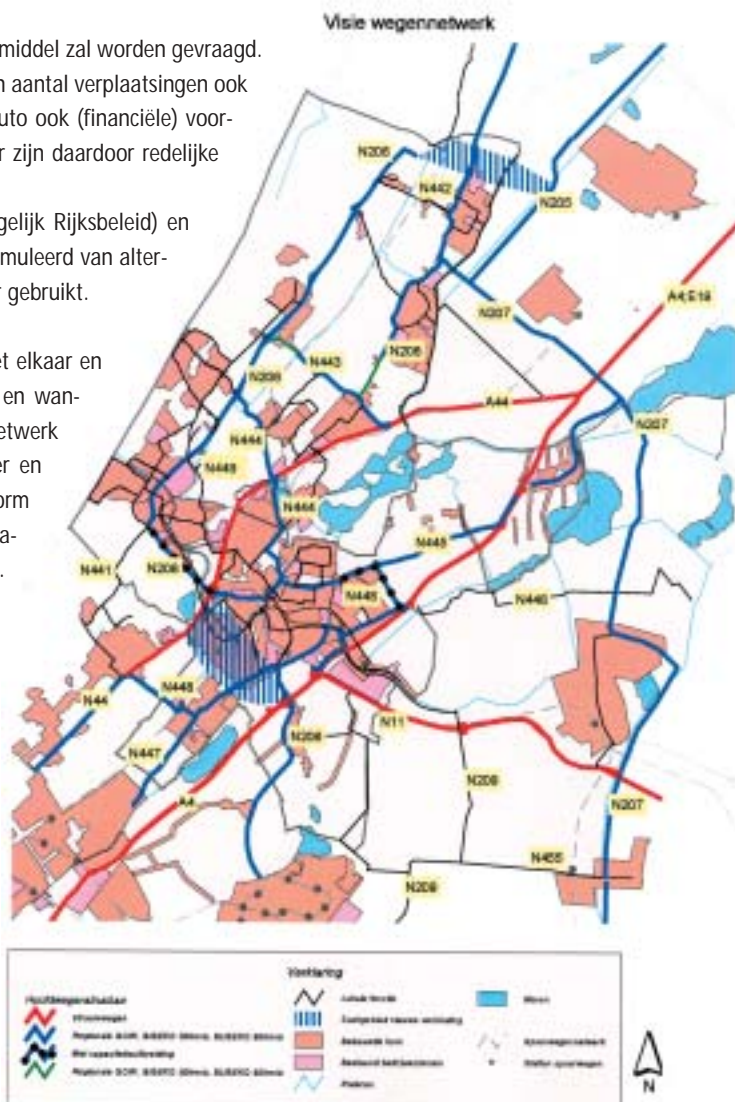
Het regionaal wegennet verbindt de dorpen en steden met elkaar en met het hoofdwegennet. Voor interlokale verplaatsingen en wanneer openbaar vervoer niet aantrekkelijk is, moet het autonetwerk een geschikt alternatief vormen. Voor het zakelijk verkeer en goederenvervoer biedt het autonetwerk de belangrijkste vorm van transport. Voor deze verplaatsingen is een goede infrastructuur gewenst om de bereikbaarheid op peil te houden. De bereikbaarheid wordt verbeterd door een heldere ordening van het wegennet en een goede inrichting ervan. Ook betere benutting van de bestaande infrastructuur levert een bijdrage aan de bereikbaarheid. Als dat niet voldoende is, kan op de belangrijkste knelpunten de capaciteit vergroot worden door verbreding of de aanleg van nieuwe verbindingen.

Leefbaarheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect van leefbaarheid. De meeste slachtoffers in het verkeer vallen in de categorie (brom)fietsers en voetgangers. Juist omdat het beleid gericht is op het stimuleren van deze vervoerswijzen zal verkeersveiligheid een grote rol spelen in het verkeers- en vervoersbeleid. Voorlichting en onderwijs moeten met name scholieren en hun ouders bewust maken van de gevaren in het verkeer en hoe zij die door hun eigen gedrag kunnen beperken. Daarnaast speelt de invoering van 30- en 60-km gebieden een belangrijke rol bij het zo veilig mogelijk inrichten van de woongebieden, waardoor het aantal ongevallen en de gevolgen voor de slachtoffers daarvan zullen afnemen.

Bestuur, organisatie en financiën

De Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio hebben de handen ineengeslagen om de verkeers- en vervoersproblemen voor het gehele gebied op te lossen. De knelpunten houden immers niet op bij de gemeentegrens. Voor duurzame oplossingen is samenwerking van groot belang. Op basis van het RVVP zullen de regio's samen met de provincie Zuid-Holland en het Rijk afspraken moeten maken over wanneer welke projecten concreet zullen worden uitgevoerd en hoe deze gefinancierd zullen worden.





adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Postbus 68 5260 AB Vught
Taalstraat 36 Vught
www.bro.nl
telefoon 073 658 90 40
fax 073 656 16 65
e-mail: vught@bro.nl

BRO heeft vestigingen in Vught | Tegelen | Amsterdam

Op 10 juni jl. heeft de Werkgroep Verkeer en Vervoer Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio het ontwerp Regionaal Verkeer en Vervoerplan Duin- en Bollenstreek / Leidse Regio voor inspraak vrijgegeven. De beide regio's bestaan uit de gemeenten Alkemade, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorhout, Voorschoten, Warmond en Zoeterwoude.

De inspraaktermijn is, mede rekening houdend met de vakantieperiode, bepaald op de periode van 15 juli tot en met 27 september 2002. Het RVVP ligt gedurende deze periode ter inzage bij de betreffende gemeenten. Hier kunt u ook nadere informatie verkrijgen.

Gedurende deze inspraakperiode fungeert het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB) als coördinatiepunt. U kunt uw schriftelijke reacties dan ook indienen bij het SDB, t.a.v. de heer A. Heijman, Postbus 87, 2160 AB Lisse.

Het RVVP is tevens voor € 25 per exemplaar te koop bij het SDB, Grachtweg 42 te Lisse of bij de balies van het Stadhuis (Stadhuisplein 1) en het Stadsbouwhuis (Langegracht 72) van Leiden.

Het RVVP zal na verwerking van de inspraakreacties na goedkeuring door het Dagelijks Bestuur Samenwerkingsorgaan verkeer en vervoer Leidse Regio (SVVLR) en het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer Duin- en Bollenstreek worden aangeboden aan de Raden van de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en aan het Algemeen Bestuur van het SVVLR. Deze instanties stellen het uiteindelijke RVVP vast.