

## Documentatiepagina

<b>Opdrachtgevers:</b>	Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio
<b>In samenwerking met:</b>	Provincie Zuid-Holland
<b>Titel rapport:</b>	De regio's verbonden, Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek
<b>Rapporttype:</b>	Ontwerp
<b>Rapportnummer:</b>	138X00023.05136
<b>Datum:</b>	27 juni 2002
<b>Projectteam opdrachtgever(s):</b>	Arne Heijman (SDB) Jeroen Huijts, Iris de Bruijne (SVVLR) Ruud Arts, Rob Kösters, Reinout Liemburg (PZH)
<b>Projectteam BRO:</b>	Erik van Hal, Gerard Kuiper, Hans Godefrooij
<b>Beknopte inhoud:</b>	Integraal regionaal verkeers- en vervoersplan voor het totale plangebied van beide regio's. Het plan is gerelateerd aan het provinciaal Strategisch MobiliteitsPlan in wording. Op basis van een interactief planproces is een concreet maatregelenprogramma uitgewerkt voor de kernthema's mobiliteit en ruimte, fiets, openbaar vervoer, flankerend beleid, auto, verkeersveiligheid, milieu, goederenvervoer, communicatie, organisatie, financiering en monitoring.
<b>Trefwoorden:</b>	Regionaal verkeers- en vervoersplan, openbaar vervoer, fiets, parkeren, mobiliteit, locatiebeleid, vervoersmanagement, goederenvervoer, prijsbeleid, flankerend beleid, milieu, verkeersveiligheid.
<b>BRO:</b>	
Postbus 68, 5260 AB Vught	telefoon: 073 658 90 40
Taalstraat 36, Vught	fax: 073 – 656 16 65
www.bro.nl	e-mail: vught@bro.nl



<b>Inhoudsopgave</b>	<b>pagina</b>
<b>VOORWOORD</b>	<b>5</b>
<b>SAMENVATTING</b>	<b>7</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>13</b>
1.1 Aanleiding	13
1.2 Doel van het RVVP	13
1.3 Betrokken instanties	14
1.4 Aanpak	14
1.5 Status en procedure	15
1.6 Leeswijzer	16
<b>2. KENSCHETS HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>19</b>
2.1 Inleiding	19
2.2 Positionering	19
2.3 Functionele samenstelling	19
2.4 Verkeer en vervoer	21
2.5 Conclusie	25
<b>3. ONTWIKKELINGEN EN TRENDS</b>	<b>27</b>
3.1 Inleiding	27
3.2 Landelijke toekomstverkenningen ontwikkeling mobiliteit	27
3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen	29
3.3.1 Wonen	29
3.3.2 Werken	30
3.3.3 groen/recreatie	30
3.4 Verkeers- en vervoersprojecten	31
3.5 Regionale mobiliteitsschets 2010	32
<b>4. DOELEN EN AMBITIES</b>	<b>37</b>
4.1 Inleiding	37
4.2 Beleidskader	37
4.2.1 Rijkvisie	37
4.2.2 Provinciale visie	38

4.3 Ambitie	40
4.4 Strategie	40
4.5 Doelen	42
<b>5. KERNTHEMA'S</b>	<b>45</b>
5.1 Inleiding	45
5.2 Mobiliteit en Ruimte	45
5.2.1 Inleiding	45
5.2.2 Knelpunten	45
5.2.3 Uitvoeringsdoelstellingen	47
5.2.4 Maatregelen	47
5.3 Fiets	51
5.3.1 Inleiding	51
5.3.2 Knelpunten	51
5.3.3 Uitvoeringsdoelstellingen	53
5.3.4 Maatregelen	55
5.4 Openbaar vervoer	57
5.4.1 Inleiding	57
5.4.2 Knelpunten	57
5.4.3 Uitvoeringsdoelstellingen	58
5.4.4 Maatregelen	59
5.5 Flankerend beleid	64
5.5.1 Inleiding	64
5.5.2 Knelpunten	65
5.5.3 Uitvoeringsdoelstellingen	65
5.5.4 Maatregelen	65
5.6 Auto	68
5.6.1 Inleiding	68
5.6.2 Knelpunten	69
5.6.3 Uitvoeringsdoelstellingen	74
5.6.4 Maatregelen	74
5.7 Goederenvervoer	81
5.7.5 Inleiding	81
5.7.6 Knelpunten	82
5.7.7 Uitvoeringsdoelstellingen	83
5.7.8 Maatregelen	83
5.8 Verkeersveiligheid	85
5.8.1 Inleiding	85
5.8.2 Knelpunten	85
5.8.3 Uitvoeringsdoelstellingen	86
5.8.4 maatregelen	87

5.9 Milieu	88
5.9.1 Inleiding	88
5.9.2 Knelpunten	88
5.9.3 Uitvoeringsdoelstellingen	89
5.9.4 Maatregelen	89
<b>6. RANDVOORWAARDEN</b>	<b>91</b>
6.1 Inleiding	91
6.2 Communicatie	91
6.2.1 Doelstelling	91
6.2.2 Draagvlakverwerving	91
6.2.3 Mobiliteitsinformatie	93
6.3 Organisatie en financiering	94
6.3.1 Doelstelling	94
6.3.2 Regionale regie	94
6.3.3 Uitvoeringsprogramma	96
6.3.4 Regionale financiering	96
6.4 Monitoring en evaluatie	98
6.4.1 Uitvoeringsdoelstellingen	98
6.4.2 Monitorprogramma	98
<b>7. UITVOERINGSPROGRAMMA</b>	<b>101</b>
<b>LITERATUURLIJST</b>	<b>113</b>
<b>BIJLAGEN</b>	
Bijlage 1: Inwoneraantallen, woningvoorraad en aantal huishoudens	1
Bijlage 2: Parkeerregulering in de regio	3
Bijlage 3: Blackspots	5
Bijlage 4: Speerpunten in het provinciale beleid	7
Bijlage 5: Doorgerekende maatregelpakketten en scenario's	9
Bijlage 6: Bij het RVVP betrokken instanties	13
Bijlage 7: Criteria voor de categorisering van wegen	15



## 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 voorliggende Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek 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 dit 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 hier 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 vervoerbeleid binden.

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

# SAMENVATTING

## **Aanleiding**

De Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek zijn medio 2000 een intensivering van samenwerking aangegaan. Binnen het thema verkeer & vervoer hebben beide regio's in samenwerking met de provincie Zuid-Holland begin 2001 aan BRO, adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de beide regio's.

## **Het RVVP**

Het nieuwe RVVP is gebaseerd op nieuw beleid en is daarmee een actualisatie van het oude RVVP uit 1996. Het RVVP bestaat uit een degelijk onderbouwd, concreet en samenhangend programma van afspraken voor het thema verkeer & vervoer voor de periode tot 2010, met een doorkijk naar de periode daarna (tot 2020). Het doet uitspraken over een aantal complexe vraagstukken waarover besluitvorming op korte termijn gewenst is.

## **Betrokken instanties**

Bij het opstellen van dit RVVP zijn alle gemeenten in de beide regio's, en een groot aantal andere belanghebbende partijen betrokken geweest, om een groot draagvlak voor het uiteindelijke plan te creëren. Dit RVVP is een gezamenlijk initiatief van het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio (SVVLR) en het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB). De provincie Zuid-Holland heeft zich hierbij aangesloten. De betrokken gemeenten zijn:

Leidse Regio: Alkemade, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude.

Duin- en Bollenstreek: Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorhout en Warmond.

## **Huidige probleem**

Het totale plangebied van beide regio's kent een verscheidenheid aan functies en gebiedstypen. Zo is er sprake van (boven)regionale stadscentra, landelijke gebieden, de toeristische kust en kenniscentra. De hoofdinfrastructuur voor het totale gebied is sterk noord-zuid gericht. In oost-westrichting is de hoofdontsluiting beperkter ontwikkeld, terwijl juist de bereikbaarheid van met name de Duin- en Bollenstreek hiervan afhankelijk is.

Naast tekortkomingen in de structuur staat de bereikbaarheid bovendien onder druk door een aantal specifieke capaciteitsknelpunten. Deze manifesteren zich met name in de spitsuren. Afgeleide van beide kernproblemen is de druk van doorgaand

verkeer door leefgebieden; zowel door het stedelijk gebied van Leiden als door kernen in de Bollenstreek. Dit is met name het geval op de N206 naar en door Leiden, inclusief parallelle routes, en de verbinding tussen de N206 en de N205<sup>1</sup> door en rond Hillegom. Op lokale wegen ontstaan problemen doordat niet alle bedrijventerreinen op de juiste plek met een goede, directe ontsluiting op het hoofdwegennet zijn gesitueerd.

Voor de fietser ontbreken enkele kortsluitende rechtstreekse fietsverbindingen en op sommige routes ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. De doorstroming voor de fietser is met name op kruispunten vaak onvoldoende.

NS-stations worden gemist in Sassenheim, Lisse en Leiden-Merenwijk. Met name noordelijk in de regio is het busnetwerk steeds minder dicht. Hier zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn de verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. De doorstroming van de bussen in met name het stedelijk gebied is onvoldoende. Dit wordt veroorzaakt door congestie op het wegennet, maar ook de Duurzaam Veilig maatregelen belemmeren de doorstroming en verminderen het comfort. Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede, hoogwaardige oost-westverbinding voor het openbaar vervoer om echt concurrentie te kunnen bieden aan de auto. Goede overstapmogelijkheden tussen auto en openbaar vervoer worden gemist.

Het aantal verkeersdoden in de beide regio's ontwikkelt zich gunstig, maar het aantal ziekenhuisgewonden is echter stijgende: de laatste drie jaren een stijging van rond de 48% ten opzichte van de jaren 1986-1988.

De huidige problematiek is een risico voor zowel het economisch draagvlak binnen de Leidse verstedelijkte regio en de meer landelijke Duin- en Bollenstreek, als voor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden. De planologische druk die voor de toekomst op de gebieden rust verscherpt dit beeld voor de toekomst. Een integrale aanpak van deze problematiek kan daarom niet uitblijven.

### **Toekomstverkenning**

De majeure problemen tussen vraag en aanbod doen zich in de toekomst met name voor op het autonetwerk. Bij voortzetting van het huidige beleid (inclusief platte kilometerheffing over de hele dag volgens het rijksvoornemen), inclusief de uitvoering van alle ruimtelijke en infrastructurele plannen die tot 2010 daadwerkelijk op het realisatieprogramma staan, groeien de verkeersintensiteiten op wegvakniveau nog structureel. Deze zijn in 2010 dusdanig hoog dat zich op een aantal plaatsen in het autonetwerk knelpunten blijven voordoen of dat nieuwe knelpunten gaan ont-

---

<sup>1</sup> Dit is de voormalige N22

staan. De capaciteitsknelpunten liggen met name op de N206 tussen Katwijk en de A4 en op de rijkswegen naar Haaglanden.

Verder zijn in de regio verscheidene wegen die een ontsluitingsfunctie voor de regio hebben (stromen op wegvakken, uitwisselen op kruispunten), maar die ook tal van erfaansluitingen hebben. Op deze wegen is dus sprake van een conflict tussen stromen en erfaansluitingen. Tevens veroorzaken verschillende regionale wegen leefbaarheidsproblemen (met name geluidsoverlast en een slechte oversteekbaarheid). Dit is met name het geval bij stads- en dorpstraverses.

Met voortzetting van het huidige beleid kunnen deze knelpunten niet opgelost of voorkomen worden. Extra maatregelen zullen moeten worden aangewend om bestaande problemen op te lossen en toekomstige problemen te voorkomen.

### **Ambitie**

De samenwerkende regio's hebben voor het verkeer en vervoer binnen de samenleving de volgende ambitie:

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.

### **Strategie**

De verkeersdruk binnen en van en naar de regio leidt gedifferentieerd naar tijd en plaats tot problemen. Door alle ontwikkelingen groeit het aantal verplaatsingen in de toekomst verder en slibt het hoofdwegennet nog verder dicht. Hierdoor vermindert de bereikbaarheid, neemt sluipverkeer toe op oneigenlijke routes en daalt de leefbaarheid. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden zijn dus maatregelen nodig. Belangrijk is het verkrijgen van een goed verkeers- en vervoersysteem waarmee met name de economische activiteiten van de bevolking zeker gesteld worden en het milieu zo weinig mogelijk wordt belast. Mobiliteit mag, maar een goed evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende vervoersmarkten waarbij een duurzame ontsluiting wordt verkregen. Hierin mag nadrukkelijk gestuurd worden waarbij de inzet is ruimte te bieden voor een beheerste groei. Voor verschillende specifieke situaties moeten de juiste, meest kansrijke modaliteiten worden geboden. De hiervoor te volgen strategie is onderverdeeld naar de vier aandachtsvelden: mobiliteit en ruimte, bereikbaarheid, leefbaarheid en bestuur, organisatie en financiën.

### *Mobiliteit en Ruimte*

De basis wordt gevormd door een ruimtelijke structuur gericht op duurzame mobiliteit. Beperk de verplaatsingsafstanden en stimuleer alternatief vervoer.

1. Situeer gebruikersintensieve functies en gebieden op de juiste plaats (breng de functies zo dicht mogelijk bij de gebruiker, breng de vervoersvraag bij het gewenste aanbod, bundel stromen): locatiebeleid.

### *Bereikbaarheid*

Verminder het aantal autoverplaatsingen en de afgelegde afstand per auto:

1. Zorg voor een goed fietsnetwerk, gericht op de kortere afstanden op (inter)lokale verbindingen.
2. Zorg voor een goed openbaar vervoernetwerk, gericht op de (middel)lange afstanden op (inter)regionale en nationale relaties, en benut deze optimaal.
3. Intensiveer het vervoermanagement en breng dit daadwerkelijk tot uitvoering;
4. Beprij in geval van schaarste (parkeren en autorijden<sup>2</sup>).
5. Zorg dat het wegvervoer efficiënt wordt benut

Vervolgens wordt de auto-infrastructuur aangepast waar noodzakelijk:

6. Benut de hoofdwegenstructuur optimaal.
7. Bouw de auto-infrastructuur uit waar dan nog noodzakelijk.

### *Leefbaarheid*

Een juiste invulling van de voorgaande aandachtsvelden levert reeds veel winst op voor de leefbaarheid van de woon- en leefomgeving. Negatieve effecten van het verkeer worden verder verminderd:

1. Verbeter de verkeersveiligheid.
2. Beperk de negatieve gevolgen voor mens, plant en dier.

### *Bestuur, organisatie en financiën*

Om de strategie tot uitvoering te brengen is een organisatie nodig:

1. Richt een regionale organisatie op met een integrale financiering.
2. Communiceer de strategie en het nut hiervan naar de gebruiker.
3. Stel de strategie bij als dit nodig is: monitor en evalueer.

### **Maatregelen per kernthema**

Deze aandachtsvelden zijn verder uitgewerkt in maatregelen met hierbij weergegeven de belangrijkste maatregelen:

---

<sup>2</sup> Afhankelijk van Rijksinitiatieven

#### *Mobiliteit en Ruimte:*

- Ontwikkeling van een mobiliteitstoets, toepassing van bereikbaarheids- en toegankelijkheidsprofielen, toepassing van de knooppunten typologie, afspraken over de mobiliteitstoets.

#### *Bereikbaarheid:*

- **Fiets:** afmaken van het fietsnetwerk zowel interlokaal als binnen het stedelijk gebied, haalbaarheidsstudie fietssnelweg Leiden – Den Haag, Fietsbereikbaarheidsplan RijnGouweLijn-haltes, ontwikkeling actief fietsparkeerbeleid;
- **Openbaar Vervoer:** realisatie van het light-railproject RijnGouweLijn als hoogwaardig openbaar vervoer en als structurerend element voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen tussen Gouda en Katwijk/Noordwijk en haalbaarheidsonderzoek naar uitbouw van de RGL, onderzoek naar haalbaarheid/ inpassing van Transferia en P+R-terreinen, verbetering doorstroming busverkeer;
- **Flankerend beleid:** invoering prijsbeleid, opzetten regionale parkeerdatbank, ontwikkeling afsprakenkader regionaal parkeerbeleid, invoering vervoermanagement gemeentelijke diensten, bedrijven en instellingen, opstellen regionaal actieplan mobiliteitsmanagement;
- **Auto:** benuttingsmaatregelen N206 Katwijk – A4, onderzoek naar mogelijkheden voor structurele capaciteitsuitbreiding verbinding A4 – A44, studie naar verdubbeling N206 Katwijk-Leiden, studie naar noordelijke verbinding N206 – N205; het regionaal wegennet inrichten volgens de inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen met een afsprakenkader waarin wijzigingen op deze wegen de instemming van de regio's dienen te krijgen;
- **Goederenvervoer:** ontwikkeling actieprogramma goederenvervoer.

#### *Leefbaarheid:*

- **Verkeersveiligheid:** opstellen maatregelenplan, uitvoeringsplan verkeersongevallenconcentraties, toetsing ruimtelijke plannen op verkeersveiligheid;
- **Milieu:** uitbreiden regionale Verkeers- Milieukaart met de Duin- en Bollenstreek, opstellen van maatregelenprogramma ter verbetering van de luchtkwaliteit en terugdringing van de geluidsoverlast.

#### *Bestuur, organisatie en financiën*

Daarnaast zijn de randvoorwaarden geschetst met betrekking tot:

- **Organisatie en financiering:** integratie bestaande organisaties tot Regionaal Verkeers- en Vervoersberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek, ontwikkeling van de regionale ambtelijke ondersteuning in een Regionale MobiliteitsUnit (RMU), instelling Regionaal Mobiliteitsfonds;
- **Communicatie:** opstellen communicatieplan voor uitvoerings- en evaluatiefase RVVP, opstellen richtlijn communicatie bij subsidieaanvraag in het kader van het RVVP, ontwikkeling van een regionaal MobiliteitsInformatiePunt (MIP);
- **Monitoring en evaluatie:** een jaarlijks monitoring- en evaluatieprogramma.

kaart 1.1: de betrokken gemeenten in de regio's

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek zijn medio 2000 een intensivering van samenwerking aangegaan. Het belangrijkste doel van deze samenwerking is te komen tot een samenhangend programma van niet-vrijblijvende afspraken over de thema's wonen, werken, verkeer & vervoer en natuur & landschap. De concrete uitwerking gebeurt in nauw overleg met de betrokken gemeenten en overige partijen. Binnen het thema verkeer & vervoer hebben beide regio's in samenwerking met en met steun van de provincie Zuid-Holland begin 2001 aan BRO, adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) voor de beide regio's.

Het nieuwe RVVP is gebaseerd op nieuw beleid en is daarmee een actualisatie van het oude RVVP uit 1996. Het nieuwe RVVP geeft blijk van de intensivering van de samenwerking tussen de beide regio's en zorgt voor een goede afstemming van problemen en mogelijke oplossingen binnen de regio's. Bovendien is sprake van integratie van verschillende beleidsterreinen in het RVVP, waardoor verkeer en vervoer niet als een op zichzelf staand thema wordt beschouwd maar in samenhang met het ruimtelijk beleid en alle daarbij betrokken sectoren.

Bij de planvorming in het RVVP is behalve met projecten en verkenningen op regionaal niveau ook rekening gehouden met projecten en ideeën op bovenregionaal niveau. Onder andere het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)<sup>3</sup> en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Vijno)<sup>4</sup> vormen belangrijke uitgangspunten voor het RVVP.

## 1.2 Doel van het RVVP

Het RVVP bestaat uit een degelijk onderbouwd, concreet en samenhangend programma van afspraken voor het thema verkeer & vervoer voor de periode tot 2010, met een doorkijk naar de periode daarna (tot 2020). Het doet uitspraken over een aantal complexe vraagstukken waarover besluitvorming op korte termijn gewenst is.

---

<sup>3</sup> Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoerplan 2001-2020, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000 (Beleidsvoornemen) en 2001 (Kabinetsstandpunt)

<sup>4</sup> Ruimte maken, ruimte delen, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, ministerie VROM, januari 2001

### 1.3 Betrokken instanties

Bij het opstellen van dit RVVP zijn alle gemeenten in de beide regio's, en een groot aantal andere belanghebbende partijen betrokken geweest, om een groot draagvlak voor het uiteindelijke plan te creëren. In bijlage 6 staat een overzicht van alle betrokken instanties. Dit RVVP is een gezamenlijk initiatief van het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio (SVVLR) en het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB). De provincie Zuid-Holland heeft zich hierbij aangesloten. De betrokken gemeenten zijn:

Leidse Regio: Alkemade, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten en Zoeterwoude.

Duin- en Bollenstreek: Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorhout en Warmond.

### 1.4 Aanpak

Dit RVVP is totstandgekomen middels een proces waarin een aantal keer een terugkoppeling met alle betrokken partijen heeft plaatsgevonden. In het schema hieronder zijn de doorlopen stappen weergegeven met de geleverde producten.

**tabel 1.1: het proces met de (tussen)producten**

Fase	Proces	(tussen) producten
Inventarisatie	Interviews schriftelijke reacties	Achtergrondnotitie inventarisatie
Ambities/doelen/etc	1° brede bijeenkomst	Verslag 1° brede bijeenkomst
Confrontatie/swot	Expert-meeting	Verslag Expert-meeting
scenario's	bestuurlijke behandeling	Maatregelpakketten 2010 en scenario's 2020 Modelmatige analyse mogelijke regionale ontwikkelingen
keuze/visie	2° brede bijeenkomst	Verslag 2° brede bijeenkomst
	Workshop categorisering	Verslag workshop categorisering
programma, prioritering/fasering	bestuurlijke behandeling	Ontwerp RVVP

Begin 2001 is gestart met de inventarisatie, waarbij een groot aantal relevante (beleids)plannen is doorgenomen. Tevens zijn alle betrokken gemeenten, de beide regio's en de provincie geïnterviewd, waarbij onder andere gevraagd is naar (knelpunten in) het huidige beleid en de huidige infrastructuur en naar hun visie op de toekomst. Ook andere (externe) betrokken partijen hebben de mogelijkheid gehad om (schriftelijk) hun bijdrage te leveren.

In maart zijn alle betrokken partijen in een brede bijeenkomst geïnformeerd over de uitkomsten van de inventarisatie. Verder konden de aanwezigen reageren op stellingen die, op het gebied van verkeer en vervoer, betrekking hadden op de regio's en is op deze bijeenkomst gediscussieerd over wat de inhoud van het nieuwe RVVP zou moeten zijn.

In de aanloop naar het opstellen van maatregelpakketten voor 2010 en scenario's voor 2020, die met behulp van het provinciaal verkeersmodel zijn doorgerekend, heeft een overleg met een aantal deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer plaatsgevonden. In deze expertmeeting is onder andere gesproken over functies en eisen van vervoersnetwerken en over ruimtelijke ontwikkelingen.

In de modelberekeningen zijn de opgestelde maatregelpakketten 2010 en scenario's 2020 doorgerekend. De resultaten van de modelstudie zijn in de tweede brede bijeenkomst aan de betrokken partijen gepresenteerd. In deze bijeenkomst is tevens gediscussieerd over ambities en doelstellingen die in het RVVP centraal moeten staan en de maatregelen die genomen zouden moeten worden om aan de doelstellingen te kunnen voldoen.

Alle bovengenoemde stappen, met hun eigen eindproduct, hebben bijgedragen aan dit RVVP.

## **1.5 Status en procedure**

De werkgroep verkeer en vervoer Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio, welke is ingesteld in het kader van het Intensiveringstraject Duin- en Bollenstreek en Leidse Regio, fungeert als bestuurlijke begeleidingsgroep van het RVVP. Op 10 juni 2002 heeft de werkgroep het ontwerp-RVVP vastgesteld. Dit ontwerp-RVVP zal nu ter goedkeuring voorgelegd worden aan de zestien gemeenten in de twee regio's en aan de Algemeen Besturen van de beide regio's. Binnen de Duin- en Bollenstreek worden de gemeenteraden ieder afzonderlijk gevraagd hun instemming te verlenen. In de Leidse Regio zal de besluitvorming plaatsvinden in het Algemeen Bestuur van het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio. Daarnaast zal het ontwerp-RVVP voorgelegd worden aan de Statencommissie West van de provincie

Zuid-Holland met het verzoek de hoofdpunten van het hierin geformuleerde beleid te ondersteunen.

Aan de gemeenten en de regiobesturen wordt tevens verzocht de inspraakprocedure een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces te geven. Voorgesteld wordt een inspraaktermijn van 15 juli tot en met 27 september 2002 te hanteren en het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek daarbij als inspraakpunt te laten fungeren. Ter ondersteuning van de besluitvorming en de inspraak wordt door de werkgroep op 3 juli 2002 een informatieve bijeenkomst georganiseerd voor de colleges van Burgemeester en Wethouders, raadsleden, statenleden en maatschappelijke organisaties (als vermeld in bijlage 6).

Na afloop van de inspraaktermijn stelt de werkgroep verkeer en vervoer een Nota van Beantwoording op. Deze zal medio oktober 2002 aan de gemeenten ter hand gesteld worden om te betrekken in de concrete besluitvorming, welke dan naar verwachting in november plaats zal vinden.

## **1.6 Leeswijzer**

### ***“IS”***

In hoofdstuk 2 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de huidige situatie. Hierbij komen de positionering van de regio, de functionele samenstelling en de situatie op het gebied van verkeer en vervoer aan bod.

### ***“GEBEURT”***

In hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen en trends op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer beschreven.

### ***“WILLEN”***

Hoofdstuk 4 is gewijd aan de op rijks- en provinciaalniveau geformuleerde doelstellingen met betrekking tot het verkeers- en vervoerbeleid. Aan de hand daarvan zijn regionale doelen geformuleerd en is de te volgen strategie bepaald. Ook dit is in hoofdstuk 4 beschreven.

### ***“DOEN”***

Hoofdstuk 5 is het hoofdstuk waarin voor elk kernthema uitgebreid de specifieke problemen, doelstellingen en te nemen maatregelen behandeld worden.

In hoofdstuk 6 worden de maatregelen die in het kader van het RVVP genomen moeten worden omtrent organisatie, communicatie en financiering besproken. Dit zijn randvoorwaarden om het plan te kunnen laten slagen.

De in hoofdstuk 5 en 6 genoemde maatregelen zijn in hoofdstuk 7 in een uitvoeringsprogramma gezet. In een schema is weergegeven welke maatregel getroffen moet worden, wie de initiatiefnemer is, hoeveel de maatregel naar verwachting gaat kosten en hoe die gefinancierd moet worden.



**kaart 2.1.: ligging in de Randstad**

## 2. KENSCHETS HUIDIGE SITUATIE

*“IS”*

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke situatie in de regio's beschreven. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de feitelijke situatie en aan de beoordeling van die situatie. Deze beoordeling is mede tot stand gekomen door interactief overleg met gemeenten, regio's en andere betrokken partijen.

### 2.2 Positionering

Het gebied van de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden Duin- en Bollenstreek en de Leidse Regio ligt strategisch ten opzichte van de beide mainports (Schiphol, Rotterdamse haven) en de grote steden. Hierdoor vormt het een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijvigheid. De beide regio's vormen samen de noordflank van de Zuidvleugel (in grote lijnen het stadsgewest Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam) en vormen het 'bruggenhoofd' tussen de beide Randstadvleugels: de Zuidvleugel en de Noordvleugel (het gebied Utrecht – Amsterdam – Haarlem).

### 2.3 Functionele samenstelling

In 2000 bedroeg de bevolkingsomvang van de Duin- en Bollenstreek circa 176.000 inwoners, en in de Leidse Regio circa 209.000 inwoners. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de inwoneraantallen en de woningvoorraad van de diverse kernen binnen beide regio's.

De Duin- en Bollenstreek omvat een scala aan mooie, landschappelijke eenheden als de kustzone met het strand en de duinen met de badplaatsen, de strandwallen en vlakten met de kenmerkende bollenteelt, de landgoederen met de bossen en de bollendorpen. Het gebied is van groot internationaal belang voor economie en toerisme. Het bollencomplex omvat de teelt, de handel, het onderzoek en het transport. De Duin- en Bollenstreek vormt binnen het 'verstedelijkte hoefijzer' van de Randstad een relatief open en landelijk gebied.

**Kaart 2.2: Huidige ruimtelijke structuur**

De Leidse Regio is een stedelijke agglomeratie met Leiden als regionaal verzorgingscentrum en de oudste universiteitsstad van Nederland. De regio is gelegen op het kruispunt van de Oude Rijn en een aantal nationale vervoersassen. Leiden vormt het centrum van de regio en van de gehele noordflank van de Zuidvleugel voor bedrijvigheid en als kenniscentrum. Het Leidse kenniscluster profileert zich (inter)nationaal door middel van het cluster biotechnologie en de medische cluster. De agglomeratie kent uitlopers richting Katwijk en Noordwijk (beiden nationale toeristische centra), waarbij in de overgangszone nog veel kassenbouw is.

Functies in de beide regio's met een bovenregionale of nationale betekenis zijn met name het Bio Science park (rond het universiteitscomplex en het ziekenhuis biomedische bedrijvigheid) in Leiden en het toerisme langs de kust, in de Bollenstreek en in de Leidse binnenstad. Daarnaast zijn nog als regio-overstijgende en internationale functies/gebieden te noemen: de congresfunctie rondom en in Noordwijk, de Europese ruimtevaart organisatie ESA/Estec, de bloemenveiling in Rijnsburg, de Keukenhof en de grote bedrijven zoals Heineken in Zoeterwoude. Leiden vervult een regionale functie als centrum voor winkels en voorzieningen. Werkgelegenheid is in het plangebied met name geconcentreerd in Katwijk, Leiden en langs de Oude Rijn in Zoeterwoude.

## 2.4 Verkeer en vervoer

Deze paragraaf is mede het resultaat van interviews met betrokken gemeenten en schriftelijke consultatie bij betrokken instanties. Het beschrijft de huidige verkeers- en vervoerssituatie en beschrijft wat er leeft in de regio: wat wordt het belangrijkste gevonden en wat zijn de meest kenmerkende knelpunten.

### **Autonetwerk**

De huidige hoofdstructuur voor het autoverkeer kent met name noord-zuid assen. De belangrijkste stroomwegen zijn de A4 (nationale hoofdtransportas) en, in iets mindere mate, de A44 waardoor rechtstreekse verbindingen bestaan met de mainports (Schiphol en Rotterdamse haven) en Haaglanden en Amsterdam. Verder hebben de N206 en de N208 een belangrijke regionale ontsluitende en verbindende functie.

De belangrijkste oost-west hoofdverbindingen in de regio zijn de N206 (Katwijk – A4) en de N207 (Lisse – A4). Daarnaast zijn de N442 (tussen N206 en N208), de N443 en N444 (beide tussen N206 en A44) hoofdroutes ter ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. De belangrijkste oost-westverbinding het gebied uit, is de N11 richting Alphen aan den Rijn/Utrecht.

**Kaart 2.3: hoofdwegenstructuur**

In de periode tussen 1986 en 1998 is het voertuigkilometrage op de rijkswegen in de provincie Zuid-Holland met bijna 50% gestegen<sup>5</sup>. De stijging op het provinciale wegennet was in deze periode iets lager, maar met ruim 30% nog altijd aanzienlijk. De intensiteit op veel belangrijke hoofdwegen in de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek benadert dan ook de capaciteit waardoor (met name in de spitsperiode) doorstromingsproblemen ontstaan. De bereikbaarheid van met name de westflank van de regio wordt hierdoor steeds slechter. Door congestievorming op het hoofdwegennet ontstaat sluipverkeer op het onderliggende net met als gevolg leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in de kernen. Dit is met name het geval op twee oost-westverbindingen (de N206 naar en door Leiden, inclusief parallelle routes, en de verbinding tussen de N206 en de N205<sup>6</sup> door/rond Hillegom) waarvoor de aanleg van een nieuwe verbinding een oplossing kan zijn.

### **Parkeren**

In de meeste kleinere centra wordt het parkeren gereguleerd middels parkeerschijfzones. In de regionale centra van Leiden, Katwijk en Noordwijk moet voor het parkeren betaald worden. In bijlage 2 is aangegeven hoe het parkeren in de verschillende gemeenten gereguleerd is.

### **Fietsnetwerk**

De hoofdfietsstructuur is een vrij compleet netwerk van fietsverbindingen tussen de kernen in de beide regio's. Veel routes liggen parallel aan de hoofdwegen op eigen voorzieningen. Enkele kortsluitende rechtstreekse verbindingen ontbreken en op sommige routes ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Met name op met verkeerslichten geregelde kruispunten moet de fietser vaak stoppen en wachten; de auto heeft vaak voorrang op de fiets. In de afstelling van verkeerslichten kan voor de fietser nog veel verbeterd worden, zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de doorstroming van het autoverkeer.

### **Openbaar Vervoer**

Het railnetwerk bestaat uit de intensief gebruikte noord/zuid lijnen Rotterdam – Den Haag – Leiden – Haarlem/Schiphol – Amsterdam en de (deels) enkelspoorlijn Leiden – Alphen aan den Rijn – Utrecht/Gouda. De regio heeft de wens om de treinverbinding met Utrecht te verbeteren, de enkelsporigheid op delen van deze route biedt onvoldoende mogelijkheden voor een kwalitatief goede verbinding.

In de regio zijn zes NS-stations: Leiden Centraal (5<sup>e</sup> station van Nederland), -De Vink, -Lammenschans, Voorschoten, Voorhout en Hillegom. Behalve de bij deze stations genoemde steden ligt ook Oegstgeest binnen het invloedsgebied van een NS-station (Leiden CS). NS-stations worden gemist in Sassenheim, Lisse en Leiden-Merenwijk.

---

<sup>5</sup> Zuid-Hollandse effectrapportage verkeersveiligheid 2000, POV Zuid-Holland, november 2000

<sup>6</sup> Dit is de voormalige N22

Het busnetwerk in de regio bestaat uit streekvervoer (waarvoor de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk is) en stadsvervoer in Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten (bevoegdheid van VOC-Leiden). De exploitatie is in handen van ConneXXion. Met name in en rond Leiden is een goed fijnmazig bus-netwerk, maar verder naar het noorden wordt het netwerk steeds minder dicht. Hier zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn de verbindingen naar buiten de regio onvoldoende.

De doorstroming van de bussen in met name het stedelijk gebied is onvoldoende. Dit wordt veroorzaakt door congestie op het wegennet, maar ook de Duurzaam Veilig maatregelen belemmeren de doorstroming en verminderen het comfort. Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede, hoogwaardige oost-westverbinding voor het openbaar vervoer om echt concurrentie te kunnen bieden aan de auto. Tijdens stranddagen zijn de wegen naar de kust vol zodat het autoverkeer, maar ook de bussen stil staan.

Langs de A44 ligt transferium 't Schouw met busverbindingen naar Den Haag (Houtrust en CS/HS) en Leiden centrum. Op werkdagen zijn circa 90 van de 210 parkeerplaatsen bezet, op zaterdagen circa 50 (alleen bussen naar Leiden centrum)<sup>7</sup>. Het gebruik kan beter; flankerend beleid kan het gebruik stimuleren. Er is een behoefte aan meer, maar ook betere knooppunten dan deze, waar goede overstapmogelijkheden zijn voor automobilisten en OV-reizigers.

In de Leidse regio en de zuidelijke Bollenstreek rijdt op enkele lijnen een lijntaxi. Dit is een streekbus waarvoor vooraf gereserveerd moet worden bij de lijntaxicentrale.

Sinds november 2001 rijdt de OV-taxi in de Leidse Regio en het buitengebied (gemeenten rondom de Leidse Regio van Lisse tot Zoetermeer). Instappen in het buitengebied kan als deze rit tegelijk met de heenreis is besteld. Het is een nieuwe vorm van openbaar vervoer in de regio. De OV-taxi is een comfortabele taxi(bus) die ook toegankelijk is voor reizigers met een rolstoel. De OV-taxi rijdt van deur tot deur, 24 uur per dag.

### **Verkeersveiligheid**

Het aantal verkeersdoden in Zuid-Holland ontwikkelt zich gunstig. Ten opzichte van 1986 is het aantal verkeersdoden met 36% gedaald. Ook in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek is dezelfde tendens waar te nemen<sup>8, 9</sup>. Het aantal ziekenhuisgewonden in de provincie heeft zich sinds 1990 gestabiliseerd op rond de 2000. In de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek is het aantal ziekenhuisgewonden echter stijgende: de laatste drie jaren een stijging van rond de 48% ten opzichte van de jaren 1986-1988.

<sup>7</sup> Ministerie van verkeer en waterstaat, 2002

<sup>8</sup> POV Zuid-Holland: Zuid-Hollandse effectrapportage Verkeersveiligheid 2000

<sup>9</sup> Werkplan 2002 regionale projectgroep verkeersveiligheid Leidse Regio

In de regio's zijn enkele onveilige punten die moeten worden aangepakt; de N444 langs Voorhout staat hoog in de blackspotlijst. In Leiden komen meerdere onveilige locaties voor, met name in- en rond het centrum. Ook zijn er in de regio nog een aantal gevaarlijke fietsroutes (veelal smalle wegen zonder fietsvoorzieningen met relatief veel auto- en fietsverkeer).

In bijlage 3 is een black-spotlijst opgenomen. Tevens zijn in deze bijlage de ongevallen op kaart weergegeven.

### **Goederenvervoer**

De provincie Zuid-Holland is een belangrijke provincie wat betreft het goederenvervoer. De aanwezigheid van de Rotterdamse haven en de nabijheid van Schiphol doet zich op de Zuid-Hollandse wegen voelen.

Daarnaast leiden in het plangebied de grote bevolkingsconcentraties, een aantal agrarische complexen (bollen- en bloemenveiling) en enkele grote bedrijvenlocaties (Zoeterwoude-Rijndijk, Katwijk 't Heen) tot veel goederenvervoer. Binnen de regio's zijn de meeste bedrijventerreinen uitsluitend aan de weg verbonden, enkele terreinen zijn ook aan het water verbonden, maar geen enkele aan het spoor<sup>10</sup>. Op regionaal niveau gaat het om diverse stromen die variëren in omvang en frequentie. Deze zijn vaak moeilijker te faciliteren dan de meer stabiele volumineuze stromen op achterlandverbindingen. ICT-ontwikkelingen werken dergelijke gevarieerde stromen nog eens extra in de hand, waardoor het goederenvervoer dus toeneemt. Op lokale wegen ontstaan problemen doordat niet alle bedrijventerreinen op de juiste plek met een goede directe ontsluiting op het hoofdwegennet gesitueerd zijn.

## **2.5 Conclusie**

Het totale plangebied van beide regio's kent een verscheidenheid aan functies en gebiedstypen. Zo is er sprake van (boven)regionale stadscentra, landelijke gebieden, de toeristische kust, kenniscentra. De hoofdinfrastructuur voor het totale gebied is sterk noord-zuid gericht. In oost-westrichting is de hoofdontsluiting beperkter ontwikkeld, terwijl juist de bereikbaarheid van met name de Duin- en Bollenstreek hiervan afhankelijk is.

Naast tekortkomingen in de structuur staat de bereikbaarheid bovendien onder druk door een aantal specifieke capaciteitsknelpunten. Deze manifesteren zich met name in de spitsuren. Afgeleide van beide kernproblemen is de druk van doorgaand verkeer door leefgebieden; zowel door kernen in de Bollenstreek als door het stedelijk gebied van Leiden. De huidige problematiek is een risico voor zowel het economisch draagvlak binnen de Leidse verstedelijkte regio en de meer landelijke Duin- en Bollenstreek als voor de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden. De planologische druk die voor de toekomst op de gebieden rust verscherpt dit beeld voor de toekomst. Een integrale aanpak van deze problematiek kan daarom niet uitblijven.

<sup>10</sup> Mobiliteitsatlas, Verkeer en vervoer vanuit ruimtelijk-economisch perspectief, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV, 1999.

**Kaart 3.1: toekomstige ruimtelijke structuur**

## 3. ONTWIKKELINGEN EN TRENDS

### *“gebeurt”*

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan verwachte landelijke ontwikkelingen in mobiliteit en aan mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Verder worden de geplande infrastructuurprojecten in de regio genoemd. Tot slot zal de verwachte regionale mobiliteitsontwikkeling (op basis van het voorgaande) worden behandeld.

#### 3.2 Landelijke toekomstverkenningen ontwikkeling mobiliteit

Landelijke toekomstverkenningen duiden op een voortgaande groei van verkeer en vervoer. De groei geldt voor alle vervoerwijzen: weg-, water- en railvervoer, maar vooral vervoer per auto en door de lucht. Oorzaken van de groei zijn demografische, economische, technologische en ruimtelijke factoren. Het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoersplan geeft een kenschets van de te verwachten ontwikkelingen.

Demografische ontwikkelingen:

- het totale aantal inwoners in Nederland zal de komende decennia blijven groeien, waardoor de automobilititeit tot 2010 gestaag toe zal nemen. Na 2010 zal de groei afzwakken;
- vergrijzing en vermindering van rijbewijs- en autobezit zorgen voor een afname van de groei van de automobilititeit;
- de groei van het aantal huishoudens zal minder groot worden, waardoor ook het autobezit minder toeneemt.

Economische ontwikkelingen:

- de groei van het besteedbare inkomen levert meer consumptiemogelijkheden op. Dit is merkbaar in de toename van zowel het personenverkeer als het aantal goederenverplaatsingen;
- groei van de werkgelegenheid creëert meer werkgerelateerde personenverplaatsingen;
- door de stijging van de welvaart zal het personenvervoer door de lucht naar verwachting blijven groeien;
- de dalende kosten van transport zorgen ervoor dat het goederentransport per saldo in tonkilometers waarschijnlijk meer dan evenredig toeneemt;

- logistieke keuzen zullen leiden tot meer goederenverplaatsingen en kleinere eenheden per verplaatsing;
- flexibilisering leidt tot meer mogelijkheden om de spits te ontwijken;
- door de emancipatie neemt de deelname van vrouwen in het verkeer sterk toe;
- door de toename van de hoeveelheid vrije tijd stijgt het aantal kilometers sociaal-recreatief verkeer.

#### Technologische ontwikkelingen:

- de verwachting is dat ICT-ontwikkelingen per saldo niet zullen leiden tot een afname van de mobiliteit, maar wel tot een gelijkmatiger spreiding over de dag.

#### Ruimtelijke ontwikkelingen:

- de ruimtelijke relaties nemen snel aan belang toe, zowel tussen de stadsgewesten onderling, tussen stadsgewesten en hun omgeving, tussen regio's onderling, als tussen Nederland en het buitenland;
- de vervlechting en schaalvergroting van de ruimtelijke relaties leiden tot een grote vraag naar mobiliteit en grotere verplaatsingsafstanden;
- de verbindingen van stadsrand naar stadsrand en 'kriskrasrelaties' nemen sterk toe.

#### **Toekomstverkenning personenvervoer**

De personenmobiliteit blijft toenemen. De groei zit niet zozeer in het aantal verplaatsingen, maar in de toenemende afstand per verplaatsing. Tussen 1999 en 2020 wordt een totale groei verwacht van het aantal reizigerskilometers van circa 20%, de grootste groei komt voor rekening van de auto (een stijging van circa 25%).

#### **Toekomstverkenning goederenvervoer**

De groei van het goederenvervoer is groter van die van het personenvervoer. Het wegvervoer is en blijft voor het binnenlandse vervoer verreweg de belangrijkste vervoerwijze. In de provincie Zuid Holland zal het wegvervoer, gemeten in tonnen, tussen 1995 en 2010 flink groeien met 20 tot 60%. De groei in ton-km zal hoger uitvallen door de tendens naar onder andere kleinere zendinggrootten en frequentere beleveringen<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Regionaal Beleidskader Wegvervoer, Rijkswaterstaat, directie Zuid Holland, 1999.

## 3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

### 3.3.1 Wonen

De Leidse regio kent (volgens de Nota Koersbepaling van de Provincie Zuid-Holland<sup>12</sup>) na 2005 een kwantitatief tekort op het gebied van de woningbouw. In de periode 2000-2010 is in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek een behoefte aan circa 21.000 woningen<sup>13</sup>. Er zijn circa 17.000 woningen aan operationele capaciteit, het tekort wordt geraamd op 4.000 woningen.

Momenteel wordt de woonruimtebehoefte in de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek met name opgevangen door verdichting van bestaand stads- en dorpsgebied (onder andere circa 3.000 woningen in Leiden) en door ontwikkeling van een aantal minder omvangrijke bouwlocaties. Roomburg in Leiden, Zanderij in Katwijk en Boechorst en Offem-zuid in Noordwijk zijn enkele grotere woningbouwlocaties. Voorhout heeft ingestemd met de ontwikkeling van circa 2.000 woningen voor de Leidse Regio. De overige kernen in de Duin- en Bollenstreek bouwen alleen voor de eigen behoefte (Pact van Teylingen).

#### Verkenningen Vijno

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Vijno) wordt de vraag opgeworpen in welke mate de Duin- en Bollenstreek ruimte kan bieden voor verstedelijking. Naar aanleiding van de Vijno is onder regie van de provincie Zuid-Holland een analyse gemaakt van de streek en is bekeken waar zich nog mogelijkheden voor verstedelijking aandienen. In deze verkenning<sup>14</sup> wordt gesteld dat de mogelijke verstedelijkingsopgave niet moet worden gedefinieerd in taakstellingen of aantallen woningen, maar in de te volgen strategie (waarbij per strategie wel een maximaal aantal woningen genoemd wordt). In het RVVP zijn twee van de geformuleerde strategieën meegenomen. Deze zijn hieronder kort beschreven.

#### *Strategie 1: Bollenstreek binnen de contouren*

De strategie volgens het huidige streekplan is duidelijk. Bij kernen vindt slechts voorzichtige aanbouw plaats binnen de bestaande contouren. Hierbij gaat het om in totaal 6000 woningen. Naar alle waarschijnlijkheid is dit aantal voldoende om tot 2015 te voldoen aan de eigen behoefte. Met deze strategie fungeert de streek dus niet als opvang voor verstedelijking elders in de Randstad. Wel kan de kwaliteit van het buitengebied worden versterkt en aantrekkelijk worden gemaakt met het benutten van de gebiedsspecifieke potenties die landgoederen, instituten en Bollen-

---

<sup>12</sup> Nota Koersbepaling, Integrale Herziening Streekplan Zuid-Holland West, Provincie Zuid Holland, 2001.

<sup>13</sup> Positie document Wonen, tussenrapportage, Intensivering Samenwerking SDB en SLR, juni 2001

<sup>14</sup> Verkenning Duin- en Bollenstreek – Marine Vliegkamp Valkenburg, Provincie Zuid-Holland, juni 2001

schuren bieden voor nieuwe woon-werk ontwikkelingen. Eventueel kan vliegveld Valkenburg aanvullend bebouwd worden met 8000 woningen.

### *Strategie 2: Bollenstreek als Netwerkstreek*

De tweede strategie is een strategie waarbij verstedelijking kan aantakken op bestaande en te creëren openbaar vervoerlijnen (light rail). De extra verstedelijking wordt evenwichtiger gespreid over de streek en de bollenteelt blijft een belangrijke productiefactor. Hoewel er in deze strategie ook bollenteeltareaal en waardevol landschap verdwijnt, blijft de mix van productie, consumptie (toerisme) en de variatie aan woon- en werkmilieus behouden. Als alle opties benut worden, kunnen in deze strategie tot 35.000 woningen gebouwd worden.

### **3.3.2 Werken**

De tekorten aan bedrijventerrein zijn behoorlijk: voor de Duin- en Bollenstreek tussen de 60 en 90 ha, voor de Leidse regio tussen de 150 en 200 ha<sup>15</sup>. Voor kantoren is voldoende ruimte als nieuwe volumes worden gerealiseerd bij de knopen A4/N11 (het W4-project) en A44/N206.

De grootste bedrijventerreinen die in de periode tot 2010 ontwikkeld zullen worden (of waarmee een aanvang gemaakt wordt) zijn Rhijnfront in Oegstgeest (30 ha), Oostvlietpolder ten oosten van Leiden (40 ha) en de uitbreiding ESTEC bij Noordwijk (15-20 ha). Ook Leeuwenhoek (het Bio-Science Park) in Leiden wordt uitgebreid met ongeveer 27,5 ha bruto vloer oppervlak.

### **3.3.3 groen/recreatie**

Er is een tekort m.b.t. recreatiemogelijkheden in periode tot 2015, dit wordt onvoldoende opgevangen door bestaande plannen als Middelste Open Ruimte (MOR). Er is sprake van een onvoldoende aanbod van extensieve en routegebonden recreatie (bijvoorbeeld recreatieve fietsroutes) en een tekort aan voorzieningen op korte afstand van de woongebieden.

Recreatie wordt in de regio met name ontwikkeld in de Vlietlanden en de Kagerplassen, met op Koudenhoorn intensieve recreatie. Er zijn plannen voor de ontwikkeling van een waterplas in de Rode Polder bij Leiderdorp. In de Vino/Vinex<sup>16</sup> is de ontwikkeling en versterking van de Groen-blauwe slinger geïntroduceerd vanwege de bestaande natuur- en landschapswaarden maar ook als groen uitloopgebied voor de bewoners. De Groenblauwe slinger maakt onderdeel uit van de vastgestelde

---

<sup>15</sup> Nota Koersbepaling, Integrale herziening Streekplan Zuid-Holland West, Provincie Zuid Holland, 2000

<sup>16</sup> Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, Ministerie van VROM, 1988 en 1993

Ecologische Hoofdstructuur. In de Vijno is het opgenomen als het groen-blaauwe netwerk bestaande uit parken en het Groene Hart.

### 3.4 Verkeers- en vervoersprojecten

#### Auto

In de regio staan een aantal belangrijke autoprojecten op stapel, dit zijn de realisering van:

- Verbreding A4 Burgerveen - Leiden (2x2 wordt 2x3 rijstroken), inclusief het W4 project (onderdeel hiervan is het verdiepen van de A4 tussen de Ericalaan/Mauritssingel en de N11). De verbreding moet in 2009 gerealiseerd zijn. Vanuit het MIT is € 480 miljoen door het Rijk beschikbaar gesteld.
- Benuttingsmaatregelen op de N206 van Katwijk tot de A4 (het Rijk heeft hiervoor, uit het BOR Haaglanden, € 4,5 miljoen beschikbaar gesteld);

Tracé/m.e.r.-procedure voor:

- Oost-westverbinding N205 – N206 (onderzoek naar oost-weststructuur noordelijke Bollenstreek);

Een belangrijk studieproject voor uitvoering in de periode na 2010 is de capaciteitsuitbreiding van de A4 tussen Den Haag (Prins Clausplein) en Burgerveen. Het project is opgenomen in het MIT en bevindt zich thans in de planstudiefase, waarin een aantal (benuttings- en verbredings)alternatieven worden onderzocht. Het Rijk stelt vanuit het MIT maximaal € 689 miljoen ter beschikking.

#### Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer staan er ook een groot aantal projecten op de rol. De belangrijkste in de regio is de RijnGouwelijn, die in enkele fasen wordt aangelegd:

- eind 2002: eerste voertuigen als proef over huidig treinspoor;
- vanaf 2007: RijnGouwelijn tussen Gouda en Leiden 't Schouw (door de Leidse binnenstad) in hoge frequentie;
- in 2010: oplevering RijnGouwelijn tussen Leiden 't Schouw en Katwijk/Noordwijk (hiervoor is een tracé/m.e.r.-procedure opgestart).

Momenteel wordt door het SVVLR de haalbaarheid onderzocht van een uitbouw van de RGL. Aantakking wordt onderzocht van lijnen naar Voorschoten, Zoetermeer, Leidschendam – Den Haag, bouwlocatie Valkenburg – Wassenaar – Den Haag, Sassenheim – Lisse – Hillegom – Hoofddorp en Keukenhof – Hillegom – Bennebroek – Haarlem.

Voor bussen wordt een groot aantal doorstromingsmaatregelen getroffen. In de Duin- en Bollenstreek wordt momenteel een vervoersonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het opstarten van een CVV-systeem. (Een mogelijkheid is uit-

breiding van de OV-taxi zoals deze sinds 2001 rijdt in de Leidse regio en het buitengebied.)

De HSL-zuid zal de regio in het oosten doorsnijden (gedeeltelijk langs de A4), maar zal in de regio niet halteren.

### **Fiets**

Voor de komende jaren staan er een groot aantal reconstructies van fietspaden op het programma. Het Fietsplan 2000 van de provincie<sup>17</sup>, dat onder andere gebaseerd is op het Regionale fietsplan Rijn- en Bollenstreek (1996), zal worden uitgevoerd. Gelijktijdig met provinciaal Fietsplan is het Fietsplan van de Leidse Regio<sup>18</sup> opgesteld, een meer gedetailleerder plan met 14 radiale en tangentele routes en een jaarlijks uitvoeringsprogramma. Deze is aangepast op het provinciaal Fietsplan.

### **Duurzaam veilig**

De meeste infrastructuurprojecten waarvoor de uitvoeringsplanning gereed is, hebben betrekking op de reconstructie van wegvakken/kruisingen en de aanleg van rotondes. Ook wordt er veel aandacht besteed aan het Duurzaam Veilig inrichten van fietsroutes. In 2001 is gestart met de planvorming van de tweede fase van Duurzaam Veilig. Onderwerpen zijn de categorisering van wegen, het wegontwerp en de financiering van deze fase.

## **3.5 Regionale mobiliteitsschets 2010**

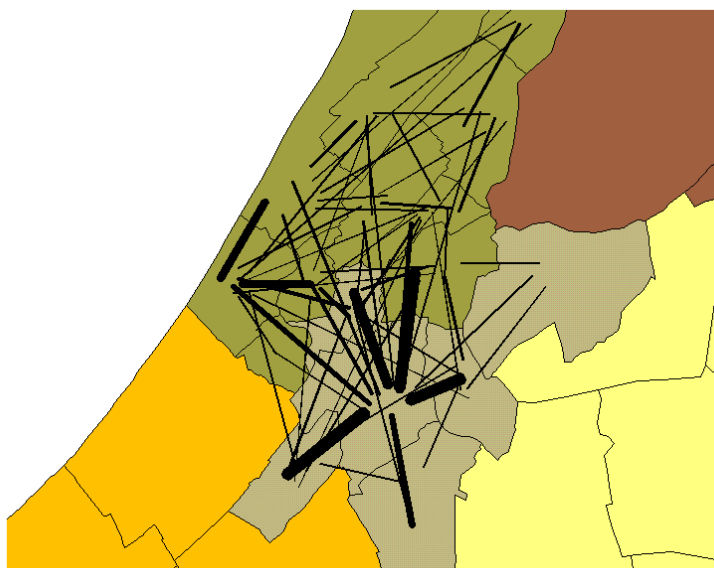
Bij de totstandkoming van dit RVVP zijn toekomstverkenningen voor het verkeer gemaakt met behulp van het provinciaal verkeersmodel. In bijlage 5 zijn de inhoud van de doorgerkende maatregelpakketten en scenario's en enkele kenmerken van het verkeersmodel weergegeven. De relatiepatronen op kaart 3.2 zijn afkomstig uit dit verkeersmodel.

Met de relatiepatronen wordt zichtbaar waar de meeste mensen zich verplaatsen. Hier is dus ook het grootste aanbod aan vervoersvoorzieningen nodig om te kunnen voorzien in deze behoefte. De zwaarste relaties gaan van en naar de economisch zwaarste centra en de grootste bevolkingsconcentraties. Binnen de regio's zijn dit met name de relaties van en naar Leiden en Katwijk. Binnen de Duin- en Bollenstreek zijn de kernen meer in evenwicht zodat hier ook een diffuser relatiepatroon zichtbaar is.

<sup>17</sup> Fietsplan 2000, Voorontwerp, Provincie Zuid Holland, 2000, vastgesteld in GS april 2001

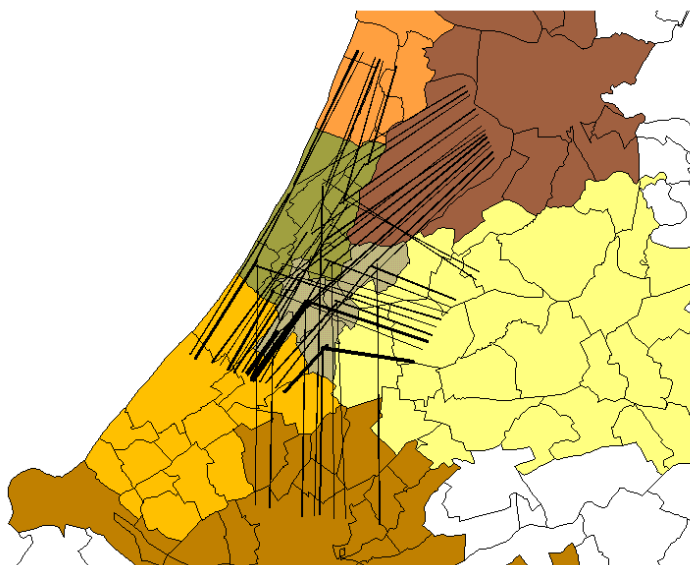
<sup>18</sup> Fietsplan Leidse Regio, Uitvoeringsprogramma 2001-2006, Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio, 2000.

Kaart 3.2.1: relatiepatroon 2010 (interne verplaatsingen)



Naar buiten hebben de regio's vooral een sterke band met Haaglanden, maar de Noordelijke Bollenstreek is vooral gericht op Schiphol/Amsterdam. De laatste jaren is overigens een tendens waarneembaar dat de oriëntatie naar het noorden langzaam toeneemt<sup>19</sup>.

Kaart 3.2.2: relatiepatroon 2010 (externe verplaatsingen)



<sup>19</sup> Mobiliteitsatlas, Verkeer en vervoer vanuit ruimtelijk-economisch perspectief, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV, 1999.

**Kaart 3.3: knelpuntenkaart 2010**

De majeure problemen tussen vraag en aanbod doen zich in de toekomst met name voor op het autonetwerk. Bij voortzetting van het huidige beleid (inclusief platte kilometerheffing over de hele dag volgens het rijksvoornemen), inclusief de uitvoering van alle ruimtelijke en infrastructurele plannen die tot 2010 daadwerkelijk op het realisatieprogramma staan, groeien de verkeersintensiteiten op wegvakniveau nog structureel. Deze zijn in 2010 dusdanig hoog dat zich op een aantal plaatsen in het autonetwerk knelpunten blijven voordoen of dat nieuwe knelpunten gaan ontstaan. De capaciteitsknelpunten liggen met name op de N206 tussen Katwijk en de A4 en op de rijkswegen naar Haaglanden.

Verder zijn in de regio verscheidene wegen die een ontsluitingsfunctie voor de regio hebben (stromen op wegvakken, uitwisselen op kruispunten), maar die ook tal van erfaansluitingen hebben. Op deze wegen is dus sprake van een conflict tussen stromen en erfaansluitingen. Tevens veroorzaken verschillende regionale wegen leefbaarheidsproblemen (met name geluidsoverlast en een slechte oversteekbaarheid). Dit is met name het geval bij stads- en dorpsstraverses. Op kaart 3.3 zijn de knelpunten gevisualiseerd.

Met voortzetting van het huidige beleid kunnen deze knelpunten niet opgelost of voorkomen worden. Extra maatregelen zullen moeten worden aangewend om bestaande problemen op te lossen en toekomstige problemen te voorkomen. In hoofdstuk 5 worden de inzet en effecten van alle (beleids)maatregelen nader behandeld.



## 4. DOELEN EN AMBITIES

### *“willen”*

#### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan doelen en ambities voor het verkeers- en vervoersbeleid in de regio. Allereerst komt het beleidskader aan bod, waarin kort de rijksvisie en de provinciale visie behandeld worden. Daarna volgen de ambitie voor de regio, de te bereiken doelen en de te volgen strategie.

#### 4.2 Beleidskader

##### 4.2.1 Rijksvisie

###### **‘Mobiliteit mag’**

In het NVVP<sup>20</sup> geeft het Rijk haar visie op het verkeers- en vervoersbeleid. De nadelige effecten van de mobiliteit(sgroei) worden bestreden. Anders dan voorheen (SVV II) worden doel- en taakstellingen over de vervoerwijzekeuze en de maximale groei van het autoverkeer niet meer genoemd. Het motto van het NVVP is dan ook: *mobilititeit mag*. Echter wel onder voorwaarden. Het rijk wil de groei van de mobiliteit opvangen en tegelijk de veiligheid en leefbaarheid verbeteren.

###### **Infrastructuur als drager van ruimtelijk-economische ontwikkeling**

De kwaliteit en ontwikkeling van de infrastructuur is van grote invloed op de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Efficiënte oplossingen in de verplaatsingsstructuur zijn nodig. De concentratie van ontwikkelingen bij knooppunten en het versterken van het groene en blauwe karakter van buitengebieden in relatie met de Vijn<sup>21</sup> maakt hiervan onderdeel uit.

---

<sup>20</sup> Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Beleidsvoornemen, ministerie van verkeer en waterstaat, oktober 2000 en Kabinetsstandpunt, mei 2001

<sup>21</sup> Ruimte maken, ruimte delen, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, ministerie VROM, januari 2001

### **Benutten, beprijzen, bouwen**

Voor opvang van de groei van mobiliteit en behoud en verbetering van de bereikbaarheid gelden als belangrijkste instrumenten:

- benutting: gericht op een betere benutting van de infrastructuur (o.a. modal shift<sup>22</sup>, mobiliteitsmanagement<sup>23</sup>, openbaar vervoer<sup>24</sup>);
- beprijzen: waardoor een direct verband ontstaat tussen gebruiken en betalen;
- bouwen: realisering van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan.

### **Veilig en leefbaar**

Het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op de weg dient in 2010 met 30%, respectievelijk 25% te zijn gedaald in vergelijking met 1998 (gemiddelde van 1997 – 1998 – 1999). Het vervoer dient nog schoner, nog zuiniger en nog stiller te worden.

### **Decentraal, flexibel en dynamisch**

De aanpak van het NVVP wordt voorts gekenmerkt door:

- Het centraal stellen van de behoeften van de burgers: keuzen worden gerespecteerd, maar men betaalt waarvoor men kiest;
- Meer ruimte voor publiek-private samenwerking in de uitvoering;
- Flexibele aanpak rekening houdend met de dynamiek in de samenleving; tweejaarlijkse actualisatie van de beleidsagenda;
- Decentraal wat kan, centraal wat moet; er komen regionale mobiliteitsfondsen.

## **4.2.2 Provinciale visie**

Aansluitend op het verschijnen van het NVVP heeft de provincie Zuid-Holland haar koers bepaald voor het op te stellen Strategisch Mobiliteitsplan (SMP) met het uitbrengen en vaststellen van het SMP-Koersdocument 'Mobiliteit met Beleid'<sup>25</sup>.

### **Beheerste groei mobiliteit**

In het NVVP is gesteld om, weliswaar met behulp van prijsbeleid, tegemoet te komen aan de (collectieve en individuele) mobiliteitsbehoefte. GS van Zuid-Holland komt hier in het geformuleerde provinciale beleid niet aan tegemoet. De stedelijke en landelijke kwaliteit staat in Zuid-Holland al onder grote druk. Dat heeft sociale, economische en culturele gevolgen. In het provinciaal beleid blijft daarom een keuze voor een beheerste groei van de mobiliteit en een grotere rol voor openbaar vervoer en voor de fiets in Zuid-Holland centraal staan.

<sup>22</sup> betere benutting van weg, water en spoor

<sup>23</sup> o.a. locatie- parkeer- en fietsbeleid, vervoermanagement, stedelijke distributie

<sup>24</sup> hoogwaardig: hoogfrequent, snel en sociaal veilig, meer keus van deur tot deur, ketenmobiliteit

<sup>25</sup> Mobiliteit met beleid, Koersbepaling voor het verkeers- en vervoersbeleid Zuid-Holland, oktober 2001

### **Gebiedsgericht en integraal**

De uitwerking van deze beleidskeuze vindt gebiedsgewijs plaats langs algemene principes. Hiermee richt men het verkeer en vervoer en de infrastructuur meer op de grote diversiteit aan economische functies, op keuzes aan verplaatsingsmogelijkheden, op de kwaliteit van woonmilieus, landschappen en het leefmilieu en op deelname van kwetsbare groepen.

### **Algemene principes**

Uitgangsprincipes bij het bovenstaande zijn de volgende:

- **Mobilisten centraal**  
Het beleid is gericht op de eindgebruikers en niet op beheerders, aanbieders of financiers.
- **Duurzaamheid**  
Waar mogelijk gaat de prioriteit uit naar duurzame oplossingen; betere benutting van bestaande infrastructuur, betere mogelijkheden en sterkere concurrentiepositie voor openbaar vervoer en fiets; hierop gerichte spreiding en menging van wonen, werken, voorzieningen en recreatie; op veiligheid en leefbaarheid gerichte inpassing van infrastructuur.
- **Mobiliteit en ruimtelijke ordening**  
Samenhang tussen vervoersnetwerken en ruimtelijke keuzes, fijnmazigheid en schaalverkleining; gericht op meer fietsen en lopen.
- **Selectieve bereikbaarheid**  
Afstemming tussen de functie van gebieden en het niveau van bereikbaarheid; onderscheid tussen hoog (verstedelijkt) en laag (groen en/of landschappelijk waardevol); onder waarborg van de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven binnen het gebied; het bieden van alternatieven (bijvoorbeeld OV of betaalstroken) op congestierijke routes.
- **De gebruiker kiest en betaalt**  
Verbetering van het mechanisme om de verdeling van de schaarse mobiliteitsruimte te optimaliseren; prijsstelling op trajecten en tijden op een deel van het netwerk; prijsmaatregelen in samenhang met andere maatregelen.
- **Marktwerving**  
Door concentratie op de vraagzijde van het vervoer is er bij de uitwerking van het beleid ruimte voor marktpartijen om daarvoor aanbod te ontwikkelen.

### **Nieuwe rol provincie**

De provincie zet zich sterker in als gebiedsgericht regisseur. Gezocht wordt naar coalities met rijk, kaderwetgebieden, regio's en gemeenten bij de ontwikkeling van ruimtelijke concepten, alsook naar coalities met marktpartijen voor de concrete realisering van projecten. Accenten in de gebiedsgerichte benadering liggen op het Zuidvleugelnet, het knooppuntenbeleid, de regionale bereikbaarheidsprofielen en een aantal infrastructuurprojecten.

Naast de traditionele aandacht voor ontwikkeling van infrastructuur moet de aandacht meer gericht zijn op de bredere totaaloplossing, verkeers- en mobiliteitsmanagement, waarvan stimulering van OV en fiets, flankerend beleid, ketenmobiliteit, afstemming van netwerken en diensten etc. onderdeel uitmaken.

De speerpunten in het provinciale beleid zijn in bijlage 4 opgenomen.

### 4.3 Ambitie

De samenwerkende regio's hebben voor het verkeer en vervoer binnen de samenleving de volgende ambitie:

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.

### 4.4 Strategie

De verkeersdruk binnen en van en naar de regio leidt gedifferentieerd naar tijd en plaats tot problemen. Door alle ontwikkelingen groeit het aantal verplaatsingen in de toekomst verder en slibt het hoofdwegennet nog verder dicht. Hierdoor vermindert de bereikbaarheid, neemt sluipverkeer toe op oneigenlijke routes en daalt de leefbaarheid. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden zijn dus maatregelen nodig. Belangrijk is het verkrijgen van een goed verkeers- en vervoersysteem waarmee met name de economische activiteiten van de bevolking zeker gesteld worden en het milieu zo weinig mogelijk wordt belast. Mobiliteit mag, maar een goed evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende vervoersmarkten waarbij een duurzame ontsluiting wordt verkregen. Hierin mag nadrukkelijk gestuurd worden waarbij de inzet is ruimte te bieden voor een beheerste groei. Voor verschillende specifieke situaties moeten de juiste, meest kansrijke modaliteiten worden geboden. De hiervoor te volgen strategie is onderverdeeld naar de vier aandachtsvelden: mobiliteit en ruimte, bereikbaarheid, leefbaarheid en bestuur, organisatie en financiën:

### **Mobiliteit en Ruimte**

De basis wordt gevormd door een ruimtelijke structuur gericht op duurzame mobiliteit. Beperk de verplaatsingsafstanden en stimuleer alternatief vervoer.

1. Situeer gebruikersintensieve functies en gebieden op de juiste plaats (breng de functies zo dicht mogelijk bij de gebruiker, breng de vervoersvraag bij het gewenste aanbod, bundel stromen): locatiebeleid.

### **Bereikbaarheid**

Verminder het aantal autoverplaatsingen en de afgelegde afstand per auto:

1. Zorg voor een goed fietsnetwerk, gericht op de kortere afstanden op (inter) lokale verbindingen.
2. Zorg voor een goed openbaar vervoernetwerk, gericht op de (middel)lange afstanden op (inter)regionale en nationale relaties, en benut deze optimaal.
3. Intensiveer het vervoermanagement en breng dit daadwerkelijk tot uitvoering.
4. Beprijs in geval van schaarste (parkeren en autorijden<sup>26</sup>) met differentiatie naar tijd en plaats.
5. Zorg dat het wegvervoer efficiënt wordt benut

Vervolgens wordt de auto-infrastructuur aangepast waar noodzakelijk:

6. Benut de hoofdwegenstructuur optimaal.
7. Bouw de auto-infrastructuur uit waar dan nog noodzakelijk.

### **Leefbaarheid**

Een juiste invulling van de voorgaande aandachtsvelden levert reeds veel winst op voor de leefbaarheid van de woon- en leefomgeving. Negatieve effecten van het verkeer worden verder verminderd:

1. Verbeter de verkeersveiligheid.
2. Beperk de negatieve gevolgen voor mens, plant en dier.

### **Bestuur, organisatie en financiën**

Om de strategie tot uitvoering te brengen is een organisatie nodig:

1. Richt een regionale organisatie op met een integrale financiering.
2. Communiceer de strategie en het nut hiervan naar de gebruiker.
3. Stel de strategie bij als dit nodig is: monitor en evalueer.

Deze aandachtsvelden zijn in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt in maatregelen per kernthema.

---

<sup>26</sup> Afhankelijk van Rijksinitiatieven

## 4.5 Doelen

De beleidskaders van het Rijk en de provincie en de uitgesproken regionale ambitie zijn voor het te voeren regionaal verkeers- en vervoersbeleid vertaald naar een aantal concrete doelen, gerangschikt naar integrale aandachtvelden binnen het beleid.

### Algemeen

- De mobiliteitsbehoefte van de gebruikers staat centraal. Dit vraagt om vraaggericht beleid - faciliteren van de verplaatsingsbehoefte. Dit houdt niet op bij de plangrenzen, maar is grensoverschrijdend en afhankelijk van de werkelijke en de in de toekomst te verwachten verplaatsingen.
- Beantwoording aan de vraag naar vervoer kent zijn grenzen. De inzet is ruimte te bieden voor een beheerste groei. Binnen de te ontwikkelen strategie voor het realiseren van een gepast aanbod aan vervoersvoorzieningen gaat de prioriteit uit naar duurzame oplossingen. Zowel wat betreft de belasting van het milieu als de inpassing van maatregelen in de leefwereld van mens, plant en dier.

### Mobiliteit en ruimte

- Een samenhangend ruimtelijk- en verkeers- en vervoersbeleid is een belangrijke basis voor het bereiken van de doelen. Zowel op hoog als op laag schaalniveau.
- Een gebiedsgerichte benadering is uitgangspunt, waarbij de aard en kwaliteit van deelgebieden mede sturend is op het te voeren mobiliteitsbeleid. De auto krijgt overal een plaats, maar niet overal even belangrijk. Het ruimtelijk beleid stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.
- Een uitgekende ruimtelijke ordening en inrichting verkort verplaatsingsafstanden en verbetert daarmee de aantrekkelijkheid voor fietsen. Een juiste locatiekeuze van bedrijvigheid beperkt vervoerskilometers en maakt bundeling van goederenstromen mogelijk.
- Het locatiebeleid is gericht op de bundeling van grootschalige activiteiten in knooppunten die bereikbaar zijn met alle vervoerswijzen. De hoogte van de kwaliteit van de verschillende vervoersnetwerken waaraan het knooppunt gekoppeld is, is variabel. Deze is bijvoorbeeld afhankelijk van de functionele aard van het knooppunt (bijvoorbeeld recreatie, werk, intensief of extensief, transport/distributie, handel/industrie) en het schaalniveau ((inter)nationaal, randstad, (boven)regionaal of lokaal).

### Bereikbaarheid

- De substitutie van autoverkeer naar de fiets, met name in stedelijke gebieden, is verhoogd.
- De fiets bevordert het gebruik van het openbaar vervoer (o.a. door de fiets aantrekkelijker te maken in het voor- en natransport).
- De substitutie van autoverkeer naar openbaar vervoer, met name op de (boven)regionale verbindingen, is verhoogd.

- Het openbaar vervoer houdt essentiële gebieden bereikbaar, ook bij een verdere groei van het autogebruik (met congestievorming als gevolg).
- Het openbaar vervoer voorziet in de sociale functie: iedereen in de regio's moet zich kunnen verplaatsen, onafhankelijk van autobezit en fysieke vaardigheden.
- De kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer is verder verhoogd.
- Het gebruik van alternatief vervoer en efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur is gestimuleerd door beprijzing van het autogebruik, gedifferentieerd naar plaats en tijd (zowel rijden als parkeren, beprijzen bij schaarste) en organisatie, afstemming en informatie over alle vervoersalternatieven op locatie en individueel niveau.
- De koppeling tussen netwerken is gerealiseerd of verbeterd, waardoor voor de volledige vervoersketen (betere) alternatieven worden aangeboden (parkeren, overstap, dienstregeling, etc.).
- In het goederenvervoer worden spoor en water beter benut (modal shift). Het wegvervoer kent een grotere vervoersefficiëntie. Belangrijke vervoersknooppunten kennen multimodale bereikbaarheid.
- De bestaande infrastructuur-netwerken worden beter benut. Het wegennet kent daarvoor een logische ordening naar functie (categorisering) en een daarop afgestemde inrichting (functie-eisen) waarbij de stroom- en gebiedsontsluitingswegen een hoofdfunctie hebben voor de regionale bereikbaarheid.
- Op plaatsen waar de uitwerking van de voorgaande doelen onvoldoende blijken te zijn om de bereikbaarheid en/of de leefbaarheid op een voldoende hoog niveau te brengen wordt het infrastructuur-netwerk uitgebouwd.

## **Leefbaarheid**

### *Veiligheid*

- Verkeersveiligheid is integraal onderdeel van de ruimtelijk planvorming; verkeersveiligheid komt reeds bij de ontwerpfase van nieuwe ruimtelijk-functionele plannen aan bod.
- Duurzaam Veilig, fase 2 is, conform de landelijke afspraken, middels een regionaal uitvoeringsprogramma uitgevoerd.
- Het aantal verkeersdoden is in 2010 ten opzichte van 1998 gedaald met 34%; het aantal ziekenhuisgewonden met ten minste 27% (conform de doelstelling van Duurzaam Veilig fase 2 voor Zuid-Holland)
- De subjectieve verkeersonveiligheid (verkeersdreiging) is structureel afgenomen.

### *Milieu*

- Autobeperkende maatregelen zijn gericht op het gebruik niet op het bezit;
- Integraal en duurzaam ruimtelijk- en verkeers- en vervoersbeleid:
  - voorkomt versnippering van ruimte en landschap;
  - beperkt het ruimtegebruik;
  - beschermt het leefmilieu voor mens, plant en dier (beperking geluidhinder, barrièrewerking, uitstoot, energiegebruik).

**Bestuur, organisatie en financiering**

- De gebiedsgerichte aanpak en uitvoering van integraal verkeers- en vervoersbeleid voor de samenwerkende regio's komt tot stand onder een gebiedsgerichte regie.
- De samenwerking is sterk en intensief en het draagvlak voor de maatregelen is door deze aanpak groot.
- De gebiedsgerichte regie wordt ondersteund door een gebiedsgebonden budget; verdeling van de middelen vindt plaats op basis van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan.

## **5. KERNTHEMA'S**

### **5.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk is de strategie, zoals deze is beschreven in paragraaf 4.4, uitgewerkt in maatregelen per kernthema. Om de effectiviteit van de maatregelen te toetsen zijn verschillende maatregelpakketten en scenario's doorgerekend met behulp van het provinciaal verkeersmodel. In bijlage 5 is de inhoud van de doorgerekende maatregelpakketten en scenario's weergegeven met daarnaast enige kenmerken van dit model.

### **5.2 Mobiliteit en Ruimte**

#### **5.2.1 Inleiding**

Het zich verplaatsen door de mens is een gevolg van de ruimtelijke spreiding van functies. Verschillende activiteiten worden op verschillende plaatsen uitgevoerd, het verplaatsen is hiervan een gevolg. Door de ruimte op de juiste wijze te ordenen kan het gebruik van bepaalde vervoermiddelen worden gestimuleerd en kunnen vervoersassen worden versterkt. Zo is het logisch om functies waar veel bezoekers komen goed bereikbaar te laten zijn met het openbaar vervoer en moeten distributiecentra dicht bij hoofdwegen en eventueel ook bij spoor- en waterwegen liggen. Het locatiebeleid (welke functie moet op welke plek) is dus een belangrijk voorwaarde schepend instrument om het verkeer en vervoer in goede banen te leiden.

#### **5.2.2 Knelpunten**

Ruimtelijke ontwikkelingen worden nog onvoldoende afgestemd op hoofdinfrastructuur van het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Het ABC-locatiebeleid van de jaren negentig is niet volledig tot uitvoer gekomen. Economische belangen speelden een grote rol om bedrijvigheid aan te trekken en parkeernormen zijn niet overall stringent uitgevoerd. Zo kwamen bijvoorbeeld veel bedrijven niet op de juiste plaats. Kantoren kwamen bijvoorbeeld langs de snelweg, in plaats van op locaties die per OV goed te bereiken zijn.

**Kaart 5.1: de verschillende gebieden, knooppunten en attractiepunten in de regio**

### 5.2.3 Uitvoeringsdoelstellingen

#### Mobiliteit en ruimte

- Stem de ruimtelijke ontwikkelingen en de vervoersnetwerken op elkaar af door een versterking van de samenhang tussen verstedelijking en vervoersnetwerken.
- Implementatie van een gebiedsgerichte benadering: vervoersstructuur en gebruik samen laten hangen met karakter van gebieden (landelijk, stedelijk, groen, natuur; hoge dynamiek/lage dynamiek).
- Bundeling van concentraties van activiteiten in knooppunten die goed bereikbaar met alle vervoerswijzen die voor een goed functioneren noodzakelijk zijn.
- Facilitering korte ritten (stimulering fiets) en aantrekkelijker maken van openbaar vervoer door een uitgekiende ruimtelijke ordening (met korte verplaatsingsafstand) en inrichting

### 5.2.4 Maatregelen

#### Vervoersnetwerken en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afstemmen

**Maatregel 1.1:** Het ontwikkelen van een mobiliteitstoets waarin de ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het beschikbare of gewenste vervoersnetwerk.

De vervoersnetwerken in de regio voor auto, fiets en openbaar vervoer moeten passen bij de ruimtelijke situering van functies. Waar de ruimte intensief wordt gebruikt is ook een intensief te gebruiken vervoersnetwerk nodig. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen bij het huidige vervoersnetwerk of het huidige vervoersnetwerk moet hierop worden afgestemd om onnodige capaciteitsproblemen in dit netwerk te voorkomen. Maar daar waar de ruimte extensief wordt gebruikt is geen intensief te gebruiken netwerk nodig en kan volstaan worden met een beperkter vervoersnetwerk. Door de uitgifte van gronden voor bedrijven, instellingen of woningen te richten op te verwachten vervoersstromen van de gebruiker ontstaat een mobiliteitsbewust locatiebeleid.

#### Gebiedsgerichte benadering

**Maatregel 1.2:** Bereikbaarheids- en toegankelijkheidsprofielen hanteren als toetsingskader bij infrastructurele- en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio's.

Binnen de regio zijn verschillende gebiedstypen te definiëren met een kenmerkende ruimtelijk-functionele opbouw. Deze gebieden kunnen getypeerd worden op basis van profielen met betrekking tot de:

- bereikbaarheid; hoe (de rand van) het gebied te bereiken;
- toegankelijkheid; hoe de uiteindelijke bestemming in het gebied te bereiken (hoe het gebied te penetreren).

**Tabel 5.1: bereikbaarheids- en toegankelijkheidsprofielen**

Gebied	Kenmerk		Bereikbaarheid		Toegankelijkheid	
			Huidig	Streven	Huidig	Streven
De Leidse agglomeratie, incl. Zoeterwoude/Rijndijk	Sterk verstedelijkt	Auto Fiets OV	Voldoende Goed Goed	Goed Optimaal Optimaal	Matig Goed Voldoende	Voldoende Optimaal Optimaal
Katwijk, Noordwijk, Valkenburg, Rijnsburg	Matig verstedelijkt	Auto Fiets OV	Matig Goed Voldoende	Goed Optimaal Goed	Voldoende Goed Voldoende	Voldoende Optimaal Goed
De kernentrits Hillegom – Lisse – Sassenheim	Landelijke kernen	Auto Fiets OV	Matig Goed Matig	Goed Goed Goed	Goed Goed Matig	Goed Goed Goed
De Bollenstreek	Buitengebied/ bol-lenteelt	Auto Fiets OV	Matig Goed Matig	Goed Goed Goed	Goed Goed Matig	Goed Goed Goed
Het plassegebied	Extensieve recreatie, natuur	Auto Fiets OV	Voldoende Goed Matig	Voldoende Goed Goed	Autoluw* Goed Matig	Autoluw* Goed Goed
De duingebieden	Extensieve recreatie, natuur	Auto Fiets OV	Voldoende Goed Matig	Voldoende Goed Voldoende	Niet Goed Niet	Autoluw* Goed Niet
Veenweidegebied Zoeterwoude	Open polderland-schap	Auto Fiets OV	Voldoende Goed Matig	Voldoende Goed Goed	Voldoende Goed Matig	Autoluw Goed Goed

\*De toegankelijkheid van intensive recreatielocaties in het plassegebied en de duingebieden moeten wel voldoende zijn voor de auto.

### Toelichting

In de tabel is voor ieder gebied de huidige, feitelijke situatie ingeschat en is het streefbeeld weergegeven voor wat betreft de bereikbaarheid en toegankelijkheid. Met bereikbaarheid wordt bedoeld hoe (de rand van) een gebied te bereiken is. Met toegankelijkheid wordt bedoeld hoe een bestemming in het betreffende gebied te bereiken is (hoe het gebied te penetreren is).

Bij de invulling van het schema geldt dat een optimale bereikbaarheid en toegankelijkheid voor een bepaalde vervoerswijze betekent dat het beleid sturend is in het gebruik van deze vervoerswijze (het gebruik van deze vervoerswijze wordt zoveel mogelijk gestimuleerd). Als er sprake is van voldoende bereikbaarheid of toegankelijkheid voor een bepaalde vervoerswijze, is het beleid erop gericht om de vraag naar het gebruik van de vervoerswijze te faciliteren (maar niet meer dan dat). Een goede bereikbaarheid of toegankelijkheid zit hier tussenin. De kwalificatie matig geldt wanneer de vraag zelfs niet (goed) gefaciliteerd wordt. Autoluw houdt in dat het gebied alleen toegankelijk is voor noodzakelijk verkeer (eventuele bewoners en leveranciers en hulpdiensten e.d.).

Voor alle attractiepunten die genoemd zijn in tabel 5.2 geldt dat ze met alle vervoerswijzen minimaal voldoende bereikbaar moeten zijn (ongeacht het profiel van het gebied waarin ze liggen).

Het is niet mogelijk (en niet wenselijk) elk gebied goed te ontsluiten voor alle vervoerswijzen. Keuzes moeten gemaakt worden, passend bij de ruimtelijke kenmerken van gebieden. In intensief gebruikte gebieden is een goede bereikbaarheid van groot belang voor het functioneren van het gebied. Dit geldt voor bijvoorbeeld wonen, bedrijvigheid, intensieve tuinbouw en recreatie. In dergelijke gebieden moet het infrastructuurnetwerk afgestemd zijn op de functie van het gebied zodat congestie wordt vermeden en het openbaar vervoer een goede kans heeft. In de groene gebieden ligt de nadruk op landbouw, openluchtrecreatie en natuur, hier is de inrichting en gebruik relatief verkeersluw. Een beperkte bereikbaarheid vormt hier een natuurlijke rem op de ontwikkelingen. In tabel 5.1 zijn bij de kenmerkende gebieden de door de regio gewenste profielen voor bereikbaarheid en toegankelijkheid weergegeven, waarbij rekening is gehouden met de ruimtelijke kenmerken van de gebieden. Deze zijn bepalend voor de inzet van de verschillende vervoersmiddelen.

**Tabel 5.2: attractiepunten in de regio**

<b>Attractiepunt</b>	<b>Motief</b>
Leiden centrum	Toeristisch, zakelijk
Bio Science park Leiden	Zakelijk
Strand Noordwijk	Toeristisch
Strand Katwijk	Toeristisch
Congrescentrum Noordwijk	Zakelijk
ESA/Estec Noordwijk	Zakelijk
Flora Rijnsburg	Zakelijk
Keukenhof Lisse	Toeristisch
Bedrijventerrein Katwijk 't Heen	Zakelijk
Bedrijventerrein Zoeterwoude-Rijndijk	Zakelijk

### **Het nieuwe locatiebeleid**

Het ABC-locatiebeleid uit de jaren negentig komt, met het gereedkomen van de Vijfde Nota, te vervallen. In de Vijno wordt een nieuw locatiebeleid voorgesteld met als doelstelling een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van de stedelijke netwerken en de steden en dorpen. Het Rijk streeft naar vitale en aantrekkelijke steden en een vitaal en aantrekkelijk landelijk gebied. In het kader hiervan zullen rode en groene contouren vastgesteld worden. Binnen de rode contouren (het bebouwde gebied met daarbinnen de tot 2015 benodigde uitbreidingen) zijn drie typen vestigingsmilieus te onderscheiden:

- **centrummilieus:** concentraties op en rond 'knopen' in het stedelijk netwerk zoals stationsomgevingen en binnensteden;
- **specifieke werkmilieus:** bedrijventerreinen en andere concentraties vooral geschikt voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen;
- **gemengde milieus:** kleinschalige centra op wijk- en buurniveau en individuele verspreide vestigingen.

Buiten de rode contouren is geen vestiging van bedrijven en voorzieningen toegestaan. Binnen de rode contouren staat intensief ruimtegebruik voorop. In steden wordt gestreefd naar centrumontwikkeling (gemengde functies) rondom knooppunten van vervoerssystemen.

### Ontwikkeling van knooppunten

#### Maatregel 1.3: Het toepassen van de knooppuntentypologie in ruimtelijke planvorming

Op kruispunten van hoofdwegen en openbaar vervoerslijnen is de bereikbaarheid optimaal. Dit zijn de uitgelezen plaatsen om concentraties van activiteiten te plaatsen. Vooral waar weg en openbaar vervoer elkaar ontmoeten is een intensieve invulling mogelijk van werken, wonen en voorzieningen. Met name een menging van functies moet hier worden nagestreefd om mono-functionele gebieden te voorkomen: zo wordt een spreiding van vervoersstromen bereikt, zowel in richting als in tijd, en daardoor een betere benutting van bestaande netwerken.

Aansluitend bij de provinciale koersbepaling kunnen de volgende knooppunten in de regio worden onderscheiden (het betreft hier een toekomstbeeld volgens provinciaal beleid):

Tabel 5.3: differentiatie knooppunten in de regio<sup>27</sup>

Locatie	Typologie	Schaalniveau	Vervoersnetwerk
Noordwijk-kust	Personen	Bovenregionaal	RGL, N206
Katwijk-kust	Personen	Regionaal	RGL, N206
Leiden 't Schouw	Personen	Bovenregionaal	RGL, A44,
Leiden centrum/ westflank	Personen	Nationaal	RGL, heavy rail
Leiden oost	Personen en goederen	Bovenregionaal	RGL, A4, N11
Leiden Oostvlietpolder	Goederen	Regionaal	A4, Rijn-Schiekanaal
Leiderdorp	Goederen	Regionaal	A4

In deze knooppunten is een koppeling gelegd tussen de kwaliteit van de verbindingen en de aard en omvang van de activiteiten. Rond Leiden CS dient de grootste concentratie te komen. Bij hoofdwegen horen met name distributiebedrijven en de transportsector. Waar hoofdwegen en openbaar vervoer samenkomen is ruimte voor transferia en een combinatie van werken, grootschalige voorzieningen en wonen.

### Integreren van mobiliteit in ruimtelijke plannen

#### Maatregel 1.4: Opstellen van afspraken in ontwerpproces in relatie met de mobiliteitstoets

Om ervoor te zorgen dat bij nieuwe bouwprojecten direct rekening gehouden wordt met verkeer, moet dit direct in het begin onderdeel uit gaan maken van het ontwerpproces. Door samen te werken, ontstaat bij elk plan een integrale planvorming tussen verkeer en ruimtelijke ordening. Op die manier kan ervoor gezorgd worden dat functies, verkeerskundig gezien, op de juiste plaats gesitueerd worden

<sup>27</sup> Bron: Mobiliteit met beleid, koersbepaling voor het verkeers- en vervoerbeleid Zuid-Holland, provincie Zuid-Holland, april 2001

en dat ze ook goed te bereiken zijn. Hierbij geldt uiteraard dat (afhankelijk van de functies) eerst belang gehecht moet worden aan fietsinfrastructuur, vervolgens de OV-infrastructuur en als laatste pas aan infrastructuur voor de auto ('omgekeerd ontwerpen'). Door dit op de juiste manier te doen, kan de automobilititeit van en naar de locatie beperkt blijven, ten gunste van fiets en OV. Het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit kan dus gestimuleerd worden door de juiste locatiekeuze, een goede structuur en de juiste inrichting.

Samenhang met andere kernthema's:

- ontwikkeling en kwaliteit van netwerken (fiets, OV, auto)
- flankerend beleid (prijsbeleid, parkeerbeleid, vervoermanagement)

## 5.3 Fiets

### 5.3.1 Inleiding

De fiets heeft een belangrijke functie in het verkeers- en vervoerbeleid. Met name op de korte afstanden (tot circa 7,5 km) speelt de fiets een belangrijke rol in de vervoerswijzekeuze: van alle ritten die gemaakt worden is 70% korter dan 7,5 kilometer. Juist op deze afstanden is de fiets een goed alternatief voor de auto. Met name in dicht bebouwde gebieden heeft de fiets veel voordelen ten opzichte van de auto: vlot, flexibel, stil, een gering ruimtebeslag (zowel rijdend als geparkeerd) en goedkoop. Inzetten op een goed fietsnetwerk is dus van belang om een goed alternatief voor de auto te kunnen bieden. Ook kan de fiets (als voor- en natransportmiddel) een bijdrage leveren aan het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer.

### 5.3.2 Knelpunten

Uit een belevingsonderzoek blijken de volgende vier onderwerpen de grootste problemen op te leveren<sup>28</sup>:

- het ontbreken van fietsvoorzieningen (fietspaden, oversteekplaatsen, verlichting) op verbindingen die door fietsers veel gebruikt worden
- slecht onderhoud van fietsvoorzieningen
- slechte vormgeving van fietsvoorzieningen
- hinder van het gedrag van andere verkeersdeelnemers

---

<sup>28</sup> Fiets-Wijzer Zuid-Holland, 2001

**Kaart 5.2: Provinciaal Fietsplan**

**Fietsplan 2001 Provincie Zuid-Holland**

**Plankaart,**  
 behorende bij Statenvoordracht van april 2001, nummer 5015



**Fietspaden**

- Bestaand fietspad of weg in de regionale fietsroutes
- Nieuw aan te leggen fietsverbinding  
(tracé/haalbaarheid nader te bepalen)
- Binnen (toekomstig) stedelijk gebied of pontveer

## **Afwikkeling**

Met name op met verkeerslichten geregelde kruispunten moet de fietser vaak stoppen en wachten. Binnen de verkeersregeling wordt in veel gevallen voorrang gegeven aan het autoverkeer. Een andere afstelling van verkeerslichten zou voor fietsverkeer veel reistijdwinst kunnen opleveren. Uiteraard zijn de mogelijkheden voor een andere afstelling van verkeerslichten niet op elke kruising hetzelfde. Deze zijn mede afhankelijk van de functie die zowel de fietsroute, als de kruisende autoroute heeft.

## **Ontbrekende schakels**

Over het algemeen is het fietsnetwerk in de regio al behoorlijk compleet. Toch zijn er nog een aantal ontbrekende schakels. Op de pagina hiernaast is een kaart van het provinciaal fietspadenplan weergegeven (kaart 5.2). Hierop is te zien welke ontbrekende interlokale schakels nog bestaan en worden aangepakt tot 2015. Op de volgende pagina is een kaart met aan te leggen fietsverbindingen na 2015 weergegeven (kaart 5.3). Het Fietsplan 2000 van de provincie is onder andere gebaseerd op het Regionale fietsplan Rijn- en Bollenstreek (1996). Gelijktijdig met provinciaal Fietsplan is het Fietsplan van de Leidse Regio opgesteld, een meer gedetailleerder plan met 14 radiale en tangentiële routes en een jaarlijks uitvoeringsprogramma. Deze is aangepast op het provinciaal Fietsplan.

Genoemde ontbrekende schakels die niet zijn opgenomen in deze plannen zijn:

- Verbinding Zoeterwoude – Zoetermeer: Zuidbuurtseweg/ Geerweg;
- Fietspad Zuidrand Katwijk (gebiedsgerichte aanpak Den Haag – Katwijk).

### **5.3.3 Uitvoeringsdoelstellingen**

De fiets is zeer geschikt als alternatief voor de auto op de kortere afstanden. De fiets moet een bijdrage leveren aan:

- de substitutie van autoverkeer naar de fiets, met name in stedelijke gebieden;
- het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer (o.a. door de fiets aantrekkelijker te maken in het voor- en natransport).

De doelstellingen voor de fiets komen overeen met de doelen in het provinciaal Fietsplan 2000<sup>29</sup>, dat is gebaseerd op het Fietsplan Leidse Regio en het Fietsplan Vervoerregio Rijn- en Bollenstreek i.o.:

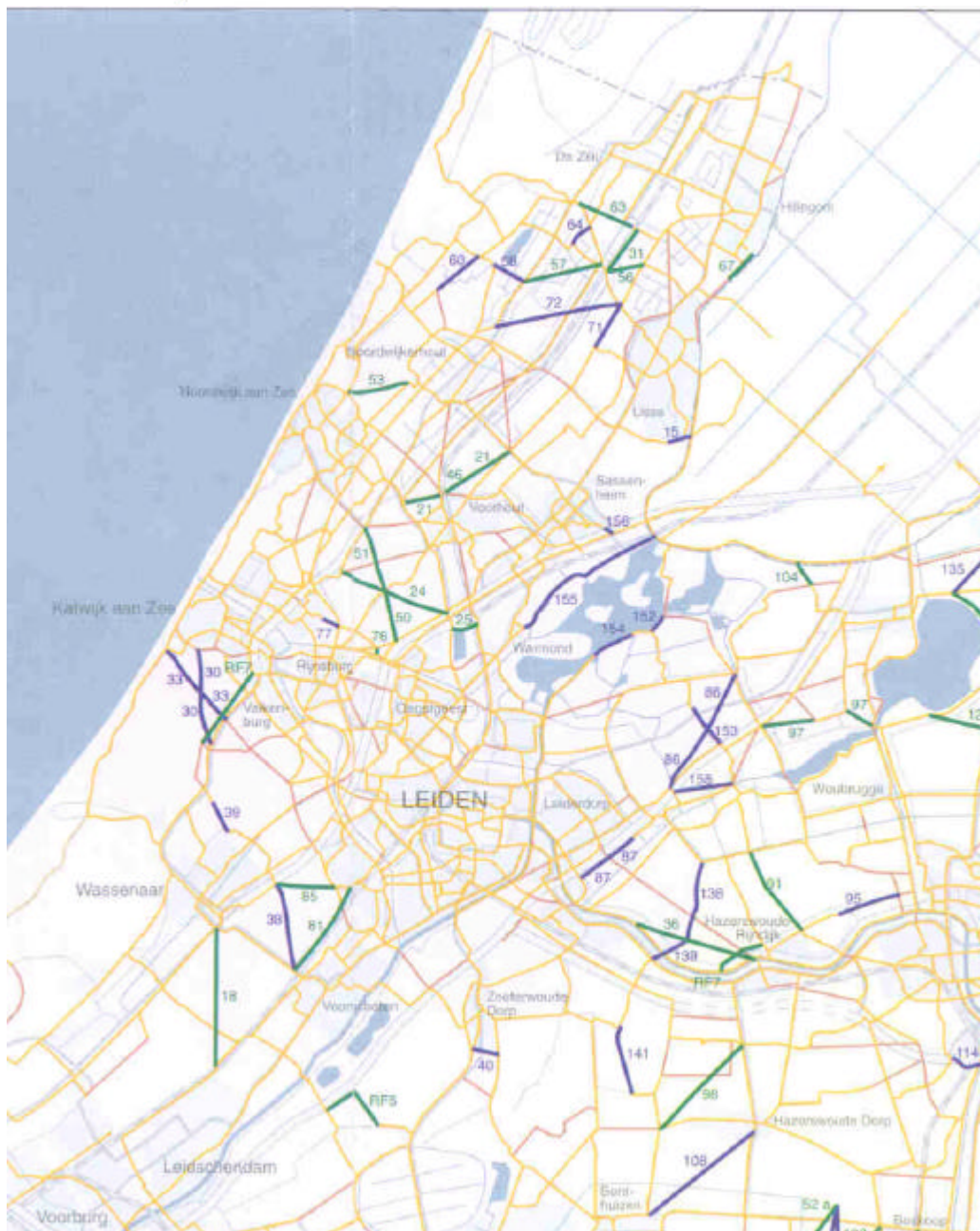
- toename van het fietsgebruik;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- versterking van de ketenmobiliteit.

---

<sup>29</sup> Fietsplan 2000, voorontwerp, provincie Zuid-Holland, augustus 2000

### Kaart 5.3: Provinciaal Fietsplan

Voorontwerp Fietsplan 2000 Provincie Zuid-Holland  
Fietsverbindingen na 2015



- Fietspaden**
- Bestaand fietspad of weg in de regionale fietsroutes
- Nieuw aan te leggen fietsverbinding (tracé/haalbaarheid nader te bepalen):**
- In planperiode 2001 tot 2015 vermoedelijk gerealiseerd
  - Tweede prioriteit
  - Derde prioriteit

Om deze doelstellingen te bereiken moet een fietsnetwerk gerealiseerd worden dat aan de volgende eisen voldoet:

- direct, samenhangend en aaneensluitend tussen de belangrijkste attractiepunten in en buiten de regio;
- (sociaal- en verkeers)veilig, comfortabel en vlot.

Behalve aan deze netwerkeisen moet veel aandacht besteed worden aan:

- goede fietsenstallingen bij woningen, bedrijven, voorzieningen en openbaar vervoerhaltes;
- goede en snelle overstapmogelijkheden tussen fiets en openbaar vervoer;
- omgekeerd ontwerpen: bij het ontwerpen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt eerst de structuur voor de fiets bedacht, vervolgens voor het openbaar vervoer en als laatste voor de auto. De fiets moet logisch en voor de handliggend in gebruik zijn.

### 5.3.4 Maatregelen

#### Het netwerk

##### Maatregel 2.1: Het regionale fietsnetwerk afmaken conform het provinciaal Fietsplan 2000

Het recent uitgebrachte provinciaal Fietsplan 2000, dat is gebaseerd op regionale fietsplannen, neemt de meeste van de huidige interlokale knelpunten en ontbrekende schakels op het fietsroutenet weg. In de regio worden de komende jaren 25 utilitaire en 7 recreatieve nieuwe verbindingen gerealiseerd. Het is daarom van belang dat dit plan daadwerkelijk en voortvarend wordt uitgevoerd.

##### Maatregel 2.2: Het gemeentelijke fietsnetwerk afmaken conform regionale plannen

In de regionale plannen (Fietsplan Leidse Regio en Fietsplan Vervoerregio Rijn- en Bollenstreek i.o.) staan behalve regionale verbindingen ook gemeentelijke verbindingen die moeten worden aangelegd. Uiteraard zijn deze gemeentelijke verbindingen van groot belang voor een compleet fietsnetwerk. De plannen omtrent de verbetering van het gemeentelijk fietsnetwerk dienen ook daadwerkelijk en voortvarend te worden uitgevoerd.

#### Fietssnelweg

##### Maatregel 2.3: Haalbaarheidsstudie naar fietssnelweg Leiden-Den Haag

Tussen Leiden CS en Den Haag CS heeft een fietssnelweg een groot potentieel aan fietsers. Leidschendam en Voorburg worden aangedaan zodat een goede verbinding met Haaglanden ontstaat. Een fietssnelweg is een hoogwaardig zeer breed fietspad met een hoog comfort en veiligheid voor de fietser. Windschermen en ongelijkvloerse kruisingen zijn mogelijk om de doorstroming optimaal te krijgen. Langs de spoorlijn moet ruimte gevonden worden om deze fietssnelweg in te passen. Aansluitend op deze route zijn tussen Zoetermeer en Den Haag CS plannen voor een zelfde fietssnelweg.

Uit de modelberekeningen voor het RVVP blijkt deze fietssnelweg circa 25% meer fietsverplaatsingen op te leveren: 150 verplaatsingen meer per spitsuur tussen Haaglanden en Leiden en 100 tussen Haaglanden en Voorschoten. Per etmaal zijn dit ca 2.500 fietsverplaatsingen, een niet gering aantal.

### **Fietsbereikbaarheid openbaar vervoer**

#### **Maatregel 2.4: Opstellen van een Fietsbereikbaarheidsplan OV**

Met ketenmobiliteit wordt het aantrekkelijk gemaakt binnen een reis verschillende vervoerswijzen te combineren. Dit kan bijvoorbeeld door het mogelijk maken van het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer of door de overstap tussen fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Een eerste actie is het opstellen van een Fietsbereikbaarheidsplan OV (routes en stallingen), waarmee een belangrijke stap gezet kan worden naar een aantrekkelijker openbaar vervoer.

#### **Maatregel 2.5: Opstellen van een Fietsbereikbaarheidsplan RGL**

Een belangrijke actie is ook het opstellen van een Fietsbereikbaarheidsplan RGL (routes en stallingen), waarmee kan worden aangesloten bij de ontwikkeling van de belangrijkste nieuwe vorm van openbaar vervoer in de regio, namelijk de RijnGouweLijn. Met de komst van de RijnGouweLijn komen er hoogwaardige haltes in de regio. Om de bereikbaarheid van deze haltes zo groot mogelijk te laten zijn is het essentieel om goede fietsroutes (direct, snel, comfortabel en veilig) naar de haltes te realiseren en vervolgens voor goede stallingsvoorzieningen (overdekt, zichtbaar, en op gevoelige locaties afsluitbaar of bewaakt) te zorgen. Bij de geplande locaties van de haltes van de RGL moet nadrukkelijk gelet worden op mogelijkheden voor de bereikbaarheid voor de fiets en het ruimtebeslag voor een goede fietsenstalling bij de halte.

### **Fietsparkeren**

#### **Maatregel 2.6: Het ontwikkelen van een actief fietsparkeerbeleid.**

Het fietsgebruik kan gestimuleerd worden door ervoor te zorgen dat bij alle functies voldoende fietsenstallingen van een voldoende hoge kwaliteit aanwezig zijn. Als mensen er namelijk vanuit kunnen gaan dat hun fiets niet gestolen of vernield wordt, zijn ze eerder geneigd de fiets te nemen in plaats van de auto. Bovendien zullen mensen dan eerder een betere (duurdere) fiets kopen, waardoor ook het fietsen zelf comfortabeler wordt. Bij belangrijke functies en in stads- en dorpscentra moeten daarom bewaakte en/of afsluitbare fietsenstallingen geplaatst worden. Dit geldt ook voor OV-haltes, met prioriteit voor haltes van belangrijke (verbindende) buslijnen, de RGL-haltes worden in het aparte Fietsbereikbaarheidsplan RGL opgenomen.

Samenhang met andere kernthema's

- ontwikkeling OV-netwerk (RGL)
- mobiliteit en ruimte (locatiebeleid en omgekeerd ontwerpen)
- flankerend beleid (mobiliteitsmanagement)

## 5.4 Openbaar vervoer

### 5.4.1 Inleiding

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke functie in de regio. Dit geldt zowel voor vervoer per rail als per bus. Voor verplaatsingen tussen de centra en personenvervoersintensieve locaties onderling (meer dan circa 5 km) en naar buiten de regio moet het openbaar vervoer een volwaardig alternatief kunnen bieden voor de auto, al dan niet binnen het geheel van een vervoersketen. Voor de kortere afstanden binnen de kernen is de fiets in eerste instantie het aangewezen middel: de fiets is immers een goedkoper en vaak sneller alternatief. Het is ook niet de bedoeling dat de groei van het openbaar vervoer ten koste gaat van het gebruik van de fiets.

In het (inter-)regionale openbaar vervoer-concept zijn drie schaalniveaus te onderscheiden:

Tabel 5.4: schaalniveaus in het openbaar vervoer

Schaalniveau netwerk:	Vervoerswijze:	Verbinden van:
(inter)nationaal/ boven-regionaal	Heavy- en light-rail	Grotere steden en regio's
Regionaal (verbindend)	Stoptreinen, metro's, sneltrams/ lightrail en snelbussen (streekvervoer)	Dorpen en steden met elkaar en met het nationale net
Lokaal (ontsluitend)	Trams en bussen (stadsvervoer)	Verbinden van wijken, stadsdelen en stations in middelgrote en grote steden

### 5.4.2 Knelpunten

Algemeen kan worden gesteld dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer op de oost-westrelaties naar Leiden en in de minder verstedelijkte gebieden onvoldoende is. Het aanbod en/of de kwaliteit is hier onvoldoende. De knelpunten kunnen worden onderscheiden naar afwikkeling en ontbrekende schakels.

#### Afwikkeling

Voor het busverkeer van en naar Leiden wordt steeds meer belemmerd door de toenemende congestie op de wegen. In de regio zijn een aantal OV-knelpunten met

betrekking tot de doorstroming waar bussen regelmatig vertraging ondervinden. De belangrijkste worden hieronder genoemd:

- doorstroming van bussen in stedelijk gebied (Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten) is onder de maat:
  - Lammenschansplein – Europaweg;
  - route Voorschoten - Leidschendam;
  - Churchillaan – Dr. Lelylaan.
- N208 (Haarlem – Hillegom – Lisse – Leiden), doorstromingsmaatregelen voor de bus zijn tot dusverre onvoldoende;
- op zomerse dagen raken wegen naar de kust verstopt waardoor het busvervoer in het gebied Haarlem – Leiden – Den Haag wordt ontregeld.

Snelheidsremmende maatregelen (die in het kader van Duurzaam Veilig in de gehele regio worden getroffen) werken vertragend voor de bus. De doorstroming van het busverkeer neemt af door de invoering van 30 km- en 60 km-gebieden.

### **Ontbrekende schakels**

Het OV-netwerk is nog niet compleet. Met name in de regio Duin- en Bollenstreek zijn verschillende kernen onderling niet of nauwelijks met elkaar verbonden per openbaar vervoer en zijn de verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. De reistijd vanuit deze kernen per OV naar de grote steden Haarlem, Leiden en Den Haag en naar Schiphol is veelal te hoog. Hetzelfde geldt voor de gemeente Alkemade.

Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede oost-westverbinding voor het openbaar vervoer, om echt concurrentie te kunnen bieden aan de auto. Tussen Leiden en de kust ontbreekt een OV-verbinding met voldoende capaciteit om ook tijdens stranddagen grote aantallen mensen te kunnen vervoeren.

Enkele bij het RVVP betrokken instanties missen NS-stations in Sassenheim, Lisse en in Leiden-Merenwijk. Daarnaast worden meer en betere knooppunten gewenst, waar overstapmogelijkheden zijn voor automobilisten en OV-reizigers.

Er ontbreekt een snelle verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol (via Nieuw-Vennep en Hoofddorp). Op dit moment rijdt de buslijn vanuit Noordwijk naar station Hoofddorp waar overstappen mogelijk is op de trein naar Schiphol en op de Zuidtangent.

### **5.4.3 Uitvoeringsdoelstellingen**

Het openbaar vervoer richt zich in de eerste plaats op de grotere afstanden (meer dan 5 à 7 kilometer). Op de korte afstanden is de fiets immers een goed, goedkoper, gezonder, milieuvriendelijker en sneller alternatief. Ook mag de groei van het aan-

tal OV-reizigers niet ten koste gaan van het gebruik van de fiets. Dit houdt in dat het openbaar vervoer zich richt op de regionale en landelijke verplaatsing als alternatief voor de auto. Voor het openbaar vervoer gelden de volgende doelen:

- verhoog de substitutie van autoverkeer naar openbaar vervoer, met name op de (boven)regionale verbindingen;
- het openbaar vervoer moet ervoor zorgen dat essentiële gebieden bereikbaar blijven, ook bij een verdere groei van het autogebruik (congestievorming);
- het openbaar vervoer moet voorzien in de sociale functie: iedereen in de regio moet zich kunnen verplaatsen, onafhankelijk van autobezit en fysieke vaardigheden;
- de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer moet verhoogd worden.

Om deze doelstellingen te bereiken kunnen de volgende eisen aan het openbaar vervoersnetwerk worden gesteld:

- snel en hoogwaardig verbindend regionaal hoofdnet, met een optimale doorstroming wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer gegarandeerd;
- een onderliggend ontsluitend netwerk dat aan de sociale functie voldoet;
- het hoofdnet en ontsluitend net moeten afzonderlijk en eenduidig herkenbaar zijn;
- stipt en met de juiste regelmaat rijden;
- goed toegankelijk 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- en natransport wordt versterkt.

#### 5.4.4 Maatregelen

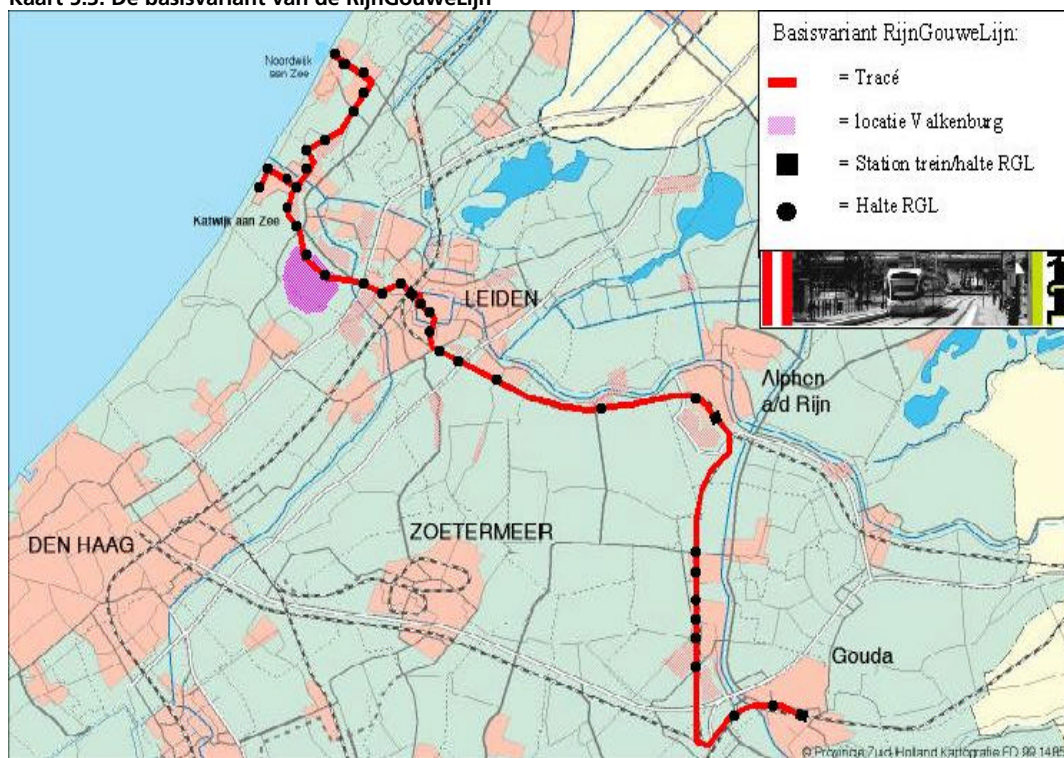
##### Realisatie RijnGouweLijn

**Maatregel 3.1: Realisatie van RijnGouweLijn-oost (Gouda – Leiden 't Schouw)**

**Maatregel 3.2: Realisatie van RijnGouweLijn-west (Leiden 't Schouw – Katwijk/Noordwijk)**

Door het dichtst bevolkte gebied van de regio wordt RijnGouweLijn aangelegd tussen Gouda en de kust. Onderweg worden Alphen a/d Rijn, Leiden centrum, Katwijk en Noordwijk aangedaan. Het is een light railverbinding waarmee als een trein over (bestaand) spoor kan worden gereden maar ook als een tram door de stad. Hierdoor worden de voordelen van beide railsystemen gecombineerd tot één regionaal systeem. Eind 2002 gaat al als proef met de eerste voertuigen worden gereden over het huidige treinspoor tussen Gouda en Alphen a/d Rijn. In deze voertuigen is plaats voor circa 180 reizigers. Vanaf 2007 wordt gereden tussen Gouda en Transferium 't Schouw in Leiden in een hoge frequentie: 8 voertuigen per uur (één voertuig per 7,5 minuut) in beide richtingen. Volgens de planning moet in 2010 de gehele RijnGouweLijn zijn opgeleverd.

Kaart 5.3: De basisvariant van de RijnGouwelijn



bron: Projectbureau RijnGouwelijn

Uit de berekening met het provinciaal verkeersmodel blijkt dat de RGL goed wordt benut, mede door flankerende maatregelen. In Leiden centrum worden in het avondspitsuur tussen de 1.750 en 2.000 reizigers verwacht in 2010 (circa 2/3 van de plaatsen bezet), wat tot 2020 kan uitgroeien naar 2.500 reizigers in het spitsuur (circa 90 procent van de plaatsen bezet).

Invoering van aangescherpt prijsbeleid (extra prijsheffing in spits) geeft circa 15% meer reizigers in de RGL in Leiden. De aanleg van de RGL leidt evenwel niet tot een significante afname van het aantal autokilometers op het omliggende wegennet. De aanleg van extra auto-infrastructuur (o.a. een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44) leidt tot een afname van het aantal reizigers in de RGL in Leiden van ca. 5%, en ter hoogte van de locatie Valkenburg van ca. 2%.

## **Uitbouw RGL**

### **Maatregel 3.3: Haalbaarheidsonderzoek naar de uitbouw van de RijnGouwelijn**

In opdracht van het SVVLR is, met behulp van het provinciale verkeers- en vervoersmodel, een onderzoek gaande naar de (exploitatieve) mogelijkheden om de RGL op de langere termijn verder uit te breiden<sup>30</sup>. Van zeven alternatieven wordt een eerste evaluatie uitgevoerd:

- Leiderdorp – Leiden CS – Voorschoten – station Voorschoten;
- Leiderdorp – Leiden CS – Voorschoten – Leidschendam – Den Haag CS;
- Noordwijk – Voorhout – Leiden CS – Lammenschans – Zoetermeer Centrum West;
- Leiden CS – Leiderdorp- Transferium Zoeterwoude – Voorschoten – Station Voorschoten;
- Noordwijk – Katwijk – Valkenburg – Wassenaar – Den Haag;
- Noordwijk – Sassenheim – Hoofddorp;
- Noordwijk – Keukenhof – Hillegom – Haarlem.

Een vervolgstudie naar (een combinatie van) deze lijnen moet de haalbaarheid van de uitbouw van de RGL inzichtelijk maken.

## **Transferium Leiden oost**

### **Maatregel 3.4: onderzoek naar mogelijkheden voor een transferium aan de A4/ RGL**

Uit de in het kader van dit RVVP uitgevoerde modelberekeningen blijkt dat een transferium Leiden oost (bij de kruising van de A4 en de RGL) kansrijk zou kunnen zijn. Nader onderzoek kan uitwijzen of een transferium op deze plaats inderdaad haalbaar is.

## **Realisatie P+R-plaatsen bij stations**

### **Maatregel 3.5: onderzoek naar mogelijkheden voor P+R-terreinen bij stations Voorhout en Voorschoten**

### **Maatregel 3.6: aanleg P+R-terrein Leiden-Lammenschans opnemen in planvorming RGL**

De aanleg van Parkeer en Reis-plaatsen bij stations zal het gebruik van het openbaar vervoer verder stimuleren. Uit de modelberekeningen voor het RVVP blijkt duidelijk het effect van het aanleggen van P+R-terreinen bij stations. In het model is o.a. bij station Voorhout een P+R-terrein (met 500 parkeerplaatsen) gesimuleerd, wat resulteerde in een verdrievoudiging van het aantal OV-verplaatsingen van en naar Voorhout. Hieruit blijkt duidelijk dat de inzet op dergelijke flankerende maatregelen zijn uitwerking niet mist. Voorgesteld wordt nader onderzoek te doen naar de haalbaarheid (onder andere naar de omvang en de inpasbaarheid in de omgeving) van P+R-plaatsen bij de treinstations en RGL halten:

- RGL-halte Leiden-Lammenschans;
- Station Voorhout;
- Station Voorschoten.

---

<sup>30</sup> Quick scan Rijn Gouwe Lijn Fase 2, Concept, Grontmij, 28 maart 2002

kaart 5.4 visie openbaar vervoer

De P+R plaatsen bij de RGL-haltes hebben de potentie opgewaardeerd te worden als bestemmingstransferium naar de binnenstad van Leiden en het Leeuwenhoek gebied met het Bio-Science park in ontwikkeling.

### **Nieuwe NS-stations niet altijd effectief**

**Maatregel 3.7: Onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid van een station bij Sassenheim met P+R voorziening**

Nieuwe NS-stations in Leiden-Merenwijk, Lisse en Sassenheim blijken in de modelberekeningen voor dit RVVP niet direct tot de verwachte reizigersgroei aan treinreizigers te leiden. Een station bij Sassenheim zou echter wel een geschikte locatie kunnen zijn voor een P+R terrein voor zowel noordelijke als zuidelijke richting.

### **Bewaken doorstroming busverkeer**

**Maatregel 3.8: Opstellen van beleidslijn Openbaar Vervoer – Duurzaam Veilig**

Bij de verdere uitwerking van de Duurzaam Veilig maatregelen kan de doorstroming voor de bus niet uit het oog worden verloren. Inspanningen elders om de reissnelheid, en daarmee de frequentie en de kostendekkingsgraad, te verhogen worden ter plaatse van deze maatregelen tenietgedaan. Buslijnen moeten zo veel mogelijk op de gebiedsontsluitingswegen blijven liggen zodat de snelheid 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom blijft. Als snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn moeten deze worden gecombineerd met de plaats van de halte en busvriendelijk zijn. Eventueel moeten door verblijfsgebieden busbanen worden aangelegd om de snelheid op peil te houden.

**Maatregel 3.9: Realisatie van doorstromingsmaatregelen bus**

Daar waar de bus door congestie van het autoverkeer wordt gehinderd, moet een duidelijke keuze gemaakt worden om deze belemmering op lossen. Met Dynamisch Verkeersmanagement maatregelen, eventueel in combinatie met busstroken, wordt de bus nadrukkelijk voorrang gegeven ten koste van de auto. Alleen op de regionale hoofdroutes voor het autoverkeer zal de voorrangpositie voor de bus beperkter zijn: de doorstroming op deze hoofdroutes moet op een aanvaardbaar niveau blijven.

In het kader van het BereikbaarheidsOffensief Randstad voeren de provincies Zuid- en Noord-Holland studies uit naar doorstromingsmaatregelen in de regio's (relaties met Haaglanden en Regionaal Orgaan Amsterdam) en daarbuiten. De inhoud van deze maatregelenprogramma's zijn op dit moment nog niet beschikbaar, afstemming met dit RVVP is van belang. Deze maatregelen moeten op korte termijn gerealiseerd worden.

#### **Maatregel 3.10: Versterken externe verbindingen**

Door het Regionaal Orgaan Amsterdam zijn in het BONRoute-programma<sup>31</sup> de volgende verbindingen opgenomen, met als startdatum uitvoering 2002/ 2003:

- spitsbussen Katwijk/ Rijnsburg/ Bollenstreek naar Hoofddorp/ Schiphol/ werkgebieden Amsterdam;
- spitsbussen Zoetermeer/ Leiderdorp naar Hoofddorp/ Schiphol/ werkgebieden Amsterdam;
- extra treinzet op de lijn Den Haag HS/ CS – Amsterdam Zuid.

Deze projecten waren sterk gekoppeld aan de proef met de tolpoorten op de A4 (BereikbaarheidsOffensief Randstad, BOR). Het programma wordt momenteel opnieuw gezien op nut, noodzaak en invulling, in relatie tot de besluitvorming over BOR (invoering kilometerheffing in plaats van tolpoorten). Trekker hiervan is het ROA.

#### **Invoering regionaal CVV-systeem**

##### **Maatregel 3.11: haalbaarheidsonderzoek CVV in Duin- en Bollenstreek**

In de Leidse Regio rijdt sinds kort de OV-taxi. Dit is een Collectief Vraagafhankelijk Vervoersysteem waarvan iedereen in de Leidse Regio gebruik kan maken. Het systeem stelt de sociale taak, die het openbaar vervoer heeft, veilig. Thans wordt door het SDB onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor een dergelijk systeem in de Duin- en Bollenstreek. Wellicht is het mogelijk om aan te sluiten bij het systeem van de Leidse Regio, zodat het in beide regio's gebruikt kan worden.

Samenhang met andere kernthema's:

- flankerend beleid (prijsbeleid)
- fiets
- mobiliteit en ruimte (locatiebeleid)

## **5.5 Flankerend beleid**

### **5.5.1 Inleiding**

Het flankerend beleid moet ondersteuning bieden om de gewenste bereikbaarheid te verkrijgen. Naast maatregelen om openbaar vervoer en de fiets te stimuleren moet de automobilist ook duidelijk worden gemaakt dat het rijden met de auto financiële consequenties heeft en (georganiseerde) alternatieven ook mogelijk zijn. Beprijzen (laten betalen voor de aangelegde infrastructuur van rijwegen en parkeerplaatsen) en vervoermanagement in werkgebieden zijn goede middelen hiervoor.

<sup>31</sup> Programmabureau BONR, BereikbaarheidsOffensief Noordelijke Randstad, BONRoute, Voortgangsrapportage BONR, jaarrapportage 2001

## 5.5.2 Knelpunten

Op dit moment is er in de regio nauwelijks afstemming op het gebied van flankerend beleid, zoals bijvoorbeeld het parkeerbeleid en vervoermanagement. Iedere gemeente heeft op deze terreinen haar eigen beleid. De uitvoering is tot op heden nog beperkt en daarmee ook de effecten.

## 5.5.3 Uitvoeringsdoelstellingen

Stimulering van het gebruik van alternatief vervoer en efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur door:

- beprijzing van autogebruik, gedifferentieerd naar plaats en tijd (zowel rijden als parkeren);
- organisatie, afstemming en informatie over alle vervoersalternatieven op locatie en individueel niveau.

## 5.5.4 Maatregelen

### Invoering prijsbeleid<sup>32</sup>

#### Maatregel 4.1: Opstarten van planvorming van naar plaats en tijd gedifferentieerde km-heffing

Beprijzingsmaatregelen hebben een groot effect op de vervoerswijzekeuze. Hierdoor kunnen eventuele verkeersproblemen in de regio deels worden opgelost of verzacht. Het is mogelijk om in de toekomst automobilisten te laten betalen voor elke gereden kilometer. Hierbij kan de prijs die per kilometer betaald moet worden afhangen van het tijdstip en de plaats. In de spitsperiode kan een hogere prijs worden gevraagd, waardoor automobilisten gestimuleerd worden om buiten de spits te reizen of een ander vervoermiddel te kiezen (OV, fiets of carpoolen). Ook kan een bepaald wegvak hoger belast worden, zodat het nemen van een andere route, een ander vervoermiddel of carpoolen gestimuleerd wordt.

Uit de modelstudie voor het RVVP blijkt dat de groei van het autoverkeer tot 2010 deels kan worden beperkt door het toepassen van een naar tijd gedifferentieerde kilometerheffing (spitsheffing). Een beperkte beprijzing (platte heffing, zonder hogere prijs in de spits) levert, ten opzicht van de spitsheffing, beduidend minder reductie van autokilometers op in het studiegebied (+15%). Door de spitsheffing neemt het aantal reizigerskilometers in het OV toe (+10%) en ook het aantal verplaatsingen met de fiets laat een stijging zien (+10%).

Beprijzing is dus een prima maatregel om (de groei van) het autoverkeer te beperken en het OV te stimuleren, en hiermee de problemen op het gebied van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in de regio te lijf te gaan. Hierbij levert het

---

<sup>32</sup> afhankelijk van het Rijksbeleid

toepassen van een beperkte beprijzing (platte heffing) een stuk minder op dan het toepassen van een (naar tijd) gedifferentieerde heffing.

Op dit moment (juni 2002, ten tijde van de kabinetsformatie) is niet bekend wanneer het (mogelijk te wijzigen) Nationaal Verkeer en Vervoersplan NVVP in werking treedt. Pas wanneer duidelijkheid is over de invoering van de platte km-heffing kan binnen de regio's verder worden gedacht en gestuurd naar een naar tijd en/of plaats gedifferentieerde km-heffing.

### **Parkeerbeleid**

#### **Maatregel 4.2: Het opzetten van een regionale parkeerdatabank en het ontwikkelen van een afsprakenkader**

Momenteel moet alleen in de centra van Leiden, Katwijk en Noordwijk betaald worden voor het parkeren met tarieven van € 0,50 tot € 2,00 per uur. Invoeren van betaald parkeren in andere centra kan een verschuiving van de vervoerswijze keuze tot gevolg hebben. Dit effect van parkeerbeleid is met name op lokaal niveau zichtbaar. Uit berekeningen met het verkeersmodel voor het RVVP blijkt dat Hillegom, Lisse, Sassenheim, Rijnsburg, Voorschoten en Oegstgeest na invoering van een parkeertarief minder autoverplaatsingen en meer fietsverplaatsingen genereren. Verdere invoering van betaald parkeren dient weloverwogen plaats te vinden: daar waar de beschikbare (parkeer)ruimte beperkt is en er goede alternatieven in vervoerswijzen beschikbaar zijn, is de invoering van betaald parkeren een voor de hand liggende optie. Voortbouwend op de huidige locaties met betaald parkeren kan, rekening houdend met de ontwikkeling van de problematiek, in de komende jaren in de omliggende centra betaald parkeren worden ingevoerd.

Een eerste stap kan gezet worden door de ontwikkeling van een regionale parkeerdatabank, waarmee voor iedereen helder wordt hoe parkeerbeleid en gebruik in de gehele regio is geregeld. In deze databank kunnen eventueel ook gegevens uit omliggende regio's worden opgenomen.

De informatie uit de databank is nodig om op basis hiervan in regionaal verband afspraken te kunnen maken over de aanpak van het parkeerbeleid op regionaal niveau, gericht op de doelstellingen, rekening houdend met economische belangen.

### **Mobiliteitsmanagement**

Vervoermanagement kan een rol spelen bij het terugdringen van het percentage autoritten (door werknemers) naar een bedrijf. Lokaal (op belangrijke routes van en naar bedrijventerreinen, maar ook op bedrijventerreinen zelf) levert vervoermanagement een belangrijke bijdrage aan het verlichten van het verkeersproblemen (bijvoorbeeld bereikbaarheids- en parkeerproblemen). Het verder uitvoeren van Vervoersmanagement is dus zinvol. Dit geldt overigens niet alleen op bedrijventerreinen, maar met name ook in werkgebieden met kantoren waar de kwaliteit van het

openbaar vervoer veelal beduidend hoger is en het aantal parkeerplaatsen voor werknemers beperkter is.

#### **Maatregel 4.3: De invoering van vervoermanagement bij gemeentelijke diensten en bedrijven en instellingen**

Gemeenten kunnen bedrijven, instellingen, maar ook organisatoren van evenementen verzoeken om een vervoersplan op te stellen als de situatie daar om vraagt. Bijvoorbeeld bij vestiging of verhuizing naar een locatie waar zich parkeer- of andere mobiliteitsproblemen voordoen of waar deze problemen te verwachten zijn.

Op het gebied van vervoersmanagement is het belangrijk regionaal afspraken te maken, zodat voor bedrijven en instellingen in de gehele regio dezelfde regels gelden. De gemeenten kunnen zelf het goede voorbeeld geven door voor de eigen gemeentelijke diensten vervoersplannen op te stellen. Op een aantal bedrijventerreinen kan gestart worden met een pilot, bijvoorbeeld op Zoeterwoude-Rijndijk en eventueel 't Heen in Katwijk en MECC in Voorschoten.

#### **Maatregel 4.4: Het ontwikkelen van een regionaal actieplan mobiliteitsmanagement**

Traditioneel richtte vervoermanagement zich alleen op forensen, waarbij de werkgever maatregelen treft om het (auto)verkeer terug te dringen. Door het verruimen van de definitie van vervoermanagement naar mobiliteitsmanagement kan het instrument ingezet worden voor alle mobilisten (ongeacht het verplaatsingsmotief). Met mobiliteitsmanagement wordt op gebruikersniveau een uitgebalanceerd push- en pull-beleid gevoerd. Ook het initiëren van nieuwe vormen van vervoer en vervoerswijzen (waaronder ketenmobiliteit) en de marketing en communicatie daaromheen is onderdeel van het mobiliteitsmanagement (zie ook paragraaf 6.2.3 en 6.3.2).

In dit kader is het belangrijk dat er in regionaal verband een actieplan mobiliteitsmanagement wordt opgesteld. Mobiliteitsmanagement kan zo een vast onderdeel worden van het gemeentelijke en regionale verkeers- en vervoersbeleid.

### **Carpoolen**

#### **Maatregel 4.5: Onderzoek doen naar behoefte aan uitbreiding van carpoolplaatsen**

Binnen de regio liggen 12 officiële carpoolplaatsen. De meeste liggen langs de A4 en de A44 en beschikken vaak over voorzieningen als een overdekte wachtruimte, fietsenstalling en een mededelingenbord. Om carpoolen verder te stimuleren en ter facilitering bij vervoersmanagement is het uitvoeren van een behoefteonderzoek naar uitbreiding van bestaande en nieuwe carpoolpleinen zinvol.

### **Autodate**

#### **Maatregel 4.6: Ondersteuning van initiatieven met autodate**

Autodate (gedeeld autogebruik) is een verzamelnaam van verschillende innovatieve vormen van bedrijfsmatig autoverhuur en gezamenlijk gebruik van een auto door particulieren. De auto wordt selectiever gebruikt en het autobezit wordt verlaagd.

Het werkt dus gunstig op de vraag naar parkeerplaatsen en op het autogebruik. De aanwezigheid van goed openbaar vervoer is van belang om autodate van de grond te krijgen; dan is immers vaak een goed alternatief voor de auto beschikbaar. Op dit moment zijn in de regio's verschillende verhuurbedrijven actief die deelnemen aan autodating. De gemeente Leiden heeft recent 26 autodate plaatsen ingericht.

Het verder meewerken aan initiatieven van autodate en het beschikbaar stellen van (extra) parkeerplaatsen voor autodate stimuleert het gebruik.

Samenhang met andere kernthema's:

- mobiliteit en ruimte (locatiebeleid)
- ontwikkeling netwerken (fiets en OV)

## 5.6 Auto

### 5.6.1 Inleiding

Als de maatregelen zoals beschreven in de hiervoor behandelde kernthema's goed zijn uitgevoerd zal blijken dat er nog steeds een enorme vraag is naar ruimte voor de auto: de behoefte om zich met de auto te verplaatsen blijft groot. Voor deze verplaatsingen moet worden voorzien in de behoefte aan infrastructuur om zo de bereikbaarheid op peil te houden. Hierbij moeten echter zorgvuldige keuzes worden gemaakt: eerst, waar mogelijk, capaciteitsmaatregelen door het huidig netwerk optimaal te benutten en vervolgens, waar noodzakelijk, op strategische plaatsen de capaciteit uitbreiden door verbreding of de aanleg van nieuwe verbindingen. Deze maatregelen moeten in samenhang beschouwd worden om zo de verbindingen in het netwerk een op elkaar afgestemde capaciteit te geven: de zwakste schakel is immers maatgevend voor de totale doorstroming.

#### Functie autonetwerk

Het regionaal wegennet verbindt 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.

Volgens de principes van Duurzaam Veilig, zijn er drie verschillende functieniveaus van wegen te onderscheiden.<sup>33</sup> Deze functieniveaus, met de belangrijkste, bijbeho-

<sup>33</sup> bron: 'Handboek Wegenontwerp, wegen buiten de bebouwde kom, Basiscriteria', CROW, Ede februari 2002 en 'Duurzaam Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom, een gedachtevorming', Infopunt Duurzaam Veilig verkeer, Ede, november 2000

rende inrichtingseisen, zijn in tabel 5.5 weergegeven. In bijlage 7 is een uitgebreid overzicht van criteria voor het categoriseren van wegen opgenomen.

**Tabel 5.5: Functieniveaus van wegen**

Categorie	Functie	Inrichtingseisen
Stroomwegen	- Doorstromen	- Auto(snel)weg - Maximum snelheid 100 of 120 km/h - Ongelijkvloerse kruisingen
Gebiedsontsluitings- wegen	- Stromen (wegvakken) en uitwis- selen (kruispunten) - Schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen	BUBEKO: - Rijbaanscheiding - Maximum snelheid 80 km/h - Gelijkvloerse kruisingen - Geen erfaansluitingen BIBEKO: - Overrijdbare rijbaanscheiding - Maximum snelheid 50 (of 70) km/h - Geen erfaansluitingen
Erftoegangswegen	- Verblijfsfunctie - Toegankelijk maken van erven	BUBEKO: - Eén rijloper - Gelijkwaardige kruisingen - Maximum snelheid: 60 km/h BIBEKO: - Eén rijloper - Gelijkwaardige kruisingen - Maximum snelheid: 30 km/h

## 5.6.2 Knelpunten

Bij de totstandkoming van dit RVVP zijn toekomstverkenningen voor het verkeer gemaakt met behulp van het provinciaal verkeersmodel. In bijlage 5 is de inhoud van de doorgerekende maatregelpakketten 2010 en scenario's 2020 weergegeven.

In tabel 5.6 zijn alle knelpunten die zich bij ongewijzigd beleid in 2010 op het wegennet in de regio zullen voordoen weergegeven. Deze knelpunten zijn in paragraaf 3.5 ook op kaart weergegeven (kaart 3.3).

Een groot aantal van deze problemen doet zich ook in de huidige situatie al voor.

**tabel 5.6: wegvakken met knelpunten in 2010 bij voortzetting huidig beleid**

Weg	Wegvakken	Aard knelpunt*		
		C	L	A
Wegen in noordelijke Bollenstreek (rond Hillegom)	- N206 (Zilkerduinweg, Vogelenzangseweg) - N442 (Hoogduinweg, Beeklaan, Wilhelminalaan) - N208 (Leidsestraat, Van den Endelaan, Weeresteinstraat, Haarlemmerstraat)	X	X	
N208	- Lisse-Sassenheim	X		X
N208 – Van Pallandtlaan	- Sassenheim – A44		X	X
N443	- Carolus Clusiuslaan - 's-Gravendamseweg	X		
N444	- Leidsevaart (langs kom Voorhout)		X	
N449	- Noordwijkerweg	X		
Noordwijkerweg, Brouwerstraat	- Kom Rijnsburg	X		X
Rijnsburgerweg	- Rijnsburg – A44	X		X
Warmonderweg	- Warmonderweg (door Oegstgeest)	X	X	
Rijnzichtweg, Geversstraat, Leidsestraatweg, Rijnsburgerweg	- Enkele delen van deze wegen	X	X	
Willem de Zwijgerlaan	- Gehele route		X	
Engelendaal	- Gehele route		X	
N206	- Katwijk – Leiden – Zoeterwoude		X	X
N206	- Dr. Lelylaan, Churchilllaan		X	X
Hoge Rijndijk	- Tussen Kanaalweg en Willem van der Madeweg		X	
A4	- N11 – Den Haag			X
A44/N44	- Rijnsburg – Den Haag			X
Route door Wassenaar	- N441 – N44	X		
N447	- Leidseweg, Koningin Julianalaan, Veurseweg	X	X	
Wijngaandenlaan	- Gehele route	X	X	

\* C = conflict tussen stroomfunctie van de weg op wegvakken en erfaansluitingen

L = leefbaarheidsknelpunt

A = afwikkelpunt

Hierna worden de knelpunten nader toegelicht.

### **N206 door Leiden**

Zoals eerder al is aangegeven is de N206 door Leiden in de huidige situatie in de spits zo goed als vol. De intensiteiten zijn dusdanig hoog dat doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen optreden. Met name het zuidelijke deel van de Duin- en Bollenstreek, dat een belangrijke relatie met (de oostflank van) de regio Haaglanden heeft, heeft nu een slechte verbinding met het verdere achterland. Bovendien is

langs de hele route sprake van een leefbaarheidsprobleem (geluidshinder, moeilijke overstekbaarheid).

De extra spitsheffing, OV-maatregelen (RGL) en andere flankerende maatregelen (zoals in de paragrafen hiervoor is behandeld) blijken nauwelijks invloed te hebben op de drukte op deze route.

Aangezien de route via de N206 door Leiden vol is, zoekt veel verkeer een andere route richting A4, waardoor parallelle routes (met name N448 – Papelaan, Stevenshofdreef, Rijnsburgerweg en Oegstgeesterweg) last krijgen van extra (sluip)verkeer, met alle doorstromings- en leefbaarheidsproblemen van dien.

**Avondspitsintensiteiten:**

	Telcijfers <sup>34</sup>	Modelcijfers		
	2000	2010-1	2010-2	2010-3
N206 – Plesmanlaan	3.500	4.700	4.400	4.500
N206 – Dr. Lelylaan	2.000	2.800	2.600	2.700
N206 – Europaweg	3.100	3.900	3.800	3.800
A44 (Leiden-Wassenaar)	4.800	6.500	5.400	5.200
A4 (Leiden-Leidschendam)	8.700	10.700	9.300	9.400

Na 2010 blijven de problemen op de N206 nagenoeg gelijk. De weg is immers vol en kan geen extra verkeer meer verwerken. Ook op de min of meer parallelle (sluip)routes blijven de problemen even groot of stijgen. Dit betekent dat veel verkeer een andere route gaat zoeken. Uit de berekeningen voor 2020, waarin rekening is gehouden met verdere verstedelijking, blijkt dat met name de A44/N44 veel extra verkeer te verwerken krijgt. Met name het extra verkeer op de relaties tussen de Duin- en Bollenstreek (o.a. nieuwbouwlocatie Valkenburg) en de regio Haaglanden (met uitzondering van de kustzone), heeft geen andere keuze dan gebruik te maken van de A44/N44 en bijvoorbeeld de NORAH of stedelijke routes in Den Haag, aangezien de route door Leiden naar de A4 volledig vol is. De A44/N44 is echter in de huidige situatie al erg druk. Door het extra verkeer dat de A44/N44 te verwerken krijgt, gaat nog meer congestie ontstaan, waardoor een wegenstructuur ontstaat die zeer kwetsbaar is, zelfs bij kleine calamiteiten zoals aanrijdingen, en bij weersomstandigheden als regen en mist.

<sup>34</sup> De bronnen van alle in dit hoofdstuk genoemde telcijfers zijn de desbetreffende wegbeheerders.

**Avondspitsintensiteiten:**

	Telcijfers	Modelcijfers
	2000	2020-1
N206 – Plesmanlaan	3.500	4.700
N206 – Dr. Lelylaan	2.000	2.600
N206 – Europaweg	3.100	4.000
A44 (Leiden-Wassenaar)	4.800	6.400
A4 (Leiden-Leidschendam)	8.700	12.000

**N206 Katwijk – Leiden**

Zoals in hoofdstuk 2 al is aangeduid is in de huidige situatie de N206 tussen Katwijk en Leiden in de spits zo goed als vol, waardoor congestie op het wegvak ontstaat. Met name verkeer uit Noordwijk en omgeving, dat naar de A44 wil (en v.v.), rijdt daarom over alternatieve routes, zoals de N444 – Leidsevaart, Oegstgeesterweg en Rijnsburgerweg. Deze wegen worden daardoor zwaarder belast met alle gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van aanliggende woonkernen van dien.

Tot 2010 zal de hoeveelheid verkeer op de N206 tussen Katwijk en Leiden, zelfs met de inzet van beprijzingsmaatregelen, OV-maatregelen (RGL) en andere flankerende maatregelen nog met ruim 5% stijgen. Dit houdt in dat de huidige problemen dus groter zullen worden.

**Avondspitsintensiteiten:**

	Telcijfers	Modelcijfers	
	2000	2010-1	2010-2
N206 – ing. Tjalmaweg	2.700	2.900	2.800
N444 – Leidsevaart	1.400	1.600	1.600
Rijnsburgerweg	-	2.200	2.000

Tussen 2010 en 2020 worden bij Valkenburg naar verwachting zo'n 8000 woningen gebouwd. Het is onmogelijk om deze nieuwe wijk te ontsluiten op de N206 in de huidige vorm. De wegcapaciteit is, zelfs bij de ontwikkeling van een goede OV-ontsluiting, dan bij lange na niet toereikend, waardoor files in de wijk en op de toeleidende wegen zouden komen te staan. Op dat moment gaat het verkeer andere routes zoeken en bijvoorbeeld via Wassenaar proberen om de A44/N44 te bereiken. Er ontstaan dan dus extra bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen.

**Verkeersafwikkeling in het noorden van de Duin- en Bollenstreek**

De matige verkeersafwikkeling op de N208 in het noorden van de Duin- en Bollenstreek en het in Noord-Holland gelegen gedeelte van de N206, in combinatie met het ontbreken van voldoende geschikte oost-westverbindingen, leidt tot sluipverkeer, verkeershinder en verkeersonveiligheid in de kernen van Beinsdorp, Benne-

broek, Hillegom, Vogelenzang en Zwaanshoek. Daarmee staat ook de leefbaarheid onder druk. (Zie ook kaart 3.3 in paragraaf 3.5.)

Door de toename van het verkeer in de toekomst, onder andere door woningbouw in de noordflank van de Bollenstreek (onder andere bij Hillegom), zal de problematiek alleen maar verder toenemen. Flankerend beleid speelt slechts een zeer beperkte rol bij het oplossen van deze problemen.

### N208

De N208 is zwaar belast (ca. 1.700 voertuigen per spitsuur, ca. 20.000 per dag). Hierdoor ontstaan doorstromings- en leefbaarheidsproblemen, zeker door de combinatie met erfontsluitingen en landbouwverkeer.

#### Avondspitsintensiteiten:

	Telcijfers	Modelcijfers		
	2000	2010-1	2010-2	2010-3
N208 – Heereweg	1.700	2.000	1.600	1.600

De modelberekeningen tonen aan dat beprijzings- en OV-maatregelen ervoor kunnen zorgen dat de intensiteit op deze route in 2010 iets lager kan zijn dan in de huidige situatie. Echter, in 2020 zal de intensiteit toch weer verder gestegen zijn, zodat de problemen uiteindelijk toch weer groter zullen worden.

#### Avondspitsintensiteiten:

	Telcijfers	Modelcijfers
	2000	2020-1
N208 – Heereweg	1.700	2.000

### Leefbaarheidsknelpunten

Behalve de N206 door Leiden, een aantal wegen rondom Hillegom en de N208, zijn er nog een aantal andere wegen in de regio die leefbaarheidsproblemen veroorzaken. Het betreft met name wegen die een regionale functie hebben en die de bebouwde kom doorkruisen.

Voor de meeste van deze wegen geldt dat het niet gewenst is dat ze een regionale functie hebben, maar omdat er geen alternatieven zijn, of omdat alternatieve routes kampen met afwikkelingsproblemen (en dus met congestie), zijn de wegen toch van regionaal belang.

### Conflict tussen stroomfunctie van de weg op wegvakken en erfaansluitingen

Een aantal wegen in de regio die in de huidige situatie een regionale functie hebben, zijn niet als zodanig ingericht. Het betreft wegen met een duidelijke gebiedsontsluitende functie, waar wel landbouwverkeer gebruik van maakt en die tevens

erfaansluitingen hebben. Dit brengt verkeersonveilige situaties met zich mee en het druist in tegen de principes van Duurzaam Veilig.

### 5.6.3 Uitvoeringsdoelstellingen

#### Het regionaal autonetwerk

- Realisatie van een heldere ordening van het regionaal wegennet (categorisering) en afgestemde inrichting (functie-eisen).
- Eerst bestaande infrastructuur efficiënter benutten, pas daarna het autonetwerk uitbouwen.

Om, na uitvoering van flankerend, fiets- en OV-beleid te kunnen voldoen aan de resterende bereikbaarheidsvraag van het autoverkeer, moeten de functies van hoofdwegen helder geordend worden en moet de inrichting daarop worden afgestemd. Verder moet de bestaande infrastructuur efficiënter benut worden, alvorens deze uit te bouwen. Bovendien moet worden ingezet op het stimuleren van ketenmobiliteit, door het aanbieden van voorzieningen voor een volledige vervoersketen.

### 5.6.4 Maatregelen

#### Benuttingsmaatregelen op N206 tussen Katwijk en de A4

Maatregel 5.1: opstellen plan voor benuttingsmaatregelen op de N206 tussen Katwijk en de A4

Voor de periode tot 2010 is het mogelijk om met behulp van benuttingsmaatregelen de capaciteit op de N206 tussen Katwijk en de A4 iets te verhogen. Uit de modelberekeningen blijkt dat alle extra capaciteit die wordt aangeboden op de N206 tussen A4 en A44, direct wordt benut door verkeer dat anders op alternatieve routes rijdt. De groei wordt dus gefaciliteerd, maar de problemen worden niet opgelost. De doorstroming blijft slecht en de leefbaarheidsproblemen nemen alleen maar toe.

#### Structurele capaciteitsuitbreiding tussen A4 en A44

Maatregel 5.2: onderzoek naar mogelijkheden voor structurele capaciteitsuitbreiding tussen A4 en A44

Twee andere oplossingen zijn denkbaar om de bereikbaarheidsproblemen tussen de Duin- en Bollenstreek en Haaglanden structureel op te lossen:

1. capaciteitsuitbreiding op de route N44/NORAH;
2. capaciteitsuitbreiding tussen de A4/A44 in/bij Leiden.

De eerste oplossing is ruimtelijk moeilijk inpasbaar: de aanleg van de geprojecteerde busbanen langs de A44 is al zo problematisch gebleken dat verdere capaciteitsuitbreiding door de provincie als niet reëel wordt beschouwd. Bovendien is de restcapaciteit van de NORAH marginaal. De tweede oplossing blijft dan over: een structurele verbetering van de oost-westroute tussen A4 en A44. Hierdoor kunnen zowel de doorstromings-, als leefbaarheidsproblemen als gevolg van doorgaand verkeer tussen de A4 en A44 opgelost worden.

**Avondspitsintensiteiten:**

	Telcijfers	Modelcijfers		
	2000	2020-1	2020-2	2020-3
N206 – Plesmanlaan	3.500	4.700	4.200	4.700
N206 – Dr. Lelylaan	2.000	2.600	2.000	2.800
N206 – Europaweg	3.100	4.000	900	4.000
A44 (Leiden-Wassenaar)	4.800	6.400	4.300	6.400
Nieuwe verbinding A4 – A44 (tussen A44 en Voorschoten)	-	-	4.800	-
Nieuwe verbinding A4 – A44 (tussen Voorschoten en A4)	-	-	8.300	-
A4 (Leiden-Leidschendam)	8.700	12.000	14.700	12.300

Een nieuwe verbinding (hetzij via het bestaande tracé, hetzij via een nieuwe route) tussen A4 en A44 heeft een groot bundelingseffect, waarmee parallelle routes minimaal zo'n 25% ontlast worden. De A44/N44, wordt zelfs met zo'n 35% ontlast. Doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen worden hierdoor verminderd en ook een groot deel van de leefbaarheidsproblemen rond de stedelijke oost-westverbindingen worden sterk gereduceerd. Bovendien leidt het tot een duidelijke structuurverbetering, waarmee het (boven)regionaal verkeer beter afgewikkeld kan worden naar het hoofdwegennet.

Wel moet, in overleg met Rijkswaterstaat, gezien worden of deze oplossing op langere termijn zou kunnen leiden tot capaciteitsproblemen op de A4.

*Conclusies*

- Op de kortere termijn is alleen beperkt de groei te faciliteren en blijven de problemen.
- Structurele capaciteitsuitbreiding op regionaal niveau is noodzakelijk.
- Overleg met Rijkswaterstaat over bovenregionale effecten is noodzakelijk.

*Vervolg*

De daarvoor beschikbare BOR-gelden zo spoedig mogelijk inzetten voor benuttingsmaatregelen op de N206 door Leiden. Weliswaar worden de problemen daarmee niet opgelost, maar het geeft op de kortere termijn 'wat rek' als het gaat om de bereikbaarheid en doorstroming.

Tevens moet zo spoedig mogelijk gestart worden met een onderzoek naar een structurele oplossing van de problemen. De regio's en de provincie zullen zich conform de daarover gemaakte afspraken in het kader van het Ontwerp Programma van Afspraken SDB/SLR/Provincie inzetten om, samen met Rijkswaterstaat, zo spoedig mogelijk een studie te starten ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding tussen de A4 en de A44. In deze studie zullen de twee belangrijkste alternatieven, herstructurering van de huidige doorgaande route door Leiden én aanleg van een nieuwe

verbinding ten zuiden van Leiden, met behulp van een kosten-baten analyse met elkaar vergeleken worden. Hierbij zullen tevens de verschillende inpassingsvarianten meegenomen worden. De studie kan mogelijk een basis vormen voor de Startnotitie voor een eventueel later op te stellen Milieu Effect Rapportage voor deze verbinding.

### Verdubbeling N206 Katwijk – Leiden

#### Maatregel 5.3: studie naar verdubbeling N206 tussen Katwijk en Leiden

Om de problemen ten gevolge van de congestie op de N206 tussen Katwijk en Leiden op te lossen kan de N206 tussen Katwijk en Leiden verdubbeld worden. Voorwaarde is dan wel dat ook de aansluiting met de A44 aangepakt wordt, omdat die aansluiting het extra verkeer anders ook niet aankan.

Uit de modelberekeningen blijkt dat door de uitbreiding van de capaciteit de doorstromingsproblemen op de N206 opgelost worden en dat het verkeer vanuit Noordwijk en omgeving dat naar de A44 wil (en v.v.) dan ook gebruik gaat maken van de N206. De verbrede N206 heeft dus een bundelingseffect, waardoor routes binnendoor (bijvoorbeeld via de N444 – Leidsevaart) ontlast worden, en de problemen daar afnemen.

#### Avondspitsintensiteiten:

	Telcijfers	Modelcijfers		
	2000	2010-1	2010-2	2010-3*
N206 – ing. Tjalmaweg	2.700	2.900	2.800	3.400
N444 – Leidsevaart	1.400	1.600	1.600	1.400
Rijnsburgerweg	-	2.200	2.000	1.800

\*in dit maatregelpakket is rijbaanverdubbeling tussen Katwijk en Leiden gesimuleerd.

#### Avondspitsintensiteiten:

	Telcijfers	Modelcijfers*		
	2000	2020-1	2020-2	2020-3
N206 – ing. Tjalmaweg	2.700	4.800	4.800	4.900
N444 – Leidsevaart	1.400	1.700	1.600	1.900
Rijnsburgerweg	-	2.100	2.200	2.000

\*in 2020 is in alle scenario's een rijbaanverdubbeling tussen Katwijk en Leiden opgenomen.

Echter, de verdubbeling van de N206 Katwijk – Leiden heeft vanuit het oogpunt van doorstroming weinig zin als de problemen op de A44/N44, die het gevolg zijn van met name het extra verkeer dat vanaf de N206 (uit Valkenburg, Katwijk en Noordwijk) komt (v.v.), niet worden opgelost. Er treedt dan namelijk slechts een verschuiving van het doorstromingsprobleem op. In plaats van op de N206 tussen Katwijk en Leiden, ontstaat er dan (extra) congestie op de A44/N44. Om ervoor te zorgen dat

die congestie niet optreedt is, zoals eerder aangegeven, eerst een structurele verbetering van de oost-westroute tussen A4 en A44 noodzakelijk.

#### *Conclusies*

- Verdubbeling N206 tussen Katwijk en Leiden is noodzakelijk.
- Doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen worden niet opgelost als er geen structurele verbetering van de oost-westverbinding tussen A4 en A44 komt.

#### *Vervolg*

Tezamen met alle betrokken partijen moet gestart worden met een projectstudie naar de verdubbeling van de N206 tussen Katwijk en Leiden zodat parallelle routes worden ontlast. Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat doorstromingsproblemen op de A44/N44 en de N206 door Leiden ook opgelost dienen te worden, wil de verdubbeling van de N206 leiden tot een structurele oplossing voor de problemen voor het verkeer van en naar de westflank van de Duin- en Bollenstreek.

#### **Noordelijke verbinding N206 – N205**

##### **Maatregel 5.4: studie naar noordelijke verbinding N206 – N205**

Een noordelijke verbinding tussen de N206, N208 en N205 (ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek) heeft een groot oplossend vermogen voor de gesignaleerde verkeersproblemen. Het doorgaande verkeer wordt op deze nieuwe verbinding gebundeld, waardoor leefbaarheidsproblemen in de kernen afnemen.

Het is voorlopig niet nodig om de N206 in het noorden te verdubbelen. De capaciteit van dit wegvak is voldoende om het verkeer te verwerken. Tevens zal een eventuele nieuwe verbinding tussen N206 en N205, zoals het er nu naar uitziet, uitgevoerd worden in 2x1 rijstroken. Het is dan niet zinvol om een aansluitende weg, die het verkeer op de nieuwe route zal moeten aanvoeren, uit te voeren als 2x2 rijstroken.

Er loopt thans een tracé/m.e.r.-procedure voor de oost-westverbinding N205 – N206. Hierin zal uitvoerig aandacht geschonken worden aan de verschillende mogelijke alternatieven en hun effectiviteit op het gebied van de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. De noodzaak tot aanleg van deze verbinding is, met de start van de tracé/m.e.r.-procedure, onderkend door GS van Noord- en Zuid-Holland.

#### *Conclusies*

- Een nieuwe verbinding tussen N206 en N205 ten noorden van Hillegom kan de problemen oplossen.
- Er loopt een tracé/m.e.r.-procedure, waarin diepgaand onderzoek gedaan zal worden naar nut en noodzaak van de verbinding.

kaart 5.5 visie auto

## **Doortrekking N205 richting A44 alleen geen oplossing**

### **Maatregel 5.5: Studie naar oplossingsmogelijkheden voor problematiek rond N208**

Een verlenging van de N205 naar de A44 is een oplossingsrichting voor de problemen op de N208. Doorgaand verkeer op relaties tussen de regio Haarlem en Amsterdam/ Schiphol e.o. met de Leidse regio en de regio's Haaglanden en Rotterdam e.o. hoeven dan niet langer gebruik te maken van de N208.

Uit de modelberekeningen blijkt dat bij aanleg van de verlengde N205 de N208 iets verlicht wordt. Echter, van de nieuwe route wordt slechts beperkt gebruik gemaakt. De positieve effecten blijven derhalve beperkt.

### *Conclusies*

- Flankerende maatregelen (beprijzing en OV) geven lucht tot 2010.
- Na 2010 is een verlenging van de N205 alleen geen maatregel die voldoende soelaas biedt.

### *Vervolg*

Op de langere termijn zal onderzocht moeten worden welke mogelijke maatregelen getroffen kunnen worden om de problemen op de N208 op te lossen.

## **Categorisering**

### **Maatregel 5.6: Regionaal wegennet inrichten volgens inrichtingseisen categorisering en opstellen afsprakenkader**

Alle wegen met een regionale functie moeten ingericht worden als gebiedsontsluitingsweg volgens de categoriseringseisen van Duurzaam Veilig (zie bijlage 7). Op die manier ontstaat een heldere ordening van wegen en treden geen conflicten op tussen stromen en erfontsluitingen. Om tot dit gewenste regionale wegennet te komen moeten twee acties ondernomen worden:

1. Capaciteitsuitbreiding op bestaande infrastructuur en/of aanleg van nieuwe infrastructuur (conform de maatregelen zoals eerder voorgesteld).  
Een aantal wegen, waarop in de huidige situatie sprake is van een conflict tussen het stromen van het verkeer en erfaansluitingen, hoeft hierdoor in de toekomst geen regionale gebiedsontsluitingsfunctie meer te hebben. De wegbeheerders van deze wegen hebben dan alle vrijheid om leefbaarheidverhogende maatregelen te treffen.
2. Op wegvakken waar ombouw tot gebiedsontsluitingsweg voorlopig niet mogelijk is voorlopig de functie van de weg loskoppelen van het snelheidsregime.  
Voor een klein aantal regionale gebiedsontsluitingswegen geldt dat het haast onmogelijk is om deze in te richten volgens de daarvoor geldende eisen. Om de erven te kunnen ontsluiten zijn aan weerszijden van de weg parallelwegen nodig. Op dit moment ontbreekt de ruimte binnen het bestaande profiel tussen de gevels om deze parallelwegen aan te leggen. Voor deze wegen wordt voorlopig een uitzondering gemaakt: op deze wegen zal omwille van de verkeersveilig-

heid een snelheidsregime gelden van 60 km/h. Hiermee wordt op dit onderdeel voorlopig afgeweken van het provinciaal categoriseringsplan in het kader van het startprogramma Duurzaam Veilig. De intentie van beide plannen is echter gelijk: op termijn inrichten als gebiedsontsluitingsweg. Gezien de praktische realiseerbaarheid wordt in dit RVVP voor de betreffende wegvakken voorlopig echter voor 60 km/h gekozen.

De kruispunten zullen zoveel mogelijk worden vormgegeven als rotonde om de snelheid te beperken. De intentie blijft om op termijn de wegen alsnog in te richten volgens de daarvoor geldende de eisen; bij voorkeur als gebiedsontsluitingsweg met als snelheid 80 km/h, of als erftoegangsweg met als snelheid 60 km/h als alternatieve routes worden gevonden waardoor de verkeersdruk kan afnemen.

#### *Afsprakenkader*

Op kaart 5.5 is de visie voor het wegennet weergegeven waar op termijn naar toe zal worden gewerkt. Hierop zijn alle maatregelen gevisualiseerd. De wegen die opgenomen worden in het regionaal netwerk hebben een belangrijke functie als regionale gebiedsontsluitingsweg. De wegbeheerders dienen er zorg voor te dragen dat de betrokken wegen deze functie kunnen vervullen. Een afsprakenkader wordt opgesteld waaraan gemeenten zich verbinden indien zij plannen maken voor wegen die deel uitmaken van het regionale netwerk. Wijzigingen op deze wegen dienen de instemming van de regio's te krijgen. Gemeenten c.q. gemeenteraden kunnen dergelijke beslissingen niet (meer) onafhankelijk van de regio nemen. Tot het moment dat de op deze kaart weergegeven visie is bereikt is sprake van een overgangsperiode waarin dit afsprakenkader ook geldt voor de wegen dit thans zijn aangemerkt als weg met regionale functie (kaart 2.3).

#### **Oplossing leefbaarheidsproblemen**

Een groot aantal leefbaarheidsproblemen worden opgelost of gereduceerd door de eerder voorgestelde maatregelen. Wegen die nu nog van regionaal belang zijn, zullen door capaciteitsuitbreiding op parallelle infrastructuur of de realisatie van nieuwe infrastructuur geen onderdeel meer uitmaken van de het regionale wegennet. Hierdoor kunnen de intensiteiten drastisch omlaag gaan. Bovendien wordt het veelal mogelijk om deze wegen in te richten als verblijfsgebied.

Zie paragraaf 5.8 voor overige maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren.

Samenhang met andere kernthema's:

- flankerend beleid (beprijzing, parkeerbeleid, vervoermanagement)
- ontwikkeling OV-netwerk (RGL)
- mobiliteit en Ruimte (locatiebeleid)

## 5.7 Goederenvervoer

### 5.7.5 Inleiding

Het goederenvervoer vormt de verbindende fysieke schakel tussen producent en afnemers, van en naar bedrijventerreinen en centrumlocaties en van en naar bedrijven, organisaties en consumenten. Het goederenvervoer speelt echter ook een belangrijke rol als het gaat om ruimtelijke ordening, verkeer, verkeersveiligheid en milieu.

Tabel 5.7: Goederenvervoer naar vervoerswijze in Nederland (in miljoen ton in 1998)<sup>35</sup>

	Weg	Pijp	Binnenvaart	Short sea	Spoor	Luchtvaart
Binnenlands	413	n.b.	93	n.v.t.	4	n.v.t.
Import-export	149	17	91	93	7	-
Doorvoer	26	43	74	72	8	-
Totaal	588	60	258	165	19	1

Het wegvervoer is en blijft voor het binnenlandse vervoer de belangrijkste vervoerswijze. Tot 2020 zal het wegvervoer naar verwachting nog verdubbelen<sup>36</sup>. Ook de binnenvaart groeit sterk en het spoorvervoer krijgt ook een positieve impuls door onder meer de aanleg van de Betuweroute, hoewel het aandeel trein in het totale vervoer beperkt zal blijven. Voor vervoer per buisleiding wordt een minder dan gemiddelde groei voorzien, voor de kustvaart meer dan gemiddeld.

In het najaar van 1999 is door adviesbureau van Roon, in opdracht van de Directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat, het goederenvervoer over de weg in de regio Den Haag, Leiden en Schiphol onderzocht<sup>37</sup> (op de A4, A44, N44, N11 en de A12).

<sup>35</sup> Bron: Ruimtelijke Vernieuwing Internationaal Goederenvervoer, Advies lange-termijnbeleid goederenvervoer, deel 2, Raad voor verkeer en waterstaat, augustus 1999

<sup>36</sup> Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Beleidsvoornemen, ministerie van verkeer en waterstaat, oktober 2000

<sup>37</sup> Goederenvervoer over de weg, Regio Den Haag, Leiden en Schiphol 1999, adviesbureau van Roon i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, januari 2000

**Tabel 5.8: vervoerde goederen als percentage van het totaal aantal ritten en als percentage van het totale tonnage**

Goederengroep	% van totaal aantal ritten	% van het totale tonnage
Landbouwproducten	7,8%	15,6%
Overige voedselwaarden	6,9%	19,8%
Stukgoed	1,7%	3,9%
Brandstof	0,6%	2,7%
Erts, metaalafval	0,1%	0,2%
Metaalproducten	1,1%	3,6%
Zand, cement e.d.	3,0%	11,1%
Afval	0,8%	2,5%
Chemische producten	2,7%	5,2%
Auto's, machines	10,9%	5,9%
Diverse fabrikaten	10,9%	13,1%
Overig	5,0%	6,2%
Leeg	28,9%	-
Onbekend	19,6%	10,2%

**Tabel 5.9: beladingsgraad als percentage van het totaal aantal ritten**

Beladen volume	Aantal ritten in %
100%	19,3%
75%	11,8%
50%	14,9%
25%	16,7%
Leeg	28,9%
Niet bekend	8,3%

Uit de tabellen blijkt dat slechts één op de vijf vrachtvoertuigen helemaal vol geladen is. Bijna 30% van de voertuigen rijdt zelfs helemaal leeg. Landbouwproducten en overige voedselwaarden hebben het grootste aandeel in het tonnage dat over de weg vervoerd wordt.

### 5.7.6 Knelpunten

Knelpunten in het goederenvervoer ontstaan als zich op bepaalde trajecten congestie voordoet of als infrastructuur op bepaalde trajecten ontbreekt of niet beschikbaar is. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval als wel een spoor- of vaarweg, maar geen overslagpunt aanwezig is, waardoor de infrastructuur niet gebruikt kan worden voor goederenvervoer.

Een groot deel van het goederenvervoer gaat over de weg. Wegvakken waar congestie optreedt voor het autoverkeer, zijn dus tevens knelpunten voor het goederenvervoer.

### 5.7.7 Uitvoeringsdoelstellingen

Doelstellingen met betrekking tot het goederenvervoer zijn de volgende:

- Locatiebeleid gericht op modal shift;
- Goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor verschillende transportmodaliteiten;
- Omschakelen naar minder milieubelastend vervoer: schoner, stiller, zuiniger;
- Efficiënter transport door bundeling van goederenstromen en hogere beladingsgraad;
- Beter benutten van infrastructuur;
- Aanleg van infrastructuur waar nodig;
- Veiliger vervoer van goederen.

### 5.7.8 Maatregelen

#### Netwerken voor gelijksoortige goederenstromen

In het project GOVERA (GOederenVERvoer RAndstad) werken Randstaddirecties van Rijkswaterstaat sinds 1993 samen met Randstadprovincies. De GOVERA-nota<sup>38</sup> geeft een analyse en een samenhangende visie op het goederentransport en doet voorstellen voor verbeteringen om (de groei van) het wegvervoer in de Randstad beter te organiseren en te beheersen, met als doel de Randstad zowel goed bereikbaar als leefbaar te houden. De nota schetst hoe de huidige, deels ongestructureerde goederenstromen zijn te ontwikkelen in drie logistieke netwerken waarlangs lading tussen economische centra wordt verplaatst. Deze netwerken vormen samen zeven corridors die een onderlinge verbinding vormen met de belangrijkste economische centra in de Randstad en met de economische centra in Noordwest-Europa.

Bij de drie netwerken gaat het erom de gelijksoortige goederenstromen zoveel mogelijk te bundelen. De stromen worden daarbij onderscheiden naar aard van de goederen, af te leggen afstand en tijdsdruk van de levering:

1. Unit-net: voor containerstromen en volle wagenladingen met een (inter)continentale herkomst of bestemming, vooral vanuit de beide mainports (Rotterdam en Schiphol). Het is zaak hier tot grote volumes te bundelen.
2. Tempo-net: voor deelladingen (pakketten en pallets) met een nationale/regionale herkomst en bestemming. Snelheid is de kracht van dit netwerk.
3. Bulk-net: voor volumineuze maar laagwaardige lading (zoals bulk en afval) met een nationale/regionale herkomst en bestemming. Dit netwerk is gericht op een lage kostprijs voor het transport.

Uitgangspunt voor deze netwerken zijn de huidige infrastructuur, terminals en overslagcentra.

---

<sup>38</sup> Naar een logistieke visie voor de Randstad, discussienota, GOVERA, Den Haag, oktober 1997

### **Locatiebeleid**

De netwerken worden versterkt door nieuwe economische activiteiten vlakbij de bestaande transportassen onder te brengen en door opslagpunten op die netwerken te creëren, zodat lading gebundeld de randstad binnenkomt of verlaat. Zo ontstaan er corridors met verschillende transportmogelijkheden.

De invalshoek van netwerken en corridors concentreert de zoekruimte voor nieuwe bedrijfslocaties rondom bestaande (multimodale) transportassen en rond bestaande economische centra. Zo ontstaat er minder behoefte aan de aanleg van nieuwe infrastructuur (wel aan het vergroten van de capaciteit van bestaande wegen/spoorlijnen/vaarwegen) en worden bestaande open ruimtes in de Randstad zo min mogelijk doorsneden. Tegelijk is bundeling van lading over hetzelfde netwerk van transportassen te bevorderen, waardoor ook water-, rail- en ondergronds transport meer kansen krijgen.

### **Regionale afstemming in stedelijke distributie**

Om te zorgen voor eenduidigheid in toelatingsregimes in verschillende kernen in de regio, moet dit in regionaal verband worden afgestemd. Venstertijden en andere beperkende maatregelen moeten onderling afgestemd worden en worden toegepast in overleg met vervoerders en verladers en de klant.

### **Doelgroepstroken**

Op bepaalde knelpunten kan het wenselijk zijn om goederenvervoerders, onder bepaalde condities, toe te laten op busbanen. De businfrastructuur wordt dan beter benut en vervoerders ondervinden minder vertraging van het overige verkeer. Uiteraard mag dit niet leiden tot extra vertraging voor het openbaar vervoer. Onderzoek zal uit moeten wijzen of er op bepaalde locaties behoefte bestaat voor het gebruik van busbanen voor vrachtverkeer en onder welke condities dit zou kunnen.

### **Ontwikkeling actieprogramma goederenvervoer**

#### **Maatregel 6.1: ontwikkeling actieprogramma goederenvervoer**

Om ervoor te zorgen dat het goederenvervoer op korte termijn (weer) hoog op de agenda komt, moet, in regionaal verband, een actieprogramma opgesteld worden. In dit actieprogramma kunnen bovenstaande maatregelen verder worden uitgewerkt en concreet worden gemaakt.

Samenhang met andere kernthema's:

- Ontwikkeling van netwerken (auto)
- Mobiliteit en ruimte (locatiebeleid)
- Flankerend beleid

## 5.8 Verkeersveiligheid

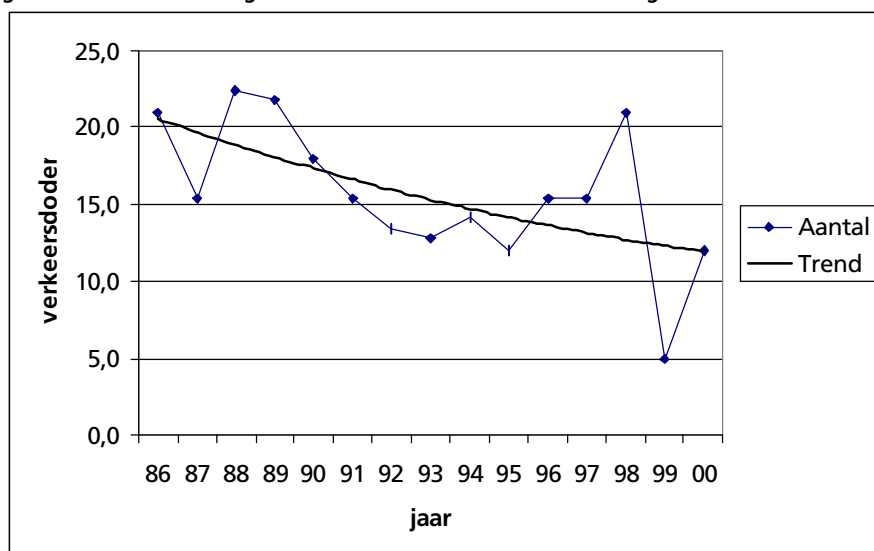
### 5.8.1 Inleiding

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel, daar is iedereen het over eens. Daar komt nog eens bij dat een groot deel van de slachtoffers valt in de categorie (brom)fietzers en voetgangers<sup>39</sup>, terwijl het beleid er juist op gericht is mensen meer van deze vervoerswijzen gebruik te laten maken. Daarom is het belangrijk dat verkeersveiligheid een prominente rol blijft spelen in het verkeers- en vervoersbeleid.

### 5.8.2 Knelpunten

Het aantal verkeersdoden in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek is de laatste drie jaren gedaald met 35%<sup>40, 41</sup> vergeleken met de jaren 1986-1988 (zie grafiek 2.1).

grafiek 2.1: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de regio's



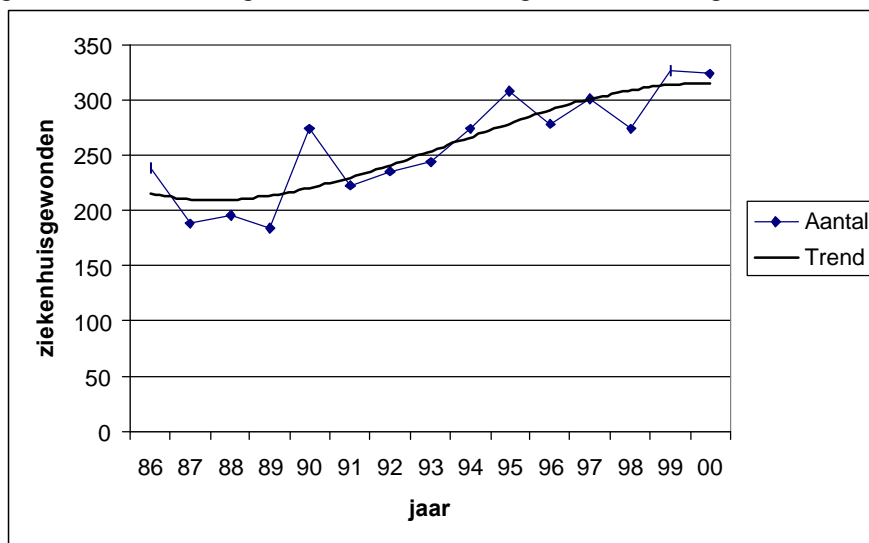
Het aantal ziekenhuisgewonden in de provincie heeft zich sinds 1990 gestabiliseerd rond de 2000 gewonden. In de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek is het aantal ziekenhuisgewonden echter stijgende: de laatste drie jaren een stijging van rond de 48% ten opzichte van de jaren 1986-1988 (zie grafiek 5.2). Deze stijging is in de Leidse Regio iets hoger (57%) dan in de Duin- en Bollenstreek (39%).

<sup>39</sup> In 2000 was 47% van de verkeersslachtoffers in Zuid-Holland een (brom)fietser of voetganger

<sup>40</sup> POV Zuid-Holland: Zuid-Hollandse effectrapportage Verkeersveiligheid 2000

<sup>41</sup> Werkplan 2002, regionale projectgroep verkeersveiligheid Leidse Regio

grafiek 2.2: Ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden in de regio's



In bijlage 3 is de top 10 van de meest onveilige wegen en kruispunten in de regio weergegeven. Tevens zijn de black-spots in de regio in bijlage 3 op kaart weergegeven. Behalve een aantal black-spots zijn er een aantal meer algemene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in de regio. Zo is door de Fietsersbond (in de fietsbalans) geconstateerd dat de verkeersveiligheid voor fietsers in Leiden en (delen van) de Duin- en Bollenstreek slecht scoort. Ook is het wegennet in de regio ook nog lang niet overal ingericht conform de eisen van Duurzaam Veilig, wat op bepaalde locaties verkeersonveilige situaties oplevert.

### 5.8.3 Uitvoeringsdoelstellingen

- Duurzaam Veilig, fase 2 moet, conform de landelijke afspraken, middels een regionaal uitvoeringsprogramma uitgevoerd worden.
- Het aantal verkeersdoden is in 2010 ten opzichte van 1998 gedaald met 34%; het aantal ziekenhuisgewonden met ten minste 27%.
- De subjectieve verkeersonveiligheid (verkeersdreiging) moet structureel afnemen.
- Verkeersveiligheid maakt een integraal onderdeel uit van de ruimtelijk planvorming; verkeersveiligheid moet reeds bij de ontwerpfase van nieuwe ruimtelijk-functionele plannen aan bod komen.

#### Regionale verkeersveiligheid in kaart<sup>42</sup>

In het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) is vastgelegd dat er in 2010 niet meer dan 750 doden en 14.000 ziekenhuisgewonden in het verkeer mogen vallen. Om deze landelijke taakstelling te halen, zullen provincies en kaderwetgebieden

<sup>42</sup> Bron: SWOVschrift 87, september 2001

dezelfde ambitie in hun verkeers- en vervoersplannen moeten opnemen. Om hen daarbij te helpen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV gevraagd een methodiek te ontwikkelen: de VerkeersveiligheidsVerkenner in de Regio (VVR).

De VVR-methodiek leidt tot voorlopige regionale doelstellingen op basis van schattingen van effecten van regionale verkeersveiligheidsmaatregelen. De VVR houdt rekening met regionale verschillen in uitgangspositie en ontwikkelingsmogelijkheden. Omdat verkeersonveiligheid gezien wordt als het ongewenste product van mobiliteit en risico, wordt per regio de mobiliteit en het risico gemeten, en wordt de invloed van maatregelen op deze grootheden nagegaan. De VVR bestaat uit vijf modules:

1. Weglengten, wegtypen, verkeersintensiteit en risico.
2. Ontwikkelingen in mobiliteit en risico
3. Duurzaam Veilig maatregelen
4. Effectschattingen
5. Kosten-effectiviteit van maatregelen

Van alle modules wordt verslag gedaan door de regio's met toelichting op de gekozen aannamen. Het eindresultaat vermeldt de geschatte reducties van het aantal verkeersdoden en geregistreerde ziekenhuisgewonden. De rapportages zullen in een standaardvorm opgesteld worden, en besluiten met conclusies voor het verkeersveiligheidsbeleid dat gevoerd dient te worden om aan de landelijke en regionale taakstelling te kunnen voldoen.

In een onafhankelijk onderzoek worden de rapportages onderworpen aan een vergelijking op consistentie. Het eindrapport dient tevens als voorbereiding op bestuurlijke afspraken die door de Plangroep Duurzaam Veilig aan de minister van Verkeer en Waterstaat worden voorgelegd in april 2002.

#### 5.8.4 maatregelen

##### Opstellen concreet maatregelenprogramma

**Maatregel 7.1: opstellen en uitvoeren concreet maatregelenplan verkeersveiligheid aan de hand van de resultaten van de verkeersveiligheidsverkenner voor de regio**

Uit de verkeersveiligheidsverkenner volgt welke maatregelen in de regio noodzakelijk zijn. Een optimale mix van de volgende maatregelen moet samengesteld worden in een concreet maatregelenprogramma<sup>43</sup>:

- Invoering van 30 km- en 60 km-gebieden;
- Herinrichting van verkeersaders;
- Communicatie en handhaving;
- Activiteiten gericht op scholen, schooljeugd en ouders;

---

<sup>43</sup> Samen voor veiligheid, Duurzaam Veilig, de tweede fase, ministerie van verkeer en waterstaat, 2001

- Buitenschoolse educatie en training;
- Bewustwordingsprojecten en stimulering van het gebruik van veiligheidsvoorzieningen bij specifieke doelgroepen.

### **Opstellen uitvoeringsplan aanpak verkeersongevallenconcentraties**

#### **Maatregel 7.2: opstellen uitvoeringsplan voor de aanpak van verkeersongevallenconcentraties**

Om de black-spots in de regio op te heffen, moet een uitvoeringsplan voor de aanpak van verkeersongevallenconcentraties opgesteld worden, waarbij de grootste black-spots als eerste aan de beurt komen om aangepast te worden.

In bijlage 3 is een kaart met daarop de black spots opgenomen. Als definitie voor black spot is gehanteerd: 6 ernstige ongevallen (met letsel of dodelijke afloop) in drie jaar. De stippen op de kaart geven de black spots in de periode 1998 – 1999 – 2000 weer. Enkele op deze kaart aangegeven black spots zijn wellicht reeds opgeheven.

### **Toetsing van ruimtelijke plannen op een verkeersveiligheidsparagraaf**

#### **Maatregel 7.3: opname verkeersveiligheidsparagraaf in ruimtelijke plannen**

#### **Maatregel 7.4: toetsing van ruimtelijke plannen op een verkeersveiligheidsparagraaf**

In alle ruimtelijke plannen (bijvoorbeeld structuurvisies en bestemmingsplannen) moet een verkeersveiligheidsparagraaf opgenomen worden. De provincie Zuid-Holland kan de plannen dan toetsen op de inhoud van deze paragraaf. Op deze manier komt verkeersveiligheid al direct bij de ontwerpfase van nieuwe ruimtelijk-functionele plannen aan bod.

Samenhang met andere kernthema's:

- ontwikkeling netwerken (fiets, auto)
- mobiliteit en ruimte (locatiebeleid)

## **5.9 Milieu**

### **5.9.1 Inleiding**

De ruimtelijke planning ontwikkeld zich steeds meer tot een integrale omgevingsplanning. Milieu speelt daarin een grote rol. Hierbij gaat het niet alleen om flora en fauna die gespaard moet worden, maar ook om de directe leefomgeving van de mens. Want ook daaraan worden steeds hogere eisen gesteld.

### **5.9.2 Knelpunten**

Door het ontbreken van voldoende capaciteit op enkele hoofdwegen en een nog niet overal uitgevoerde heldere categorisering, krijgen veel wegen door kernen, maar ook door gebieden met een hoge landschappelijke waarde, veel verkeer te

verwerken. Dit leidt op die wegen tot extra uitstoot van geluid en schadelijke stoffen. Dit is onder andere het geval in de Bollenstreek en het zuidelijke deel van Leiden.

In het algemeen geldt dat de milieubelasting parallel loopt met de hoeveelheid autoverkeer en de mate van congestie. De milieubelasting is in de loop van de tijd dan ook steeds verder toegenomen.

### 5.9.3 Uitvoeringsdoelstellingen

Om het milieu –zowel voor mens, plant als dier– zo veel mogelijk te sparen moet het verkeers- en vervoersbeleid zich richten op:

- Minder uitstoot van vervuilende stoffen;
- Minder geluidhinder;
- Voorkomen van versnippering van landschap;
- Zuinig ruimtegebruik.

### 5.9.4 Maatregelen

#### **Uitbreiding regionale VMK**

**Maatregel 8.1: uitbreiden van de regionale VMK met de Duin- en Bollenstreek**

De Leidse Regio beschikt over een verkeersmilieukaart (VMK), welke momenteel geactualiseerd wordt. Ook de Duin- en Bollenstreek (die momenteel niet over een VMK beschikt) moet in deze actualisatie<sup>44</sup> opgenomen worden, zodat voor de gehele regio in beeld kan worden gebracht waar zich knelpunten op het gebied van milieu voordoen als gevolg van het (weg)verkeer en om het effect van gedachte oplossingen in beeld te kunnen brengen.

#### **Opstellen maatregelenprogramma milieu**

**Maatregel 8.2: opstellen van een maatregelprogramma milieu**

Door technologische ontwikkelingen kan de uitstoot van geluid en luchtvervuilende stoffen van individuele voertuigen steeds verder beperkt worden. In het stedelijk gebied kan de lokale luchtkwaliteit verbeteren door onder andere:

- Tegengaan congestievorming in stedelijk gebied
- Verkeerscirculatiemaatregelen
- Snelheidsverlaging
- Vervoermanagement
- Fietsbeleid
- Vermindering van het aantal korte autoritten

---

<sup>44</sup> De gemeente Katwijk heeft in haar verkeersmodel wel de milieueffecten opgenomen, maar dit dient te worden geactualiseerd.

Om de geluidshinder verder terug te dringen kan, behalve aan het stiller maken van voertuigen, gedacht worden aan het aanleggen van geluidsarm asfalt en het zetten van geluidsschermen op specifieke locaties. Het zetten van geluidsschermen wordt overigens steeds vaker gezien als een aantasting van het landschap.

Eén en ander is ondergebracht in het Saneringsprogramma Geluidhinder.

Om verdere versnippering van het landschap tegen te gaan, moet eventuele nieuwe infrastructuur zorgvuldig in het landschap worden ingepast. De ecologische hoofdstructuur kan verbeterd worden door de aanleg van ecoducten en faunapassages (ontsnippering).

Dit alles kan opgenomen worden in een regionaal maatregelenprogramma milieu.

Samenhang met andere kernthema's:

- flankerend beleid (beprijzen, parkeerbeleid, vervoermanagement)
- mobiliteit en ruimte (locatiebeleid)
- ontwikkeling netwerken (fiets, OV, auto)

## 6. RANDVOORWAARDEN

### 6.1 Inleiding

Het succesvol ontwikkelen, uitvoeren en evalueren van de beleidscyclus is alleen mogelijk als de daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden op een goede wijze zijn ingevuld. Een interactieve planvorming, uitvoering en evaluatie maakt daar onlosmakelijk onderdeel van uit. Niet alleen voor draagvlakverwerving, maar ook om voldoende gebruikersgericht te werk te kunnen gaan.

Daarnaast dient het regionaal beleid daadkracht te verkrijgen door een adequate bestuurlijke organisatie en bijbehorende financiering.

### 6.2 Communicatie

#### 6.2.1 Doelstelling

Het na te streven doel op het gebied van communicatie is als volgt:

- De samenwerking is sterk en intensief en het draagvlak voor de maatregelen is door deze aanpak groot.

#### 6.2.2 Draagvlakverwerving

Voor het verwezenlijken van de gestelde ambitie en bijbehorende doelen is het verkrijgen van draagvlak van groot belang. Steun is niet alleen nodig van de direct bij de planvorming betrokken partijen. Ook de partijen en instanties die later bij de uitvoering van maatregelen betrokken zijn dienen het plan te steunen. En niet in de laatste plaats dienen ook de uiteindelijke gebruikers het plan als zinvol te beschouwen.

Communicatie verhoogt ten eerste het feitelijke kennisniveau van alle betrokkenen ('feiten versus gevoelens'). Kennisverbetering draagt vervolgens bij aan de bewustwording. Zowel van de problemen, als van de ontwikkeling daarvan en van de noodzaak tot het nemen van bepaalde maatregelen. Als laatste kan communicatie dan ook bijdragen aan de ontwikkeling van het gewenste gedrag van gebruikers.

### **Communicatiestrategie**

In verschillende fasen van de beleidscyclus speelt communicatie een belangrijke rol. In het algemeen kan worden gesteld dat in elke fase die communicatie zo vroeg mogelijk dient te worden gestart.

#### *Beleidsfase*

In de fase van beleidsvorming is communicatie van belang voor het verkrijgen van draagvlak voor het plan bij alle bij de besluitvorming betrokken partijen. Ook uitvoerende partijen kunnen in deze fase al betrokken worden. Vooral waar het gaat om vakspecifieke of lokale kennis van zaken is inbreng van deze partijen zeer waardevol. Enerzijds wordt daarmee de kwaliteit van het plan verhoogd, anderzijds vindt zo de noodzakelijke afstemming en integratie met doelen en belangen van alle betrokkenen plaats.

Binnen de beleidsfase heeft bij de opstelling van dit RVVP via verschillende middelen en methoden communicatie plaatsgevonden met alle betrokken partijen (zie paragraaf 1.4).

Daarnaast heeft nog terugkoppeling plaatsgevonden met betrokken raadscommissieleden en leden van provinciale staten via informatiebijeenkomsten binnen het lopende integratietraject van de beide regio's.

#### *Besluitvormingsfase*

Tijdens de eindstap van het beleidsvormingsproces – de bestuurlijke besluitvorming – is een toegepaste procedure opgesteld (zie paragraaf 1.5 Status en procedure). Hierin wordt alle betrokkenen de mogelijkheid gegeven hun zienswijzen en eventuele bezwaren kenbaar te maken, zodat deze betrokken kunnen worden in de uiteindelijke besluitvorming door de betrokken gemeenteraden en provinciale staten.

#### *Uitvoeringsfase*

In de uitvoeringsfase richt de communicatie zich vooral op die doelgroepen waarop de maatregelen zijn gericht. Dat kan gebieds- danwel routegewijs zijn als het bijvoorbeeld gaat om de herinrichting of realisering van infrastructuur. Dat kan ook regiobreed doelgroepsgewijs zijn, bij het kenbaar maken van bijvoorbeeld nieuwe vormen van openbaar vervoer (bijvoorbeeld CVV-systemen) of verbetering van lijnvoering en frequentie. Het kan ook zeer doelgroepspecifiek zijn. Bijvoorbeeld bij planontwikkeling van gemeenten bij de introductie van een mobiliteitstoets voor ruimtelijke plannen.

De doelen van de maatregel en de te verwachten effecten worden goed voor het voetlicht gebracht om begrip voor het nemen van de maatregel te verkrijgen.

### *Evaluatiefase*

Ook in een fase van beleidsevaluatie is communicatie van belang. Door resultaten kenbaar te maken wordt aangegeven wat daadwerkelijk is bereikt met de maatregelen. Dit kan een positief effect hebben op vervolgfases waarin beleid verder ontwikkeld in ingevoerd moet worden (zie ook paragraaf 6.3).

### **Opstellen communicatieplan**

**Maatregel 9.1: Opstellen communicatieplan voor uitvoerings- en evaluatiefase.**

De beleidsfase en de besluitvormingsfase zijn reeds achter de rug. Voor de uitvoeringsfase en de evaluatiefase dient echter nog een communicatieplan opgesteld te worden.

### **Opstellen richtlijn communicatie bij subsidieaanvraag**

**Maatregel 9.2: Richtlijn communicatie bij subsidieaanvraag in kader RVVP.**

Het is goed om subsidieaanvragen voor plannen in het kader van het RVVP volgens een vast stramien te laten verlopen. Om dit te bereiken moet een richtlijn 'communicatie bij subsidieaanvraag' opgesteld te worden.

### **6.2.3 Mobiliteitsinformatie**

Naast gewoonte, is ook de kwaliteit van de vervoerswijzen een belangrijke verklarende factor van het mobiliteitsgedrag (lees: vervoerswijzekeuze) van reizigers. Gewoonte is belangrijk omdat de gemiddelde gebruiker na de eerste maal dat hij/zij voor een bepaalde verplaatsing een rationele afweging voor een vervoerswijze heeft gemaakt, deze keuze tot 'zijn gewoonte' maakt. Een heroverweging van die keuze vindt meestal niet plaats zonder dat daar een directe aanleiding toe is. De gebruiker gaat niet actief op zoek naar alternatieven na zijn keuze, zolang het gekozen alternatief aan zijn voorwaarden blijft voldoen. Die voorwaarden zijn bovendien redelijk rekbaar. De file moet eerst groeien voordat men echt op zoek gaat naar alternatieven.

Kwaliteit van de vervoerswijzen is daarbij uit te drukken in: snelheid, comfort, gemak en prijs. De mix hiervan bepaald voor de gebruiker, voor zijn te maken verplaatsing, de meest acceptabele vervoerswijze. Het ontbreken van adequate kennis, van alternatieven, of de toegang daartoe, sluit echter vaak een keuze daarvoor al op voorhand uit.

### **Regionaal Mobiliteitsinformatiepunt**

**Maatregel 9.3: Ontwikkeling regionaal MobiliteitsInformatiePunt (MIP)**

Gerichte informatieverstrekking over (de verbetering van) de kwaliteit van alternatieven – danwel de combinatie van alternatieven – slaat dan ook twee vliegen in een klap. Ten eerste wordt potentiële gebruikers concrete en actuele informatie geboden over alternatieven. Ten tweede wordt daarmee de juistheid van 'de gewoonte'

bij de gebruiker onder de aandacht gebracht en ter discussie gesteld. Het gebruik van alternatieven wordt hiermee gestimuleerd.

Acties in het kader van mobiliteitsmanagement bevinden zich in de informatieve, communicatieve en innoverende sfeer. Het is een vitaal onderdeel van een vraaggericht beleid dat in het traditionele (aanbodsgerichte) vervoersbeleid nog vaak over het hoofd wordt gezien. Het vergroten van het inzicht in de gebruikerskant en het bedienen van de gebruikerskant, door vraaggericht onderzoek, respectievelijk een goede informatievoorziening, kan de kans op succes van het verkeers- en vervoersbeleid vergroten.

De ontwikkeling, afstemming en verspreiding van informatie kan regionaal worden gecoördineerd binnen een MobiliteitsInformatiePunt (MIP). Dit MIP kan bijvoorbeeld voorzien in, bemiddelen voor of informatie geven over:

- regionaal specifieke reisadviezen;
- parkeerinformatie;
- vervoersmanagement;
- autodata;
- carpoolen.

Organisatie en implementatie hiervan dient afgestemd te worden op de huidige informatieverstrekkers, de Stichting Rijnland Mobiel, parkeereexploitanten en vervoersbedrijven.

## **6.3 Organisatie en financiering**

### **6.3.1 Doelstelling**

- De gebiedsgerichte aanpak en uitvoering van integraal verkeers- en vervoersbeleid voor de samenwerkende regio's komt tot stand onder een gebiedsgerichte regie.
- De gebiedsgerichte regie wordt ondersteund door een gebiedsgebonden budget; verdeling van de middelen vindt plaats op basis van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan middels een daarop gericht financieringsinstrument.

### **6.3.2 Regionale regie**

#### **Regionaal Verkeers- en Vervoersberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek**

**Maatregel 10.1: Integratie bestaande organisaties tot Regionaal Verkeers- en Vervoersberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek.**

Met het thans lopende intensiveringstraject is impliciet al onderschreven dat de basis van knelpunten niet bij de regiogrenzen ophouden te bestaan. Voor het vinden van

duurzame oplossingen is samenwerking tussen de regio's onontbeerlijk. Zeer illustratief is daarbij uiteraard het verkeer- en vervoer. Dit laat zich niet leiden door bestuurlijke grenzen. Het historisch gegroeide ruimtelijk verplaatsingspatroon is daarvoor de grondslag. De bij de verschillende kernthema's behandelde knelpunten en oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5) hebben dit helder voor het voetlicht gebracht. Beheersing van de vervoersstromen is dan ook alleen mogelijk als in samenwerking aandacht en uitvoering wordt gegeven aan integraal verkeers- en vervoersbeleid. Met het gezamenlijk initiatief voor het opstellen van dit RVVP is daartoe de eerste belangrijke stap gezet. De volgende stap betreft de uitvoering.

In lijn met de ingezette koers van intensivering van samenwerking tussen de beide regio's, is daadwerkelijke samenvoeging van de regionale verkeers- en vervoerberaden –zowel ambtelijk als bestuurlijk – de volgende te verwachten stap. Deze bovenlokale verkeers- en vervoersautoriteit bundelt op die wijze de krachten, kan regionale projecten effectiever ten uitvoer brengen, en toont impliciet duidelijk de eensgezindheid naar de hogere overheid. Dit regionaal beraad is het besluitvormend orgaan. Belangrijkste taken en bevoegdheden zijn het vaststellen van de projecten voor uitvoering en de prioritering daarvan c.q. een evenwichte besteding van de beschikbare middelen. In het beraad zijn alle deelnemende gemeenten betrokken alsook de provincie Zuid-Holland. Jaarlijks wordt een uitvoeringsprogramma vastgesteld.

### **Bestuurlijk besluit RVVP Leidse Regio / Duin- en Bollenstreek**

**Maatregel 10.2: vaststellen bestuurlijk akkoord Regionaal Verkeers- en Vervoersbeleid Leidse Regio / Duin- en Bollenstreek.**

De bestuurlijke basis voor uitvoering van dit RVVP dient te worden gevormd door de vaststelling ervan in een bestuurlijk akkoord. Dit RVVP wordt daarmee van een gezamenlijk beleidsvoornemen omgezet in gezamenlijk gedragen en uit te voeren maatregelenprogramma, gericht op de vastgestelde doelstellingen.

### **Regionale Mobiliteits Unit (RMU)**

**Maatregel 10.3: ontwikkeling van de regionale ambtelijke ondersteuning in een Regionale Mobiliteits Unit (RMU)**

De ambtelijke en organisatorische ondersteuning van het nieuwe Regionaal Verkeers- en Vervoersberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek vindt plaats door een Regionale Mobiliteits Unit. Dit gebeurt door het betrekken van private partijen (bedrijven, instellingen, recreatiecentra, reizigers) in de verantwoordelijkheid voor een het voeren van een adequaat verkeers- en vervoersbeleid. De één-loket-gedacht voor regionale zaken speelt een belangrijke rol. Of het nu speelt op het terrein van de verkeersveiligheid, regionaal openbaar vervoer of afgestemd parkeerbeleid, dit regionaal projectbureau geeft vorm en inhoud aan de gemeentegrensoverschrijdende problemen en aanpak daarvan. De Unit heeft gedelegeerde taken en bevoegdheden op het gebied van:

- initiëring, beleidsvoorbereiding en besluitvorming;

- de beleidsuitvoering (o.a. op termijn wellicht aanbesteding exploitatie OV);
- de communicatie en voorlichting;
- monitoring en evaluatie;
- de financiering en subsidiering.

Het voorgestelde MobiliteitsInformatiePunt (zie paragraaf 6.2.3) kan in deze unit worden ondergebracht.

### **6.3.3 Uitvoeringsprogramma**

#### **Jaarlijks uitvoeringsprogramma**

##### **Maatregel 10.4: Jaarlijkse vaststelling Regionaal Uitvoeringsprogramma.**

Conform het voorgestelde in de voorgaande paragrafen zal jaarlijks een voortschrijdend uitvoeringsprogramma worden opgesteld met financiële dekking, onder meer op basis van door gemeente ingediende aanvragen. Dit programma dient enerzijds als leidraad voor de uitvoering en financiering, anderzijds als controle op de uitvoering van het integraal maatregelenprogramma.

In dit uitvoeringsprogramma moeten ook de mogelijkheden tot het verkrijgen van (Europese) subsidiëring van projecten meegenomen worden.

##### **Maatregel 10.5: Jaarlijkse actualisatie van een voortschrijdend uitvoeringsprogramma**

De provincie Zuid-Holland gaat werken met gebiedsprofielen. Het gebruiksdoel van een gebiedsprofiel is richting geven aan de inzet van beleidsinstrumenten en, waar nodig, aan investeringen ten behoeve van het verkeers- en vervoersysteem in een bepaald gebied. In een gebiedsprofiel maken partijen bestuurlijke afspraken voor de eerstkomende jaren aangaande de implementatie van de overeengekomen maatregelen in termen van nadere activiteiten, verantwoordelijkheid en betrokkenheid, financiering en tijdpad. De partijen iken periodiek het gebiedsprofiel en bewaken jaarlijks de voortgang van de implementatie van de afspraken.

### **6.3.4 Regionale financiering**

#### **Decentralisatie**

De essentie van een gebiedsgerichte aanpak is dat de problemen worden aangepakt op het niveau waar ze zich voordoen. De betrokken instanties dienen daarvoor niet alleen te kunnen beschikken over de benodigde taken en bevoegdheden, maar ook over financiële middelen. Dit draagt bij aan integrale besluitvorming. En die is nodig vanwege de samenhang tussen de ruimtelijke structuur en ontwikkeling daarvan en de gewenste goede beheersing van de vervoersstromen.

Voor de juridische uitwerking van de decentralisatie is de bestaande Regeling voor de gebundelde doeluitkering het uitgangspunt. Deze is vastgelegd in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. In het NVVP is de grens voor GDU-bijdragen voor pro-

jecten verhoogd naar €225 miljoen. Naast deze bijdrage zijn binnen de decentralisatie ook de rijksbudgetten opgenomen voor verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig Tweede Fase) en vervoersmanagement. Qua infrastructuur komen daarom alleen heel grote projecten, boven dit budget, nog in aanmerking voor een rechtstreekse rijksbijdrage. Provincie en/of regio dienen deze voor het MIT bij het rijk aan te dragen. De bevoegdheid voor alle overige projecten ligt voor het plangebied Leidse Regio / Duin- en Bollenstreek bij de provincie Zuid-Holland.

De grotere projecten liggen voor de eerste jaren vast vanwege hun opname in de realisatietabel van het MIT van de rijksoverheid. Binnen de kaders van het MIT kunnen voor de provincie prioriteiten worden gewijzigd, mee of tegenvallers komen voor rekening van de provincie.

De beschikbare GDU-middelen vloeien rechtstreeks naar de provincies en kaderwetgebieden. Deze bepalen zelf op basis van hun aandeel in de GDU de verdeling over eventuele meerdere Regionale Mobiliteitsfondsen.

### **Regionaal Mobiliteitsfonds Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek**

**Maatregel 10.6: Instelling van een regionaal mobiliteitsfonds voor plangebied Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek**

Regionale regie is weinig zinvol als deze niet is gekoppeld aan regionale financiering. Regionale besluitvorming zal immers pas adequaat plaatsvinden als er voldoende helderheid is over de financiering van de projecten. Door de ontwikkeling van een regionaal budget gekoppeld aan eigen (gemandateerde) bevoegdheden wordt die helderheid verkregen.

Inkomsten voor een dergelijk regionaal mobiliteitsfonds kunnen afkomstig zijn van:

- doorverdeling door de provincie van door het rijk beschikbaar gestelde GDU-middelen;
- opbrengsten uit prijsheffingen als spitsheffingen, doelgroep- en/of betaalstroken;
- eigen bijdragen van deelnemende gemeenten en de provincie;
- overige bijdragen, bijvoorbeeld:
  - uit planontwikkelingen (bijdragen in het fonds per ontwikkelde woning of arbeidsplaats);
  - mobiliteitsbelasting (voor bedrijven die geen vervoersplan ontwikkelen);
  - etc.

Besteding van de middelen vindt plaats aan:

- infrastructurele maatregelen;
- niet-infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld vervoersmanagement, communicatie & voorlichting, educatie, etc.).

Besteding van de middelen vindt evenwichtig plaats, in overeenstemming met alle betrokken partijen.

Momenteel wordt onderzocht of ook exploitatiebijdragen voor openbaar vervoer binnen de regionale mobiliteitsfondsen kunnen worden ondergebracht. De provincie is partij in zowel het bestuurlijk als ambtelijk regionaal verkeers- en vervoersbeeraad en kan daarmee direct toezicht houden op de prioritering van projecten en een evenwichtige verdeling van het budget.

In de koersnotitie betreffende de "Opzet GDU vanaf 1-1-2003" heeft de provincie de voorkeur uitgesproken voor het instellen van regionale mobiliteitsfondsen. Zo'n fonds moet gevoed worden door enerzijds de eigen middelen van de gemeenten (en waterschappen) en anderzijds door de GDU-middelen van de provincie (50%-50%). Voor deze fondsen wordt in eerste instantie uitgegaan van een (gelijkblijvend) deel van de **regionale** GDU-middelen van € 5 mln. (voor geheel Zuid-Holland m.u.v. de kaderwetgebieden). Dit geld kan hoe dan ook in de regio aangewend worden. Daarnaast kan regionaal meer infrastructuur gerealiseerd worden door een deel van de **provinciale** GDU-middelen hiervoor in te zetten. Gebiedsprofilen zijn bedoeld om daarover tussen de partijen met verkeers- en vervoersbevoegdheden in een regio afspraken te maken.

### **Subsidiëring uit het Regionaal Mobiliteitsfonds**

**Maatregel 10.7: Herziening toetsingskader projecten voor subsidieaanvragen in kader RVVP.**

Om voor (co)financiering in aanmerking te komen kunnen projecten voor subsidiëring vanuit het regionaal mobiliteitsfonds worden aangedragen. Een en ander overeenkomstig met de huidige GDU-regeling.

Voor het opstellen van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma dient, voor een adequate onderlinge vergelijking en toetsing van projecten binnen het kader van dit RVVP, een toegepaste beoordelings- en prioriteringsmethodiek beschikbaar te zijn. De huidige regelingen dienen daarop te worden herzien en waar nodig aangepast.

## **6.4 Monitoring en evaluatie**

### **6.4.1 Uitvoeringsdoelstellingen**

- Periodieke evaluatie van uitvoering en effectiviteit van het beleid.
- Bijstelling van de beleidsontwikkeling en -uitvoering waar nodig.

### **6.4.2 Monitorprogramma**

Onder monitoring wordt verstaan het min of meer continu volgen van de ontwikkelingen op het gebied van een aantal beleidsindicatoren. Doel is om gecombineerde effecten van maatregelen vast te stellen in vergelijking met de beleidsdoelstellingen en, waar relevant, met de beleidstaakstellingen. Het programma gaat in op het to-

tale effect van de maatregelen en de maatschappelijke ontwikkeling. Het programma dient dan ook in te gaan op verschillende aspecten, zoals: mobiliteitsontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en milieu, ruimtelijk-economische ontwikkeling, demografische ontwikkeling.

### **Monitoring- en evaluatieprogramma**

**Maatregel 11.1: Opstellen van een jaarlijks monitoring- en evaluatieprogramma.**

In overleg met de betrokken partijen dienen waar nodig de beleidsdoelstellingen te worden vertaald naar meetbare indicatoren. Per indicator dient een meetmethode te worden vastgesteld. Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie. Rapportage van de bevindingen vindt jaarlijks plaats, voorzien van beleidsrelevante conclusies als onderlegger voor het nieuwe jaarprogramma.



## 7. UITVOERINGSPROGRAMMA

In het uitvoeringsprogramma zijn alle projecten en maatregelen, die eerder in dit RVVP aan bod zijn gekomen, opgenomen. De maatregelen zijn gerangschikt naar thema. De volgende stap die genomen zal moeten worden, is het prioriteren van deze projecten en het maken van een concrete tijdsplanning. Deze stap dient genomen te worden in goede afstemming met de provinciale gebiedsprofielen (zie ook paragraaf 6.3.3).

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financieringsbronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Mobiliteit en ruimte</b>						
1.1	Vervoersnetwerken en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afstemmen	- Ontwikkeling van een mobiliteitstoets		PZH		
1.2	Gebiedsgerichte benadering		- Toepassing van bereikbaarheids- en toegankelijkheidsprofielen	SVVLR en SDB i.o.m. PZH		
1.3	Knooppuntenontwikkeling		- Toepassing van knooppuntypologie	PZH		
1.4	Omgekeerd ontwerpen	- afspraken over ontwerp-proces in relatie tot mobiliteitstoets		Gemeenten		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financieringsbronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Fiets</b>						
2.1	Completeren regionaal fietspadennetwerk		- netwerk afmaken, conform provinciaal Fietsplan 2000	PZH en SVVLR/SDB	Zie MPI	Diversen
2.2	Completeren gemeentelijk fietspadennetwerk		- netwerk afmaken, conform regionale plannen	SVVLR/ SBD en gemeenten	Zie regionale fietsplannen	Diversen
2.3	Fietsnelweg Leiden – Den Haag	- haalbaarheidsstudie		PZH, SVVLR		
2.4	Fietsbereikbaarheidsplan OV		- Opstellen plan voor routes naar en fietsstallingen bij OV-haltes	SVVLR en SDB		
2.5	Fietsbereikbaarheidsplan RGL-haltes		- Opstellen plan voor routes naar en fietsstallingen bij RGL-haltes	SVVLR en SDB		
2.6	Fietsparkeerbeleid (fietsstallingen bij belangrijke OV-haltes, centra, voorzieningen, etc.)		- Ontwikkelen actief fietsparkeerbeleid	Gemeentes i.o.m. SVVLR en SDB		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financieringsbronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Openbaar Vervoer</b>						
3.1	RGL oost			- Realisatie RGL oost (Gouda – Leiden 't Schouw)	PZH, Rijk en gemeente Leiden	MIT
3.2	RGL west			- Realisatie RGL west (Leiden 't Schouw – Katwijk/Noordwijk)	PZH en Rijk	€ 200 miljoen MIT, PZH
3.3	Uitbouw RGL (bijv. aansluiten op Zuid-tangent)	- Haalbaarheidsonderzoek			SVVLR	
3.4	Transferium Leiden oost	- Onderzoek naar mogelijkheden voor een transferium aan de A4/RGL			PZH	
3.5	P+R bij stations - Station Voorhout - Station Voorschoten	- Onderzoek naar mogelijkheden voor P+R-terreinen bij stations			PZH	BOR, PZH
3.6	P+R bij RGL-haltes - RGL-halte Leiden Lammenschans		- Aanleg P+R-terreinen opnemen in planvorming rond RGL en RGL-haltes		PZH en Gemeente Leiden	MIT
3.7	Station Sassenheim met P+R	- Onderzoek naar haalbaarheid station Sassenheim (met P+R)			PZH, SDB/ SVVLR	
3.8	Ontwikkeling beleidslijn OV en Duurzaam Veilig		- Opstellen beleidslijn OV en DV		SVVLR en SDB	
3.9	Verbeteren doorstroming busverkeer (van en naar Haaglanden)			- Realisatie o.b.v. onderzoek in het kader van BOR	PZH	€ 9,08 miljoen uit BOR Haaglanden

3.10	Versterken externe verbindingen	- Plannen worden momenteel opnieuw bezien	Provincie NH/ ROA	BOR
3.11	CVV	- Haalbaarheidsonderzoek naar mogelijkheden tot invoering CVV in Duin- en Bollenstreek	SDB, PZH	SDB

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Flankerend beleid</b>						
4.1	Invoering prijsbeleid		- Planvorming omtrent naar plaats en tijd gedifferentieerde km-heffing		Rijk	
4.2	Regionaal parkeerbeleid		- Ontwikkelen van een afsprakenkader	- Opzetten regionale parkeerdatabank	SVVLR en SDB	SVVLR en SDB
4.3	Vervoermanagement bij gemeentes, bedrijven en instellingen			- Invoering van vervoermanagement bij gemeentelijke diensten, bedrijven en instellingen	Gemeentes i.s.m. Stichting Rijnland Mobiel (SRM)	
4.4	Regionaal actieplan mobiliteitsmanagement		- Ontwikkeling van een regionaal actieplan mobiliteitsmanagement		SVVLR en SDB i.o.m. gemeentes en SRM	
4.5	Carpoolen	- Onderzoek naar behoeftes carpoolplaatsen			Rijk i.o.m. SVVLR en SDB	
4.6	Autodate			- Ondersteuning van initiatieven met autodate	SVVLR en SDB	

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financieringsbronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Auto</b>						
5.1	Benuttingsmaatregelen N206 Katwijk – A4		- Opstellen plan voor benuttingsmaatregelen	- + realisatie	PZH, SVVLR en SDB	€ 4,54 miljoen uit BOR Haaglanden
5.2	Structurele capaciteitsuitbreiding A4 – A44	-	Onderzoek naar mogelijkheden voor structurele capaciteitsuitbreiding		PZH, SVVLR en SDB	
5.3	Capaciteitsuitbreiding N206 Katwijk – Leiden	-	Studie naar verdubbeling N206 tussen Katwijk en Leiden		PZH, SVVLR en SDB	
5.4	Noordelijke verbinding N206 - N205	-	Studie naar noordelijke verbinding N206 – N205 loopt		Provincie Noord-Holland en PZH	PNH, PZH en gemeenten
5.5	Oplossingsmogelijkheden voor problematiek rond N208	-	Studie naar oplossingsmogelijkheden voor problematiek rond N208		PZH, SVVLR/ SDB en gemeenten	
5.6	Categorisering regionaal wegennet en opstellen afsprakenkader			- Regionaal wegennet inrichten volgens inrichtingseisen categorisering - afsprakenkader opstellen voor betreffende wegen	PZH, SVVLR/ SDB en gemeenten	

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Goederenvervoer</b>						
6.1	Actieprogramma goederenvervoer	- Ontwikkeling actieprogramma goederenvervoer		SVVLR en SDB i.s.m. PZH		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Verkeersveiligheid</b>						
7.1	Maatregelpakket verkeersveiligheid	- opstellen concreet maatregelenplan a.d.h.v. resultaten verkeersveiligheidsverkenner voor de regio	- + uitvoeren	PZH i.s.m. SVVLR, SDB en POV Zuid-Holland		GDU en gemeenten
7.2	Aanpak verkeersongevallenconcentraties	- opstellen uitvoeringsplan verkeersongevallenconcentraties	- + uitvoeren	SVVLR en SDB i.s.m. POV Zuid-Holland		GDU en gemeenten
7.3	Opname van verkeersveiligheidsparagraaf in ruimtelijke plannen		- opname van verkeersveiligheidsparagraaf in ruimtelijke plannen	Gemeenten		
7.4	Toetsing van ruimtelijke plannen op een verkeersveiligheidsparagraaf		- toetsing van ruimtelijke plannen op verkeersveiligheidsparagraaf	PZH		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Milieu</b>						
8.1	Verkeersmilieukaart		- Uitbreiden van het regionale VMK met de Duin- en Bollenstreek	SDB		
8.2	Maatregelprogramma milieu		- Opstellen van een maatregelprogramma ter verbetering van luchtkwaliteit en terugdringing van geluidsoverlast	SVVLR en SDB		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Communicatie</b>						
9.1	Opstellen communicatieplan	-	Opstellen communicatieplan voor uitvoerings- en evaluatiefase RVVP		SVVLR en SDB	
9.2	Richtlijn communicatie	-	Opstellen richtlijn communicatie bij subsidieaanvraag in het kader van het RVVP		SVVLR en SDB	
9.3	MobiliteitInformatiePunt (MIP)	-	Ontwikkeling van een regionaal MIP		PZH, SVVLR en SDB	

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Organisatie en financiering</b>						
10.1	Regionaal Verkeers- en Vervoerberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek		- Integratie bestaande organisaties tot Regionaal Verkeers- en Vervoerberaad Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek	SVVLR en SDB		
10.2	Bestuurlijk besluit RVVP		- Vaststellen bestuurlijk akkoord regionaal verkeers- en vervoersbeleid Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek	SVVLR, SDB en gemeenten		
10.3	Regionale Mobiliteits Unit (RMU)	- Ontwikkeling van regionale ambtelijke ondersteuning in een RMU		PZH, SVVLR en SDB		
10.4	Uitvoeringsprogramma		- Jaarlijkse vaststelling Regionaal Uitvoeringsprogramma	SVVLR en SDB		
10.5	Gebiedsprofiel		- Jaarlijks opstellen van een voortschrijdend meerjarenprogramma	PZH		
10.6	Regionaal Mobiliteitsfonds Leidse Regio/ Duin- en Bollenstreek	- Instelling van een regionaal mobiliteitsfonds		SVVLR en SDB		
10.7	Subsidiëring uit Regionaal Mobiliteitsfonds	- Herziening toetsingskader projecten voor subsidieaanvragen in kader RVVP		SVVLR, SDB en PZH		

Thema	Concrete maatregel			Initiatief	Kosten (indicatie)	Financierings- bronnen
	Onderzoek	Planvorming	Realisatie			
<b>Monitoring en evaluatie</b>						
11.1	Monitoring- en evaluatieprogramma	-	Opstellen van een jaarlijks monitoring- en evaluatieprogramma	PZH, SVVLR en SDB		

## LITERATUURLIJST

Auteur	Titel	Jaar
Adviesbureau van Roon, i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Zuid-Holland	Goederenvervoer over de weg, Regio Den Haag, Leiden en Schiphol 1999	Januari 2000
CROW	Handboek Wegenontwerp, wegen buiten de bebouwde kom, Basiscriteria'	Februari 2002
GOVERA Den Haag	Naar een logistieke visie voor de Randstad, discussienota	Oktober 1997
Grontmij Verkeer & Infrastructuur	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek, Modelmatige analyse van mogelijke regionale ontwikkelingen	December 2001
Grontmij Verkeer & Infrastructuur	Quick scan Rijn Gouwe Lijn Fase 2, concept	Maart 2002
Infopunt Duurzaam Veilig verkeer	Duurzaam Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom, een gedachtevorming	November 2000
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001 – 2020	2000
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Beleidsvoornemen	Oktober 2000
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Samen voor veiligheid, Duurzaam Veilig, de tweede fase	2001
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, AVV	Mobiliteitsatlas, Verkeer en vervoer vanuit ruimtelijk-economisch perspectief	1999
Ministerie van VROM	Ruimte maken, ruimte delen, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020	Januari 2001

<b>Auteur</b>	<b>Titel</b>	<b>Jaar</b>
Ministerie van VROM	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra	
POV Zuid-Holland	Zuid-Hollandse effectrapportage Verkeersveiligheid 2000	November 2000
Programmabureau BONR	Fonds inzake het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad	2001
Programmabureau BONR	Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad, BONRoute, Voortgangsrapportage BONR, jaarrapportage 2001	2001
Provincie Zuid-Holland	Mobiliteit met beleid, Koersbepaling voor het verkeers- en vervoersbeleid Zuid-Holland	Oktober 2001
Provincie Zuid Holland, POV Zuid Holland	Fiets-Wijzer Zuid-Holland	2001
Provincie Zuid-Holland	Nota Koersbepaling, Integrale Herziening Streekplan Zuid-Holland West	2001
Provincie Zuid-Holland	Verkenning Duin- en Bollenstreek – Marine Vliegkamp Valkenburg	Juni 2001
Provincie Zuid-Holland	Fietsplan 2000, voorontwerp	2000
Raad voor verkeer en waterstaat	Ruimtelijke Vernieuwing Internationaal Goederenvervoer, Advies lange-termijnbeleid goederenvervoer, deel 2	Augustus 1999
Regionale projectgroep verkeersveiligheid Leidse Regio	Werkplan 2002	
Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland	Regionaal Beleidskader Wegvervoer	1999
Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio	Fietsplan Leidse Regio, Uitvoeringsprogramma 2001-2006	November 2000

<b>Auteur</b>	<b>Titel</b>	<b>Jaar</b>
Samenwerkingsverband SDB en SLR	Positie document Wonen	Juni 2001
SWOV	SWOVschrift 87	September 2001



**BIJLAGEN**



## Bijlage 1: Inwoneraantallen, woningvoorraad en aantal huishoudens

Tabel: Inwoneraantallen en woningvoorraad

Gemeente	Bevolking 1-1-2000	Woningvoorraad 1-1-2000
Hillegom	20.664	8.325
Katwijk	40.753	14.996
Lisse	21.942	8.780
Noordwijk	24.879	10.063
Noordwijkerhout	15.313	5.627
Rijnsburg	14.787	5.307
Sassenheim	14.819	5.927
Valkenburg	3.607	1.258
Voorhout	13.557	4.843
Warmond	5.238	1.927
<b>Subtotaal Duin- en Bollenstreek</b>	<b>175.559</b>	<b>67.053</b>
Alkemade	14.433	5.188
Leiden	117.191	49.759
Leiderdorp	25.279	10.595
Oegstgeest	20.785	8.285
Voorschoten	22.662	9.484
Zoeterwoude	8.679	3.067
<b>Subtotaal Leidse Regio</b>	<b>209.029</b>	<b>86.378</b>
<b>Totaal Leidse Regio &amp; Duin en Bollenstreek</b>	<b>384.588</b>	<b>153.431</b>

Bron: CBS, 2000

Tabel: Aantal huishoudens

	Huishoudens in 1994	Huishoudens in 1998
Gemeente Leiden	49.240	51.300
Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek	146.220	152.200

Bron: Dansen door de schalen, Zuidvleugel, 2000



## Bijlage 2: Parkeerregulering in de regio

Gemeente	Tarieven betaald parkeren			Max parkeertijd parkeerschijfzone	
	Min per uur	max per uur	dag	Min	Max
Leiden	€ 0,50	€ 2,00	€ 8,00	1:30	3:00
Alkemade	-	-	-	-	-
Hillegom	-	-	-	0:15	0:15
Katwijk	€ 0,60	€ 1,00	-	1:00	1:00
Leiderdorp	-	-	-	-	-
Lisse	-	-	-	1:30	2:00
Noordwijk	€ 0,70	€ 1,60	€ 16,-*	-	-
Noordwijkerhout	-	-	-	0:30	1:00
Oegstgeest	-	-	-	1:00	1:00
Rijnsburg	-	-	-	-	-
Sassenheim	-	-	-	1:30	1:30
Valkenburg	-	-	-	-	-
Voorhout	-	-	-	1:00	1:00
Voorschoten	-	-	-	1:00	1:00
Warmond	-	-	-	2:00	2:00
Zoeterwoude	-	-	-	-	-

\* In de maanden oktober tot april: € 12,70, plaatsen niet aan de Boulevard € 8,- (seizoen) en € 5,- (buiten seizoen)

kaart blackspots

## Bijlage 3: Blackspots

Gemeente	Straat 1	Straat 2	Straat 3
Voorhout	Leidsevaart	Leidsevaart	Rijnsburgerweg
Voorhout	Leidsevaart	Sportlaan	Tweede Elsgeesterweg
Valkenburg ZH	Tjalmaweg G IR	Tjalmaweg G IR	Tjalmaweg G IR
Sassenheim	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	Hoofdstraat
Rijnsburg	Rijnsburgerweg	Rijnsburgerweg	Rijnsburgerweg
Noordwijkerhout	's-Gravendamseweg	's-Gravendamseweg	Leidsevaart
Noordwijk	Heenweg	Herenweg	Klei
Noordwijk	Herenweg	Herenweg	Zwarteweg
Noordwijk	Nieuwe Zeeweg	Prins Hendrikweg	Weteringkade
Noordwijk	Duinweg	Northgodreef	Duindamseweg
Lisse	Heereweg	2 <sup>e</sup> Poellaan	Heereweg
Lisse	Stationsweg	Loosterweg Noord	Van Lyndenweg
Lisse	Heereweg	Westelijke Randweg	Meer en Duin
Lisse	Gasstraat	Kanaalstraat	Kanaalstraat
Hillegom	Weeresteinstraat	Noorderlaan	Haarlemmerstraat
Leiden	Rijksweg R004	Rijksweg A4	Rijksweg A4
Leiden	Rijnsburgerweg	Schipholweg	Schuttersveld
Leiden	Rijksweg A4	Rijksweg A4	Zoeterwoude – Dorp 7
Leiden	Korevaartstraat	Korevaartstraat	Levendaal
Leiden	Koninginnelaan	Zeemanlaan	Lammenschansweg
Leiden	Geregracht	Geregracht	Oranjeboomstraat
Leiden	Lammenschansweg	Lammenschansweg	Tomatenstraat
Leiden	Willem de Zwijgerlaan	Schipholweg	Oegstgeesterweg
Leiden	Rijksweg R004	Rijksweg A4	Rijksweg A4
Leiden	Levendaal	Levendaal	Oranjeboomstraat
Leiden	Blauwpoortsbrug	Haarlemmerstraat	Prinsessekade
Leiden	Churchilllaan	Haagweg	Churchillbrug
Leiden	Hooigracht	Nieuwe Rijn	Nieuwe Rijn
Leiden	Hoge Rijndijk	Catharinastraat	Verdamstraat
Leiden	Voorschoterweg	Churchilllaan	Delftse Jaagpad
Leiden	Hoge Rijndijk	Burggravenlaan	Hoge Rijndijk
Leiden	Willem de Zwijgerlaan	Willem de Zwijgerlaan	Koningstraat
Leiden	Breestraat	Vrouwensteeg	Diefsteeg
Leiden	Lammenschansweg	De Sitterlaan	Lammenschansweg
Leiden	Langegracht	Korte Mare	Reineveststeeg
Leiden	Willem de Zwijgerlaan	Ysselmeerlaan	Sumatrastraat
Leiden	Lammermarkt	Molenwerf	Langegracht
Leiden	Churchilllaan	Churchilllaan	Vijf Meilaan
Leiden	Geregracht	Jan van Houtbrug	Jan van Houtkade
Leiden	Admiraalsweg	Lage Rijndijk	Lage Rijndijk

<b>Gemeente</b>	<b>Straat 1</b>	<b>Straat 2</b>	<b>Straat 3</b>
Leiden	Churchillaan	Voorschoterweg	sportpart 'De Vliet'
Leiden	Willem de Zwijgerlaan	Floris Versterlaan	Koningstraat
Leiden	Hoge Rijndijk	Veerhuis	P.J. Blokstraat
Leiden	De Ruijterstraat	Oosterkerkstraat	Zijlsingel
Leiden	Javastraat	Javastraat	Sumatrastraat
Leiden	Gerestraat	Levendaal	Levendaal
Provincie Zuid-Holland	N206, t.h.v. hectometerpaal 10,4		
Provincie Zuid-Holland	N206, t.h.v. hectometerpaal 11,0		
Provincie Zuid-Holland	N206, t.h.v. hectometerpaal 15,0		
Provincie Zuid-Holland	N206, t.h.v. hectometerpaal 16,0		
Provincie Zuid-Holland	N206, t.h.v. hectometerpaal 18,5		
Provincie Zuid-Holland	N449, t.h.v. hectometerpaal 2,5		

## Bijlage 4: Speerpunten in het provinciale beleid

Speerpunten in het provinciale beleid zijn de volgende:

- **Netwerken als drager van de netwerkstad**  
Het groen/ blauwe netwerk en de netwerken voor verkeer zijn de dragers voor de ruimtelijke ontwikkelingen. Het wegennetwerk is behoorlijk uitgebouwd. Het accent ligt daarin op benutting. In het openbaar vervoer is met name behoefte aan aanvulling op regionaal niveau (10-30 km), waar nog geen goed vervoersalternatief voor de auto aanwezig is.
- **Bundeling van activiteiten en bereikbaarheid in knooppunten**  
Door de toenemende schaarste aan bereikbaarheid is een zorgvuldige afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en netwerken van groot belang. Knooppuntenbeleid geeft hieraan richting. In het nieuwe locatiebeleid is duidelijk ook plaats voor de auto.
- **Gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid**  
Samenhang tussen het verstedelijkingsbeleid en de ontwikkeling en exploitatie van openbaar vervoer en (vracht)verkeer. Geen ontwikkeling van stedelijke functies zonder harde toezeggingen in de exploitatie van openbaar vervoer. Gebiedsgerichte afstemming in samenwerkingsverbanden.
- **Groene, verkeersluwe gebieden**  
Beperkte bereikbaarheid voor natuur- en plattelandsontwikkeling als natuurlijke rem en ondersteuning van recreatieve potenties.
- **Integrale veiligheid**  
Uitbreiding van dit technisch vraagstuk naar een nota Integraal Veiligheidsbeleid. Intensivering van de aanpak conform Duurzaam Veilig
- **Duurzaam transport en duurzame infrastructuur**  
Niet te voorkomen mobiliteit moet zo duurzaam mogelijk worden afgewikkeld. Kiezen voor fiets, openbaar vervoer, ketenmobiliteit, verkeersluwe groene gebieden en een goede ruimtelijke ordening. Bij tracéprocedures bij infrastructuurwerken is een gebiedsgerichte inpassing uitgangspunt.
- **Verbinden en ontsluiten**  
Betere benutting van de infrastructuur. 90% van de infrastructuur van 2020 ligt er immers al. Een heldere en logische indeling naar functie/categorie. Aanpak van conflictpunten. Waar nodig eigen infrastructuur voor het openbaar vervoer. Voortzetting van het ingezette fietsbeleid.
- **Goederenvervoer**  
Goede facilitering van het goederenvervoer gericht op hulp aan de vervoerders en minder belasting voor de omgeving. Ketenbenadering, bundeling van stromen, goed locatiebeleid, modal shift en aanpak van conflictsituaties zijn ankerpunten.
- **Ketenmobiliteit**  
Klantgerichte dienstverlening is het uitgangspunt. Betere en beter toegankelijke organisatie en informatie over vervoersmogelijkheden en aansluitingen.

- **Financiering en procesplanning**  
De provincie krijgt in navolging van het NVVP zeggenschap over infrastructuurprojecten tot € 225 miljoen (in GDU). Bij de gebiedsgewijze uitwerking wordt vervolgens de provinciale zeggenschap met de regio's gedeeld. Het financieringsinstrument zal daarop worden ingericht.

## Bijlage 5: Doorgerekende maatregelpakketten en scenario's

De in dit rapport getrokken conclusies zijn mede gebaseerd op recente modelberekeningen voor het RVVP voor de jaren 2010 en 2020 met het provinciaal verkeersmodel<sup>45</sup>. Dit verkeersmodel heeft de volgende kenmerken:

- het basisjaar is 1990, het prognosejaar is 2010;
- berekeningen worden uitgevoerd voor het avondspitsuur;
- de belangrijkste wegen zijn opgenomen (stroom- en ontsluitingswegen), het OV- en fietsnetwerk;
- drie variatie-elementen beschikbaar: netwerken, inwoners/arbeidsplaatsen en beleidsscenario's.

Drie maatregelpakketten voor 2010 en drie scenario's voor 2020, welke zijn vastgesteld in de bestuurlijke werkgroep Verkeer & Vervoer, zijn in het verkeersmodel doorgerekend. De verkregen modelresultaten zijn vergeleken met de modelresultaten van studies naar afzonderlijke projecten die in het verleden zijn uitgevoerd. De getrokken conclusies worden hierdoor onderschreven.

### Maatregelpakketten 2010

In de modelberekeningen is uitgegaan van drie maatregelpakketten voor het jaar 2010, gericht op doorstromings- en beheersmaatregelen, het flankerend verkeersbeleid en enkele infrastructurele studieprojecten:

- 2010-1: voortzetting huidig flankerend beleid;
- 2010-2: aanscherping huidig flankerend beleid, uitbreiding OV- en fietsinfrastructuur;
- 2010-3: aanscherping huidig flankerend beleid, uitbreiding auto-infrastructuur.

Basisgegevens:

- woningen: 16.900 extra;
- bedrijvigheid: 260 ha, 37 ha bvo, 13.000 m<sup>2</sup> bvo;
- infra: benuttingsmaatregelen N206 Leiden, A4 2x3, rondweg Voorhout, RGL Alphen – 't Schouw.

### Maatregelpakket 2010-1

Voortzetting huidig (flankerend) beleid:

- Platte km-heffing over de hele dag;
- Betaald parkeren in hoofdkernen;
- Voortzetting huidig flankerend beleid.

---

<sup>45</sup> Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek, Modelmatige analyse van mogelijke regionale ontwikkelingen, Grontmij Verkeer & Infrastructuur, 19 december 2001

### **Maatregelpakket 2010-2**

Aanscherping beleid + OV- en fietsinfra:

- Hoge km-heffing in spits;
- Betaald parkeren in alle kernen;
- Verdere uitvoering vervoersmanagement;
- NS-stations Leiden Merenwijk en Sassenheim;
- Transferia/P+R:Leiden Oost, Lammenschans, Voorhout en Voorschoten.

### **Maatregelpakket 2010-3**

Aanscherping beleid + autoinfra:

- Hoge km-heffing in spits;
- Betaald parkeren in alle kernen;
- Verdere uitvoering vervoersmanagement;
- Verdubbeling N206 Katwijk-Leiden;
- Kanalenroute Leiden/Leiderdorp.

### **Scenario's 2020**

Verder zijn drie scenario's doorgerekend voor het jaar 2020 waarin gevarieerd is in de auto-infrastructuur en een vingeroefening is uitgevoerd naar de gevolgen voor de infrastructuur van de Netwerkstreek zoals deze is opgenomen in de verkenningen voor de Vijno: Verkenning Duin en Bollenstreek – Marine Vliegkamp Valkenburg (juni 2001):

- 2020-1: behouden groei;
- 2020-2: behouden groei met uitbreiding auto-infrastructuur;
- 2020-3: Netwerkstreek.

#### **Scenario 2020-1: behouden groei**

Basisgegevens uit Verkenningen Vijno:

- 14.000 woningen: eigen behoefte 6.000, Valkenburg 8.000;
- Oostflank Leiden regionaal knooppunt 34 ha.

Verder:

- Hoge km-heffing;
- Vervoersmanagement.

#### **Scenario 2020-2: behouden+infra**

- Woningen eigen behoefte 6.000 rond OV-stations, Valkenburg 8.000;
- Verbinding A4-A44;
- Noordelijke omleiding Hillegom;
- Verlengde N205.

### **Scenario 2020-3: Netwerkstreek**

Woningen: totaal 35.000:

- Eigen behoefte 6.000;
- Valkenburg 8.000;
- Voorhout Noord 3.000;
- Hillegom oost en west 10.000;
- Glastuinbouwloc. Rijnsburg 8.000 Oostflank Leiden Nationaal Knooppunt 180 ha.



## **Bijlage 6: Bij het RVVP betrokken instanties**

- Gemeente Alkemade
- Gemeente Hillegom
- Gemeente Katwijk
- Gemeente Leiden
- Gemeente Leiderdorp
- Gemeente Lisse
- Gemeente Noordwijk
- Gemeente Noordwijkerhout
- Gemeente Oegstgeest
- Gemeente Rijnsburg
- Gemeente Sassenheim
- Gemeente Valkenburg
- Gemeente Voorhout
- Gemeente Voorschoten
- Gemeente Warmond
- Gemeente Zoeterwoude
- 3VO
- ConneXXion Haarlem
- ConneXXion Rotterdam
- Duin- en Bollenstreek
- Fietsersbond
- Hollandse Werkgevers Vereniging
- Kamer van Koophandel Rijnland / Bedrijfsleven Duin- en Bollenstreek
- Leidse Regio
- LVI
- NS Reizigers
- POV Zuid-Holland
- Projectbureau RijnGouweLijn
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Zuid-Holland
- Rijkswaterstaat
- Rijnstreekberaad
- Rover
- Stadsgewest Haaglanden
- Stadsgewest Haaglanden / gemeente Wassenaar
- Stichting Rijnland Mobiel



## Bijlage 7: Criteria voor de categorisering van wegen

### Categorisering buiten de bebouwde kom

(bron: Handboek Wegenontwerp, wegen buiten de bebouwde kom, Basiscriteria, CROW, Ede, februari 2002)

**Stroomwegen** zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid. Zowel op de wegvakken als op de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder meer gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.

De stroomfunctie vereist op wegvakken en kruispunten een vormgeving waarbij stromen met een wettelijke snelheid van 100 tot 120 km/h mogelijk is. Frontale conflicten en dwarsconflicten hebben bij dergelijke snelheden een ernstige afloop. Vanuit de functionele eisen wordt dan ook gesteld dat voornoemde conflicten worden uitgesloten. Dit betekent voor stroomwegen dat op wegvakken alleen langsconflicten voor kunnen komen. Op kruispunten zijn alleen convergeren en divergeren toegestaan.

**Gebiedsontsluitingswegen** faciliteren zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze twee functies worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op kruispunten, het stromen op de wegvakken tussen de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt binnen het verkeersnetwerk de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.

De gebiedsontsluitingsfunctie vereist op wegvakken de mogelijkheid tot stromen. Op kruispunten heeft het uitwisselen prioriteit. Op wegvakken wordt een snelheid van maximaal 80 km/h voorgestaan. Frontale conflicten hebben bij dergelijke snelheden een ernstige afloop. Vanuit de functionele eisen wordt voorgesteld om voornoemde conflicten op wegvakken uit te sluiten, evenals dwarsconflicten en convergeren/ divergeren. Op de kruispunten in ontsluitingswegen zijn de snelheden laag, waardoor uitsluiting van dwarsconflicten tussen het langzame verkeer en het gemotoriseerde verkeer in principe niet nodig is. Voorgaande betekent dat op wegvakken in principe alleen langsconflicten voorkomen en op kruispunten (waar de rijnsnelheid laag is) naast convergentie en divergentie ook dwarsconflicten.

**Erftoegangswegen** zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere en openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn.

Op wegen met een erftoegangsfunctie is er sprake van volledige uitwisseling op zowel de wegvakken als op de kruispunten. Voor zowel de wegvakken als de kruispunten geldt een lage snelheid (maximaal 60 km/h), waarbij alle conflicten voor kunnen komen.

### Wegtypen binnen de drie categorieën buiten de bebouwde kom

	Maximum snelheid	Kenmerken
Nationale stroomweg	120 km/h	Autosnelweg, minimaal 2x2 rijstroken, vluchtvoorzieningen, niet overschrijdbare rijrichtingscheiding, ongelijkvloerse kruisingen
Regionale stroomweg	100 km/h	Autoweg, 2x1 of 2x2 rijstroken, vluchtvoorzieningen, niet overschrijdbare rijrichtingscheiding, ongelijkvloerse kruisingen
Gebiedsontsluitingsweg I	80 km/h	2x2 rijstroken, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken langsmarkering
Gebiedsontsluitingsweg II	80 km/h	2x1 rijstrook, rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen, onderbroken langsmarkering
Erftoegangsweg type I	60 km/h	1 rijloper, kantmarkering
Erftoegangsweg type II	60 km/h	1 rijloper, geen markering, fiets op de rijbaan

(bron: Handboek Wegenontwerp, wegen buiten de bebouwde kom, Basiscriteria, CROW, Ede, februari 2002)

### Categorisering binnen de bebouwde kom

(bron: Duurzaam veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom, een gedachtevorming, Infopunt Duurzaam veilig verkeer, Ede, november 2000)

**Gebiedsontsluitingswegen** hebben, vooral op wegvakken, een belangrijke afwikkelingsfunctie. Veel weggebruikers, in het bijzonder automobilisten, hebben daar belang bij een vlotte doorstroming. Op de kruispunten wordt van alle groepen weggebruikers oplettendheid geëist. De inrichting van de kruispunten moet daarom bewerkstellingen dat de snelheid beperkt is en dat de weggebruikers voldoende opmerkzaam worden gemaakt op elkaars (eventuele) aanwezigheid.

Op gebiedsontsluitingswegen komen in beginsel voor gemotoriseerd verkeer geen aansluitingen met particuliere eigendommen voor. Daardoor worden dwarsconflicten vermeden. De erven kunnen zonodig aansluiten op een parallelweg die wordt ingericht als erftoegangsweg. De aansluiting moet worden opgevat en uitgevoerd als een kruispunt.

Op **erftoegangswegen** ligt de prioriteit bij de verblijfsfunctie. Vele, zo niet alle groepen weggebruikers maken hier gebruik van dezelfde ruimte. Daarom is het van groot belang dat zij zich bewust zijn van elkaars aanwezigheid en hun handelswijze daarop af te stemmen. Het gewenste gedrag wordt bevorderd door een inrichting waarbij conflicten zich aandienen binnen het verwachtingspatroon van de weggebruiker. De afstemming tussen snelheid en (over)zicht voor alle groepen weggebruikers is hierbij essentieel.

**Wegtypen binnen de twee categorieën binnen de bebouwde kom**

	<b>Maximum snelheid</b>	<b>Kenmerken</b>
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h (bij uitzondering: 70 km/h)	2x1 of 2x2 rijstroken, overrijdbare rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruispunten met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangmaatregel, fietsers niet op rijbaan, bij 50 km/h bromfiets op de rijbaan, markering in lengterichting
Erftoegangsweg	30 km/h	1 rijloper, gelijkwaardige kruispunten met snelheidsbeperkende maatregelen, fietsers op de rijbaan, geen markering

(bron: Duurzaam veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom, een gedachtevorming, Infopunt Duurzaam veilig verkeer, Ede, november 2000)





**BRIO**

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

## De regio's verbonden

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

Nummer 138X00023.05136

Datum 27 juni 2002

Ontwerp

In samen-  
werking met:

