

Voorwoord 2

1 Kernbeslissingen 4

- 1 Holland Rijnland is een topwoonregio 6
- 2 Leiden vervult een regionale centrumfunctie 6
- 3 Concentratie stedelijke ontwikkeling 7
- 4 Groen-blauwe kwaliteit staat centraal 7
- 5 **Het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide** blijven open 8
- 6 Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: kennis en **Greenports** 8
- 7 Verbetering van de regionale bereikbaarheid 9

2 Inleiding 10

3 Inleidende beschouwing: Het strategische perspectief van de Randstad 14

- 3.1 Veranderende dynamiek van de Randstad 16
- 3.2 Holland Rijnland in de Randstad 17
- 3.3 Topprojecten op (boven)regionaal niveau 20
- 3.4 **De toegevoegde waarde voor de nieuwe regio Holland Rijnland** 21

4 Ambities 24

- 4.1 De regio 26
- 4.2 De waarde van de Randstad 27
- 4.3 Ambities 29
- 4.4 Strategie 30
- 4.5 Hoofdprojecten 31
- 4.6 Holland Rijnland in 2020 31

5 Ontwikkelingsvisie 32

- 5.1 Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie 34
- 5.2 De Kustzone 38
- 5.3 De Bollenstreek 40
- 5.4 **Groene Hart** 42

6 Thema's per sector 48

- 6.1 Versterken landschappelijke kwaliteiten 50
- 6.2 Recreatie en toerisme 57
- 6.3 Milieu 60
- 6.4 Mobiliteit 64
- 6.5 Wonen in stad en land 71
- 6.6 De sociale agenda in ruimtelijke context 76
- 6.7 Economische structuurversterking 78

7 Proces en procedures 88

- 7.1 Gemeenschappelijke regeling en inspraakverordening Holland Rijnland 90
- 7.2 Proces tussen ontwerp en definitieve structuurvisie 91
- 7.3 Gevoerd overleg 91
- 7.4 Proces eerste partiële **herziening** 91

Bijlage Referenties en kaarten 92

Voorwoord



Jos Wienen

Voor u ligt de Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland. Hiermee geven de gezamenlijke gemeenten in de regio aan hoe zij tegen hun regio aankijken en welke kant zij uit willen. Deze Regionale Structuurvisie geeft aan waar Holland Rijnland naartoe wil in de toekomst.

De basis voor deze visie wordt gevormd door de bestaande kwaliteit van het gebied. Het werk aan deze structuurvisie is begonnen met het maken van een beeld van onze regio. Hoe ziet de regio eruit, wat zijn de ontwikkelingsrichtingen en welke richting wil de regio daarmee op? De hoge landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van deze regio en de sterke sociale structuur van een prachtige, compacte, historische centrumstad, **een stedelijke kern midden in het Groene Hart, de vele hechte dorpen en de groene omgeving maken de regio** tot een geliefde woonomgeving. Die bestaande kwaliteiten vormen voor Holland Rijnland het uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling.

Er zijn genoeg ontwikkelingen, kansen en bedreigingen, die vragen om duidelijke keuzes. De oudste universiteit van Nederland is zo'n kans, net zoals de wereldwijde uitstraling van het bollengebied, de prachtige kust, **het Groene Hart** of de diversiteit aan landschappen. Maar de druk op de ruimte, het grote tekort aan woningen, het wegtrekken van veel (jonge) mensen omdat ze geen woning kunnen krijgen in de regio, het achterblijven van de economische ontwikkeling en de slechte oost-westverbindingen in de regio zijn forse bedreigingen.

De gemeenten hebben deze visie samen ontwikkeld om gezamenlijk te werken aan de toekomst van deze regio. De regio wil op de scharnierplek tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad een gebied zijn waar we werken aan kwaliteit en waar het goed wonen, werken en recreëren is, met een uitstraling die verder gaat dan de regio- of landsgrenzen.

De ruimtelijke kwaliteit zal de regio beschermen door het open landschap van het bollengebied en het Groene Hart open te houden en te versterken, en groene verbindingen aan te leggen. De ruimtedruk betekent dat de regio slechts ruimte biedt aan beperkte en selectieve groei. Het tekort aan woningen pakt de regio met name aan in de stedelijke **as Katwijk-Leiden en Alphen aan den Rijn**, waarbij zowel aantal als kwaliteit van belang is. De kracht van de centrumstad willen we beter benutten en uitbouwen. **Economisch zetten we in op de Greenports Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en regio Boskoop**. En op verdere uitbouw van het internationale kenniscluster van de bio en life sciences rond Universiteit Leiden en de ruimtevaarttechnologie rond de ESA-ESTEC in Noordwijk.

We gaan investeren in de infrastructuur van onze regio, zowel in wegen (met name de oost-westroutes) als in een openbaarvervoernetwerk (met de nieuwe regionale railverbinding: de RijnGouwelijn).

De Regionale Structuurvisie geeft de grote lijnen weer van de door ons gewenste richting en duidt de grote projecten aan waar we als regio aan willen werken. Onze Regionale Structuurvisie is niet zomaar een product van een bestuursorgaan, maar een product van intensieve samenwerking van de **vijftien** gemeenten in Holland Rijnland. Ze laat zien hoe sterk wij gezamenlijk kunnen zijn en hoe belangrijk het is dat wij met elkaar de toekomst ingaan. Met deze structuurvisie leveren wij een bijdrage aan het denken over de toekomst van de Randstad.

Het samengaan van de voormalige regio Holland Rijnland met de voormalige regio Rijnstreek in 2010 betekent het samengaan van twee complementaire regio's, met ieder een eigen karakter en krachtenveld die elkaar positief beïnvloeden. De gedifferentieerde kwaliteiten die elkaar versterken bieden kansen voor Holland Rijnland met een grotere gebiedssamenstelling. De vergroting van de regio en de aanwezigheid van twee (toekomstige) 100.000+-gemeenten betekenen ook een toename van de regionale bestuurskracht, bijvoorbeeld richting hogere overheden.

Met elkaar kunnen en zullen wij onze regio de plek geven die zij verdient.

Jos Wienen,

Portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening en Wonen Holland Rijnland

1 Kernbeslissingen

In deze Regionale Structuurvisie van Holland Rijnland wordt inzicht gegeven in de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 (met doorkijk naar 2030). Op basis van deze visie worden de onderstaande zeven kernbeslissingen geformuleerd. Deze kernbeslissingen geven de belangrijkste keuzes weer. In het besluitvormingsproces worden ze als apart besluit aan het Algemeen Bestuur voorgelegd.



1 Kernbeslissingen

Holland Rijnland is een centraal gelegen regio in de Randstad met een zeer gevarieerde landschapelijke kwaliteit en een hoogwaardig woonmilieu. **De regio kenmerkt zich door concentratie van stedelijk gebied in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, en de stad Alphen aan den Rijn met de Oude Rijn als verbindend element. De stedelijke gebieden worden omringd door landelijk en open gebied, waarvan een belangrijk deel onderdeel is van het Groene Hart.** De komende jaren staan de versterking van het stedelijk gebied, de landschappen en de groene kwaliteit centraal. Daarnaast wordt gericht ingezet op de versterking van de kenniseconomie en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Stedelijk kerngebied en wonen

1 Holland Rijnland is een topwoonregio

De regio Holland Rijnland biedt een unieke woonomgeving met een diversiteit aan woonmilieus in het hart van de Randstad, met topwoonlocaties als het duingebied bij Noordwijk en de binnenstad van Leiden. Holland Rijnland wil dit kenmerk benutten en verder uitbouwen, zodat de regio een topwoonregio in de Randstad wordt. Een illustratie hiervan zijn de 500 woningen die op Valkenburg worden gebouwd in het absolute internationale topsegment van de Randstad. De regio onderscheidt zich door zijn centrale ligging en gevarieerde woonomgeving. Knelpunt is dat het woningaanbod (in kwantiteit en kwaliteit) achterblijft bij de vraag. Dit leidt tot een vertrekoverschot van voornamelijk jonge mensen. Hierdoor komt het draagvlak van voorzieningen onder druk **te staan**, maar bovenal daalt de potentiële beroepsbevolking die van belang is voor de economische ontwikkeling van de Randstad. Het is daarom een eerste prioriteit om deze mensen te binden aan de regio door een goed woonklimaat te realiseren. Het is dus noodzakelijk dat er niet alleen voldoende, maar ook gevarieerd, gedifferentieerd en kwalitatief goed wordt gebouwd om deze doelgroep te behouden. **Dit gebeurt voornamelijk in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de**

Transformatievisie Oude Rijnzone en in de stedelijke kern Alphen aan den Rijn. Dit is de kern van het regionale woonbeleid. Holland Rijnland bouwt netto **40.000** woningen in de periode 2000-2020. De regio kiest niet voor meer bebouwing om te voorkomen dat een te grote druk op het landschap ontstaat.

Een gedifferentieerde woningvoorraad is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Om dit te bewerkstelligen is afgesproken dat in de regio wordt **gestreefd om per gemeente 30 procent van de woningbouwopgave in de sociale sector te realiseren. In Leiden en Katwijk (binnen de oude gemeentegrenzen) wordt respectievelijk 20 en 30 procent gerealiseerd. Het doel hiervan is voorzien in de regionale behoefte. In de regionale woonvisie zal de differentiatie nader worden ingevuld.**

Kernbeslissingen:

Het reserveren van grond voor woningen heeft ruimtelijke prioriteit. De gemeenten in Holland Rijnland:

- bouwen netto **40.000** woningen tot 2020 in de regio;
- realiseren per gemeente 30 procent van de woningbouwopgave in de sociale sector, met uitzondering van Leiden (20 procent) en Katwijk (bestaand stedelijk gebied tussen 20 en 30 procent), (met als doel om te voorzien in de regionale behoefte);**
- maken afspraken over het verplichtend karakter van de taakstelling, sancties bij het niet halen van de taakstelling en prioriteitsstelling bij uitvoering en aanpassingen van het bouwscenario;
- bouwen gedifferentieerde woonmilieus met veel aandacht voor kwaliteit van de leefomgeving.

2 Leiden vervult een regionale centrumfunctie

Van oudsher heeft Leiden de centrumfunctie voor de regio, maar dit kan verder versterkt worden. Alle voorwaarden zijn hiervoor in principe aanwezig: grote en belangrijke onderwijsinstellingen (waaronder de universiteit), medische voorzieningen, musea en een historische binnenstad. Naast

het versterken en uitdragen van de genoemde unieke aspecten, kunnen de culturele functie en de winkelfunctie verbeterd worden. Om Leiden als centrumstad te versterken is een goede bereikbaarheid (ov, auto en fiets) essentieel.

Kernbeslissingen:

De regio kiest voor versterking van de centrumfunctie van Leiden door:

- a versterking van het ov-net met Leiden als **belangrijk regionaal knooppunt**;
- b terughoudendheid met perifere detailhandel, buiten wat eerder is afgesproken. Perifere detailhandel is alleen toegestaan op de daarvoor aangewezen locaties in de regio en op enkele bedrijventerreinen waar dit volgens het thans vigerende bestemmingsplan is toegestaan.

3 Concentratie stedelijke ontwikkeling

Zoals gezegd wordt de verstedelijkingsopgave geconcentreerd in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. Dit resulteert in een aanzienlijke herstructureringsopgave voor verouderde woonwijken. Het merendeel van de woningbouwopgave wordt hier gerealiseerd. Tot 2020 komen hier circa 29.000 woningen, ruim 70 procent van de regionale opgave. Dit resulteert onder meer in een herstructureringsopgave voor verouderde wijken. Ruimtelijke mogelijkheden voor bedrijventerreinen moeten in de eerste plaats gevonden worden door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Maar daarnaast is ook nieuw areaal nodig.

Het merendeel van de nieuwe bedrijventerreinen wordt gerealiseerd in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. Hetzelfde geldt voor de toekomstige kantooropgave. De kantoren en bedrijven die gerealiseerd gaan worden binnen de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie zijn in de eerste plaats geënt op de kennisindustrie, **Bio Science en Space Science** of daaraan gerelateerd.

Bij een topwoonregio heeft een duurzame en klimaatbestendige samenleving prioriteit, evenals het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het stimuleren van klimaatvriendelijke bedrijvigheid, een duurzame economie en het klimaatneutraal maken van de hele regio, en voldoende ruimte voor water.

Kernbeslissingen:

Bebouwing wordt geconcentreerd in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. En ook binnen de randvoorwaarden van een duurzame en klimaatbestendige samenleving. In dit gebied:

- a wordt het merendeel van de regionale woningbouwopgave gerealiseerd;
- b wordt tussen 2000 en 2020 100 hectare nieuw bedrijventerrein in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden gerealiseerd;
- c wordt tussen 2000 en 2020 375.000 vierkante meter kantooroppervlak in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden gerealiseerd;
- d vervult Alphen aan den Rijn een regionale functie in het Groene Hart;
- e vindt in de Oude Rijnzone tussen Leiden en Alphen aan den Rijn verstedelijking plaats conform de Transformatievisie Oude Rijnzone.

Groene kwaliteit en landschap

4 Groen-blaue kwaliteit staat centraal

Bij alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio staat het groen-blaue raamwerk centraal en dus wordt de ondergrond gebruikt als onderlegger bij het stedenbouwkundig ontwerp. Om de kwaliteit van het leefmilieu in de regio te handhaven en te verbeteren, moet de ondergrond als leidraad worden gehanteerd. Dat wil zeggen dat groen en water het uitgangspunt zijn bij bijvoorbeeld de inpassing van de RijnlandRoute en centraal staan bij de invulling van de locatie Valkenburg en de Oude Rijnzone. Daarnaast zal rekening moeten worden gehou-

den met de gebruiks- en belevingswaarde van de verschillende landschappen die de regio rijk is. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet de recreatieve bereikbaarheid van het landschap minimaal gelijk blijven, dan wel verbeterd worden.

Kernbeslissingen:

Groen-blauwe raamwerk staat centraal bij alle ruimtelijke ontwikkelingen:

- a Creëren van ecologische en recreatieve groene verbindingen tussen kust en Groene Hart: Noordwijk-Leeuwenhorst-Polder Hoogeweg-Kagerplassen-Braassemermeer-Langeraarse Plassen en Katwijk/Wassenaar-Papenwegse polder-De Horsten-Duivenvoordecorridor-Vlietlanden-Bentwoud-Polder Nieuwkoop en Noorden en drie noord-zuidverbindingen: Trekvaart-Kagerplassen-landgoederen-Valkenburg-Duinen, Kagerplassen-Leiden/Leiderdorp-park Cronesteijn-Oostvlietpolder-Vlietlanden en Langeraarse Plassen-Zegerplazaans Rietveld-Bentwoud;
- b Om de stedelijke concentratie langs de as Katwijk-Leiden, Oude Rijnzone en Alphen aan den Rijn niet als een stedenband door te laten groeien, is ervoor gekozen om tussen Groenendijk en Hazerswoude-Rijndijk een groot groenverband te introduceren. Het noordelijk en zuidelijk veenweidegebied worden hiermee visueel en ruimtelijk met elkaar verbonden. Tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven ligt de nadruk op het groene karakter en het behoud van doorzichten met daarbij passende ontwikkelingen. Zwammerdam, als dorp aan de rivier, is in dit geheel opgenomen;
- c Er wordt een investeringsvoorstel gemaakt voor het Regionaal Groenprogramma waarbij bestaande subsidiestromen en de regionale middelen in het kader van het groendeel van het Regionaal Investeringsfonds worden betrokken.

5 Het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide blijven open

Holland Rijnland kent een aantal kenmerkende open landschappen, namelijk de Bollenstreek (bloemen/bollen), het Groene Hart (veeteelt en

landbouw) en Duin, Horst en Weide (een groene (rijks)bufferzone ten zuiden van de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie). Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen inbreuk plegen op de openheid van deze gebieden. In het geval van de Greenport Duin- en Bollenstreek wordt een forse herstructurering uitgevoerd om de landschappelijke kwaliteiten te behouden en te versterken. De ecologische verbinding tussen deze open gebieden wordt verbeterd conform de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van deze gebieden voor recreanten en inwoners worden verbeterd voor recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, kanoën), om zo de beleving en het gebruik te bevorderen. Ten behoeve van de gebruikswaarde van deze gebieden wordt de bereikbaarheid voor alle verkeersmodaliteiten verbeterd.

Kernbeslissingen:

De regio kiest voor blijvende openheid van het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide:

- a De Greenport Ontwikkelingsmaatschappij zet een herstructurering van de Greenport Duin- en Bollenstreek op, waarbij:
 - de hoeveelheid bollengrond gelijk blijft op 2.625 hectare;
 - binnen de Greenport ten minste 158 hectare natuurgebied wordt beschermd;
 - verrommelde bebouwing in het open landschap wordt verwijderd.
- b De agrarische activiteiten zijn drager van het open landschap. Door verbreding met niet-agrarische activiteiten kan de sector versterkt worden en de toegankelijkheid van dit gebied voor recreatie vergroot.

Economie en bereikbaarheid

6 Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: kennis en Greenports

Goed wonen kan niet zonder goede economie. Een goede basis bepaalt de economische structuur. In Holland Rijnland betekent dat kiezen voor, in hoofdzaak, twee economische dragers. Deze zijn de kenniseconomie in al haar facetten en de drie Greenports die geheel of gedeeltelijk

in de regio liggen. Het belang hiervan dient op nationaal en internationaal niveau te worden vergroot. Belangrijke elementen daarin zijn de versterking van de kennisclusters door de uitbreiding van het Bio Science Park in Leiden (Nieuw Rhijngeslacht in Oegstgeest en op termijn mogelijk in Valkenburg), de realisering van het Space Businesspark in Noordwijk, de Greenports Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en regio Boskoop en Universiteit Leiden (inclusief het LUMC). Naast de versterking van deze clusters is het belangrijk dat er aandacht blijft voor bestaande, reeds in het gebied gevestigde bedrijvigheid.

Kernbeslissingen:

Twee dragers zijn speerpunt voor de regionale economie:

- a opschaling van de kenniseconomie op nationaal en internationaal niveau, door uitbreiding van vooral het cluster **Bio Science** in en om Leiden;
- b uitbouw van de internationale economische kracht van de **Greenports Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en regio Boskoop**.

7 Verbetering van de regionale bereikbaarheid

Een vitale regio vereist een goede bereikbaarheid. Deze randvoorwaarde dient in alle opzichten vervuld te worden.

Dus:

Uitstekend ov-netwerk als onderdeel van het Zuidvleugelnet, zodat de belangrijkste kernen in Holland Rijnland goed verbonden zijn met elkaar en met de omliggende regio's. Aandacht voor het ontbreken van en de noodzaak tot verbetering van de (ov-)verbindingen **richting Schiphol/ Amsterdam, regio Utrecht en Den Haag**. De Rijn-Gouwelijn, Stedenbaan en Regionet maken integraal deel uit van dit ov-netwerk. De benodigde investeringsimpuls (280 miljoen euro) hiervoor moet komen van de samenwerkende gemeenten, de provincie en de rijksoverheid. De ruimtelijke ontwikkelingen zullen nu en in de toekomst volledig op het netwerk worden afgestemd, wat onder meer betekent dat rond grote ov-haltes stedelijke dichtheden worden gerealiseerd.

Maar ook:

Goede weginfrastructuur door het verbeteren van de oost-westverbindingen door middel van de RijnlandRoute, de Noordelijke Ontsluiting Greenport en de Noordelijke Randweg Rijnburg. Hierbij geldt als uitgangspunt: eerst bewegen, dan bouwen. **Ook wordt ingezet op uitbreiding van de capaciteit op de noord-zuidcorridors N207 en N209, op de aanleg van de Maximabrug en op de verbinding N207-N11.**

Een goed fietsnetwerk is belangrijk voor woon-werkverkeer op de kortere afstanden en voor recreatieve doeleinden. Dit vereist vervolmaking van het regionale fietsnetwerk.

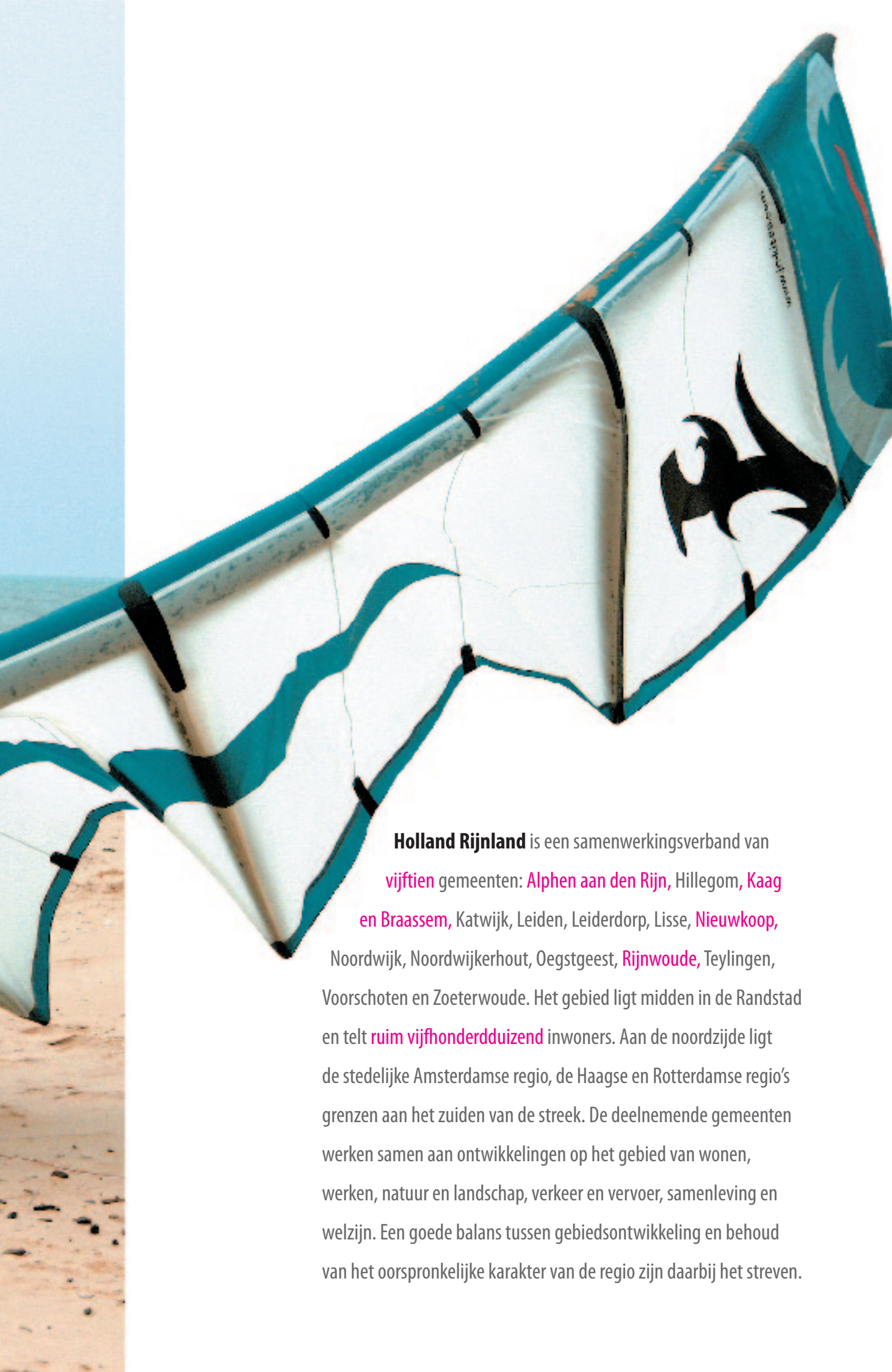
Kernbeslissingen:

Bereikbaarheid is essentieel voor de regio. De regio kiest voor:

- a aanleg van de RijnGouwelijn, realisering van een hoogwaardig busnet met de Meerlijn als HOV-busverbinding om het ov-netwerk versterken, en realisering van het HR-net;
- b aanleg van de RijnlandRoute;
- c realisering van de Noordelijke Ontsluiting Greenport;
- d **capaciteitsuitbreiding N207, N209 en verbinding N207-N11;**
- e **uitbreiding van het regionale fietsnetwerk.**

2 Inleiding





Holland Rijnland is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten: **Alphen aan den Rijn**, Hillegom, **Kaag en Braassem**, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, **Nieuwkoop**, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, **Rijnwoude**, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude. Het gebied ligt midden in de Randstad en telt **ruim vijfhonderdduizend** inwoners. Aan de noordzijde ligt de stedelijke Amsterdamse regio, de Haagse en Rotterdamse regio's grenzen aan het zuiden van de streek. De deelnemende gemeenten werken samen aan ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, natuur en landschap, verkeer en vervoer, samenleving en welzijn. Een goede balans tussen gebiedsontwikkeling en behoud van het oorspronkelijke karakter van de regio zijn daarbij het streven.

Aanleiding en doel

Een Regionale Structuurvisie is een van de te realiseren projecten van het intergemeentelijke samenwerkingsverband. Een structuurvisie is een strategisch beleidsdocument met hoofdlijnen op het gebied van ruimtelijk beleid en te volgen procedures. Deze Regionale Structuurvisie verankert gemaakte afspraken en heeft een doorwerking naar 2020 en een doorkijk naar 2030. Sectorale thema's krijgen aandacht, evenals de integrale aanpak. Naast deze visie werkt Holland Rijnland onder andere ook aan een woonvisie, bouwscenario, bedrijfsterreinenprogrammering, regionaal verkeers- en vervoerplan en Regionaal Investeringsfonds.

Reikwijdte

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is per 1 juli 2008 van kracht en verplicht gemeenten, provincies en het Rijk een structuurvisie vast te stellen voor hun grondgebied. Regio's zijn echter niet verplicht om een structuurvisie op te stellen, maar mogen dat wel. Dit houdt in dat de Regionale Structuurvisie van Holland Rijnland geen wettelijk karakter heeft. Daarentegen is het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland bevoegd om deze structuurvisie vast te stellen en verbindt het de deelnemende gemeenten daarmee om afspraken uit dit document uit te voeren. Als gemeenten van deze afspraken willen afwijken, moeten zij op regionaal niveau een oplossing vinden. De besluiten in deze visie zijn leidend voor structuurvisies en nota's van de gemeenten. Eerdere regionale besluisdocumenten zijn hierin verwerkt, wat van de Regionale Structuurvisie een overkoepelend document maakt.

Relatie met andere plannen

Uiteraard heeft de Regionale Structuurvisie een relatie met andere plannen. **Zo liggen in Holland Rijnland geheel of gedeeltelijk drie van de vijf Greenports die door de Nota Ruimte van het voormalige Ministerie van VROM zijn aangewezen.** Daarnaast geeft de Nota Ruimte richting aan de toekomstige ontwikkeling van het Groene Hart, dat deels binnen de grenzen van Holland Rijnland valt. Ook dient de Regionale Structuurvisie als input voor de Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland. Daarom houdt Holland Rijnland rekening met het Streekplan Zuid-

Holland West uit 2003 van de provincie. Plannen in de regio en gemeentelijke structuurvisies zijn als input gebruikt. Een totale lijst van referenties is als bijlage opgenomen.

Vanzelfsprekend bestaat er ook een relatie met de plannen van aangrenzende regio's, zoals het Regionaal Structuurplan van regio Haaglanden en plannen voor regio Schiphol en metropool Amsterdam. Soortgelijke belangen vragen om afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van kenniseconomie, de infrastructuur of de taakstelling van het aantal te bouwen woningen. De gemeentelijke structuurvisies – zowel in ontwikkeling als afgerond – zijn bepalend voor de gemeentelijke input. De Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek is voor de Bollenstreek een uitgangspunt voor wat betreft ruimtelijke ordening. De Regionale Investeringsstrategie van Holland Rijnland geeft een financieel hoofdkader aan voor de prioriteit van projecten op regionaal niveau **in het westen van de regio.** Deze beschrijft dat **de twaalf hieraan** deelnemende gemeenten jaarlijks een vastgesteld bedrag overmaken naar de regio, waarvan vijf grote projecten deels gefinancierd worden.

Verantwoording

De Regionale Structuurvisie is het centrale uitgangspunt voor regionale en lokale plannen op afzonderlijke beleidsterreinen. Daarnaast vormt deze visie de inzet en bijdrage van Holland Rijnland **voor de Provinciale Structuurvisie.** Holland Rijnland brengt de Regionale Structuurvisie in bij de landelijke visie Randstad 2040. Op die manier raakt de regionale visie verankerd in zowel landelijke, provinciale als lokale ruimtelijke visies. Met dit document is Holland Rijnland voorbereid op de toekomst en kunnen de regiogemeenten gericht en actief samenwerken aan de uitwerking ervan.

Hoger en breder perspectief

De Regionale Structuurvisie is in eerste instantie een document waarin gemeenten zich verbinden aan de visie op en afspraken over ruimtelijk en functioneel gebruik van de regio. Het is van belang om het grotere en bredere perspectief van de regio in Randstedelijk, nationaal en internationaal verband te schetsen. De stadsbouwmeester



van Leiden, Donald Lambert, neemt die taak op zich. Hij kijkt in een preambule (hoofdstuk 3) bij de Regionale Structuurvisie naar datgene wat de regio internationaal op de kaart zet en wat de regio op die kaart kan toevoegen. Daarnaast wijst Lambert in het oog springende en belangrijke projecten en projectgebieden aan, die van grote betekenis zijn voor Nederland en de Randstad. Hij brengt regio-overstijgende aantrekkelijkheden in kaart: aantrekkelijke delen binnen de regio waar publiek van buiten de regio op afkomt. Deze benadering betekent voor Holland Rijnland de aanzet om zelf gedetailleerder naar opgaven en mogelijkheden op ruimtelijk gebied te kijken.

Leeswijzer

De Regionale Structuurvisie bestaat uit drie delen: de ambitie, de visie en het proces. In hoofdstuk 1 staan de kernbeslissingen, de zeven belangrijkste keuzes. Hoofdstukken 2, 3 en 4 vormen het inleidende deel. Hoofdstuk 2 vormt de inleiding. Hoofdstuk 3 is een beschrijving van het nationale en internationale perspectief van de hand van de Leidse stadsbouwmeester Donald Lambert. Deze zoomt in op de kansen en sterke pijlers van regio Holland Rijnland.

Paragraaf 3.4 geeft een beschouwing op de toegevoegde waarde van de voormalige Rijnstreek-gemeenten. In hoofdstuk 4 staan het doel en de aanleiding weergegeven, en zo ook de ambities van de regio. Dit hoofdstuk legt de relatie met de Randstad bloot en geeft aan welke projecten of gebieden in de regio op (inter)nationaal niveau bijdragen aan het versterken van de Randstad.

Hoofdstukken 5 en 6 verwoorden de visie van Holland Rijnland. Aan het begin van elke paragraaf staan een korte schets van het doel, de dilemma's en de keuzes. In de daaropvolgende tekst volgt een verdere toelichting. Hoofdstuk 5 beschrijft de visie voor de vier verschillende, karakteristieke landschappen van de regio: de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie (**van Katwijk tot en met Leiden en de stad Alphen aan den Rijn met de Oude Rijn als verbindend element**), de Kustzone, de Bollenstreek en de Veenweide en Plassen. Hoofdstuk 6 heeft een meer sectorale benadering. Tot slot geeft hoofdstuk 7 een toelichting op het proces en de procedures. Na vaststelling van deze visie geeft Holland Rijnland invulling aan het Uitvoeringsprogramma. Hierin leggen gemeenten afspraken vast over onder andere de samenwerking en financiële verantwoordelijkheden.

Bijlagen

Diverse plankaarten geven de ambities en visie van Holland Rijnland weer. Op de visiekaart 2020 is te zien hoe de regio er tegen die tijd uitziet. Tot slot kent de Regionale Structuurvisie een aantal gedetailleerde kaarten die de komende ontwikkelingen per sector verbeelden.

Uitvoeringsprogramma

Na vaststelling van deze visie geeft Holland Rijnland invulling aan het Uitvoeringsprogramma. Hierin leggen gemeenten afspraken vast over onder andere samenwerking en financiële verantwoordelijkheden.



3 Inleidende beschouwing: Het strategische perspectief van de Randstad



Deze inleidende beschouwing van de hand van de Leidse stadsbouwmeester Donald Lambert gaat in op het historisch ontwikkelingsperspectief van de Randstad en de rol van de regio Holland Rijnland in dat verband. De in het oog springende en belangrijke projecten die van grote betekenis zijn voor Nederland en de Randstad worden benoemd, evenals regio-overstijgende aantrekkelijkheden. Daarmee wordt de Regionale Structuurvisie in breder Randstedelijk, nationaal en internationaal perspectief geplaatst. **In 2011 is een beschouwing op de Rijnstreek aan dit hoofdstuk toegevoegd.**

3 Inleidende beschouwing

3.1 Veranderende dynamiek van de Randstad

Op de kaart van Zuid-Holland uit de jaren zestig is veel landschappelijk groen te zien, met daarin zelfstandige steden die onderling verbonden zijn met spoorwegen en wegen vanuit de centra van de steden. Voorzieningen voor de regio of boven-regionale voorzieningen bevonden zich binnen de stadscentra. De kaart geeft de stadskernen van Zuid-Holland weer met hun specifieke voorzieningen en kenmerken. Deze weergave strookt al lang niet meer met de werkelijkheid. De feitelijke ruimtelijke structuur van de Randstad is drastisch veranderd, maar de mensen houden vooral nog het beeld van de Randstad in de jaren zestig voor ogen. De actuele kaart van 2007 van de Randstad toont het beeld van enorme verstedelijking: van steden en dorpen tot agglomeraties. Het voormalige landelijk gebied is nu omsloten parkgebied. Nieuwe stedelijke functies en voorzieningen zijn ontstaan in de periferie van de steden en vormen nieuwe internationale centra van innovatie in techniek, wetenschap en economie. Deze functies bepalen het Nederlandse speelveld op de internationale markt. Het nieuwe verkeerswegennet vormt de motor en ruggengraat van deze perifere ontwikkelingen. Dit wegennet verbindt de functies van de randgebieden onderling op Randstad-

niveau. Niet de stad als geheel, maar de onderscheidende functieclusters in de regio's vormen een netwerk. De oude stadscentra waren plekken om te wonen, werken en recreëren, een ontmoetingspunt voor de grote regio en het interstedelijk verkeer (maatschappelijke smeltkroes van cultuur). In de huidige stedelijke structuur zijn deze functies gefragmenteerd. De oude stad ligt in de buitenwijken van de nieuwe centra. Wellicht daarom is de 'nieuwe regio' moeilijk in beeld te brengen. Het zijn echter wel deze steden die de regio hun identiteit, smoel en karakter geven en een goed woon- en leefklimaat hebben. Het eigen cultuurhistorische karakter en de toegankelijkheid daarvan zijn belangrijk bij het aantrekken van (creatieve) kenniswerkers en toeristen. De uitbreiding van de stedelijke agglomeraties heeft twee gevolgen voor het landschap. De grote, groene landschappelijke eenheden zijn nu parkgebieden tussen de stedelijke centra. Naast de agrarische functie van het landschap, heeft het landschap nu ook een recreatieve functie voor de stedeling. In tegenstelling tot veel andere agglomeraties is het landschap van Holland Rijnland nog op korte afstand van de stad beschikbaar. Er is sprake van een hoogwaardig en divers landschap, zoals duinen, bollenvelden, plassen, veenweidegebieden en landgoederen.



Kaart van Zuid-Holland uit de jaren zestig



Weergave van de Randstad 2007

De toegankelijkheid hiervan vanuit de stad en de stedelijke agglomeratie maakt de verschillende functies tot een waardevol geheel. In de ontstane Deltametropool vormen zich nieuwe (inter)nationale centra. De hele regio Amsterdam profileert zich als Amsterdam Metropolitan Area. In het zuidelijke deel van de Randstad vormen Den Haag en Rotterdam een dubbelstad. De snelweg A4 is de hoofdverbinding tussen deze metropolitane centra. Holland Rijnland sluit eveneens aan op deze hoofdverbinding. Het is van belang om vanuit deze positie in te springen op de kansen voor regio Holland Rijnland.

3.2 Holland Rijnland in de Randstad *Kwaliteiten*

Regio Holland Rijnland vormt het midwesten van de Randstad. Landschappelijk gezien biedt Holland Rijnland alles: zee, strand, duinen, oude strandwallen met bloembollenteelt, oeverwallen, veenweidegebieden en het hele scala van waterlopen, plassen en meren dat bij dit deltagebied hoort. Stedelijk gezien vervult Holland Rijnland, met de agglomeratie Leiden als belangrijkste centrum en universiteitsstad, een scharnierfunc-

tie in het stedelijk netwerk van de Deltametropool. De regio ligt op 15 kilometer afstand van Den Haag en Zoetermeer, 30 kilometer van Schiphol en Haarlem, 40 kilometer van Amsterdam en Rotterdam en 50 kilometer van Utrecht. Maar de regio biedt vanuit cultureel en economisch oogpunt veel meer dan alleen maar een gunstige ligging en aantrekkelijke omgeving. Centraal daarin staat Universiteit Leiden, met verschillende direct daaraan gelieerde musea van wereldfaam. De beroemde rechtenfaculteit vervult een eigen rol in de ontwikkeling van Den Haag tot internationaal centrum van rechtspleging. Een cluster van faculteiten onder de verzamelnaam Life Sciences is een belangrijke attractie voor bedrijven in die sector. De universiteit als instituut zorgt voor een constante toestroom van buitenlands, jong talent. De aanwezigheid van duizenden studenten bevordert het vertier en de gezelligheid in de historische binnenstad. Zeker in de huidige informatiemaatschappij is de combinatie van de moderne Life Science en de oude en internationaal bekende universiteit niet alleen voor Leiden zelf, maar voor de Deltametropool als geheel van grote waarde.

Historie

Historie is in Leiden niet te missen. De stad heeft veel monumenten (de grootste historische binnenstad na Amsterdam), veel musea, de oudste universiteit en de oudste schouwburg van Nederland. Interessant in dit verband is de kaart van Zuid-Holland zoals die begin jaren zestig van de vorige eeuw nog werd gebruikt op scholen. Deze kaart (pagina 16), zoals mensen die nog goed kennen, laat een heel duidelijk en rustig beeld zien van het landschap. Steden zijn steden en landschap is landschap. Die steden staan ruimtelijk nog op zichzelf en kennen een eigen, traditionele identiteit. Leiden wordt op deze kaart aangemerkt door middel van een professor (kennis, universiteit) en de veemarkt, als symbool voor het marktcentrum dat Leiden in die jaren was.

Kennisniveau en verstedelijking

Op de kaart met Deltacentra krijgen Leiden en de Leidse regio ook een 'Euregionale ster'. Dat komt door de verbintenis met het thema kennis, door de aanwezigheid van Universiteit Leiden en het

Bio Science Park. Dit kennispark maakt, als onderdeel van de integrale benadering Holland Rijnland, tevens deel uit van het programma Randstad Urgent van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met dit programma wil het kabinet van de Randstad weer een duurzame en concurrerende Europese topregio maken. Het kennispark en de hier gevestigde bedrijven verkeren in een groeifase en lopen tegen hun grenzen aan. Om een internationale speler te blijven, zijn groei en ontwikkeling een voorwaarde. Zoals eerder beschreven is de dynamiek in de Randstad tussen de jaren vijftig en nu sterk vergroot en zijn er nieuwe centra ontstaan. Wil de Randstad een Europese speler van belang blijven en meer zijn dan de som der delen, dan is verbetering van de samenhang tussen de ruimtelijk functionele systemen van de Randstad nodig. Verstedelijking en concentratie van locaties met een meerzijdige ontsluiting kunnen hieraan bijdragen. Regio Holland Rijnland kan hierin een rol spelen. De regio heeft door zijn ligging, aard en omvang een strategische potentie voor de Randstad. Deze strategi-



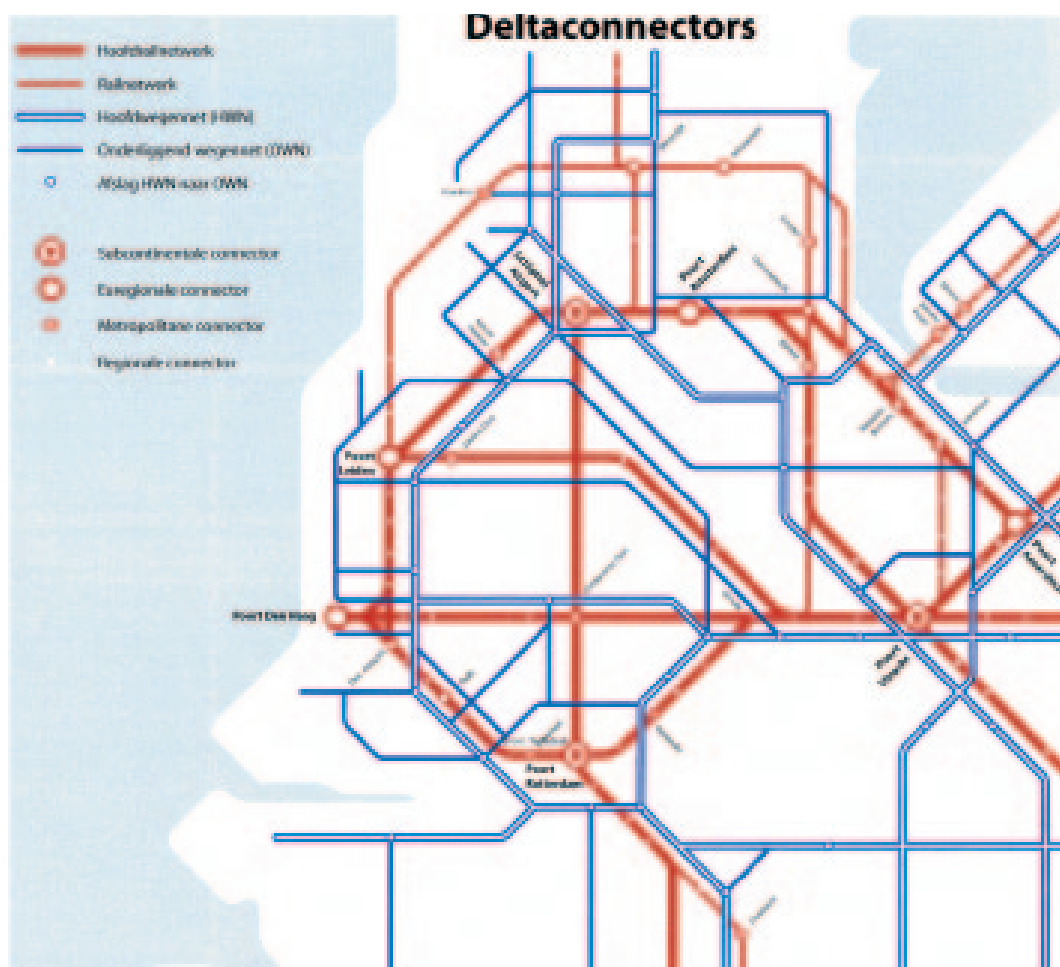
Kaart Deltacentra

sche potentie is driedelig: door de ligging kan Leiden een schakelfunctie vervullen in het vervoerconcept Deltametropool. De aard als universiteitsstad in combinatie met het Bio Science Park kan een extra impuls geven aan de maatschappelijke ontwikkeling als kenniscentrum. En door de omvang kan de Leidse agglomeratie uitgroeien tot een groter deel van de Zuidvleugel, het zuidelijke deel van de Randstad. Op die manier versterkt dit het metropoolkarakter van de Randstad en neemt het de druk op het Groene Hart tegelijkertijd weg. Verknoping van (inter)nationale infrastructuur en regionale infrastructuur zorgen voor een gedifferentieerde, stedelijke ontwikkeling van de Leidse agglomeratie binnen de Randstad. Bereikbaarheid op verschillende schaalniveaus en de kwaliteit van de omgeving bepalen in hoge mate het vestigingsgedrag van bedrijven. Ook huishoudens waarvan één of meer personen buiten de woonregio werken, zullen zich meer en meer laten leiden tot centrale plaatsen met veel werkgelegenheid, cultuur en vermaak. Om die reden concentreert de verstedelijking zich op en

rondom dergelijke knooppunten. Parallel aan de stedelijke dynamiek op en rondom de knooppunten in het stedelijk netwerk, loopt de versterking van de landschappelijke kwaliteiten van de Leidse agglomeratie. In die samenhang en met een verbinding van functies kan Holland Rijnland onderscheidend zijn binnen het stedelijk netwerk. Daarmee kan de regio niet alleen op toeristisch vlak excelleren, maar vooral ook op de hoogste kwaliteit woonomgeving (topwoonmilieus).

Kwaliteitskeuzes

Om de Randstad – en de positie van de regio Holland Rijnland daarin – te versterken, moet er gekozen worden uit diverse projecten van de verschillende gemeenten in de regio. Allereerst moet de regio kiezen voor het versterken, vergroten en profileren van de aanwezige kwaliteiten van het gebied, om vervolgens kansen te benutten voor de toekomst. In eerste instantie gaat het om de kwaliteiten en mogelijkheden die van nationaal belang zijn (universiteit, Bio Science Park).



Kaart Deltaconnectors

In tweede instantie om kwaliteiten die van (boven)regionaal belang zijn, zoals de jachthaven Katwijk, de historische binnenstad Leiden, de Keukenhof, **de Greenports**, onderscheidende topwoonmilieus en versterking van de positie van het Groene Hart en het Plassengebied als tuin van de regio en als hart van de Randstad.

3.3 Topprojecten op (boven)regionaal niveau

Binnen Holland Rijnland is er een aantal projecten van nu en in de toekomst die de regio nationaal en internationaal op de kaart zetten.

Kenniscentra

Universiteit Leiden: Universiteit Leiden werd op 8 februari 1575 opgericht en is de oudste universiteit van Nederland. Een sterke internationale oriëntatie typeert de Leidse universiteit al sinds de oprichting. Studenten en medewerkers uit alle delen van de wereld vinden hun weg naar Leiden. De internationale gerichtheid blijkt uit de talrijke samenwerkingsverbanden en contacten die de universiteit onderhoudt met wetenschappelijke instellingen in vele landen.

Bio Science Park: Het Bio Science Park in Leiden en Oegstgeest is een hotspot voor Life Sciences in Europa. Het is het grootste cluster life science van Nederland en behoort tot de Europese top 5. Het samenwerkingsverband van de Medical Delta (Leiden, Delft en Rotterdam) biedt op Zuidvleugelniveau een permanente input voor de verbetering van de medische en gezondheidszorg.

ESTEC: Het European Space Research and Technology Centre in Noordwijk vormt de centrale spil van de European Space Agency. Om deze positie te handhaven is eventueel uitbreiding c.q. aanpassing in de toekomst wenselijk.

Binnenstad Leiden

Binnenstad Leiden: Leiden is een authentieke Hollandse stad met een rijke traditie op het gebied van kennis, wetenschap, cultuur en internationale betrekkingen. De combinatie van de cultuurhistorie en het potentieel aan mogelijkheden voor de kennissamenleving (Arts and Science) maakt de stad uniek. Leiden heeft een

prachtige historische binnenstad met zo'n driehonderd monumenten. Er zijn musea van wereldklasse en bovendien is Leiden de geboortestad van Rembrandt. De binnenstad kan in de toekomst weer op de internationale toeristenkaart terecht komen. Hiertoe is een plan voor citymarketing nodig, net als een historische prentbriefkaart. Om de schoonheid en het historische beeld van de binnenstad te bewaken, is een herziening van het reclamebeleid en plaatsing van straatmeubilair essentieel. Uiteraard moet dat hand in hand gaan met de economische leefbaarheid van de huidige samenleving.

De Bollenstreek

Keukenhof/Greenport Duin- en Bollenstreek: De Keukenhof is nu al een trekpleister van internationaal niveau en behoeft verder weinig uitleg. Toch moet het een doel zijn om dit niveau te behouden en in te bedden in een grotere en wijdere omgeving. Het huidige vernieuwingsproject van de Keukenhof zelf leent zich daarvoor. Dat betekent dat we de Bollenstreek en niet alleen de Keukenhof als landschappelijke trekpleister moeten neerzetten. Er is een landschapsplan nodig dat het karakter van de Bollenstreek voor de toekomst versterkt. De **Greenport Duin- en Bollenstreek** moet, ten behoeve van de export, al geruime tijd een goede, directe verbinding voor vrachthavens naar Schiphol krijgen, via de weg en via de lucht.

Topwoonmilieus

Topwoonmilieus: Holland Rijnland herbergt als woonregio topmilieus in Noordwijk en in Vooreschoten. Nieuwe (internationale) topwoonmilieus zijn voorzien rondom en in de Leidse binnenstad en in Valkenburg. Deze woonmilieus hangen nauw samen met het regionale ambitieniveau.

Zeejachthaven: Realisatie van een zeejachthaven in Katwijk is uniek in de Randstad door zijn directe verbinding met het achterland via de Oude Rijn en het Vlietkanaal. Op een korte afstand van de zeesluizen liggen aantrekkelijke vaarroutes en belangrijke watersportcentra in open verbinding (Vlietpark en Kagerplassen). Bovendien is er de mogelijkheid om per boot

binnen de historische stad te varen. Dit project verlangt uitwerking in diverse gebiedsdelen van de regio.

Hollands Landschap

Plassengebied: Er moet een nieuw landschapsplan komen voor het in Holland Rijnland gelegen deel van het Hollandse plassengebied. De toeristische waarde en de vastomlijnde reserveringswaarde van dit deel van het Groene Hart moeten hierin hand in hand gaan en daarmee de toekomst van het Groene Hart neerzetten.

Voorschotense corridors: Er moet een apart project komen voor de realisatie van de milieu-corridors tussen de Wassenaarse duinen en het Hollands landschap.

3.4 De toegevoegde waarde voor de nieuwe regio Holland Rijnland

Holland Rijnland neemt door de ligging tussen de vier grote steden een bijzondere en strategische positie in de Randstad in. De aard en de omvang van het gebied versterken deze positie. De toetreding van de voormalige regio Rijnstreek tot Holland Rijnland in 2010 betekent het samengaan van twee complementaire regio's, met ieder een eigen karakter en krachtenveld die elkaar in positieve zin aanvullen. De nieuwe regio kenmerkt zich door een grote diversiteit aan landschappen en leefmilieus. Naast de landschappelijk-recreatieve kwaliteiten van de kustzone, het Groene Hart en het plassengebied kent het gebied zowel stedelijke, dorpse als landelijke leefmilieus. Binnen de nieuwe regio bevinden zich verschillende centra die, elk vanuit hun eigen kracht, samen opereren met als doel de regio Holland Rijnland als geheel te versterken. De vergroting van de regio naar een gebied met een omvang van circa 525 vierkante kilometer en de aanwezigheid van twee (toekomstige) 100.000+-gemeenten betekenen tevens een toename van de ruimtelijke en economische ontwikkelkansen, maar ook een versterking van de regionale bestuurskracht richting hogere overheden.

De economische potentie, de verscheidenheid aan woon- en leefmilieus en de landschappelijk-recreatieve kwaliteiten van het Groene Hart en

de Oude Rijn benadrukken de toegevoegde waarde voor de nieuwe regio Holland Rijnland.

Economische potentie

De economische kracht van de nieuwe regio wordt versterkt. De Greenport Aalsmeer, waar de gemeenten Nieuwkoop en Kaag en Braassem deel van uitmaken, is een van 's werelds grootste logistieke, handels- en kenniscentra op het gebied van sierteeltproductie. Daarnaast wordt met de Greenport regio Boskoop op termijn een speler van wereldniveau in de agrobusiness toegevoegd. De regionale binding geeft ruimte voor intensivering van de samenwerking van de Greenports regio Boskoop, Duin- en Bollenstreek en Aalsmeer. Zowel op het gebied van kennisdeling, logistiek als marketing zijn synergie-effecten denkbaar die de internationale positie van de Greenports specifiek en ook de regio in het algemeen versterken. De samenwerking tussen de Greenports binnen Holland Rijnland is gebaat bij goede fysieke verbindingen.

De Overslag Terminal Alphen (OTA) is een belangrijke schakel in het (duurzame) goederenvervoer. Door de waterwegen binnen de regio heeft de terminal een sterke binding met de Rotterdamse haven als internationale mainport. Vervoer per boot is in het kader van energieverbruik aanzienlijk efficiënter dan vervoer over de weg.

Stedelijke regionale kernen met dorpen in het groen

De afwisseling tussen stedelijke, dorpse en landelijke leefmilieus is een sterke kwaliteit. De ontwikkelpotenties van de Oude Rijnzone moeten worden benut als waardevolle aanvulling op de diversiteit van woonmilieus in de regio. Ruimtelijke ontwikkelingen in en grenzend aan stedelijke kernen zorgen voor een afname van de bebouwingsdruk in het buitengebied.

Het Groene Hart

Nationaal Landschap Het Groene Hart beslaat circa de helft van het grondgebied van de nieuwe regio. Het landschap kenmerkt zich door cultuurhistorisch waardevolle landschapstructuren, karakteristieke waterlopen als de Meije en

vergezichten over het veenweidegebied aan weerszijden van de Oude Rijn. Het is een waterrijk gebied met de Nieuwkoopse Plassen, de Langeraarse Plassen, het Braassemermeer en de Kagerplassen. De plassen hebben hoge natuurwaarden en bieden ruimte aan watersport. Het landschap wordt met name voor agrarische activiteiten gebruikt, maar recreatief medegebruik speelt een steeds grotere rol. Het open landschap biedt daarnaast mogelijkheden om de regio als duurzaam en klimaatneutraal te laten profileren.

Oude Rijn

De Oude Rijn slingert als natuurlijk beeld- en identiteitsbepalend water door het gebied. Van oudsher wordt het landschap vanuit de oevers van de Oude Rijn gecultiveerd. Daarnaast functioneert de Oude Rijn al eeuwen als drager voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Deze bijzondere kwaliteit zorgt ervoor dat de van oorsprong noord-zuid georiënteerde regio Holland Rijnland een verruiming van het blikveld richting het oosten krijgt. Een goede oost-westverbinding met zowel openbaar vervoer, automobilititeit als recreatieve routes is voor deze ontwikkeling noodzakelijk. De voortvarende aanleg van de RijnGouwelijn als belangrijke schakel in het HOV-netwerk (hoogwaardig openbaar vervoer) binnen de regio is essentieel.

De Oude Rijn als recreatief vaarwater is de verbindende schakel tussen de kust, de plassen in het Groene Hart en de Staande Mastroute. Watergerelateerde industrie en ontwikkeling van karakteristieke ligplaatsen bieden tegelijkertijd economische kansen.

3 Inleidende beschouwing

4 Ambities



Wat zijn de ambities van Holland Rijnland en hoe wil de regio die ambities waarmaken? Daarover gaat dit hoofdstuk. Diverse projecten moeten ervoor zorgen dat Holland Rijnland in 2020 een prettig woon-, werk- en leefklimaat aan zijn inwoners biedt, waarbij het landschap open en ruimtelijk blijft. Ook de ambities voor toerisme, woningbouw, bereikbaarheid en economie in de regio komen aan bod.

4.1 De regio

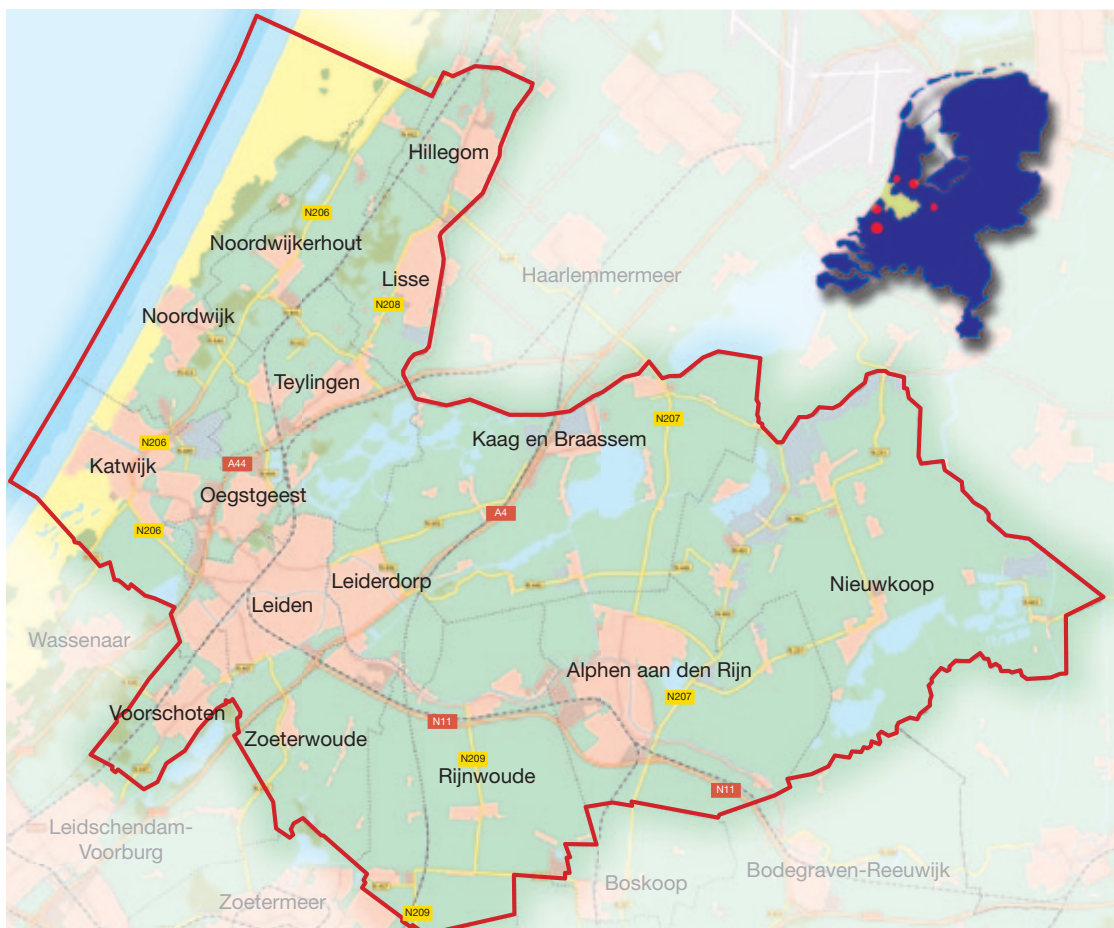
Geografische ligging

Geografisch gezien heeft Holland Rijnland een bijzondere ligging. De regio ligt tussen de grote steden Amsterdam, Utrecht en Den Haag met aansluitend Rotterdam. Aan de westkant grenst Holland Rijnland aan de Noordzee. Deze centrale ligging geeft Holland Rijnland kansen om zich nationaal en internationaal verder te profileren en ontwikkelen. Voor het personen- en goederenvervoer profiteert de regio van de nabijheid van luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven. Dat is van groot belang voor de Greenport Duin- en Bollenstreek, het kloppend hart van het bollencomplex, en de Keukenhof, een Nederlands icoon in het buitenland. Daarnaast is het van belang voor de Greenport regio Boskoop als internationaal centrum van het boomsiereteeltcluster (inclusief de pot- en containerteelt) met duurzame agrologistieke dienstverlening, en voor de Greenport Aalsmeer. De gemeenten Kaag en Braassem en Nieuwkoop maken sinds 2010 deel uit van de Greenport Aalsmeer. Rijnwoude is onderdeel van de Green-

port regio Boskoop. Maar de nabije ligging van luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven is uiteraard ook van belang voor de steeds belangrijker wordende kenniseconomie, met centraal daarin Universiteit Leiden, de Bio Science-sector en het internationale topinstituut ESTEC. De oostzijde van de regio, het Veenweide en Plasengebied, is als onderdeel van het Groene Hart een prachtig en typisch stukje Holland. Kortom: de regio kenmerkt zich door een aantal in het oog springende elementen die de streek enerzijds internationaal op de kaart zetten en anderzijds zorgen voor een prettig woon-, werk- en recreatiegebied.

Landschapskenmerken

Holland Rijnland heeft een oppervlakte van 525 vierkante kilometer. Nog geen 30 procent daarvan beslaat de stedelijke gebieden Alphen aan den Rijn en de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie, bestaande uit Katwijk, Oegstgeest, Voorschoten, Leiden en Leiderdorp. Twee derde deel van Holland Rijnland heeft een landelijke uitstraling met een dorpenstructuur. De 17 kilome-



ter lange kustlijn, de brede duinenrij en het plasengebied geven de landelijke uitstraling nog meer karakter.

Van de in totaal 523.000 inwoners van Holland Rijnland wonen 324.000 inwoners (62 procent) in de stedelijke gebieden Alphen aan den Rijn en de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie.

Een groot deel van de totale populatie werkt buiten de regio, maar woont in Holland Rijnland. Dit komt door het aantrekkelijke woonmilieu, de aanwezige voorzieningen en het gevarieerde landschap waar het goed vertoeven en recreëren is. De hoofdpoging voor Holland Rijnland is de uitbouw van de positie als woonregio in combinatie met hoogwaardige bedrijvigheid en onderwijsvoorzieningen. Daarnaast wil Holland Rijnland de kwaliteit van de bestaande landschapsomgevingen versterken.

De hoofdpoging voor Holland Rijnland is de uitbouw van de positie als woonregio in combinatie met hoogwaardige bedrijvigheid en onderwijsvoorzieningen.

4.2 De waarde van de Randstad

Noodzaak van een krachtig stedelijk netwerk

De Randstad levert een belangrijke bijdrage aan het bruto nationaal product. Bijna de helft hiervan wordt in dit stedelijk gebied verdiend, wat van de Randstad de economische motor van Nederland maakt. Tot voor kort behoorde de Randstad bij de top van de grootstedelijke regio's in Europa, maar dat is nu niet meer het geval. Het gebied daalde op de welvaartsindex en neemt nu een elfde plaats in. Drie factoren leidden tot die daling: een slechte bereikbaar-

Holland Rijnland kent vier verschillende landschapsomgevingen:

- De Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie, **van Katwijk tot en met Leiden en de stad Alphen aan den Rijn met de Oude Rijn als verbindend element**
- De Kustzone
- De Bollenstreek
- **Het Groene Hart**

heid van economische clusters, een beperkte groei van het aandeel innovatieve, hightech werkgelegenheid en de verminderde attractiviteit voor (internationale) vestiging als gevolg van de druk op het woon-, werk- en leefklimaat. Om de internationale positie van de Randstad – en van Nederland – te versterken en te behouden, zijn investeringen in de ontwikkeling van verschillende Randstadsdelen belangrijk. Het programma Randstad Urgent van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderstreept dat. Met dit programma zetten kabinet, provincies, gemeenten en (stads)regio's samen de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Knopen doorhakken en besluiten nemen, daar gaat het om. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk wonen, werken en leven is. **Holland Rijnland, als schakel tussen de vier grote steden, maakt een belangrijk deel uit van de Randstad. De aanwezigheid van de topsectoren agro-food, tuinbouw, logistiek, Life Science, water en energie leveren een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de economische positie van de Randstad. In Holland Rijnland ligt de nadruk op Bio Science en Space Science en innovatie van de Greenport Duin- en Bollenstreek. De Greenportst Aalsmeer en regio Boskoop zetten in op behoud en uitbouw van de (inter)nationale concurrentiepositie van de agro-industrie op lange termijn. De Greenport Duin- en Bollenstreek wil een leidende rol blijven spelen als centrum van de Nederlandse bollensector.** Daarom zijn een verbeterde samenhang en versterking van de diversiteit van verschillende subregio's nodig om Holland Rijnland beter te profileren. Holland Rijnland is met de integrale benadering Holland Rijnland opgenomen in het programma Randstad Urgent. Hiermee moet de bereikbaarheid van de regio worden verbeterd als belangrijke voorwaarde voor de verdere economische ontwikkeling van de regio en de realisatie van de woningbouwopgave.

De volgende zes projecten zijn in de integrale benadering met elkaar in verband gebracht:

- Valkenburg: bouw van vijfduizend woningen, waaronder vijfhonderd in het topsegment

- RijnGouwelijn: schakel in het regionaal HOV-netwerk tussen Gouda-Leiden-Noordwijk
- Leiden Bio Science: ontwikkeling en ontsluiting grootste concentratie Bio en Life Science in Nederland
- Greenport Duin- en Bollenstreek: herstructurering en verbetering ontsluiting van een van de vijf Greenports in Nederland, van belang voor de nationale Economische Hoofdstructuur
- RijnlandRoute: bouw van een verbinding ten zuiden van Leiden tussen A4-A44-Katwijk
- Hoofdwegenet (A4, A44, N11): diverse ingrepen aan het hoofdwegenet

Met het opnemen van de integrale benadering projecten Holland Rijnland in het programma Randstad Urgent erkent het Rijk de samenhang tussen de projecten, de urgentie hiervan en de noodzaak om in de projecten te investeren. Ook het project Oude Rijnzone is opgenomen in het programma Randstad Urgent. Dit betreft het gebied langs de Oude Rijn tussen Leiden en Woerden, **gelegen in de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Zoeterwoude, Rijnwoude en Alphen aan den Rijn**. Het doel van dit project is het realiseren van een samenhangende ontwikkeling en integrale uitvoering van werken, wonen, infrastructuur, recreatie en een groen-blauwe structuur. Dit project is gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied de Oude Rijnzone als onderdeel van het Groene Hart.

(Inter)nationaal perspectief

Economisch gezien telt Holland Rijnland drie samenhangende clusters: **het kenniscluster (van Universiteit Leiden, LUMC, Bio Science en Space Science), het cluster Greenports en een toeristisch-recreatief cluster**. De synergie tussen deze drie clusters is van groot belang voor de identiteit van de regio en zet deze (inter)nationaal op de kaart. De eerste twee clusters zijn belangrijk voor de kennisintensieve en innovatieve werkgelegenheid, onmisbaar voor de Randstad. Het toeristische en recreatieve cluster versterkt de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor bedrijven en bewoners. Naast de meerwaarde die de clusters met zich meebrengen, heeft Holland Rijnland



ook in andere opzichten een belangrijke toegevoegde waarde. Door de centrale ligging in het hart van de Randstad heeft de regio in ruimtelijk en economisch opzicht een uitstekende netwerkpositie. Er is veel werkgelegenheid in de directe omgeving, vooral rond Schiphol en Den Haag. Dat brengt een ruimtelijke ontlasting van de regio met zich mee, met name als het gaat om werkgelegenheid en vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. Vooral voor het kenniscluster en het cluster **Greenports** is de nabijheid en bereikbaarheid van de mainports een onmisbare voorwaarde. Ze zijn sterk internationaal georiënteerd en transport vindt snel en in hoge frequentie plaats. Transport over water en/of rail is in de toekomst een optie. Ook voor het (internationaal) congresterisme in Noordwijk en Noordwijkerhout is goede bereikbaarheid noodzakelijk. De regio kent een welvarende, jonge en hoog opgeleide bevolking met een hoge arbeidsparticipatie. Er is geen sprake van bedreigde, oude industrie of hoge (jeugd)werkloosheid. Het gebied is centraal gelegen en de hoogwaardige bedrijvigheid groeit.



Maar beperkte bereikbaarheid, congestie en ruimtegebrek, scheefgroei in de woningmarkt en het gebrek aan betaalbare woningen voor starters bedreigen de positie van het stedelijk netwerk. Deze vormen een uitdaging voor de regionale ontwikkeling.

4.3 Ambities

Holland Rijnland heeft door de synergie tussen stedelijk en landelijk gebied en diverse *unique selling points* een uitzonderlijke eigen identiteit. De landschappelijke variatie op een klein oppervlak, de hoogwaardige en kennisgerelateerde werkgelegenheid, de bijzondere en gedifferentieerde woonmilieus en de historische stad Leiden zijn een grote meerwaarde. De regio wil dat dit samenspel tussen stad en land waar mogelijk behouden blijft en wordt versterkt waar nodig is. Kortom: Holland Rijnland is de regio waar de Randstad tot bloei komt.

Daarom heeft de regio de volgende ambities:

- Holland Rijnland moet een regio zijn met een

prettig woon- en leefklimaat die zijn inwoners ook in de toekomst voldoende, herkenbare, uiteenlopende en goed bereikbare woon-, werk- en recreatiemogelijkheden biedt.

- Holland Rijnland onderscheidt zich in de Randstad en draagt bij aan de internationale positionering van de Randstad, waardoor de regio een toegevoegde waarde heeft op het gebied van landschap, woonmilieus en economie.

De ambities vormen de leidraad voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Om die te realiseren gaat Holland Rijnland voor het landschap uit van:

- de oorspronkelijke landschappelijke karakteristieken als uitgangspunt bij de verdere ontwikkeling van de regio;
- een aantrekkelijk en toegankelijk **Groene Hart**;
- een breed scala aan recreatieve en toeristische mogelijkheden;
- een aantrekkelijke en veilige kust.

Voor de realisatie van ambities op stedelijk en dorpsniveau gaat Holland Rijnland uit van:

- gebundelde verstedelijking langs de Oude Rijn met uiteenlopende woonmilieus;
- het behouden en versterken van de eigenheid van kernen/dorpen met een sterke sociale structuur;
- het inzetten op een compacte centrale stad en het versterken van de centrumfunctie van Leiden met de historische binnenstad;
- het vergroten van de bereikbaarheid van de regio;
- het vitaal houden van de economische structuur;
- het ruimte bieden aan en versterken van het kennis- en wetenschapscluster;
- **een krachtige verbinding tussen de Greenports Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en regio Boskoop;**
- intensief, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik.

Kritisch punt

Enerzijds is de grootste opgave om evenwicht te bereiken tussen behoud en versterking van het woon- en leefmilieu en de landschappelijke kwaliteiten. Anderzijds is ruimte bieden aan welvaart en economische groei een grote opgave, zeker met de daarbij behorende infrastructuur. De regio heeft de potentie en de wil om met de landschappelijke kwaliteiten en de economische groei een win-winsituatie te creëren, maar staat daarbij op een kritisch punt. De enorme bebouwing in de afgelopen decennia maakt het essentieel om de openheid en kwaliteit van het landschap te beschermen tegen voortgaande verstedelijking.

4.4 Strategie

Mensen hebben ruimte nodig om te wonen en te werken, waardoor het gebied een hoge verstedelijkingsdruk heeft. Tegelijkertijd wil Holland Rijnland het open gebied beschermen en de groen-blaauwe kwaliteiten versterken. De ruimte voor verstedelijking is daardoor beperkt. De economische positie van Holland Rijnland kan alleen versterken door inzet op (inter)nationaal concurrerende clusters. Kennisintensieve bedrijvigheid heeft een grote economische toege-

voegde waarde. Maar, niet iedereen kan daarin werken en ook reguliere bedrijvigheid vraagt om ruimte. Daarnaast zijn er beperkte mogelijkheden voor uitbreiding van de infrastructuur, terwijl de mobiliteit groeit. Het woon- en leefklimaat staat ook onder druk door de verslechterende luchtkwaliteit. Om deze spanningsvelden het hoofd te bieden erkent Holland Rijnland dat er een evenwichtige ontwikkeling moet zijn van wonen, werken, recreatie en infrastructuur. Ruimtelijke kwaliteit staat aan de basis van een goed woon-, werk- en vestigingsmilieu. Concentratie en differentiatie zijn noodzakelijk voor verstedelijking.

Behoedzaam en duurzaam

Nu al staat het landschap zwaar onder druk door verstedelijking. Daarom kiest Holland Rijnland ervoor om bij de ontwikkeling van infrastructuur, woningbouw en bedrijven rekening te houden met natuurlijke en cultuurhistorische aspecten. Dit betekent een keuze voor een behoedzame en duurzame ontwikkeling op alle gebieden:

- Behoud en versterking van de huidige kwaliteiten van landschap, natuur, water en cultuurhistorie.
- Evenwicht tussen economische functie (landbouw, **Greenports**) en recreatieve functie van het landschap (parklandschap voor stedelijk gebied).
- Concentratie van stedelijke voorzieningen en verbetering van de bereikbaarheid.
- Versterking van het openbaarvervoernetwerk (onder andere RijnGouwelijn), betere benutting van het bestaande wegennet en een optimale inpassing van nieuwe of vernieuwde wegen.
- Voldoen aan de regionale woningbouwopgave van netto **40.000** woningen, inclusief de overeengekomen opgave uit de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek in de periode 2000-2020.
- Kiezen voor profilering als hoogwaardige economische regio met als speerpunten Bio Science en Space Science, **Greenports** en recreatie en toerisme (inclusief congres-toerisme) met behoud van ruimte voor reguliere bedrijvigheid.

De stelregel is niet 'groeï door meer ruimtebeslag', maar 'groeï door slim, intensief, meervoudig en duurzaam gebruik van de ruimte'. Betere benutting van bestaande locaties heeft prioriteit.

4.5 Hoofdprojecten

Holland Rijnland staat voor een ambitie die op lokaal en regionaal niveau is samengesteld. Om de wensen waar te maken zijn grote projecten nodig, allereerst projecten voor de infrastructuur. Holland Rijnland ligt dan wel op een uiterst strategische plek tussen de Noord- en Zuidvleugel, de infrastructuur die het belangrijkste stedelijk gebied aan de doorgaande wegen verbindt ontbreekt. Er zijn onvoldoende aansluitingen via het openbaar vervoer en over de weg in het stedelijk gebied om de strategische keuzes waar te kunnen maken.

Om die reden vormen de RijnlandRoute, de N207 en de RijnGouwelijn kernprojecten voor de regio. De Greenports hebben een belangrijke rol in de economische en landschappelijke ontwikkeling van de streek. Ook daarvoor is een adequate aansluiting op de landelijke infrastructuur naast een herstructurering van de sector en het landschap noodzakelijk. Holland Rijnland kan de landschappelijke kwaliteiten pas goed benutten als er forse investeringen gedaan worden in de groenstructuur. Alleen dan kan het landschap in recreatief en ecologisch opzicht een rol spelen voor de stedelingen. De regio heeft de vijf hoofdprojecten – RijnlandRoute, RijnGouwelijn, de Noordelijke Ontsluiting Greenport, de Greenport Duin- en Bollenstreek en het Regionaal Groenprogramma – aangewezen als doelen van het Regionaal Investeringsfonds. De twaalf hieraan deelnemende gemeenten stellen hier tot 2022 142,5 miljoen euro voor beschikbaar.

4.6 Holland Rijnland in 2020

De ambities van de regio zijn duidelijk. Holland Rijnland biedt in 2020 een prettig woon-, werken leefklimaat aan zijn inwoners in een landschap dat zich kenmerkt door openheid en ruimte. De werkgelegenheid is toegenomen door de komst van internationale bedrijven en organisaties. Maar ook door behoud en versterking van de al aanwezige kennis en bedrijven, die willen

profiteren van de uitstekende bereikbaarheid, de nabijheid van Schiphol en soortgelijke in de buurt gevestigde bedrijven. De woningbouwtaakstelling is in 2020 volbracht. Een goed afgestemd voorzieningenniveau versterkt en ondersteunt de aantrekkelijkheid van de regio. Het belangrijkste kenmerk blijft de sterke sociale structuur. De Greenport Duin- en Bollenstreek heeft in een geherstructureerde en duurzame vorm aan concurrentiekracht gewonnen en heeft zich ontplooid tot de nummer 1 in Europa op het gebied van kennisontwikkeling, teelt, handel en export van bollen, vaste planten, bloemen en aanverwante producten. De Greenport Aalsmeer heeft wereldwijd een sterke positie en een uitstekende reputatie als sierteelt- en businesscomplex en centrum van verslogistiek. De Greenport Aalsmeer is een van 's werelds grootste logistieke, handels- én kenniscentra op het gebied van sierteeltproducten. En wil die sterke positie in de toekomst verder versterken en uitbouwen. De Greenport regio Boskoop heeft zich ontwikkeld tot een sterke, duurzame en levendige Greenport in een leefbare omgeving. Daarvoor zijn de centrumfunctie en identiteit versterkt en is de bereikbaarheid gewaarborgd. De duurzame Greenport regio Boskoop is ontstaan door efficiënt ruimtegebruik, bundeling, concentratie en herstructurering. Ook is de wateropgave structureel geregeld met duurzaam waterbeheer en voldoende zoetwatervoorziening. De regio is uitstekend bereikbaar en profiteert van een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer op de lange, middellange en korte afstand. Ook profiteert de streek van goede verbindingen voor het wegverkeer. Verbindingen van noord naar zuid én van oost naar west. Dit versterkt de positie van Leiden als centrale stad in de regio, net als de bereikbaarheid van de Leidse voorzieningen. Alphen aan den Rijn vervult een centrumfunctie in het Groene Hart. De bereikbaarheid vanuit en tussen de omliggende dorpen is uitstekend. Het toerisme en het congreswezen floreren. De aantrekkelijkheid van de regio heeft internationale faam verworven. Uiteraard gaat het bereiken van deze toekomstvisie niet vanzelf. Het verwezenlijken van de opgaven en maatregelen uit de Regionale Structuurvisie is de aanzet hiervoor.

5 Ontwikkelingsvisie



Holland Rijnland kent in grote lijnen vier karakteristieke landschappen: de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie (van Katwijk tot en met Leiden en de stad Alphen aan den Rijn met de Oude Rijn als verbindend element), de Kustzone, de Bollenstreek en het Groene Hart. Op het eerste gezicht is dit een geografische verdeling (met overlappingen), maar ruimtelijk gezien is het landschappelijke karakter bepalend voor wat er ter plekke gebeurt is, moet of staat te gebeuren. Het landschap verklaart immers hoe en waar men woont en kan wonen en wat de economische ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied zijn. Dit hoofdstuk omvat de visie van Holland Rijnland voor de vier verschillende landschappen in de regio. Aan het begin van elke paragraaf staan een korte schets van het doel, de dilemma's en de keuzes. In de daaropvolgende tekst volgt een verdere toelichting.



5.1 Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie

Doel:

Verstedelijking in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie tussen Katwijk en Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. Versterking van de centrumfunctie van Leiden.

Dilemma:

De Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie en Alphen aan den Rijn zijn al zeer dicht verstedelijkte gebieden. Herstructureren en concentreren zijn bijzonder dure en ingewikkelde oplossingen. De kwaliteit van het huidige voorzieningsniveau sluit niet aan op de regionale behoefte.

De keuzes van Holland Rijnland zijn:

- De Oude Rijn is een structurerend element in het verstedelijkte gebied in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie tussen Katwijk en Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. Tot 2020 worden hier circa 29.000 woningen gebouwd. Dit is ruim 70 procent van de regionale opgave.
- Het merendeel van de nieuw te bouwen woningen realiseren binnen de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie tussen Katwijk en Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn.
- Een (internationaal) topmilieu realiseren in Valkenburg en de binnenstad van Leiden.
- Differentiëren in de woonmilieus.
- Concentreren van voorzieningen voor het vergroten van draagvlak.
- Versterking van de centrumfunctie van Leiden in de regio.
- Versterking van de centrumfunctie van Alphen aan den Rijn in het Groene Hart.
- Betere inrichting van de openbare ruimte in het kernwinkelgebied.
- Benutten en versterken van de kwaliteit van de historische binnenstad Leiden.
- Stimuleren van culturele voorzieningen.

- Station Leiden verder ontwikkelen als regionaal en landelijk ov-knooppunt.
- Ontwikkeling van de Knoop Leiden-West conform de samenwerkingsovereenkomst.
- Ontwikkeling van de Knoop Leiden-Oost.
- Versterking van de verbinding met Alphen aan den Rijn.
- Faciliteren van stedelijke recreatie in de groengebieden grenzend aan het stedelijk gebied.
- Aanleg van nieuwe bedrijventerreinen zo veel mogelijk concentreren in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie, Alphen aan den Rijn en de Oude Rijnzone tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone.
- Uitbreiding van 17 hectare Bio Science.
- Realisatie van 375.000 vierkante meter kantorenoppervlak binnen de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie.



Het landschap

Het verstedelijkt gebied van Holland Rijnland concentreert zich in het zuiden van de regio. De rivier de Oude Rijn is het verbindende element. Het verstedelijkt gebied bestaat uit de zogenoemde Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie en Alphen aan den Rijn. De Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie bestaat uit de gemeenten Leiderdorp, Leiden, Voorschoten, Oegstgeest en Katwijk. Het verstedelijkt gebied telt 324.000 inwoners (peildatum 1 januari 2010), wat gelijk staat aan 62 procent van de totale bevolking van Holland Rijnland (523.000 inwoners). Het verstedelijkt gebied van Holland Rijnland is een bijzonder gebied met buitengewone kwaliteiten. De strandwallen lopen van noord naar zuid. De Oude Rijn doorbreekt de strandvlakte met zijn van oost naar west gericht benedenloop. In de loop der eeuwen is op dit kruispunt een afwisse-

lend palet van landschapstypen en gebruikspatronen ontstaan.

De bebouwing langs de rivier vertoont een even grote diversiteit: een stad in het Groene Hart, een historische stad, van oorsprong agrarische dorpen en kustplaatsen gelegen langs de oevers van de Oude Rijn.

Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten zijn primair woongemeenten die zich kenmerken door een prettig, gewild en groen woonmilieu en dicht bij uitstekende recreatiemogelijkheden liggen. Voorschoten fungeert als groene bufferzone en kan beschouwd worden als uitloper van het Groene Hart. Centrumstad Leiden staat bekend als de oudste universiteitsstad in Nederland en heeft ook een grote naam op het gebied van Bio Science en medische wetenschap (Leids Universitair Medisch Centrum). Alphen aan den Rijn vervult een belangrijke centrumfunctie in



het Groene Hart. Katwijk is een badplaats met een belangrijke recreatieve functie. De veiling FloraHolland in Rijnsburg is gekoppeld aan de Greenport Duin- en Bollenstreek. Hierdoor vervult Katwijk een belangrijke functie als motor van werkgelegenheid in handel en distributie. Het centrum voor ruimteonderzoek en technologie (ESTEC) is gevestigd in Noordwijk.

Doel en uitdaging stedelijke agglomeratie

De aard van het gebied als grotendeels stedelijke agglomeratie zorgt ervoor dat de uitdagingen anders liggen dan in de meer open landschappen. Het gebied is al behoorlijk vol en dus moet een groot deel van de woningbouwopgave door herstructurering en inbreiding plaatsvinden. De geconcentreerde verstedelijking moet een gedifferentieerd woonmilieu opleveren, dat aansluit op het type woningen in dat gebied. Daarnaast komt een groot potentieel aan woningen (vijfduizend) op de voormalige vliegbasis Valkenburg. Hiervan zijn zo'n vijfhonderd woningen gepland in het internationale topmilieu. Een groot deel van de woningbouwopgave en de overige voorzieningen maken deel uit van het Zuidvleugelproject As Leiden-Katwijk. **In de Transformatievisie Oude Rijnzone is de verstedelijkingsopgave voor het gebied langs de Oude Rijn tussen Leiden en Bodegraven vastgesteld. De gemeente Alphen aan den Rijn vervult een centrumfunctie voor het Groene Hart en is met ruim zeventigduizend inwoners de tweede stad van de regio. Na de voorgenomen fusie tussen Rijnwoude, Alphen aan den Rijn en Boskoop in 2014 groeit de gemeente Alphen aan den Rijn naar meer dan honderdduizend inwoners. De gemeente Katwijk groeit van zestigduizend naar ruim tachtigduizend inwoners door de opgave om meer dan tienduizend woningen te realiseren. Daarmee ontstaat naast Leiden en Alphen aan den Rijn een derde regionaal zwaartepunt.**

Doel en uitdaging Leiden

De centrumstad Leiden is een stad met een grote historie en is dan ook een internationale toeristische trekpleister. De nabijheid van luchthaven Schiphol maakt Leiden tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationale bedrijven met bijbehorend topmilieu. Maar de kwaliteiten

worden onvoldoende benut. Leiden moet zich positioneren en doorontwikkelen. In de historische binnenstad valt genoeg te ontdekken. Hier komen functies als wonen, werken, winkelen, uitgaan en cultuur samen. De gemeente zet zich met verschillende partners in om de binnenstad zo op te knappen dat Leiden in de toekomst meer bezoekers trekt, meer bestedingen genereert en daarmee zijn betekenis als centrum van de regio behoudt. De gemeente Leiden heeft daarvoor een speciaal programma opgesteld. Een meerjarig plan met veel concrete deelprojecten, waarmee geïnvesteerd wordt in de Leidse binnenstad. Doel is een evenwichtige ontwikkeling tussen de historische binnenstad en de innoverende mogelijkheden aan de noordoostkant, waar een groot deel van de aanzienlijke en groeiende creatieve sector zich bevindt. De haven als aantrekkelijke poort naar een bruisend en veelzijdig cultureel centrum met talrijke musea, podia en instellingen, en daarnaast de historische binnenstad met de Haarlemmerstraat-Donkersteeg en Aalmarkt als centrum van het kernwinkelgebied. Om de schoonheid en het historische beeld van de binnenstad te bewaken, zijn er acht ambitielijnen binnen het programma Binnenstad opgesteld, waaronder een betere kwaliteit en beheer van de openbare ruimte, een betere bereikbaarheid van de binnenstad, ruime en comfortabele parkeergelegenheden, en verbetering van de winkel- en horecavoorzieningen. De gemeente Leiden kan en wil dit programma niet alleen uitvoeren. Zowel bij het maken van de plannen voor de binnenstad als bij de uitvoering ervan wordt dan ook nadrukkelijk samenwerking gezocht met partners in de stad en andere commerciële marktpartijen. Met deze ontwikkelingen zet Leiden zich als centrumstad op de kaart. De stad toont aan het dienstenknooppunt voor de regio te zijn, het centrum van kunst en cultuur, kennis en innovatie, onderwijs, sport, zorg, recreatie, leisure en onderscheidende detailhandel. Het concentreren van regionale voorzieningen in en rondom Leiden vergroot het draagvlak.

Universiteit Leiden is de oudste universiteit van Nederland en heeft internationale faam door haar onderwijs- en researchinstututen, traditionele faculteiten en de wetenschappelijke Facul-

teit der Wiskunde en Natuurwetenschappen, waarbij een bijzondere plaats wordt ingenomen door de Faculteit der Geesteswetenschappen. Deze faculteit is rijk aan expertise op het terrein van onder meer de filosofie, godsdienstwetenschappen, geschiedenis, kunstgeschiedenis, letterkunde, taalkunde en area studies van vrijwel de gehele wereld. Ze bedient bijna 4.300 studenten en heeft ruim 1.700 medewerkers. Het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC) is, naast ziekenhuis, een van de belangrijkste medische onderwijsinstellingen. Het Bio Science Park in stadsdeel Leeuwenhoek is hét toonaangevende Life Science-cluster in Nederland en behoort tot de top 5 van meest succesvolle scienceparken in Europa. Ook naar de toekomst toe wil Leiden ruimte bieden aan toekomstgerichte wetenschappelijke instituten. Voor Leeuwenhoek is een uitbreiding voorzien van 10 hectare, voor Nieuw Rhijngeest in Oegstgeest een uitbreiding van 17 hectare. Zo nodig kan Holland Rijnland ook een beroep doen op de aangrenzende, voorziene bedrijfsterreinlocatie bij Valkenburg. De aanwezigheid van dit soort bedrijvigheid, instituten en organisaties onderscheiden de regio zowel nationaal als internationaal.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de stedelijke agglomeratie is matig. Zeker in de spits zijn de toe- en afvoeren en doorgaande wegen in dit gebied verstopt. De bereikbaarheid van de huidige woon- en werkbestemmingen in Leiden is zeer slecht. Op dit moment is Leiden niet voorzien van een binnenring die voorkomt dat het verkeer onnodig door woonwijken gaat.

Rijkswaterstaat heeft plannen voor het verbreden van de A4 (van 2x2 naar 2x3 rijstroken) ter hoogte van Leiden, Zoeterwoude en Leiderdorp. Rijkswaterstaat laat de weg verdiept aanleggen aan weerszijden van de Oude Rijn, omdat omliggende wijken en bedrijven overlast ervaren van de huidige A4 en de weg een barrière vormt. Bij de uitbreiding is rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de A4 naar 2x4 rijstroken in de toekomst. De directe omgeving van de weg krijgt een duurzame kwaliteitsimpuls. Langs de randen van de A4 is ruimte voor groenont-

wikkeling, bedrijvigheid, kantoorontwikkeling en woningbouw. Ook de provinciale weg N207 tussen Boskoop en Leimuideren slibt langzaam dicht. Dagelijks staan er lange files van en naar Alphen aan den Rijn. De provincie Zuid-Holland werkt samen met de gemeenten aan het verbeteren van de doorstroming en inrichting van de corridor N207.

Het station van Leiden is een regionaal en landelijk ov-knooppunt. Leiden CS is gemeten in reizigersaantallen het vijfde station in Nederland. Dat komt onder andere door het grote aantal overstappers van bus op trein en andersom. Het station van Alphen aan den Rijn krijgt de komende jaren een opknapbeurt. Centraal in de plannen staat de aanleg van de inmiddels gerealiseerde brede fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor bij het station. Er komt ook een nieuw busstation.

5.2 De Kustzone

Doel:

Behoud en versterking van de landschappelijke en ecologische waarde van het kustgebied en versterking van recreatieve mogelijkheden.

Dilemma:

Veiligheid voor het achterland in relatie tot zeespiegelstijging. Veiligheidsingrepen kunnen resulteren in een minder attractieve kust. De vraag is hoe om te gaan met een toename van recreatieve druk in relatie tot behoud van kwaliteit van de kustzone.

De keuzes van Holland Rijnland zijn:

- Versterking van de kustwering bij Katwijk parallel aan de kust, met behoud van kwaliteit van het kustgebied en de leefomgeving.
- Verbetering van de bereikbaarheid van de kust.
- Katwijk positioneren als familiebadplaats en Noordwijk als mondaine badplaats.
- Bevordering congrestoerisme in Noordwijk.
- Versterking van recreatieve routes naar en door de kustgebieden.
- De binnenduinrand zo inrichten dat de recreatieve druk in de duinen wordt ontlast (zoals Mientkooltuin en Middengebied Noordwijk).
- Realisatie van groene en recreatieve **verbindingen tussen de kust en het Groene Hart**.
- Realisatie van een zeejachthaven bij Katwijk met zo mogelijk een open verbinding met het achterland.

Het landschap

De kustzone van Holland Rijnland strekt zich uit over de gehele lengte van de regio. Strand en duinen kenmerken en vormen het landschap. De kustzone heeft een grote landschappelijke en ecologische waarde (zie hoofdstuk 6.1). Staatsbosbeheer en watercyclusbedrijf Waternet beheren het gebied. De duinen vervullen, naast veiligheid van het achterland, een belangrijke rol voor de regionale recreatie en voor de natuur- en rustliefhebber. Ten slotte zijn het belangrijke drinkwaterwinningsgebieden.

De twee grote kernen Katwijk en Noordwijk, oorspronkelijke vissersdorpen, zijn inmiddels badplaatsen van niveau. Ten opzichte van elkaar zijn zij eerder complementair dan concurrerend. Ze onderscheiden zich van bijvoorbeeld Scheveningen en Zandvoort.



Doel en uitdaging kustzone

De ligging aan zee is niet zonder uitdagingen. Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel en ontstaan hogere golven die tegen de Nederlandse kust slaan. Bij een aantal badplaatsen is de zeewering te zwak om hieraan op de lange termijn (circa vijftig jaar) het hoofd te kunnen bieden. Zowel Katwijk als Noordwijk behoort tot de zwakke schakels. In Noordwijk is de versterking in 2008 afgerond en Katwijk start in 2011 met de aanleg van een sterkere zeewering. In beide plaatsen lag de kustverdediging, die het achterland beschermt – de zogenoemde primaire kering – niet parallel aan de kust, maar liep dwars door de dorpen. Veel woningen en (horeca)bedrijven bevonden zich buitendijks en verdere bebouwing werd niet toegestaan. Het hoogheemraadschap van Rijnland verleende

toestemming om te bouwen in de primaire zeewering, echter niet ondergronds. Met een dijk langs de kust, in de vorm van een duin, is de kust van Noordwijk inmiddels versterkt. Deze methode, een oplossing parallel aan de kust, zou ook een optie zijn voor de kustversterking van Katwijk. Want versterking van de zeewering direct langs en parallel aan de kust biedt de beste beschermingsmogelijkheden. Ook ontstaan dan ruimtelijke verbeteringsmogelijkheden achter de zeewering. De besluitvorming is nog niet afgerond, maar deze oplossing verdient wel de voorkeur.

Doel en uitdaging kustrecreatie

De kustzone van Holland Rijnland kenmerkt zich door een aantrekkelijk woonklimaat, zowel aan zee als in het achterland (Katwijk aan den Rijn, Noordwijk-Binnen, Noordwijkerhout, Rijnsburg, Valkenburg en de omgeving). Dit zorgt voor druk op het woningareaal en de authenticiteit van het gebied. Zowel Katwijk als Noordwijk heeft een woningbouwprogramma om aan de vraag van bestaande inwoners en potentiële nieuwe inwoners te kunnen voldoen.

De in het oog springende economische pijlers in de kustzone zijn kustrecreatie en (congres)toerisme. Katwijk is bij uitstek een badplaats voor de hele familie. Kustzeilen en surfen zijn hier bloeiende activiteiten. Er bestaat een mogelijkheid om ook voor het zeezeilen voorzieningen aan te leggen bij de monding van het Uitwateringskanaal, zoals een zeejachtthaven. De aanwezigheid van dergelijke voorzieningen kan leiden tot zeeregatta's (met als basis Katwijk) en spin-offs voor de dag- en verblijfsrecreatie en de detailhandel. Daarnaast heeft Katwijk een binnenjachtthaven aan de binnenwaterrecreatieroutes. Een verbinding tussen de recreatieve zeevaart en binnenvaart kan een belangrijke meerwaarde bieden. Noordwijk is het hele jaar door, ook buiten het hoogseizoen, een stijlvolle badplaats. Het congrestoerisme neemt hier steeds meer toe, waardoor Noordwijk een van de belangrijkste spelers op dit terrein is en zich zal blijven ontwikkelen. Ook bekijkt Noordwijk de mogelijkheid voor een zeejachtthaven. Voor de hele



kustzone geldt dat het kusttoerisme gebaat is bij meerdere slechtweervoorzieningen. Daar dient de komende jaren gericht aandacht aan te worden besteed.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de kustzone voor zowel inwoners, recreanten als toeristen is niet optimaal. In de zomer staan soms lange files richting het strand. Ook de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer en ontsluiting via fiets- en wandelpaden is ontoereikend. Hoofdstuk 6.4 (Mobiliteit) behandelt enkele projecten die de bereikbaarheid van de kustzone moeten verbeteren. Daarnaast staan de duinen onder druk door toename van het aantal recreanten en toeristen. Aanpassingen aan de binnenduinrand als aantrekkelijk verblijfsklimaat voor recreanten en toeristen ontzien de kwetsbare duinen.



5.3 De Bollenstreek

Doel:

Herstructureren en versterken van een vitaal bollencomplex en de landschappelijke kwaliteit, inclusief glastuinbouw. Het in stand houden van het dorpskarakter en de sociale structuur.

Dilemma:

Druk van woningbouw en overige ruimteclaims, zoals bedrijventerreinen, veeteelt en detailhandel op het open gebied vormen een bedreiging voor de bollenteelt en kunnen de bereikbaarheid negatief beïnvloeden.

De keuzes van Holland Rijnland zijn:

- Oprichting van de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij door de gemeenten in de Greenport Duin- en Bollenstreek: Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen.
- Bevestiging van de afspraak gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek: 2.625 hectare bollengrond.
- Ontwikkeling van de Greenport Duin- en Bollenstreek heeft de voorkeur bij de afweging van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Ruimte voor de Greenport-gerelateerde bedrijvigheid.

- Glastuinbouw in concentratiegebieden (Trapenberg/Kloosterschuur in Rijnsburg, Zijkhoek/De Woerd in Valkenburg en Roversbroekpolder in Lisse).
- Ruimte bieden aan het herstel van de cultuurhistorische landschappelijke waarde (dorpskarakter).
- Investeren in het open landschap met nadruk op de open vensters en tegengaan van de verrommeling.
- Maximaal 2.900 woningen tot 2030 buiten de rode contouren geclusterd.
- Bereikbaarheid van de Bollenstreek verbeteren.
- Graslanden met grote natuurwaarden behouden (Polder Elsgeest en Polder Hogeweg).
- Betere profilering van recreatieve en toeristische mogelijkheden in de Bollenstreek (bijvoorbeeld congrescentrum Leeuwenhorst).
- Investeren in onder andere de ecologische verbindingzone Kaag-kust.



Het landschap

De Bollenstreek kent een aantrekkelijk en waardevol woonmilieu met kleinschalige kernen, een bloeiend verenigingsleven en brede maatschappelijke voorzieningen in grote kernen. Economie en landschap zijn in deze streek van oudsher nauw verbonden. Het bollencomplex bepaalt het cultuurlandschap, de zandgrond is bepalend voor de bollenteelt en occupatiepatronen. Behoud en herstel van cultuurhistorische landschappen is belangrijk, zowel voor de kwaliteit van de grond als vanuit economisch oogpunt.

De Bollenstreek is in de Nota Ruimte van het **voormalige** Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangewezen als een van de vier Greenports. Een Greenport is een tuinbouwgebied met een economische dynamiek en is voor de internationale concurrentiepositie belangrijk voor Nederland. De Bollenstreek vervult binnen de Greenports een bijzondere positie. Naast de centrale rol die de streek heeft voor handel en export, kennisontwikkeling en teelt van bijzondere bolgewassen, speelt in deze Greenport ook toerisme een belangrijke rol. De Keukenhof en de kleurige bollenvelden zijn de belangrijkste toeristische trekpleisters in

het gebied. Daarnaast is er een zelfstandig glascluster, dat verbonden is met de bloemenveiling Rijnsburg, een van de vestigingen van de grootste bloemenveiling van de wereld: FloraHolland. Nationaal en internationaal gezien is de keten van het bollen- en bloemencomplex dan ook van bijzonder groot belang. Denk aan teelt van bijzondere bolgewassen, vaste planten en bloemen, kennisontwikkeling en innovatie op het vakgebied, de handel en export, de Keukenhof en het bollentoeisme en de spin-off daarvan. Dit alles heeft veel potentie en draagt bij aan de ontwikkeling van grote (inter)nationale netwerken. Echter, de groei en ontwikkeling van de teelt, handel en export die nodig zijn om de centrale positie te behouden, kunnen ook leiden tot verdere aantasting van de openheid van het gebied. Op het kwetsbare landschap rusten veel claims: ruimte voor bijvoorbeeld woningbouw, bollen-, handels- en exportbedrijven en bedrijven die gespecialiseerd zijn in glas en infrastructuur. Om de kwaliteit van het landschap te behouden, is een evenwichtige inpassing van deze claims nodig. Een eventuele uitbreiding en doorontwikkeling van Schiphol mag de kwaliteit van het wonen en werken in de Bollenstreek niet aantasten.

Doel en uitdaging van de Greenport Duin- en Bollenstreek

De Greenportgemeenten stellen afzonderlijk een verdere uitwerking van deze structuurvisie vast als intergemeentelijk structuurplan voor de Greenport Duin- en Bollenstreek. Deze uitwerking voorziet in een gebied waar landschapsherstel centraal staat en een gebied waarin uitdrukkelijk extra mogelijkheden bestaan voor bedrijven in de sector.

De ontwikkeling van de Greenport is leidend. De realisatie van de woningbouwopgave staat vast in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek. Er is gekozen voor een balans tussen het minimaal benodigde bolle- nareaal van 2.625 hectare met behoud en versterking van het karakteristieke landschap en het voldoen aan de wateropgave. Dit vraagt om maatwerk en een goede landschappelijke inpassing. De woningbouwopgave 2010-2030 omvat 6.700 woningen binnen de rode contour van de kernen in de Bollenstreek. Daarnaast zijn er tot 2030 2.900 woningen voorzien in het buitengebied. Mogelijk kan een deel hiervan toch ingepast worden binnen de rode contour. Onderdeel van deze 2.900 woningen zijn 500 Greenportwoningen, 100 woningen op landgoederen en 600 woningen die zijn vastgelegd voor de locatie Bronsgeest, te realiseren in de periode vanaf 2010. Clustering van de 2.900 woningen is belangrijk om de aantasting van het landschap tegen te gaan. Hierop van toepassing zijn de afspraken met betrekking tot de woonmilieudifferentiatie, inclusief de 500 Greenportwoningen die in de dure sector komen. Wellicht zullen 100 landgoedwoningen (of een deel ervan) toegevoegd kunnen worden aan de 500 Greenportwoningen. Dit als blijkt dat de realisatie van landgoedwoningen niet mogelijk is. Uiteraard kent de woningbouwopgave een aantal voorwaarden: het areaal bollengrond (2.625 hectare) moet behouden blijven en verloren bollengrond moet gecompenseerd worden.

Bereikbaarheid

Aanpassing van de infrastructuur is noodzaak. Niet alleen binnen het gebied, maar ook in aansluiting op de aangrenzende regio's.

5.4 Groene Hart

Doel:

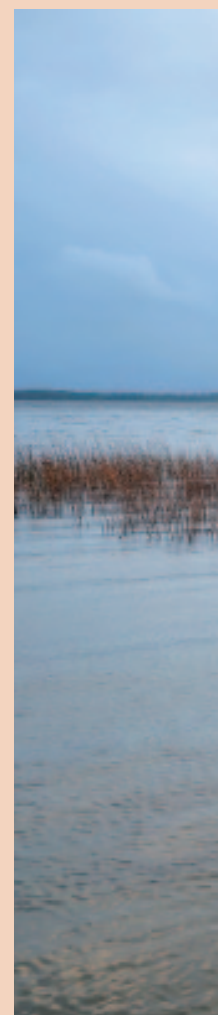
Behouden, versterken en ontwikkelen van de landschappelijke kwaliteiten van het Groene Hart.

Dilemma:

Sluipende verstedelijking zet het open landschap en de agrarische bedrijfsvoering onder druk. Ook is er spanning tussen agrarische functies, natuurbeheer en stedelijke recreatie in het gebied.

De keuzes van Holland Rijnland zijn:

- Kernkwaliteiten behouden en versterken en hierop nieuwe ontwikkelingen afstemmen.
- Grondgebonden landbouw is de drager van het open landschap.
- Planologische zekerheid bieden aan de grondgebonden landbouw, die de drager is van het open landschap.
- Mogelijkheden bieden voor herstructurering, schaalvergroting en/of verbreding van grondgebonden agrarische bedrijven, waarbij de openheid en het karakter van het Groene Hart gewaarborgd blijven.
- Ontwikkelen kwalitatief aantrekkelijk en samenhangend buitengebied als leefomgeving, met een betere inrichting van de overgangszone tussen dorp en buitengebied.
- Ontwikkelen van recreatieve voorzieningen en verbindingen in samenhang met de agrarische en natuurfunctie.
- Behouden en versterken van een duurzame ecologische en waterstructuur.
- Waterberging daar waar nodig in de polder van de gemeente Nieuwkoop.
- Het landelijk gebied bereikbaar maken via langzaamverkeersroutes en openbaar vervoer.
- De Grote Polder blijft open.
- Investeren in de ecologische verbindingzones binnen het gebied Duin, Horst en Weide (van de zee, via de horsten naar het veenweidegebied en Bentwoud).
- Realisatie van de recreatieve verbindingen vanuit de stad naar en binnen de gebieden Duin, Horst en Weide en Leidse Ommelanden.
- Kleinschalige toevoeging van woningbouw.
- Concentratie van woningbouw in Braassemblerland door transformatie van (een deel van het) glas naar woningen.





Het landschap

In Holland Rijnland strekt het Groene Hart zich uit van Warmond in het westen tot en met de Nieuwkoopse Plassen in het oosten. En van Leimuiden in het noorden tot en met Bentwoud in het zuiden. In Holland Rijnland liggen het Land van Wijk en Wouden, Veenweide en Plassengebied en de Rijn- en Veenstreek in het Groene Hart. Aan de zuidwestkant is de groene verbinding door Duin, Horst en Weide van groot belang, van de duinen via de landgoederenzone en Vlietlandzone tot in het veenweidegebied. Dit gebied vormt de groene rijksbufferzone tussen Den Haag, Leiden en Zoetermeer. In het gebied is sprake van een unieke gradiëntsituatie: haaks op de kust is sprake van een zeldzaam gave landschappelijke en ecologische opeenvolging van landschapstypen. Met zijn landgoederenzone en molens heeft dit gebied ook cultuurhistorisch grote waarde. Een groot deel van het gebied is beschermd dorpsgezicht en Belvédèregebied. De Kagerplassen, de veenweidegebieden en de land-

goederenzone ten zuiden van Leiden zijn in het Landschapsbeleidsplan van de Leidse regio aangewezen als landschapsmonumenten, ook wel 'de parels'. Het plan gaat voornamelijk in op de ontwikkelingen van de Veenweide en Plassen en schetst deze gebieden cultuurhistorisch en ecologisch gezien als het meest waardevol. Het Landschapsonwikkelingsplan Rijn- en Veenstreek benadrukt de herkenbare ruimtelijke opbouw van het gebied, zoals de verschillende landschapstypen. Behoud van deze landschapsverschillen is een belangrijk uitgangspunt van het landschapsonwikkelingsplan.

Elk landschapstype heeft zich op een eigen manier ontwikkeld. Enerzijds dankzij de kwaliteiten van de bodem en bijbehorende waterhuishouding, anderzijds dankzij de maatschappelijke vraag naar agrarische productiegronden, de behoefte aan wonen, werken en recreëren en de spontane en gestuurde ontwikkelingen in de natuur. Sommige landschappen, zoals de

veenweidelandschappen, zijn al ontstaan in de twaalfde eeuw. Andere ontwikkelingen, zoals de verstedelijking van de stroomruggen, is pas ingezet in de twintigste eeuw. De oeverwallen en stroomruggen van de Oude Rijn kenmerken zich door de stedelijke ontwikkeling die al enkele eeuwen plaatsvindt op deze draagkrachtige bodem. Langs de Aar en het Aarkanaal zien we de laatste decennia een verandering van functies: naast de parkachtige groene functies vindt ook een ontwikkeling van rode functies en glas plaats. Op het knooppunt van deze twee stroomruggen heeft Alphen aan den Rijn zich als de grote regionale kern ontwikkeld. Deze gemeente vormt tegelijkertijd het economische en sociale scharnierpunt binnen het Groene Hart. Aan weerszijden van de stroomrug van de Oude Rijn strekken de veengronden zich uit. Ze lopen als een grote groene band van west naar oost door het plangebied. Richting de Kagerplassen is een meer grillig verkaveld veenweidelandschap ontstaan, met vele prachtige molens en dorpsilhouetten. Langs de Oude Rijn liggen de bebouwing en de ontginningssassen op de stroomruggen. Sloten en weteringen ontwateren de veengronden. Hoewel de veengronden van grote betekenis zijn voor de weidevogels, loopt de kwaliteit van deze gronden terug. Op lange termijn bepaalt de bodemdaling in deze veengebieden de mogelijkheden voor productieve landbouw.

Via markante hoogteverschillen gaan de veenweidegronden in het noordoosten en zuiden van het gebied over in de laaggelegen droogmakerijen. Dit zijn robuuste landbouwgebieden met een grote omvang en een rationele verkaveling. De boerderijen liggen hier aan de rand of als groene eilanden in de polder. Verrassend genoeg zijn soms ook nog kleinere landschapselementen aanwezig. De provinciale en lokale wegen vormen een duidelijk ontsluitingsraamwerk in deze polders en kunnen op enkele trajecten visueel versterkt worden. De hooggelegen veendorpen, zoals Aarlanderveen, Ter Aar en Nieuwkoop, vormen prachtige linten door het gebied. De veendorpen hebben een rijke variatie aan rode en groene elementen, die in harmonie met elkaar ontwikkeld zijn.

Het kwekerijenlandschap in Hazerswoude-Dorp neemt binnen het Groene Hart een geheel eigen plek in. In dit landschap is elke meter benut.

Een aandachtspunt is de beeldkwaliteit van de bebouwingslinten in dit gebied, zoals het aanzicht van de kwekerijen die onderdeel zijn van de Greenport regio Boskoop.

De natuurlijke plassen van de Kaag en het Braassemermeer en de verveningsplassen van Langehaar en Nieuwkoop vormen een prachtige tegenhanger van het rationeel ontgonnen landschap. Zoals weidevogelkwaliteiten gekoppeld zijn aan de agrarische gronden, zijn de natuurwaarden voor moeras en water gekoppeld aan deze plassen. Het is belangrijk om deze natuurwaarden te verstreken, uit te breiden en te verbinden. Onder andere door meer natuurlijke oevers en struwelen te ontwikkelen en een netwerk van ecologische verbindingzones aan te leggen. De Meije, de Kromme Mijdrecht, de Drecht, de Does en de Oude Ade vormen prachtige waterlopen met een eigen gevarieerde bebouwings- en beplantingskarakter. Zowel de plassen als de natuurlijke en gegraven waterlopen bieden volop ruimte aan de watersporter. In dit watersportgebied is optimalisatie mogelijk door betere verbindingen aan te brengen. De toegankelijkheid van de oevers voor fietsers en wandelaars is vaak beperkt. Verbetering is mogelijk door nieuwe paden, verbindingen (bruggen) en uitkijkpunten aan te leggen. De Nieuwkoopse Plassen zijn een kroonjuweel voor de natuur. Deze plassen worden uitgebreid met een nieuwe robuuste structuur richting de Ronde Venen. Rond de Nieuwkoopse Plassen streeft Holland Rijnland naar een afgewogen zonerings voor een evenwichtige ontwikkeling van de natuur en de recreatie. De weidse open ruimten, de koeien in de weilanden, de glimmende klei van de polders, de waterrijke omgeving en de prachtige molens en dorpsilhouetten zijn grote ruimtelijke kwaliteiten die mooi contrasteren met de omliggende stedelijke gebieden van onder andere Leiden, Zoetermeer en Amsterdam.

Doel en uitdaging Groene Hart

Het Groene Hart is een van de twintig Nationale Landschappen van Nederland. Een Nationaal Landschap is een echt Nederlands landschap dat zich kenmerkt door een specifieke samenhang

tussen verschillende landschapsonderdelen, zoals natuur, reliëf, grondgebruik en bebouwing. Een Nationaal Landschap is geen museum, maar een gebied waar mensen wonen, werken, ondernemen en recreëren. Door de status van het Groene Hart als Nationaal Landschap schenkt het Rijk veel aandacht aan deze streek. Het Rijk en de provincie zetten extra financiële middelen in om de kernkwaliteiten van het gebied te behouden en te versterken. De provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland werken aan het ontwikkelen van het Groene Hart tot een Nationaal Landschap in de Randstad. Zij doen dat in opdracht van het Rijk; vertrekpunt is de Nota Ruimte. Het motto is: ‘Samen met andere partijen een landschappelijk mooi, ecologisch waardevol en economisch vitaal Groene Hart ontwikkelen. In dit Nationaal Landschap in de Randstad is het voor inwoners en recreanten goed vertoeven.’

Er zijn vier uitvoeringsaccenten:

- 1 Het Groene Hart nationaal en internationaal op de kaart zetten: de bekendheid met de kwaliteiten van het landschap verbeteren, onder meer door de bereikbaarheid en toegankelijkheid te vergroten en de toeristische en recreatieve mogelijkheden beter in de markt te zetten.
- 2 Wonen en werken met de kwaliteit van het Groene Hart: nieuwe woon- en werkfuncties zodanig vormgeven en inpassen dat deze bijdragen aan de landschappelijke kwaliteit, de betekenis voor het stedelijk netwerk van de Randstad en de sociaaleconomische vitaliteit van het Groene Hart zelf.
- 3 Transitie van de veenweidegebieden: alle opgaven die bijdragen aan de karakteristiek en de vitaliteit van deze landschappen in samenhang benaderen, met daarbij in ieder geval aandacht voor de waterhuishouding, landbouw, natuur, leefbaarheid, cultuurhistorie en de toeristisch-recreatieve structuur.
- 4 Een nieuwe toekomst voor de droogmakerijen (de bemalen polders): ruimtelijke strategieën ontwikkelen die recht doen aan de positie van de droogmakerijen in het aan te passen watersysteem en hun kansen in het stedelijk netwerk.

De kernkwaliteiten van het Groene Hart zijn onder meer openheid met weidse vergezichten, verkavelingspatronen, open veenplassen, dijken, molens, kleine (lint)dorpen, historische kernen en koeien in de wei. Water speelt daarbij een dominante en bindende rol. Kortom: een Hollandse landschap in optima forma. Het gebied ten oosten van de A4 bij Zoeterwoude heeft de status van Nationaal Snelwegpanorama, Belvédèregebied en provinciaal Topgebied Cultuurhistorie. Het is belangrijk om de kernkwaliteiten in stand te houden en te versterken, want dat zijn de dragers van het landschap. Bovendien is dit zuidwestelijke deel van het Groene Hart een groene tegenhanger van het naastgelegen stedelijk gebied. De komende jaren wordt hier fors geïnvesteerd in infrastructuur en nieuwe woon- en werkmilieus. Ook op het gebied van landbouw, waterbeheer, natuurontwikkeling en recreatie staat nog heel wat te gebeuren. Afstemming van deze nieuwe ontwikkelingen op de kwaliteiten van het landschap en op de eisen van duurzaam waterbeheer is van belang. Alleen zo wordt aangesloten bij de benadering van de Rijksbufferzone als metropoolparklandschap met een belangrijke agrarische betekenis.

Doel en uitdaging recreatie

De cultuurhistorie, het fraaie open landschap en de uitgebreide waterstructuur bieden volop kansen voor een interessant en gevarieerd recreatief aanbod aan voorzieningen en routes. Er liggen mogelijkheden in het verder verbinden van recreatieve routes over land en water. Denk hierbij aan het fietsknooppuntensysteem en wandelrondjes vanuit de kernen of voor verblijfsrecreanten, en aan het beter bevaarbaar maken van watergangen en sluizen. Een opwaardering van jaagpaden en kleine watergangen binnen de polders is mogelijk.

De traditionele veehouderij is van oudsher kenmerkend voor het landschap. Velen genieten van dit karakteristieke landschap met vergezichten en grazende koeien in de wei. Behoud en eventueel herstel van het landschap is daarom een belangrijk uitgangspunt. Bovendien is de melkveehouderij in het veenweidegebied op veel plekken sterk en vitaal. Mits de productieom-

standigheden dat toelaten blijft dat ook in de toekomst zo. Daarvoor is het belangrijk dat het ruimtelijke beleid schaalvergroting toelaat en ontwikkeling van nevenactiviteiten een kans krijgt. Wel moeten de openheid en het karakter van het Groene Hart gewaarborgd blijven.

Bij alle voorzieningen is een goede landschappelijke inpassing gewenst vanaf het water en het land, zoals het gebruik van beplanting en sober kleurgebruik van harde materialen.

Groei van de recreatieve voorzieningen is denkbaar, omdat hieraan behoefte is en dit bijdraagt aan de economische functie van het gebied.

Landschappelijke criteria voor recreatieve ontwikkelingen zijn onder andere:

- Aansluiten bij de bestaande schaal en maat van het landschap en bij bestaande bebouwings- en beplantingsstructuren.
- Rekening houden met zichtlijnen op dorps-silhouetten en het zicht op de ringdijken.
- Rekening houden met de ruimtelijke afwisseling langs de oevers van waterlopen en plas-sen. Soms ook zicht vanaf het water op het land behouden en andersom.
- Molenbiotopen open houden.
- Rekening houden met weidevogelgebieden.
- Goede landschappelijke inpassing van de recreatieve ontwikkeling.
- Landbouw blijft de hoofdfunctie.

Dat is dan ook, samen en in samenhang met de recreatieve ontwikkeling, de richting die deze structuurvisie kiest.

Doel en uitdaging wonen

Vanwege het unieke karakter van het Groene Hart zou er meer aandacht moeten komen voor bebouwing. Door het open landschap valt bebouwing van verre op. De oudere bebouwingslinten laten zich typeren door een fraaie harmonie van bebouwing en beplanting. Inwoners van het gebied waarderen de openheid en de historie ervan. Dit is ook aantrekkelijk voor de 'nieuwe inwoners'. Juist zij kunnen de leefbaarheid van de kleinere kernen en het gebied als geheel versterken in termen van voorzieningenniveau en bereikbaarheid. Om dit te bereiken moet Holland Rijnland woningbouw binnen het

bestaande bebouwde gebied stimuleren, op kleinschalig niveau en variërend in woonmilieus, prijzen en woontypes.

Doel en uitdaging Greenports Aalsmeer en regio Boskoop

Holland Rijnland onderkent dat de tuinbouw economisch belangrijk is voor het gebied.

Nieuwe bedrijfsgebouwen en kassen vallen door hun omvang en lichte kleurgebruik vaak erg op. Een concentratie van kassen of van bedrijfsgebouwen is in de regel efficiënter in te passen dan verspreidliggende bedrijven. Om die reden maakt de glastuinbouw in de komende jaren een grote ontwikkeling door.

In Holland Rijnland ligt de Greenport Aalsmeer in de gemeenten Nieuwkoop en Kaag en Braassem. In de gemeente Nieuwkoop is een grote transformatie van het kassengebied aan de gang. In de Noordse Buurt wordt 135 hectare kassengebied omgevormd tot natuurgebied. Andersom wordt in het agrarisch gebied Nieuw Amstel Oost juist 200 hectare aan nieuw kassengebied ontwikkeld. Momenteel kent Kaag en Braassem vier kassengebieden. De Greenport Aalsmeer heeft het noordelijk kassengebied in Roelofarendsveen aangewezen als gebied waar kassen worden gecombineerd met kennisontwikkeling, opleidingsmogelijkheden en recreatie. De overige kassengebieden ontwikkelen zich door als duurzaam kassengebied.

De Greenport regio Boskoop ligt in het Groene Hart op de grens van stad en land en heeft een verdicht karakter. Het is een uniek landschap van sierteelt en boomteeltbedrijven en maakt deel uit van het topgebied cultureel erfgoed Boskoop/Reeuwijk Dorp. Het oorspronkelijke landschap van de veenontginningen wordt hier volledig bepaald door de boom- en heesterkwekerijen. Het teeltgebied kent smalle kavels en relatief veel sloten (veenontginning). De lintbebouwingen vormen een integraal onderdeel van het sier- en boomteeltgebied. Momenteel ontwikkelt de Greenport regio Boskoop zich richting de pot- en containerteelt. Ook de handelsfunctie van de Greenport regio Boskoop wordt uitgebreid. Dit heeft een nog betere ontsluiting tot gevolg.

Bereikbaarheid

De N11, N207 en N231 zijn de grootste ontsluitingswegen van het Groene Hart in Holland Rijnland. Deze wegen spelen een grote rol voor de Greenports regio Boskoop en Aalsmeer. Om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de toekomst te garanderen, is aanpassing van deze infrastructuur nodig. Daarnaast zijn ook de lokale verbindingen tussen de kernen belangrijk. Goede openbaarvervoerverbindingen dragen bij aan de toegankelijkheid van het gebied en komen tegemoet aan de wensen van de inwoners.

Het verbeteren van de langzaamverkeerroutes van en naar het stedelijk gebied zorgen voor een betere bereikbaarheid van het Groene Hart voor onder andere recreanten.

6 Thema's per sector





Hoofdstuk 4 schetste welke ambities de gemeenten binnen Holland Rijnland hebben. De gemeenten staan voor een aantal met elkaar samenhangende en onderling afhankelijke ruimtelijke opgaven. Onderlinge afstemming en een gezamenlijke aanpak in sectoraal verband zijn dan ook nodig om deze opgaven te realiseren. Dit hoofdstuk geeft de sectorale ambities weer en doet een voorzet voor de gezamenlijke aanpak. Ook hier zijn eerst het doel, de dilemma's en de keuzes van Holland Rijnland beschreven, waarna een verdere toelichting volgt.

6.1 Versterken landschappelijke kwaliteiten

Doel:

Versterken van de landschappelijke kwaliteiten.

Dilemma:

Door de sluipende verstedelijking verliest het landschap zijn waarde voor recreatie en agrarische activiteiten. Welke economische activiteiten – recreatie of land- en tuinbouw – kunnen bijdragen aan het overeind houden van de landschappelijke kwaliteit?

De keuzes van Holland Rijnland om het landschap te versterken zijn:

- Land- en tuinbouw beschouwen als dragers van het open landschap.
- Open houden van ruimten tussen bebouwd gebied door heldere stadsrandzones.
- Bij de inrichting van openbare ruimte gebruikmaken van cultuurhistorische elementen.
- Realisatie en versterken van een duurzaam watersysteem.
- Bereikbaar en toegankelijk maken van het buitengebied voor inwoners en toeristen.
- Landgoederenzone versterken tot een robuuste regionale parkstructuur.
- Realisatie van een ecologische hoofdstructuur.
- **Realisatie van recreatieve, ecologische en waterverbindingen:**

Oost-west van de kust naar het Groene Hart:

- Noordwijk-Leeuwenhorst-Polder Hoogeweg-Kagerplassen-Braassemmeer-Langeraarse Plassen;
- Katwijk/Wassenaar-Papenwegse polder-De Horsten-Duivenvoordecorridor-Vlietlanden-Bentwoud-Polder Nieuwkoop en Noorden

Noord-zuid:

- Trekvaart-Kagerplassen-landgoederen-Valkenburg-Duinen;
 - Kagerplassen-Leiden/Leiderdorp-park Cronesteijn-Oostvlietpolder-Vlietlanden;
 - Langeraarse Plassen-Zegerplas-Zaans Rietveld-Bentwoud.
- Combineren van gebiedsgebonden wateropgave met de ontwikkelingen van groene kwaliteiten en overige ruimtelijke ontwikkelingen.

- Claim voor de grootschalige wateropgave oplossen in Rijnwoude, Nieuwkoop en de Haarlemmermeer binnen de daarvoor aangewezen zoekgebieden.
- Verdere ontwikkeling bosgebied Bentwoud met recreatie- en natuurfunctie Bentwoud.

Groen

Het landschap

Holland Rijnland ontleent zijn profiel van een bijzondere woonregio in belangrijke mate aan de landschappelijke waarden en cultuurhistorische identiteit. **Niet alleen de variatie, maar ook de openheid van de Bollenstreek en het Groene Hart en de ligging midden in de Randstad maken het landschap bijzonder waardevol voor inwoners en bezoekers.** Bovendien hebben de duinen een belangrijke beschermende functie voor het laag-



gelegen achterland van de Randstad. Van bijzondere waarde is de groene bufferzone van Voor- schoten met de landgoederenzone Duin, Horst en Weide. Om al die waarden te behouden en te versterken moet het landschap sterk genoeg zijn om verstedelijkingsdruk te kunnen weerstaan.

Recreatie

De Structuurvisie Randstad 2040 van het Ministerie van VROM stelt het volgende voor: sommige gebieden hoeven vanwege natuur-, landschap- en waterbelangen niet gevrijwaard te worden. In dat geval draagt de strategie 'behoud door ontwikkeling' actief bij aan één of meer 'metropolitane parken'. Het Rijk merkt de rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer aan als metropolitaan park, een term die Holland Rijnland niet gebruikt. In deze parken kunnen natuurbeleving, recreatie, landbouw, wonen en werken aan de

stadsranden samengaan en is er ook ruimte voor rust, ontspanning en vrijetijdsbesteding. Het kabinet wil met een dergelijke krachtige groen- blauwe structuur een aantrekkelijke tegenhanger creëren voor de verstedelijking. Een duurzame en integrale aanpak van water en natuuropgaven in de bestaande open gebieden van het Groene Hart en de kust legt de basis voor deze groen- blauwe structuur. Op langere termijn ziet het kabinet in het Groene Hart en aan de stadsranden de ontwikkeling van één of meer metropolitane parken met internationale allure voor zich. De parken zijn onderdeel van de grotere en robuuste groen- blauwe structuur.

Het vervolg van deze paragraaf zoomt in op verschillende activiteiten die bijdragen aan de beoogde landschappelijke ontwikkeling. Sommige daarvan zijn in het vorige hoofdstuk al aangestipt.



Agrarische activiteiten

Er zijn twee manieren om via agrarische activiteiten een landschapsgebied te versterken: de landschappelijke waarde van de agrarische functie versterken of de agrarische functie economisch versterken. De landschappelijke waarde van het agrarisch gebied versterkt als het gebied open is. Rommelige landschappen zijn ongewenst. In de niet agrarische kustzone – de natuurgebieden van de duinen – is dit gemakkelijk te realiseren, want bebouwing is hier taboe. **Voor de open gebieden van de Bollenstreek, veenweide en de droogmakerijen ligt dit anders. In Holland Rijnland houden agrarische activiteiten als bollenteelt, akkerbouw en veeteelt het landschap open. Veeteelt is zowel in het Veenweidegebied als in de Bollenstreek aanwezig. Akkerbouw is vooral in de droogmakerijen te vinden. De opgave is om de activiteiten te intensiveren zonder het landschap verder aan te tasten. Dat kan bijvoorbeeld door gebiedsgericht beleid te ontwikkelen voor bedrijfsbebouwing (per zone). Ook is het landschap erbij gebaat als boeren planologische zekerheid krijgen voor het uitoefenen van hun (neven)activiteiten.**

Natuurgebieden en ecologische verbindingen Groene Hart

Het aantal ruimteclaims op de open gebieden van Holland Rijnland groeit, waardoor er een grote versnippering ontstaat van de nog resterende natuurgebieden en ecologische verbindingen. Door de doorgaande verstedelijking en de aanleg van wegen komen de natuurgebieden steeds verder uit elkaar te liggen. Door versnippering tegen te gaan en gebieden met elkaar te verbinden versterken de kwaliteit en toegankelijkheid van het landschap. Hier ligt een opgave voor het Rijk en de provincie als weg- en groenbeheerders, maar ook voor de regio en de gemeenten.

Holland Rijnland sluit met de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) aan op provinciaal beleid. Dit is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Holland Rijnland. De provincie stelt vast welke gebieden hier deel van uitmaken. Het is een uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur van het Rijk, die uitgaat van

kerngebieden: grote aaneengesloten natuurgebieden met een hoge kwaliteit, die met elkaar in verbinding staan door verbindingzones. **De duinen en de binnenduinrand ten zuiden en noorden van Katwijk en ten noorden van Noordwijk en Noordwijkerhout, de Nieuwkoopse Plassen en de Wilck (Rijnwoude) zijn internationaal aangewezen als Vogel- en Habitatrictlijngebieden. De voormalig minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft deze gebieden daarnaast aangewezen tot Natura 2000-gebieden, in overeenstemming met de Natuurbeschermingswet. Ook de provincie Zuid-Holland wees deze gebieden aan als ecologische natuurgebieden. Delen van de landgoederenzone Wassenaar-Den Haag-Voorschoten en delen van de Kagerplassen zijn aangewezen als natuurgebied, met name de natuurgebieden ten westen van de plassen en een aantal eilanden. Veel natuur in het Groene Hart is verbonden met het water. In Nieuwkoop ligt het grootste (watergebonden) natuurgebied dat van (inter)nationaal belang is. Een robuuste ecologische verbinding met de Reeuwijksche Plassen is wenselijk. Holland Rijnland maakt afspraken om de natuurwaarden van deze gebieden te behouden en waar mogelijk te versterken.**

Een aantal ecologische verbindingzones verbindt de natuurgebieden. Deze lopen van noord naar zuid via de Haarlemmertrekvaart en Leidse trekvaart via de Kagerplassen naar de landgoederenzone van Oegstgeest, en over de locatie Valkenburg naar de duinen. Een tweede route verbindt de Kagerplassen via Leiden, Leiderdorp, park Cronesteijn en de Oostvlietpolder met de Vlietlanden. Een derde verbinding loopt van de Langerse Plassen via het Zegerplas, Zaanse Rietveld naar Bentwoud. Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout (de drie noordelijke gemeenten) werken de PEHS uit in hun Ruimtelijk Perspectief, dat de ecologische verbinding tussen de duinen en de Ringvaart van de Haarlemmermeer moet versterken. Twee verbindingen lopen naar het Braassemermeer en de Langerse plassen en Westeinderplassen (Noord-Holland). De noordelijke verbinding loopt van de duinen ten noorden en zuiden van Noordwijk via Leeuwenhorst, Polder Hoogeweg en de Kagerplassen naar het Groene Hart en Braassemermeer. De zuid-

lijke verbinding loopt vanaf de duinen ten zuiden van Katwijk langs voormalig vliegveld Valkenburg en het Valkenburgse meer naar de Papenwegse polder en de kroondomeinen van De Horsten via de Duivenvoordecorridor naar de Vlietlanden, Bentwoud, Polder Nieuwkoop en Noorden in het Groene Hart. Katwijk en Wassenaar stemmen de woningbouwplannen rond Valkenburg af op de zuidelijke ecologische verbinding. Voorschoten werkt in samenwerking met Wassenaar en Leidschendam-Voorburg de PEHS aan de zuidkant van de regio uit in het Pact van Duivenvoorde. In samenwerking met Leidschendam-Voorburg verwijderd Voorschoten de kassen uit de zone Duin, Horst en Weide. Tussen de natuurgebieden rond de Nieuwkoopse Plassen en de Kromme Mijdrecht wordt 135 hectare grote glastuinbouwgebied gesaneerd. Doel van de sanering is om de Noordse Buurt te ontwikkelen tot een hoogwaardig natuurgebied.

Landgoederenzone, cultuurhistorische verbinding

Naast agrarische en natuurgebieden zijn landgoederen ook een belangrijk element in het landschap van Holland Rijnland. Een landgoed is een combinatie van bos, natuur, park of tuin met een economische functie als landbouw, wonen, werken of recreatie. Essentieel is dat het landgoed een samenhangende landschappelijke eenheid vormt en als bedrijf wordt beheerd. Langs een groot deel van de Nederlandse kust zijn landgoederen te vinden. De landgoederen achter de duinen kennen een lange historie en liggen op ingeniouze wijze ingebed in het landschap: opeenvolgend van west naar oost vanaf de duinen via de strandwallen en strandvlakten naar de open polders in het Groene Hart. Ze liggen in een groot, ruimtelijk en dynamisch gebied en zijn sterk verweven met de stedelijke omgeving. Holland Rijnland kent twee verschillende landgoederenzones: de landgoederen op de strandwallen- en vlakten en die in de polders en langs waterwegen. Deze zones kunnen ontwikkeld worden tot een robuuste parkstructuur voor de westflank van de Randstad. Samenhang en herkenbaarheid van de landgoederen in dit gebied versterken het actieve beleid. Op Randstedelijke schaal zijn zij dan krachtige, landschappelijke identiteitsdragers.

Nieuwe landgoederen kunnen een middel zijn om via particulier initiatief natuur te ontwikkelen. De nieuwe landgoederen moeten qua opzet en inrichting aansluiten bij het karakter van het betreffende landschap. Door de koppeling met het ecologische netwerk zijn niet alle locaties in de regio geschikt. De nieuwe landgoederen kunnen vooral geschikt zijn op die plekken waar natuurontwikkeling is gewenst in combinatie met een robuuste groenstructuur en recreatief medegebruik.

Landgoedclusters

Holland Rijnland kent binnen de indeling van landgoederenzone en gebiedsprofielen een aantal grote clusters van landgoederen:

- Den Haag-Wassenaar-Duivenvoorde-Berbice/Ter Wadding
- Wassenaaarse duinen-Valkenburg-Oegstgeest-Warmond
- De binnenduinrand van Noordwijk-Noordwijkerhout
- Keukenhof-Dever-Teylingen

Bij het versterken van dit ensemble kijkt Holland Rijnland niet alleen naar de bescherming van de afzonderlijke landgoederen, maar ook naar de ontwikkeling van de clusters als samenhangend 'landgoederenlandschap' of 'regionaal landgoedpark'. Nieuwe functies moeten passen bij het groene en statige karakter van de clusters. Herstel en versterking van historische structuren, zoals waterlopen, lanen of zichtassen, zijn essentieel. Groenaanleg en de aanleg van recreatieve voorzieningen krijgen voorrang. Voor de regionale differentiatie van de landgoedclusters is bijzondere aandacht nodig. Een netwerk van groene en blauwe lijnen dat zo veel mogelijk historische routes volgt, verbindt de landgoedclusters. De meeste van deze historische routes zijn nog steeds terug te vinden in de huidige wegen- en waterstructuur. Vaak zijn ze echter niet meer als zodanig herkenbaar of worden ze onderbroken. Holland Rijnland streeft ernaar de herkenbaarheid van deze historische routes te versterken en de continuïteit en aantrekkelijkheid ten behoeve van recreatief verkeer te vergroten. Per type lijn (vaarweg of strandwalweg) moeten de verschillende mogelijkheden onder-



zocht worden. Bij toekomstige reconstructies van wegen of waterlopen moeten de genoemde doelen integraal worden meegenomen. Daarnaast is actief beleid nodig om grote knelpunten aan te pakken en aan te sluiten bij bestaande plannen voor fiets- en wandelpaden.

Blauw

Water

De wateropgave is de te verwachten hoeveelheid extra water, uitgedrukt in gemiddelde aantallen kubieke meters per hectare per gebied, waarvoor de regio ruimte moet zoeken binnen het watersysteem. **Het creëren van extra oppervlaktewater kan een oplossing zijn voor het tegengaan van de verziltingsproblematiek. De wateropgave van Holland Rijnland laat zich goed combineren met het ontwikkelen van groene kwaliteiten en het tegengaan van landschappelijke verrommeling. Dus het behoud van een robuust, groen raamwerk van duinen, weiden, landgoederen, parken, recreatiegebieden en hun onderlinge verbindingen. Een andere mogelijkheid is de benodigde extra oppervlakte voor water te combineren met de andere functies van het groen, zowel in het stedelijk groen als in het weidelandschap. De klimaatverandering maakt bijzondere maatregelen**

tegen wateroverlast en watertekorten in de regio noodzakelijk. Verbrede watergangen en polders die geschikt zijn voor het tijdelijk bergen van bijvoorbeeld overtollig regenwater. In Holland Rijnland zijn er zoekgebieden voor waterberging in de Boterhuispolder en in Polder Nieuwkoop. In de gemeente Nieuwkoop moet nog nader bepaald worden waar en in welke mate waterberging nodig is. Een robuust en duurzaam watersysteem kan gecombineerd worden met wonen, natuur en recreatie. De waterkwaliteit van de Nieuwkoopse Plassen wordt behouden en waar mogelijk verbeterd. Het waterbeheer is gericht op het tegengaan van wegzuiging uit de plassen en het tegengaan van bodemdaling. Het watergebiedsplan van de waterbeheerder geeft hier invulling aan. Om de verziltingsproblemen die verband houden met de watervoorziening voor de uitbreiding van de pot- en containerteelt op te lossen, komt er een grote waterplas in Polder de Noordplas (Rijnwoude). Afhankelijk van de waterhuishouding kan Holland Rijnland meedenken over waar deze bergingsgebieden komen. Ook de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik of de koppeling aan andere programmaonderdelen spelen hierin een rol.

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds eind 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Die moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. De uitvoering van de KRW voor de grote watergangen vraagt een grote inspanning van verschillende partijen op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Daarnaast is ook in het achterliggende gebied inspanning nodig om te voldoen aan de waterkwaliteitsnormen. Deze opgave ligt in Holland Rijnland voor een groot deel bij het hoogheemraadschap van Rijnland, maar ook bij de gemeenten en bij industriële en agrarische ondernemers en kennisinstituten. Het hoogheemraadschap van Rijnland is gestart met het maken van watergebiedplannen. In een watergebiedplan bekijkt het waterschap het integrale watersysteem en stelt een samenhangend pakket van maatregelen voor. Tijdens de inventarisatiefase verzamelt het hoogheemraadschap knelpunten en kansen op het gebied van (grond)waterkwaliteit en -kwantiteit voor het gehele plangebied. Vervolgens werkt het waterschap met de regio de aanpak uit en houdt daarbij rekening met de ruimtelijke functies en ontwikkelingen.

Waterbeheer in veenweidegebieden

De veenweidegebieden in Holland Rijnland zijn gevoelig voor bodemdaling als gevolg van de waterstand. De gewenste waterstand is afhankelijk van de functie van een gebied. De verschillen in drooglegging voor de diverse functies hebben een ongelijkmatige bodemdaling tot gevolg. In de loop van de eeuwen is een fijnmazig waterbeheer ontstaan van boezemwater, dat zo veel mogelijk op het oorspronkelijke peil is gehouden. Ook ontstonden polderpeilen die de maaivelden doen dalen.

In het veenweidegebied leiden emissies van nutriënten (voedingsstoffen) uit veenwater, landbouw en mineralisatie van veen tot een grote belasting van voedingsstoffen in het oppervlaktewater. Het handhaven of verhogen van grondwaterstanden gaat bodemdaling tegen. Hogere slootpeilen leiden echter tot verminderde drainage van de percelen, waardoor nattere bodemcondities ontstaan. Dit is nadelig voor een doelmatige landbouw. De beperking van maaiveldaling is het

uitgangspunt voor het peilbeheer van het hoogheemraadschap en de provincie Zuid-Holland in het veenweidegebied. De maximale gemiddelde drooglegging in veenweidegebied is 60 centimeter. Drooglegging is het verschil tussen maaiveldhoogte en oppervlaktewaterpeil. Als de drooglegging groter is dan 60 centimeter zal het hoogheemraadschap deze verkleinen bij actualisatie van de peilbesluiten. In de andere gevallen volgt het peil de bodemdaling. Het is ook noodzakelijk om plekken aan te wijzen waar het water meer ruimte krijgt. Hiervoor is een aantal mogelijkheden denkbaar, waaronder blauwe diensten en innovatieve waterberging. Enkele laaggelegen polders langs en in de Kagerplassen zijn zoekgebieden voor calamiteitenberging bij extreem hoge waterstanden in de boezem. Deze functie is in principe goed te combineren met natuur.

Kwelwateropvang langs de duinen

Op de strandvlakten en in de binnenduinstrand is in beperkte mate sprake van kwel uit de duinen. Kwel is grondwater dat onder druk uit de grond komt. Dit kwelwater is van hoge kwaliteit. Daarom stelt Holland Rijnland voor om deze kwel optimaal te benutten voor verbetering van de waterkwaliteit en natuurontwikkeling. Hiertoe moet schoon (kwel)water op de juiste plekken opgevangen en gescheiden blijven van het polderwater. Het watersysteem moet hierop ingericht worden.

Stedelijk waterbeheer

Ook in de stad zijn een verbetering van de waterkwaliteit en een vergroting van de waterberging noodzakelijk. Daarom moet water een integraal onderdeel zijn van stedelijke ontwikkeling- en herstructureringsprojecten. Hiervoor zijn regels opgesteld door het hoogheemraadschap van Rijnland. Voor bestaande stedelijke gebieden geldt (soms) dat water vasthouden in de wijk zelf niet mogelijk is. In overleg met de waterbeheerder wordt dan een andere bergingslocatie gezocht. Voor een verbetering van het watersysteem in het stedelijk gebied is een nauwe samenwerking nodig tussen gemeenten en het hoogheemraadschap. Ruimtelijke plannen moeten een water-toets moeten doorlopen. Maatregelen voor het vergroten van de waterkwaliteit zijn het afkoppelen

len van verhard oppervlak en het infiltreren van regenwater. Afkoppelen is het loskoppelen van verharde oppervlakken (zoals daken, straten en sommige parkeerterreinen) van de riolering. Dit water is schoon en kan direct op het oppervlaktewater geloosd worden. Zuivering is overbodig. Groot voordeel is dat het bestaande rioolstelsel minder wordt belast. Dat vermindert overstroming van het rioolstelsel op het oppervlaktewater. Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft beleid opgesteld voor de stimulering van planvorming en uitvoering van maatregelen aan gescheiden rioleringen. Risicovolle overstorten in de regio worden gesaneerd en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorgen gemeenten ervoor dat er geen nieuwe risicovolle overstorten ontstaan. Maatregelen voor het vergroten van de waterberging zijn een vergroting van het oppervlaktewater en het aanleggen van speelvijvers. Maar ook natuurvriendelijke oevers leveren hieraan een bijdrage. De wateropgave stelt in ieder geval duidelijke randvoorwaarden aan de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van verharde functies, zoals verstedelijking en ook glastuinbouw.

Bereikbaarheid en verbindingzones

Op de eerste plaats staat een verbetering van de bereikbaarheid van het landelijk gebied met het

oog op recreatief medegebruik. Stad en land verbinden verhoogt de aantrekkelijkheid van de woon- en werkomgeving in het stedelijk gebied. Het landelijk gebied, grenzend aan het stedelijk gebied, is van belang voor recreatie en natuur. Het is de schakel tussen de steden en de grote open landschappen van het Groene Hart, de kust en de Bollenstreek. De nabijheid van deze goed bereikbare landschappen bepaalt (mede) de leefkwaliteit van het stedelijk gebied.

Op de tweede plaats staan bescherming en versterking van de openheid van de grote landschappen (duinen, Bollenstreek, Groene Hart) en de verbindingzones daartussen centraal. Belangrijk voor het landschap is dat de bestaande tussenruimten open blijven. De dorpen moeten hun eigenheid behouden en niet aan elkaar groeien. Dit hangt samen met de behoefte aan een duidelijke – niet per se harde – stadsrand. Een aaneengesloten groen-blauw raamwerk is noodzakelijk om de samenhang en de toegankelijkheid van de landschappen te verbeteren. Grotere landschapstypen worden met elkaar verbonden door recreatieve routes en ecologische verbindingzones. Dat maakt de gebieden herkenbaar en divers. Een toetsing van ruimtelijke ingrepen aan kwaliteitseisen voor het landschap is essentieel.



6.2 Recreatie en toerisme

Doel:

Regisseren van de regionale kansen op het gebied van recreatie en toerisme.

Dilemma:

De regio kent geen eenduidig recreatief profiel.

De keuzes van Holland Rijnland om de recreatie en het toerisme te versterken zijn:

- Versterking van de samenhang in het toeristische aanbod in de regio.
- Verbetering van stad-landverbindingen en verbindingen tussen verschillende (recreatie) gebieden.
- De oude binnenstad Leiden nadrukkelijk op de kaart zetten.
- Ontwikkeling van het Keukenhofcomplex.
- Impuls voor de watersportrecreatie door verbetering van voorzieningen en verbindingen over het water.
- Aanleg van een zeejachthaven Katwijk met een verbinding naar het achterland.
- Uitbreiding van de recreatieve langzaamverkeerroutes.
- Noordwijk en Noordwijkerhout staan centraal bij de ontwikkeling van congresterisme.
- Stimuleren van kleinschalige recreatie.

Het landschap

Door de landschappelijke diversiteit en de rijke cultuurhistorie heeft de regio voor recreanten en toeristen veel te bieden. **Sterke troeven zijn de historische binnenstad Leiden, de Kagerplassen, het Braassemmeer, de Nieuwkoopse Plassen, de Langeraarse Plassen, het Hollandse polderlandschap, de fraaie landgoederen, het strand, de duinen, de bollenvelden, de Keukenhof en de congresfaciliteiten.** Recreatieve en toeristische voorzieningen zijn belangrijk voor het woon- en vestigingsklimaat. De behoefte aan goede recreatieve voorzieningen stijgt. Mensen krijgen meer vrije tijd en hebben meer te besteden dan voorheen. Stedelingen vragen rust en ruimte, toeristen een breed aanbod voorzieningen en activiteiten. Voor het stedelijk gebied is het van belang dat er voldoende en gemakkelijk bereikbare uitloopgebieden in de nabije omgeving zijn. De relatie stad-land-water is voor verbetering vatbaar. Holland Rijnland heeft de ambitie om het woonklimaat in de regio te verbeteren en mede op die manier werkgelegenheid en werknemers met een hoge toegevoegde waarde te binden. Verbetering van de kwaliteit van het toeristisch-recreatieve product kan daar in belangrijke mate aan bijdragen. Mogelijkheden daarvoor zijn gelegen in verbetering van de verbindingen in het recreatienetwerk, ontsluiting van vaarwegen en het stimuleren van het innovatieve, hoogwaardige congressegment. Grootschalige uitbreiding van verblijfsvoorzieningen in het lage segment blijft uit. Feitelijk zijn er zes inhoudelijke thema's waarop de regio zich kan profileren: kunst en cultuur, het kusttoerisme, het watertoerisme (plassen en vaarwegen), het bollentoeerisme, het agrotoeerisme en de congres- en vergadermarkt. Ten slotte vormen combinatiebezoeken het zevende, verbindende thema. Met name het thema kunst en cultuur biedt alternatieven bij slecht weer.

Kunst en cultuur

Kunst en cultuur vinden in Leiden een centrum. Maar Holland Rijnland ziet de ontwikkeling van stedelijk toerisme (zoals musea, oude binnenstad, horeca) in samenhang met de recreatieve ontwikkelingen en cultuurhistorische elementen van het buitengebied. Toeristen die de stad bezoeken moeten gestimuleerd worden om ook een tocht



in de omgeving te maken. Ook in onder meer Warmond, Noordwijk, Lisse en Noordwijkerhout vindt de toerist historische dorpskernen. De ruimtelijke structuur van de Leidse binnenstad is door de eeuwen heen nauwelijks veranderd. De straten lopen grotendeels zoals ze toen liepen en de contouren zijn hetzelfde gebleven. De musea, de grachten, de oude steegjes en de historische gebouwen trekken veel toeristen uit binnen- en buitenland. Ook de winkeliers en horecaondernemers varen wel bij de oude binnenstad, ook al kunnen zij deze kwaliteit meer uitbuiten. Leiden moet zich onderscheiden van andere winkelgebieden door kleine zaakjes met nicheproducten, exclusieve winkels en bijzondere eetgelegenheden. Ook draagt het scala van musea bij aan deze profilering. Dit alles, samen met de verschillende bekende en minder bekende festivals en feesten in de stad, maakt van Leiden een bijzondere stad. De rol van Leiden als centrumstad van de regio en toeristisch interessante trekpleister moet Holland Rijnland samen met Leiden meer op de kaart zetten. Een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke vormgeving van de stationsomgeving en de entree van de binnenstad dragen hieraan bij. De loopafstand van het station tot het centrum is nu redelijk lang.

Kusttoerisme

Centrale plaatsen in het kusttoerisme zijn Katwijk en Noordwijk. De plaatsen hebben een verschillend karakter. Katwijk is een rustige gezinsbadplaats, Noordwijk is grootschaliger en een badplaats met een mondainere uitstraling. De kustontwikkeling vervult een essentiële rol in de versterking van de toeristische sector, naast de traditionele kustrecreatie. Een zeejachthaven in Katwijk kan een belangrijke impuls geven. Ook aan Noordwijk, door de aantrekkingskracht op een nieuwe, veelal kapitaalachtige doelgroep. Het profiel van Katwijk kan erdoor versterken als zijnde 'rustig maar dynamisch'. Noordwijk is gebaat bij verbetering van de verblijfsondersteunende functies (horeca, detailhandel- en leisurevoorzieningen), juist om het verblijf te verlengen en de bestedingen te verhogen. De huidige ontwikkeling van de verblijfsrecreatie in Noordwijk is negatief, in tegenstelling tot die van het congres- toerisme. Belangrijke oorzaak is het grote aandeel

kleine, verouderde hotels en verouderde complexen met recreatiehuisjes, die niet meer voldoen aan de veiligheidseisen. Een verbeterde bereikbaarheid (zowel per auto als per openbaar vervoer) geeft een impuls aan het kusttoerisme. In de Sociaal Economische Visie van Noordwijk is de basis gelegd voor ombuiging van de trend. Het bedrijfsleven werkt hard mee aan het nieuwe profiel, want vernieuwing vraagt ook om ruimte voor voorzieningen (nieuw voor oud).

Watersporttoerisme

De watersport is een belangrijke sector. Niet alleen op de plassen, maar ook over de Vliet en de Oude Rijn. In de regio bestaan veel mogelijkheden voor de ontwikkeling van watersportvoorzieningen. Als de regio aantrekkelijk wil zijn en blijven voor de vele watersporters die in Holland Rijnland recreëren, dan is uitbreiding van de voorzieningen op en langs de oevers van de Kagerplassen en het Braassemermeer, en langs de doorgaande vaarroutes als de Haarlemmertrekvaart, Wijde Aa, Leidsevaart, **Oude Rijn en de Staande Mastroute** nodig. **Bijvoorbeeld bewegwijzering, nieuwe uitstapplaatsen, aanlegsteigers gecombineerd met aan het water gelegen eet- en drinkgelegenheden, milieustations en laadpalen**, uitbreiding van jachthavens en het aantal passantenplaatsen, en verbetering van de kwaliteit van de jachthavens. Daarnaast zou een verbinding tussen de toekomstige zeejachthaven met het achterland de recreatieve mogelijkheden voor de pleziervaart aanzienlijk vergroten. Een dergelijke verbinding kan gunstig zijn voor de naamsbekendheid van de regio, zowel nationaal als internationaal. Daarnaast is dit een zeer aantrekkelijk alternatief voor de Staande Mastroute door Amsterdam naar de noordelijk gelegen verbinding met open zee in IJmuiden (de route voor (zeil)boten met een opbouwhoogte van meer dan 6 meter tussen IJsselmeer en deltawateren via de binnenwateren). Ook aan het doorgaande netwerk voor kano's en ander recreatief langzaam en stil waterverkeer valt veel te verbeteren. Vooral in het Groene Hart ontbreekt het aan doorgaande vaarroutes. Deze kunnen door relatief kleine ingrepen wel tot stand komen. De rust in het gebied en het agrarische grondgebruik staan centraal in het Groene Hart. Het is daarom wenselijk dat aanlegplaatsen voor kano's goed ontsloten zijn voor het langzame verkeer. Ze moeten

op plaatsen komen waar al bebouwing is en beperkt in aantal zijn. De combinatie water- en agrotourisme kan de regio verder uitbaten.

Bollentourisme

De Bollenstreek is aantrekkelijk voor recreatie en toerisme, zowel door de bollen als door historische elementen. De profilering als attractief gebied kan echter beter. Verbinden en verknopen aan het bredere aanbod heeft als resultaat dat het gebied gedurende het hele jaar aantrekkelijk is voor recreanten en toeristen. Niet alleen bollen en de bloemententoonstelling van de Keukenhof zijn van belang, maar ook cultuurhistorie (Huys Dever, ruïne van Teylingen, Leidse Trekvaart, Bollenschuren- en bollenerfgoedproject, Landgoed Keukenhof en andere landgoederen). Uitgangspunt is een integrale benadering van het totale Landgoed Keukenhof, waardoor dit gebied in de toekomst duurzaam te beheren is. Daarnaast kan agrotourisme een rol spelen in de variatie van bollenbedrijven.

Agrotourisme en recreatie in het Groene Hart

Het Groene Hart heeft veel mogelijkheden voor openluchtrecreatie en toerisme. De landgoederenzone vormt een mooie overgang naar het bos- en duingebied. Er is een scala aan cultuurhistorische, waardevolle elementen en ensembles, zoals boerderijlinten, dorpskernen, molens, sluisjes, gemalen en ander industrieel erfgoed, landgoederen en buitenplaatsen, dijken en bijzondere lijnen in het landschap. Kortom: het totaal van de ontginningsgeschiedenis. De natuurwaarden zijn gevarieerd en bijzonder. Het platteland kan inspelen op deze vraag, door aandacht voor dagrecreatie en kleinschalige verblijfsrecreatie, en kan daarmee zichzelf economisch versterken. De afgelopen jaren zijn vooral in het Land van Wijk en Wouden (het meest westelijke deel van het Groene Hart) nieuwe boerenlandpaden toegevoegd. Er zijn nog veel investeringen nodig in de omgeving van Oud Ade om de bereikbaarheid van het landelijk gebied en de plassen te vergroten. Al met al is het aanbod nog veel te weinig op elkaar afgestemd. **Feitelijk is er pas een begin gemaakt met het op een verantwoorde manier zichtbaar maken van het Groene Hart. Historische landschapslijnen** als jaagpaden, dijken, boezemkaden en kerkpaden langs boerderijen die streekelijke producten verko-

pen, kunnen ook voor recreatief langzaam verkeer geschikt zijn. Hierbij moet Holland Rijnland de bereikbaarheid vanuit de stad niet vergeten.

Congres- en vergadermarkt

Noordwijk en Noordwijkerhout zijn succesvol als (internationale) congrescentra. Ze hebben een unieke ligging vlakbij de kenniscentra van Noordwijk en Leiden, op korte afstand van Den Haag en luchthaven Schiphol. De kust, de Bollenstreek en de Leidse binnenstad liggen op een steenworp afstand. Hiermee is aan veel voorwaarden voor een zeer aantrekkelijke locatie van congresstoerisme voldaan. De uitdaging is het vasthouden van congresbezoekers, zodat ze langer in de regio blijven, meer besteden en terugkomen. Van belang daarvoor is een goede bereikbaarheid over de weg en per ov (spoor), en de aanwezigheid van voldoende voorzieningen en activiteiten in de regio (horeca, cultuur, vermaak). Er is nog veel te winnen in de afstemming tussen de congresmarkt en andere bestaande toeristische thema's of faciliteiten.

Bereikbaarheid

De ontbrekende of slecht aangegeven verbindingen binnen en tussen landschappen en naar de aangrenzende regio's zijn een terugkerend thema. De verschillende karakteristieke landschappen (en toeristische eenheden) van de regio zijn nu min of meer eilanden. Ook de recreatieve verbinding tussen de landschappen laat nog veel te wensen over. Zoals fiets-, wandel- en vaarroutes vanuit de stad naar het Groene Hart, **maar ook fietsroutes van de kust via de Bollenstreek naar de Kaag, en van de kust via de bufferzone Valkenburg en de Duivenvoordecorridor naar het Groene Hart. Het verbinden van knooppunten van wandel- en fietsroutes bij watergangen biedt mogelijkheden voor overstekplaatsen (bijvoorbeeld het in gebruik nemen van een pontje). Daarnaast is een verdere uitbreiding van de bewegwijzering op het water (het sloepen netwerk) nodig. Door op plaatsen waar verschillende recreatieve routes samenkomen recreatietransferia te ontwikkelen, ontstaat een schakel tussen de stad en het buitengebied.** Deze centra vormen niet alleen een toegangspoort tot het gebied voor de bewoners van de regio, maar ook voor bezoekers van buiten de regio. Daarbij is een goede ontsluiting met zowel het openbaar

vervoer als met het recreatieve vervoer over water belangrijk. In de transferia zijn fiets- en bootverhuur, excursies, pendeldiensten en informatie gebundeld. Door concentratie van deze activiteiten is het aanbod rendabel. Een combinatie met een overnachtingsgelegenheid of een verkooppunt van streekeigen producten kan die functie versterken. De beleving van en de waardering voor de open gebieden van de regio nemen toe door verbetering van de bereikbaarheid van de groene gebieden en wandel-, fiets- en ruiterspaden en vaarroutes.

6.3 Milieu

Doel:

Een gezonde en veilige leefomgeving voor alle inwoners.

Dilemma:

Geconcentreerde verstedelijking staat op gespannen voet met de milieunormen, mede door de toenemende mobiliteit en intensivering van agrarische activiteiten.

De keuzes van Holland Rijnland om het milieu te versterken zijn:

- Het Milieubeleidsplan 2003-2010 van Milieudienst West-Holland is het uitgangspunt voor het ontwikkelen van een regiobreed milieubeleidsplan.
- Bereiken van een milieukwaliteit die beter is dan de wettelijke normen.
- CO₂-uitstoot beperken en gebruik van duurzame energie stimuleren.
- In samenspraak met de provincie en de gemeenten komen tot maatregelen die het ov-gebruik stimuleren.
- Duurzame Stedenbouw is de richtlijn voor ruimtelijke ontwikkeling.
- Luchtkwaliteit in de regio verbeteren.
- Voorkomen van verschuiving van geluidscontouren van Schiphol ten nadele van de regio.
- Omgevingsvisie Externe Veiligheid uitvoeren.

Milieubeleidsplan 2003-2010

De milieuambities van Holland Rijnland zijn afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. In deze structuurvisie volgt de regio het Milieubeleidsplan 2003-2010 op hoofdlijnen, dat

is opgesteld voor de bij de milieudienst aangesloten gemeenten (Leiden, Teylingen, Oegstgeest, Zoeterwoude, Leiderdorp en Rijnwoude). De centrale ambitie van het Milieubeleidsplan 2003-2010 van de milieudienst is vooralsnog gericht op het bereiken van een optimale milieukwaliteit die beter is dan het wettelijke minimum. Er zijn vier aandachtspunten geformuleerd:

- Duurzame stedenbouw
- Bedrijvigheid
- Optimale milieukwaliteit
- Energie en klimaatbeleid

Energie- en klimaatbeleid krijgen een centrale plaats in de ruimtelijke plannen van gemeenten. Gemeenten ontwikkelen de ruimtelijke plannen volgens het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw. Door deze systematische aanpak krijgen alle relevante belangen (sociaal, veiligheid, milieu, economie) een volwaardige plaats in het afwegingsproces. Hinder van bedrijvigheid wordt voorkomen. Voor bedrijventerreinen worden de mogelijkheden onderzocht van duurzame inrichting en beheer. Bij de realisatie van nieuwe woningen en andere milieugevoelige bestemmingen in de regio gelden randvoorwaarden. Holland Rijnland overlegt met gemeenten en provincie over te nemen maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren en het autogebruik terugdringen. De inzet daarbij is dat 90 procent van alle woningen in de regio binnen 400 meter van een ov-halte komt te liggen.

Duurzame stedenbouw

Wonen, werken en recreëren vragen steeds meer ruimte in Holland Rijnlands dichtbevolkte regio. Niet alles kan, dus Holland Rijnland moet keuzes maken. Het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw is het uitgangspunt bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen. De opzet van dit beleidskader komt overeen met het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw als procesinstrument en gebiedsgericht milieubeleid. Het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw wordt vastgelegd in de regionale woonvisie. De ambitietabel Duurzame Stedenbouw met achttien duurzaamheidsthema's vormt een belangrijk

onderdeel van het beleidskader. De tabel is gebaseerd op de volgende benadering:

- Welzijn (people): heeft betrekking op leefomgeving, gezondheid, sociale cohesie, culturele waarde en de kwaliteit van gebouwen.
- Wereld (planet): gaat over de traditionele milieuonderwerpen, zoals ruimtegebruik, water, energie, natuur/ecologie, verkeer, materialen, afval en bodem.
- Welvaart (profit): heeft betrekking op de economische onderwerpen, zoals duurzaamheid, functiemenging, flexibiliteit, imago en economische vitaliteit.

Het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw is de leidraad bij zowel (her)ontwikkeling van grotere woningbouwlocaties als van bedrijventerreinen. Hoewel veel theoretisch voorwerk is gedaan, vraagt dit extra inspanning van gemeenten om alle ruimtelijke plannen van sociale (milieuhygiënische), ecologische en economische onderleggers te voorzien. De winst is een gezond woon- en leefmilieu voor de generaties na ons.

Bedrijvigheid

Gemeenten nemen milieumaatregelen bij bedrijven die hinder veroorzaken of gevaar opleveren voor de woonomgeving. Eerst kijken gemeenten of maatregelen aan de bron zelf of in de omgeving de overlast of het gevaar kunnen beperken. Pas in tweede instantie komt het zoeken naar een meer geschikte locatie aan de orde. Het milieudoel bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen is een duurzame inrichting en intensiever, meer-voudig ruimtegebruik (stapelen van functies). Parkmanagement kan helpen de milieudoelstellingen te verwezenlijken. Het gaat hier bijvoorbeeld om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting, uitstraling en representativiteit, bewaking en beheer van openbare ruimte en groenvoorzieningen. Maar ook om energieopwekking, hergebruik van afvalwarmte en -stoffen, gezamenlijke voorzieningen en vervoer, en afspraken over duurzaam bouwen. In de regio zijn bedrijventerreinen waar bedrijven met een verhoogde milieubelasting of verhoogd risico zich kunnen vestigen. Deze terreinen hebben standaard een grotere afstand tot gevoelige functies zoals woningen. Ook hebben

de bedrijven meer groeimogelijkheden op deze terreinen. Bij het zoeken naar locaties voor nieuwe bedrijventerreinen of concentratiegebieden voor glastuinbouw, neemt Holland Rijnland de mogelijkheden van locaties onder aanvliegroutes van Schiphol nadrukkelijk mee. Daarnaast let de regio bij de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen op een goede bereikbaarheid over de (water)weg, zonder daarbij veel hinder te veroorzaken voor gevoelige functies zoals woningbouw.

Optimale milieukwaliteit

Bij optimale milieukwaliteit gaat de aandacht vooral uit naar geluidsbelasting, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en externe veiligheid voor gevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen, kinderopvang, voorzieningen voor intensieve sporten en recreatiegebieden. In gebieden waar de milieukwaliteit van extra groot belang is, wil Holland Rijnland een betere kwaliteit bereiken dan het wettelijke minimum. Een lagere milieubelasting heeft een rechtstreeks positief effect op de volksgezondheid.

Geluid en lucht

Het verkeer is de belangrijkste bron van geluids-overlast en luchtverontreiniging. Door de toename van mobiliteit is er behoefte aan uitbreiding van het wegennet. Grote bouwprojecten en nieuwe infrastructuurprojecten leiden tot nieuwe vervoerstromen en kunnen een bedreiging vormen voor de geluidssituatie en de luchtkwaliteit in de bestaande kernen. Het terugdringen van geluidshinder en verbetering van luchtkwaliteit kan op verschillende manieren:

- Bronmaatregelen: aanpakken van de overlast. Bijvoorbeeld voertuigeisen (roetfilters) stellen bij nieuwe openbaarvervoerconcessies, het terugdringen van autogebruik door onder meer verbetering van het openbaar vervoer (de realisatie van transferia aan de rand van het stedelijk gebied). Daarnaast kan een zondanige inrichting van nieuwe woonwijken bewoners stimuleren om vaker gebruik te maken van alternatieven in plaats van de auto. Woningbouw en kantoren komen bij voorkeur rond openbaarvervoersknooppunten.
- Overdrachtmaatregelen: dit zijn maatregelen zoals geluidsarm asfalt, snelheidsmaatregelen

en verbetering van de verkeersdoorstroming. Met de aanleg van de RijnlandRoute verbetert de doorstroming van het verkeer rondom Leiden. Hierdoor ontstaat minder luchtvervuiling in een gebied waar veel mensen wonen en verblijven. De route moet echter goed worden ingepast, bij voorkeur onder maaiveld, om een optimum te realiseren in de vermindering van de luchtvervuiling bij de doorsnijding van het stedelijk gebied.

- Effectmaatregelen: maatregelen die de overlast bij de ontvanger beperken. Holland Rijnland wil nieuwe gevallen van geluidsoverlast voorkomen.

Regionaal geluidsbeleid dient invulling te geven aan de wens geluidskwaliteit te realiseren die bij de ruimtelijke functie past. De knelpunten en oplossingsrichtingen in de regio, zoals benoemd in het Actieprogramma Luchtkwaliteit, vragen nadere uitwerking van concrete maatregelen.

Vliegtuiggeluid

Het vliegverkeer van en naar Schiphol vermindert de woonkwaliteit in delen van Holland Rijnland. Dat geldt met name voor het gebied binnen en in het verlengde van de 20 Ke-contour uit de Nota Ruimte. Dit is het gebied met een geluidsbelasting van 20 Ke, waarbij Ke staat voor de Kosteneenheden (de maat voor de lawaai-belasting die op een bepaalde plaats op de grond ten gevolge van vliegverkeer wordt ondervonden). Tegen vliegtuiglawaai zijn geen lokale maatregelen te nemen, zoals stil asfalt of afscherming. Daarom is het wenselijk om woningbouwlocaties en vliegroutes op elkaar af te stemmen, want de vliegroutes leggen een beperking op aan de ontwikkeling van sommige nieuwe woningbouwlocaties. **Binnen de 20 Ke-contour uit de Nota Ruimte zijn op basis van het Luchthavenindulingsbesluit Schiphol (LIB) geen nieuwe woningen of gebouwen met een onderwijsfunctie mogelijk.** Dit om een toename van het aantal gehinderden te voorkomen. Maar ook in het gebied buiten de contouren, vooral in het verlengde daarvan, is de woonkwaliteit wat geluid betreft niet optimaal. In Holland Rijnland betreft dit niet alleen bestaand woongebied, maar ook nieuwbouwlocaties zoals Rijnfront en de locatie Valkenburg. De gemeenten in deze

regio die lid zijn van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) zetten zich gezamenlijk in om het aantal gehinderden door vliegtuiglawaai in de regio te verminderen en om de ruimtelijke beperkingen die vliegtuiggeluid met zich meebrengt te verkleinen. Verbetervoorstellen houden naast stillere vliegprocedures ook in dat de vliegbewegingen worden geconcentreerd in smalle corridors die bestaande bebouwing mijden. Binnen deze paden komt zo min mogelijk nieuwbouw om geluidshinder te beperken. In de nabije toekomst – tot 2020 – is er geen zicht op vermindering van het vliegtuiglawaai of verplaatsing van vliegroutes. Een toename van het vliegverkeer over de Bollenstreek is niet wenselijk, al dan niet in relatie tot een mogelijke tweede Kaagbaan. Om de realisatie van de gewenste corridors in de periode na 2020 mogelijk te maken, is het nodig om deze zo veel mogelijk vrij te houden van nieuwe woningbouw.

Bodem

In Holland Rijnland zijn diverse bodemverontreinigingen bekend. De meerderheid daarvan vormt geen bedreiging voor het milieu. Indien de ernst dat verlangt, worden de bodemverontreinigingen in samenhang met het gebruik of ontwikkeling van locaties gesaneerd. In de regio komt ook diffuse bodemverontreiniging voor, zoals de ophooglaag in de binnenstad van Leiden en de teeltgronden in de Bollenstreek. Met de bollensector zijn afspraken gemaakt voor een meer duurzame teeltwijze. In de toekomst krijgen de natuurlijke eigenschappen van het bodem- en het watersysteem bij de ruimtelijke inrichting van de regio een centralere plek.

Externe veiligheid

De normen voor het externe veiligheidsbeleid hebben een wettelijke status. Burgers hebben een minimaal beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen in hun woonomgeving gekregen. Ten aanzien van de externe veiligheid moet bij ruimtelijke plannen gekeken worden naar:

- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen;
- bedrijven waar opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico geven de grenzen van de risico's met gevaarlijke stoffen aan. Bij het maken van ruimtelijke plannen het toetsen aan zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico onderdeel van de planvorming. Holland Rijnland heeft een omgevingsvisie Externe Veiligheid opgesteld. Hierin is het externe veiligheidsbeleid in de regio Holland Rijnland voor de komende jaren vastgelegd. Wat betreft de omgevingsvisie Externe Veiligheid zijn de volgende punten van belang:

- Het locatiebeleid van risicovolle inrichtingen moet in nieuwe ruimtelijke plannen gebiedsgericht benaderd worden. Per gebied stelt de regio risiconiveaus vast.
- Het is van belang rekening te houden met de bedrijfstypering en zonering bij de inrichting van bedrijventerreinen. Gevaarlijke bedrijven komen bij elkaar op een apart bedrijventerrein. Op de overige bedrijventerreinen is ruimte voor niet-gevaarlijke bedrijven.

380 kV-hoogspanningslijn

Om in de toekomst aan de vraag naar elektriciteit te kunnen voldoen is uitbreiding van het hoogspanningsnetwerk noodzakelijk. Door toepassing van 380 kV-lijnen, de zwaarste in hun soort, blijft het aantal lijnen beperkt. De uitbreiding van het netwerk richt zich in de eerste instantie op de Randstad en loopt van Wateringen tot Beverwijk. De uitbreiding zal deels bovengronds en deels ondergronds worden uitgevoerd en doorkruist de regio. Het tracé komt vanuit Zoetermeer bij Benthuizen de regio binnen en volgt een bestaande 150 kV-lijn langs Hazerswoude-Dorp en Hazerswoude-Rijndijk naar de A4 ten noordoosten van Leiderdorp. Daar volgt het de A4 tot de lijn iets voor Rijkswatering ondergronds verdergaat, om in de Haarlemmermeerpolder weer boven te komen.

Vanwege de hoogte, de lange rechte lijnen en de mogelijke risico's van elektromagnetische straling is de hoogspanningslijn van sterke invloed op het landschap. Nieuwe woningen onder of boven de leidingen zijn niet toegestaan. Omdat de hoogspanningslijn polderlandschap doorkruist, is het een opvallend richtinggevend ele-

ment in het landschap. Volgens planning is het gehele tracé eind 2014 klaar.

Energie en klimaatbeleid

De klimaatverandering leidt onder meer tot zeespiegelstijging, meer afvoerwater van rivieren en temperatuurstijgingen. Als laaggelegen regio aan de kust is Holland Rijnland extra gevoelig voor klimaatverandering. Om weerstand te kunnen bieden aan de stijgende zeespiegel en de hogere golven aan de kust, worden de kustverdediging bij Katwijk en Noordwijk versterkt. In 2006 is op initiatief van het Rijk het Nationaal Programma Adaptatie Ruimte en Klimaat (ARK) van start gegaan. Doel is om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig te maken. Verschillende partijen (overheden, wetenschappelijke kennisinstututen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven) moeten afspraken maken over hun bijdrage aan deze enorme aanpassing. De Nationale Adaptatieagenda legt deze afspraken vast. Holland Rijnland onderschrijft dit programma. Daarnaast werkt Holland Rijnland aan een klimaat- en energieprogramma, waarin kansrijke initiatieven zijn opgenomen om de CO₂-uitstoot door bedrijven, woningen en mobiliteit te beperken en het gebruik van duurzame energie te stimuleren. Het gaat daarbij onder andere om warmte-koudeopslag en aanhaking op het warmtenet zoals in Leiden al aanwezig is.

6.4 Mobiliteit

Doel:

Vergroten van de bereikbaarheid van de regio en verbeteren van de doorstroming binnen de regio.

Dilemma:

Er zijn onvoldoende goede verbindingen, vooral in oost-westrichting. Het verkrijgen van voldoende middelen voor verbetering van de infrastructuur in relatie tot de verstedelijkingsopgave blijft lastig.

De keuzes van Holland Rijnland om de bereikbaarheid te vergroten zijn:

- Eerst bewegen, dan bouwen.

Wegverkeer:

- Realisatie van grote infrastructuurprojecten als de RijnlandRoute, de Noordelijke Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek en de volledige verdubbeling van de N207-noord (2x2).
- Aanleg van de Maximabrug in combinatie met de westelijke Alphense rondweg voor een betere bereikbaarheid van de Hoogwaard, het ontlasten van de woonkern Koudekerk, het realiseren van de woningbouwopgave in de regio Holland Rijnland en het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn.
- Verdubbeling van de huidige capaciteit van de A4 (2x4) in relatie tot aansluiting op de N11 en de RijnlandRoute.
- Centrumstad Leiden beter bereikbaar maken door realisatie van de ringweg Leiden-Oost.
- Aanleg van de Noordelijke Randweg Rijnsburg voor een betere bereikbaarheid van de kust, de zuidelijke Greenport, FloraHolland en ontlasting van de woonkern en voor het realiseren van de woningbouwopgave in de regio Holland Rijnland.

Openbaar vervoer:

- HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) als structurerend element voor de verstedelijking, dus concentratie van nieuwbouw van woningen en kantoren rond ov-haltes.
- HOV-netwerk realiseren met aansluiting op aanliggende regio's.
- Versterking van de structuur van het openbaar vervoer op verschillende schaalniveaus.

- Leiden Centraal als belangrijkste knooppunt in de regio met bijpassende uitstraling.
- Stations Alphen aan den Rijn en Sassenheim als belangrijke subknooppunten voor de regio.
- Ambities en uitgangspunten van het programma Stedenbaan volgen, deze zijn leidend bij de uitwerking van verschillende stationsprofielen.
- Realisatie van een ov-netwerk dat 70 procent reizigersgroei realiseert voor 2020 ten opzichte van eind 2007.
- 90 procent van de woningen ligt binnen een straal van 400 meter van een ov-halte.
- Gemeenten maken ruimtelijke reserveringen voor realisatie van het HOV-netwerk.

Fiets:

- Faciliteren van de bereikbaarheid van de ov-knooppunten per fiets en bijbehorende faciliteiten.
- Completering van het fietsnetwerk met veilige routes naar voorzieningen.



Hoofdinfrastructuur

In het westen van Holland Rijnland ligt de nadruk wat betreft hoofdinfrastructuur nu op de noord-zuidverbindingen, zoals de A4 en A44 en de railverbindingen Amsterdam-Schiphol-Leiden-Den Haag (Oude Lijn) en Haarlem-Leiden. De oost-westverbindingen zijn in vergelijking beduidend onderbedeeld. In het oosten van de regio is deze situatie omgedraaid. Hier voorzien de N11 en een deel van de N209 in een behoefte, maar staan de noord-zuidroutes zoals de N207 onder druk. De N11 dient nog een volledige aansluiting te krijgen op de A12, de zogenoemde Bodegravenboog. Naast deze niet-optimale structuur is er een aantal specifieke capaciteitsknelpunten dat vooral in de spits tot uiting komt. De verschillende stromen van het wegverkeer zijn vervlochten. Anders gezegd: veel lokaal en regionaal verkeer neemt verkeersruimte in van nationaal verkeer en op zijn beurt is er vaak doorgaand verkeer op lokale wegen. Dat werkt belemmerend. De druk van doorgaand verkeer op leefgebieden is hoog. De realisatie en uitbreiding van grotere woningbouw- en bedrijventerreinen hebben consequenties voor het verkeer- en vervoergebied. Ze zullen leiden tot extra verkeersbelasting op verschillende wegen, maar bijvoorbeeld ook tot een grotere parkeerdruk. Los van eventuele ruimtelijke ontwikkelingen is er een verwachte jaarlijkse groei van de personenmobiliteit tussen de 0,65 en ruim 1 procent (bron: Welvaart en leefomgeving, CPB, MNP en RPB, 2006). Al neemt de groei van de mobiliteit af, het aandeel van de auto daarin groeit nog altijd. De verwachte landelijke groei van de goederenmobiliteit is groter dan die van de personenmobiliteit.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

In de aanloop naar het ontstaan van regio Holland Rijnland is in 2002 het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) 'De regio's verbonden' vastgesteld. Dit plan omschrijft de volgende mobiliteitsgerelateerde doelen:

- Bereikbaarheid: door te werken aan een kwalitatief hoogwaardig netwerk van infrastructuur voor openbaar vervoer, fiets, auto en vrachtverkeer moet de bereikbaarheid van werk- en woongebieden verbeteren.

- Ruimtelijke ordening: vervoerstromen moeten zo veel mogelijk worden gebundeld door ruimtelijke ontwikkelingen en vervoersnetwerken op elkaar aan te laten sluiten.
- Leefbaarheid en veiligheid: terugdringen van het aantal verkeersongevallen, reductie van de uitstoot van schadelijke gassen en aanpak van geluidsoverlast moeten een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de regio. Op de milieudoelen is de vorige paragraaf ingegaan.

Holland Rijnland concentreert de verstedelijkingsopgave zo veel mogelijk binnen de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie, binnen de contour en nabij (ov-)knooppunten. Een goede ontsluiting is een voorwaarde voor de realisatie van woon- en werkgebieden. Zo is besloten dat de bebouwing van de locatie Valkenburg niet kan plaatsvinden voordat de RijnlandRoute en een goede en hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (RijnGouwewlijn) er zijn. Holland Rijnland volgt het motto 'eerst bewegen, dan bouwen' voor de locaties waar de bestaande infrastructuur ontoereikend is. Dit speelt vooral bij de aan de RijnlandRoute verbonden locaties (Valkenburg). Bij de ontwikkeling en uitbreiding van grotere bouwlocaties moet eerst het effect hiervan op het wegennet in kaart gebracht worden. Holland Rijnland toetst effecten in het kader van de Regionale Verkeer en Milieukaart. Omdat de regio een relatief groot aantal zogenaamde inbreidingslocaties kent met een grote regionale spreiding, is het wenselijk de gevolgen daarvan op de regionale mobiliteit en milieubelasting in beeld te brengen. Als de effecten leiden tot (mogelijke) knelpunten op het wegennet, moeten er binnen de planontwikkeling middelen gegenereerd worden om deze op te lossen. Er is een aanzienlijke inspanning in infrastructuur nodig om verkeer en vervoer uit het bestaande en nieuwe stedelijk gebied te stroomlijnen. Het verkeer moet in het bijzonder een goed alternatief voor de auto aangeboden krijgen, in de vorm van nieuwe en verbeterde fietsroutes en versterkt (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Bereikbaarheid voor het wegverkeer

Holland Rijnland heeft de ambitie om de oost-westverbindingen in het westen van de regio te

verbeteren. Daarnaast is in het oosten van de regio het verbeteren van de bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn en de Greenport regio Boskoop (corridor N207) een belangrijk onderwerp. Net als het ontvlechten van de verschillende verkeersstromen van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer. De A4 is als internationale hoofdtransportas bedoeld voor het (inter)nationale verkeer. De A44 en N206 zijn bedoeld voor het (boven)regionale verkeer. De verbindingen tussen deze assen zijn op dit moment onvoldoende. Leiden en het stedelijk gebied eromheen ervaren dagelijks verkeershinder hiervan. Om de doorstroming te bevorderen is de realisatie van oost-westverbindingen van groot belang. Een laddervormige structuur voor de regio, waarbij de schakels van oost naar west de sporten vormen tussen de A4, A44 en N206, zou veel problemen oplossen. Aan de zuidkant moet de RijnlandRoute de eerste trede van de ladder vormen. Dit is een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 ten (zuid-)westen van Leiden, die doorloopt langs de locatie Valkenburg naar Katwijk. De nieuwe verbinding is nodig voor een betere doorstroming en ter ontlasting van de huidige route door woonwijken. Files en klachten over sluipverkeer zullen afnemen. De RijnlandRoute is een noodzakelijk alternatief voor de bestaande routes. Daarnaast is de RijnlandRoute een voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Valkenburg, waarbij het motto 'eerst bewegen, dan bouwen' geldt. Het voorkeustracé voor de RijnlandRoute is vastgesteld door Gedeputeerde Staten, met zoekgebieden ten oosten van het Valkenburgse Meer en ter hoogte van de Oostvlietpolder. Het voorkeustracé loopt vanaf de A4 door de bebouwde kom van Voorschoten, vervolgens ten zuiden van de bebouwde kom van Leiden door naar Katwijk. En is daarbij zo veel mogelijk gebundeld met de A44 en de N206. Daarnaast kijkt de provincie in samenwerking met Holland Rijnland nog naar een nul-

plusvariant door Leiden, waarbij het huidige traject van de weg gehandhaafd blijft en er enkele aanpassingen komen aan de weg. Holland Rijnland moet een ruimtelijke reservering maken voor een zeer zorgvuldige inpassing van het voorkeustracé en de mogelijke varianten. Bijzondere aandacht vragen de aansluitingen van de RijnlandRoute bij de A4 (Oostvlietpolder), Maaldrift en de Knoop Leiden-West, maar ook de inpassing in de nabijheid van het stedelijk gebied en de bufferzone. Daarbij pleit Holland Rijnland in principe voor een tracé onder maaiveld.

Onderzoek in het kader van de RijnlandRoute maakte duidelijk dat de overbelasting van de A4 en A44 in de toekomst problemen op het regionale wegennet in de regio kan veroorzaken, in het bijzonder de aansluiting op de N11 in Zoeterwoude (bij de Heinekenbrouwerij). Een mogelijke oplossing is een verdubbeling van de huidige capaciteit van de A4 (2x4) in relatie tot aansluiting N11 en de RijnlandRoute. Dit is een punt van aandacht. Daarnaast zijn de aanleg van de RijnGouwelijn en ontwikkelingen in de Oude Rijnzone redenen om bij de aansluiting op de N11 in Zoeterwoude en Alphen aan den Rijn ongelijkvloerse kruisingen te realiseren. Nader onderzoek naar het instellen van een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur op de A44 – ofwel benoeming als provinciale weg – is wenselijk. Ter hoogte van de nieuwbouwlocatie Braassemerland komt een nieuwe verbinding tussen de A4 en de nieuwbouwlocatie. Deze nieuwe ontsluiting geldt als voorwaarde voor de nieuwe ontwikkeling van de woningbouwlocatie Braassemerland.

Om de economische positie van de Greenport Duin- en Bollenstreek te verstevigen is een structurele verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek nodig. Vooral een versterking van de oost-westverbinding is van groot belang,

Vf-factor

De reistijdverhouding van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto (de verplaatsingstijd factor) is een goede indicator voor de concurrentiekracht van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Is het openbaar vervoer de helft langzamer ($vf=1,5$), dan kiest 75 procent voor de auto. Zijn de reistijden even lang ($vf=1$), dan kiest ongeveer de helft voor het openbaar vervoer.

zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer. Het hoofdwegennet raakt zwaarder belast door de gebiedsontwikkeling van de Duin- en Bollenstreek. De woningbouwopgave, de ontwikkeling van de Greenport **Duin- en Bollenstreek** en de uitbreiding van glastuinbouw en bedrijventerreinen zorgen voor meer mobiliteit. Zowel voor het goederen- als het personenvervoer in de streek is een verbetering essentieel. Voor de Noordelijke Ontsluiting Greenport geldt dat de verkenningen nog niet leiden tot een definitieve oplossing. De verschillende oplossingsrichtingen lopen uiteen van aanpassingen aan het bestaande wegennet tot de realisatie van een nieuwe ontsluitingsroute. Het pakket aan maatregelen waaraan Holland Rijnland samen met de provincies Noord- en Zuid-Holland werkt, bevat in elk geval de verbinding tussen de N206 en de Nieuwe Bennebroekerweg, verbeteringen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid rond de N208, N443 en de N444, en een nieuwe verbinding ten noorden van Katwijk/Rijnsburg. De koppeling tussen het onderzoek naar de Noordelijke Ontsluiting Greenport en de bereikbaarheid van de grensstreek (provinciale studie) heeft geresulteerd in drie vervolgstudies die moeten leiden tot een betere bereikbaarheid en een sterkere economische positie van de Greenport **Duin- en Bollenstreek**. Daarnaast kijkt de regio, mede in het kader van de openbaarvervoersvisie van de regio, naar lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer tussen de Bollenstreek en Schiphol/Amsterdam. In elk geval het doortrekken van de Zuidtangente naar Hillegom/Sassenheim en een verbinding tussen Noordwijk, Voorhout en Sassenheim. De Noordelijke Randweg Rijnsburg draagt bij aan de betere bereikbaarheid van de kust, de zuidelijke Greenport **Duin- en Bollenstreek**, de economische motor FloraHolland en de woningbouwlocaties in Katwijk. Katwijk moet tienduizend woningen bouwen; een fors deel van de totale woningopgave in de regio, waarvan het grootste deel in de periode voor 2020. In relatie tot de woningbouwopgave is de nieuwe ontsluiting van regionaal belang, maar de ontsluiting is een opgave voor de gemeente Katwijk. **De randweg bevordert de doorstroming en vermindert de verkeersdruk in Rijnsburg en Katwijk aan den Rijn en op de**

N449. Voor wat betreft de aansluiting op de A44 ligt er een relatie met de huidige aansluiting van de N444. De N444 is een wezenlijke ontsluiting van en naar Noordwijk en Voorhout. Op de korte termijn wordt het belangrijkste knelpunt, afslag 6 op de A44 naar de N444, aangepakt om de doorstroming te verbeteren. Via de A44 is zowel de regio Amsterdam/Schiphol als Den Haag/Rotterdam snel te bereiken. Naast afslag 6 zijn ook andere doorstromingsmaatregelen nodig op de N444; de belangrijkste is een wegomlegging (bypass) om de kern Voorhout heen. Daarnaast komt door de realisatie van de Noordelijke Randweg Voorhout een verbinding tussen de provinciale wegen N444, N450 en N443. **Het verkeer in het Groene Hart tussen Leimuiden en Gouda neemt steeds verder toe. De wegen in en rondom de gemeenten in deze regio worden drukker en de provinciale weg N207 slijt langzaam dicht. Dagelijks staan er lange files tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden. De N207 is een zeer belangrijke verbinding in de regio en sluit aan op bijvoorbeeld de A4 en de N11. Maatregelen op het ene punt van de N207 hebben gevolgen op andere wegen, bijvoorbeeld in Alphen aan den Rijn. Daarom hebben de betrokken gemeenten en de provincie Zuid-Holland een pakket van maatregelen vastgesteld om de bereikbaarheid en de leefbaarheid rondom de N207 te verbeteren. Denk aan capaciteitsuitbreiding op diverse locaties, omlegging van de N207 bij de Overslag Terminal Alphen (OTA), realisatie van de Maximabrug, de tunnel N209 in Hazerswoude-Dorp, de aanleg van vrijliggende busbanen en de westelijke randweg Waddinxveen. Het verkeer in het Groene Hart tussen Leimuiden en Gouda neemt steeds verder toe. De wegen in en rondom de gemeenten in deze regio worden drukker en de provinciale weg N207 slijt langzaam dicht. Dagelijks staan er lange files tussen Alphen aan den Rijn en Leimuiden. De N207 is een zeer belangrijke verbinding in de regio en sluit aan op bijvoorbeeld de A4 en de N11. Maatregelen op de N207 hebben gevolgen op andere wegen, bijvoorbeeld in Alphen aan den Rijn. Daarom hebben de betrokken gemeenten en de provincie Zuid-Holland een pakket van maatregelen vastgesteld om de bereikbaarheid en leefbaarheid rondom de N207 te verbeteren. Denk aan capaciteitsuitbrei-**

ding op diverse locaties, omlegging van de N207 bij de Overslag Terminal Alphen (OTA), realisatie van de Maximabrug en de tunnel N209 in Hazerswoude-Dorp, en de aanleg van vrijliggende busbanen en de westelijke randweg Waddinxveen. Door de Maximabrug verbeterd op korte termijn de huidige verkeerssituatie in Koudekerk en worden de geplande woningen in Rijnpark en het bedrijventerrein beter ontsloten. Op de lange termijn zal de brug, na aanvullend tracéonderzoek, in combinatie met de kleine en grote westelijke Alphense rondweg de bestaande en naar verwachting verder toenemende verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in Alphen aan den Rijn oplossen. Door het sluiten van de ringwegenstructuur bij Leiden verbeterd bovendien de bereikbaarheid aanzienlijk en wordt het stedelijk gebied autolouwer. Dat laatste biedt kansen om kwaliteit te creëren in bestaand stedelijk gebied en aan de zone langs de oevers van de Oude Rijn. De ringstructuur trekt immers het doorgaande verkeer naar buiten.

Flankerende maatregelen

In het Regionaal Verkeer en Vervoerplan Holland Rijnland is de invoering van een vorm van prijsbeleid opgenomen, zoals rekeningrijden. Dergelijke maatregelen kunnen de vervoerkeuze of het tijdstip van de reis beïnvloeden en dus de verkeersproblemen in de regio verzachten. Zodra het Rijk komt met een stelsel van beprijzing voor weggebruik pakt de regio dat op. Enerzijds door implementatie van het systeem, anderzijds door goede maatregelen voor het onderliggende wegennet om ongewenste effecten daar te voorkomen. Ten slotte zal Holland Rijnland de eventuele wenselijkheid en noodzaak van regionale afstemming van parkeerbeleid onderzoeken.

Openbaar vervoer

Bij een goede bereikbaarheid hoort een modern netwerk van openbaar vervoer. Een hoogwaardig, betrouwbaar en frequent rijdend ov-systeem is van belang om het wegennet te ontlasten. Dit biedt de reiziger de mogelijkheid gelijkwaardige keuzes te maken voor de verplaatsing. Essentieel is dat er aanvullend op het ov-net mogelijkheden zijn voor een goede ketenmobiliteit (overstappen openbaar vervoer - openbaar vervoer, auto -

openbaar vervoer (P+R-locaties) en fiets - openbaar vervoer). De regio streeft naar een ov-netwerk waarmee 70 procent reizigersgroei (waarvan 20 procent autonome groei) wordt gerealiseerd voor 2020 ten opzichte van 2007. Wat betreft verbindingen met de omliggende regio's profiteert Holland Rijnland van de ontwikkelingen van het landelijk en regionaal spoornetwerk. Het Zuidvleugelprogramma Stedenbaan geeft invulling aan een verbeterd regionaal treinproduct. Hierbij rijden treinen frequenter en komen er nieuwe stations, waaronder station Sassenheim. Opvallend is dat er momenteel geen raakvlakken zijn met de Zuidtangent aan de noordzijde en RandstadRail aan de zuidzijde. Het huidige regionale busnetwerk kenmerkt zich door een complexe structuur met laagfrequente lijnen. Dit is onvoldoende aantrekkelijk en voor veel verbindingen geen reëel alternatief. De doorstroming van de bus in de stedelijke gebieden kan beter, evenals de mogelijkheden voor ketenmobiliteit.

Holland Rijnland heeft in 2009 een regionale openbaarvervoervisie (OV-visie) vastgesteld. Deze wordt in 2011 herzien in verband met de aansluiting van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Rijnwoude bij de regio. De visie geeft een totaalvisie op een (hoogwaardig) openbaarvervoernetwerk in Holland Rijnland. Met als onderdeel de noodzaak om de externe verbindingen te verbeteren, bijvoorbeeld richting Haaglanden en de (werk)gebieden rond Schiphol, Amsterdam en Hoofddorp. De regio wil een vf-factor (zie kader) van 1 op hoofdroutes om concurrerend te zijn met de auto. Ook wil Holland Rijnland in de komende vijftien jaar het aandeel openbaar vervoer verhogen van 10 procent naar 15 procent (50 procent meer reizigers die gebruikmaken van het openbaar vervoer). De ruimtelijke ordening in de regio en het ov-netwerk ter plaatse kennen een sterke verbondenheid. Het is de ambitie van Holland Rijnland om deze verbondenheid te vergroten en het ov-netwerk structurerend te laten zijn voor toekomstige ontwikkelingen. Reservering van ruimte voor (vrijliggende) ov-infrastructuur, ontwikkeling van P+R-locaties en verdichting rond knooppunten en ov-haltes zijn hierin cruciale onderdelen. Ontwikkeling van werkgelegenheid

en regionale voorzieningen rondom de knooppunten verenigen de doelen economische groei en duurzame mobiliteit in de regio. De bereikbaarheid is goed en daarom aantrekkelijk voor werkgevers of voorziening en het genereert een extra vervoersvraag per openbaar vervoer naar het knooppunt. Daarnaast ligt 90 procent van alle woningen in de regio binnen 400 meter van een ov-halte. Het ov-netwerk kent vier niveaus: trein, HOV, ontsluitende buslijnen en vervoer op maat (onder andere Regiotaxi). Binnen het voorgestelde ov-netwerk is station Leiden Centraal als belangrijkste knooppunt gedefinieerd. **Daarnaast zijn de stations Alphen aan den Rijn en Sassenheim belangrijke knooppunten in de regio.** In de OV-visie zijn twee HOV-lijnen benoemd: de Rijn-Gouwelijn en de verbinding Leiderdorp-Leiden-Zoetermeer, de zogenoemde Meerlijn Noord en Meerlijn Zuid als hoogwaardige busverbinding (aansluitend op RandstadRail). Daarnaast komen in de visie een zestal zwaar verbindende lijnen aan bod die kunnen groeien tot volwaardige HOV-lijnen. **De bestaande OV-visie Holland Rijnland wordt in 2011 geharmoniseerd met de voormalige Rijnstreekgemeenten. Zo is de (H)OV-verbinding Alphen aan den Rijn-Schiphol een belangrijk toe te voegen element.**

RijnGouwelijn

De RijnGouwelijn (RGL) is een onmisbare schakel in het (H)OV-netwerk in de regio. De RGL West is van vitaal belang om de openbaarvervoersrelatie tussen Leiden en Oegstgeest en de kust (met de belangrijke badplaatsen Katwijk en Noordwijk) te verbeteren. De RGL Oost zal regionaal gezien **alle gemeenten tussen Gouda en Leiden verbinden met** de kust door een hoogwaardige railverbinding. Het maken van een ruimtelijke reservering voor het te realiseren tracé is

van essentieel belang om de verbinding optimaal te kunnen inpassen en daarmee het totale ov-netwerk goed te kunnen laten functioneren.

Verbindingen naar omliggende regio's

Om de openbaarvervoersverbinding tussen de Bollenstreek en Noord-Holland te verbeteren, bestudeert Holland Rijnland de mogelijkheid om de Zuidtangent door te trekken naar de Bollenstreek. Stadsregio Amsterdam en de provincie Zuid-Holland noemen deze verbinding in hun (concept) OV-visie als wenselijk. Ook in de bereikbaarheidsstudie Haarlemmermeer-Bollenstreek is deze verbinding opgenomen. Deze studie is een initiatief van de provincies Noord- en Zuid-Holland om de bereikbaarheid van de grensstreek te verbeteren. **Als onderdeel van het Zuidvleugelnets is in het noordoosten van de regio de verbinding Alphen aan den Rijn-Schiphol als eerste prioriteit opgenomen in de provinciale Nota Operationalisering Openbaar Vervoer.** Daarnaast zijn er plannen voor een betere integratie van het regionale netwerk met het netwerk in Haaglanden. Haaglanden wil buscorridors over de A44 tussen Den Haag en de Leidse regio en tussen Zoetermeer en Leiden realiseren. Daarbij ligt aansluiting op RandstadRail voor de hand. Tot slot is een verbetering van de treinverbinding via Alphen aan den Rijn naar Utrecht gewenst.

Stedenbaan

Sinds 2000 wordt onder de vleugels van het Zuidvleugelbureau gewerkt aan het zogeheten Stedenbaanconcept. Stedenbaan Zuidvleugel is een programma gericht op de realisatie van een passend, hoogwaardig regionaal railproduct op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, tussen Den Haag en Gouda en Gouda en Rotterdam (Gouda ter ondersteuning van het



te realiseren verstedelijkingsprogramma in de Zuidvleugel). In het kader van Stedenbaan komen er diverse nieuwe stations met uiteenlopende profielen qua functie en mate van verstedelijking. Eind 2011 wordt station Sassenheim in gebruik genomen. Het streven is door middel van stedelijke ontwikkelingen rond de bestaande en nieuwe stationslocaties de vervoerswaarde te verhogen en hiermee mogelijkheden te scheppen om de frequentie van het vervoer in de toekomst te verhogen.

Ov-problematiek kleine kernen

De bereikbaarheid van kleine kernen met het openbaar vervoer is een punt van aandacht. Een slechte bereikbaarheid zet de leefbaarheid van deze kernen verder onder druk. Uitgangspunt is dat een kern van meer dan achthonderd inwoners wordt voorzien van openbaar vervoer. Dit is nog niet in alle kernen het geval, bijvoorbeeld in Langeraar (Nieuwkoop). Alleen een verbinding tussen een kleine kern en een stad in de omgeving is niet voldoende. Het is ook belangrijk om kleine kernen onderling met elkaar te verbinden via openbaar vervoer. Na het aanleggen van de RijnGouwelijn mag de bus geen concurrent worden van het spoor. Toch is het wel van belang dat de (kleine) kernen die nu voorzien zijn van openbaar vervoer na de aanleg van de RijnGouwelijn er qua bereikbaarheid met het openbaar vervoer niet op achteruitgaan.

Goederenvervoer

Voor de noodzakelijke bereikbaarheid van industriegebieden, bedrijventerreinen en binnenstedelijke gebieden zijn regionale afspraken nodig. Bij de steeds verder dichtslibbende (binnenstedelijke) wegen is aandacht voor leefbaarheid in en bereikbaarheid van deze gebieden noodzakelijk. Voor het onderdeel stedelijke distributie verwijst Holland Rijnland in dit kader naar de aanbevelingen van de commissie Lemstra. Onderdeel van de doelen van deze commissie is het terugbrengen van het aantal knelpunten. Enerzijds zijn deze knelpunten toe te schrijven aan het vrachtvervoer, dat een grote belasting van het milieu betekent. Anderzijds ontstaan knelpunten door de bevoorrading van winkels en bedrijven. Het goederenvervoer over water is geen

grote factor in de regio en zal het ook niet worden. Echter, voor sommige bedrijven zal bijvoorbeeld de te realiseren containerterminal bij Alphen aan den Rijn mogelijkheden bieden om meer gebruik te maken van water.

Fiets

De fiets is zeer geschikt als alternatief voor de auto op de kortere (woon-werk)afstanden, als voor- en natransport bij ov-verplaatsingen en voor recreatieve doeleinden. Bevordering van gebruik van de fiets levert een bijdrage aan het beperken van verkeersoverlast. Holland Rijnland kan de functie van de fiets in het woon-werkverkeer versterken, maar dan moet er wel een veilig, comfortabel en compleet fietsnetwerk zijn. De regio beschikt over een uitgebreid fietsnetwerk, maar dit netwerk is nog niet compleet. De fietsroutes dienen waar mogelijk vrijliggend te zijn, goed verlicht en verhard. Op sommige routes zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst vanuit veiligheidsoogpunt. Ook moet de doorstroming voor de fietser bij kruispunten met verkeerslichten verbeteren, zonder dat de doorstroming van het andere verkeer daaronder hoeft te lijden. De kruisingen met het overige wegverkeer dienen veilig (waar nodig en mogelijk ongelijkvloers) en overzichtelijk te zijn.

Daarnaast kan ook het gebruik van de fiets als aanloop naar openbaarvervoerhaltes aantrekkelijker en gemakkelijker. Bijvoorbeeld bij de verbinding tussen Noordwijk met de Stedenbaanstations Voorhout en (het toekomstige station) Sassenheim. Maar ook van en naar de aan te leggen RijnGouwelijnhaltes is een snel, comfortabel en aansluitend fietsnetwerk een nadrukkelijke voorwaarde voor het succes van de lijn. Goede veilige stallingen (onder meer fietskluizen en bewaakt parkeren) kunnen het aandeel van de fiets eveneens vergroten, vooral op overstaplocaties met meerdere lijnen. Verbeterde doorgaande fietsroutes parallel aan de kust, naar de kust, in het Groene Hart, rondom de Kagerplassen en door de Bollenstreek hebben bovendien positieve gevolgen voor de recreatie. Het bestaande Provinciale en het Regionale Fietsplan zorgen voor de realisatie van de belangrijkste doelen op het gebied van ontbrekende fietsschakels.

6.5 Wonen in stad en land

Doel:

Holland Rijnland zet in op behoud en versterking van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat voor uiteenlopende doelgroepen.

Dilemma:

Er is beperkte ruimte om de variatie aan woonmilieus te realiseren. Bovendien kennen binnenstedelijke bouwlocaties een lange ontwikkelingsperiode en zijn ze naar verhouding duurder. De productie blijft achter op het afgesproken programma.

De keuzes van Holland Rijnland om wonen in stad en land te verbeteren zijn:

- Concentratie van nieuwbouw door middel van inbreiding en herstructurering in de Aanengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn, met de Oude Rijn als verbindend element. Tot 2020 worden hier circa 29.000 woningen gebouwd. Dit is ruim 70 procent van de regionale woningbouwopgave.
- Concentratie van woningbouw binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied (conform de Provinciale Structuurvisie 2010 en de Verstedelijkingsafspraken Zuidvleugel 2010).
- De regio realiseert in de periode 2000-2020 netto 40.000 woningen. De Duin- en Bollenstreek heeft een extra opgave op basis van de afspraken die zijn gemaakt in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek. De regio kiest niet voor meer bebouwing om te voorkomen dat een te grote druk op het landschap ontstaat.
- Er komt geen extra claim voor woongebieden om de daling van het bevolkingsaantal eerder om te buigen.
- Kwaliteit van leefomgeving is een harde randvoorwaarde.
- Een gedifferentieerde woningvoorraad is uitgangspunt voor de regio.
- In de regio wordt per gemeente gestreefd naar realisatie van 30 procent van de woningbouwopgave in de sociale sector. Het doel hiervan is om te voorzien in de regionale behoefte. In de regionale woonvisie zal de differentiatie nader worden ingevuld.
- De gemeente Leiden streeft ernaar om minimaal 20 procent sociale woningbouw te realiseren en de oude gemeente Katwijk streeft ernaar om 20 tot 30 procent sociale woningbouw te realiseren.
- In Nieuwkoop geldt voor 330 woningen die in het kader van de transformatie glastuinbouw Noordse Buurt bij Nieuwveen komen, dat 17 procent sociale woningbouw is.
- Realisatie van de Rijksopgave woningen internationaal topmilieu Valkenburg (500 woningen).
- Realisatie van maximaal 2.900 woningen buiten de rode contouren in de Bollenstreek tot 2030. De opbrengsten van 500 van die woningen zijn bedoeld voor het realiseren van de doelen van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Er komen 100 woningen op landgoederen, 600 woningen op Bronsgeest in Noordwijk, 500 woningen bij de Pastoor-slaan Hillegom en 70 extra Ruimte-voor-Ruimtewoningen. Overigens bestaat de mogelijkheid dat deze woningen deels binnen de rode contour worden gebouwd, mits aantallen en opbrengst kunnen worden gerealiseerd.
- Realisatie van 4.000 woningen tot 2020 en 2.700 woningen in de periode 2020-2030 binnen de rode contouren vanuit de gebiedsopgave Haarlemmermeer-Bollenstreek.
- Gedifferentieerd woonmilieu realiseren met voldoende recreatieve voorzieningen.
- Goede en veilige bereikbaarheid van voorzieningen.
- Duurzaam en levensloopgeschikt bouwen.
- Concentratie van woningbouw in het Groene Hart op de locatie Braassemmerland door transformatie van glas en het realiseren van de opgave zoals is vastgelegd in de Transformatievisie Oude Rijnzone.

Woningmarkt

In regio Holland Rijnland is de woningmarkt gespannen. Stagnatie in de doorstroming in de sociale sector en steeds verder stijgende koopprijzen zijn hier het gevolg van. Uit een analyse van de woningmarkt van Holland Rijnland blijkt dat het bouwtempo in de afgelopen jaren is achtergebleven bij het afgesproken woningbouwprogramma. Dat leidt tot een verhoging van de druk op de woningmarkt en manifesteert zich in een gat tussen huur en koop. Hierdoor kunnen starters en jonge gezinnen in de knel komen. Het aantal huishoudens in regio Holland Rijnland is de afgelopen jaren wel gegroeid, maar blijft achter bij de landelijke ontwikkelingen. De oorzaak hiervoor ligt vooral in het lage bouwtempo in de voormalige Leidse regio. Holland Rijnland verwacht de komende jaren een verdergaande huishoudengroei, doordat er steeds meer eenpersoonshuishoudens komen. Bovendien zet de vergrijzing door, het eerst en het sterkst in de kleine kernen. In 2006 vond het Woononderzoek Nederland (Woon 2006) plaats. Dit onderzoek biedt inzichten in de ontwikkeling van de woningmarkt en is vertaald naar een woningmarktverkenning van de provincie Zuid-Holland en naar de regionale situatie. De verwachting was dat door de realisatie van 40.000 woningen tussen 2000 en 2020 er voldoende woningen waren voor migratiesaldo nul, evenwicht tussen vestiging en vertrek. De landelijke ontwikkeling is dat mensen verder individualiseren, waardoor er een toename is van het aantal kleinere (eenpersoonshuizen). Hierdoor neemt de gemiddelde woningbezetting af en het aantal huishoudens toe.

Met het document Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020 en de daarbij behorende uitvoeringsovereenkomst committeert regio Holland Rijnland zich aan het realiseren van 2.500 tot 6.000 woningen binnen het invloedgebied van de Stedenbaanstations. Dit past binnen de gemeentelijke plannings voor deze gebieden. Het gaat daarbij om de stations Hillegom, Voorhout, Sassenheim, Leiden CS, Leiden de Vink en Voorschoten. Op welke wijze Holland Rijnland deze opgave realiseert, wordt duidelijk in de uitwerking van de verstedelijkingsopgave in het programma Stedenbaan.

Woningbouwopgave

De prioriteit voor Holland Rijnland ligt bij het terugdringen van het kwantitatieve woningtekort. De totale woningbouwopgave tussen 2000 en 2020 omvat netto 40.000 woningen. Om het aantrekkelijke landschap van de regio te behouden laat Holland Rijnland het grootste gedeelte van de woningbouwopgave realiseren in de Aangeengsloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn. Tot 2020 worden hier circa 29.000 woningen gebouwd (inclusief 2.500 woningen op de locatie Valkenburg eerste fase, het restant valt vermoedelijk buiten de planperiode). Dit is ruim 70 procent van de regionale woningbouwopgave. De opgave uit de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek omvat 6.700 woningen binnen de contour van de kernen in de Duin- en Bollenstreek. Daarnaast komen er nog maximaal 2.900 woningen buiten de rode contour (tussen 2010 tot 2030). Van dit totaal is afgesproken dat 5.200 woningen in de periode 2010-2020 worden gerealiseerd.

De 1.500 woningen op de zanderij in Hillegom komen te vervallen. Daarvoor in de plaats worden in totaal 1.000 woningen binnenstedelijk in Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout gebouwd en 500 op de locatie Pastoorlaan nabij het station. 600 woningen zijn vastgelegd voor de locatie Bronsgeest, te realiseren in de periode vanaf 2010. Daarnaast neemt de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij de realisatie van 600 woningen in het buitengebied voor haar rekening. Tot slot zullen er met het project Braassemerland circa 2.250 nieuwbouwwoningen komen in Roelofarendsveen (Kaag en Braassem). De gemeente spreekt met dit aantal woningen de ambitie uit om ook op (boven) regionaal gebied een rol van betekenis te spelen in de woningmarkt. Tabel 1 laat de netto woningbouwtoevoeging in de regio zien tot 2020, waarin de bovenstaande afspraken zijn verwerkt. De netto woningbouwopgave is alle nieuwbouwwoningen plus toevoegingen door bijvoorbeeld functieverandering minus woningen die onttrokken zijn (bijvoorbeeld door sloop).

Tabel 1 Netto woningbouwopgave per gemeente 2000-2019

	Gerealiseerd	Plancapaciteit	Rest taakstelling	Totaal taakstelling
Gemeente	2000-2009	2010-2019	2010-2019	2000-2019
Alphen aan den Rijn	2.446	3.230	3.250	5.696
Hillegom	480	1.369	1.017	1.497
Kaag & Braassem	792	2.226	1.813	2.605
Katwijk	2.421	6.281	5.884	8.305
Leiden	2.171	3.875	3.606	5.777
Leiderdorp	862	802	715	1.577
Lisse	835	655	440	1.275
Nieuwkoop	620	1.623	989	1.609
Noordwijk	929	2.607	1.997	2.926
Noordwijkerhout	595	1.029	768	1.363
Oegstgeest	1.063	1.565	1.345	2.408
Rijnwoude	297	109	871	1.168
Teylingen	1.665	1.615	1.228	2.893
Voorschoten	993	1.097	968	1.961
Zoeterwoude	65	419	402	467
Holland Rijnland	16.234	28.502	24.293	41.527

Bron:

- 2000-2009: CBS, woningvoorraad aan het einde van de periode minus voorraad aan het begin van de periode
- plancapaciteit: opgave Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude (11 mei 2011)
- plancapaciteit: opgave overige gemeenten voor RSV, aug. 2009 minus gerealiseerd 2008 en 2009

Op basis van tabel 1 zullen de gemeenten jaarlijks hun woningbouwproductie herijken.

Differentiatie van woningen en milieus

Een evenwichtiger aanbod van verschillende prijscategorieën en bouwvormen in de regio is een uitdaging voor de differentiatie van woningen en milieus. Het merendeel van de woningen in de sociale (huur)sector ligt in **Leiden, Katwijk en Alphen aan den Rijn**. Terwijl het in deze plaatsen – gezien de vraag – wenselijk is om meer duurdere koopwoningen te realiseren, groeit in andere gemeenten de vraag naar goedkope woningen. Uit het oogpunt van sociale samenhang, een goede balans in de woningvoorraad binnen gemeenten en economisch draagvlak is het noodzakelijk om:

- tot 2010 30 procent van de sociale woningbouw te realiseren per gemeente, waarbij Leiden 20 procent en Katwijk (binnen de oude gemeentegrens) 20-30 procent realiseert;
- **tussen 2010 en 2020 per gemeente te streven naar realisatie van 30 procent socialesectorwoningen in de regio. Uitzonderingen daarop zijn Leiden en Katwijk, waar minimaal 20 procent socialesectorwoningen komen. Het doel hiervan is te voorzien in de regionale behoefte. In de regionale woonvisie zal de differentiatie nader**

worden ingevuld. In Nieuwkoop is door de provincie een extra woningbouwopgave toegekend van 430 woningen om sanering van glastuinbouw in de Noordse Buurt financieel mogelijk te maken. Om het aantal extra woningen zo beperkt mogelijk te houden, is een bouwprogramma met relatief veel dure woningen toegekend. Voor 330 woningen geldt om deze reden een realisatie van 17 procent in de sociale sector. De categorie socialesectorwoningen wordt gevormd door huurwoningen tot de liberalisatiegrens (€ 652,52, prijspeil 1 januari 2011) en sociale koopwoningen (tot € 221.000 voor de gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude in het Groene Hart en tot € 198.000 voor de overige gemeenten, prijspeil 1 januari 2011). Het toevoegen van blijvend sociale koopwoningen is van belang om de doorstroming uit de sociale huursector te vergroten. Het gat tussen huur en koop is nu te groot.

Gelet op de schaarse ruimte is het nodig om woningen te bouwen in de bestaande kernen. Dit is mogelijk door een grotere inzet op herstructurering van bestaande wijken. Hiermee verbetert ook de kwaliteit van bestaand stedelijk gebied. Van de starters in Holland Rijnland is 75 procent op zoek naar een kleinere meergezinswoning in

het huursegment, bij voorkeur in of nabij het centrum. Door het nieuwbouwtempo te verhogen, kunnen er meer woningen vrijkomen in de bestaande voorraad. In deze voorraad zijn in principe voldoende woningen die qua prijs en woningtype voldoen aan de behoefte van deze groep. Daarnaast is met de opkomende vergrijzing levensloopgeschikt bouwen noodzakelijk. De herstructurering van bestaand stedelijk gebied moet aansluiten bij de regionale behoefte aan meer differentiatie en bij de bestaande kwaliteiten ter plaatse. Dat kan zowel verdichten als verdunnen betekenen. De Stedenbaanstations en andere ov-knooppunten bieden kansen voor verdichting die meer is gericht op woningbouw, gemengd met lokale werkgelegenheid en voorzieningen. Het centrum van Leiden kan worden uitgebouwd als hoogstedelijk topmilieu. De omgeving van station Sassenheim biedt daarentegen minder verstedelijkingsmogelijkheden. **Inzet van de regio is om de woningbouw binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied te concentreren (conform de Provinciale Structuurvisie 2010 en de Verstedelijkingsafspraken Zuidvleugel 2010).** Het merendeel van deze woningen komt op locaties die goed bereikbaar zijn, zowel per regionaal openbaar vervoer als over de weg. Aandachtspunt is niet alleen de ontsluiting per openbaar vervoer, maar ook de infrastructurele ontsluiting in het algemeen van de nieuwbouwwoningen op de locaties Valkenburg en Braassemerland.

Kenmerkend aan Holland Rijnland is de eigenheid van de verschillende kernen en landschappen. Die mag niet verloren gaan. Het is daarom wenselijk dat de ontwikkeling van de dorpen aansluit bij het landschap, het historische karakter en de bevolkingsopbouw. De regio wordt als een samenhangend woningmarktgebied gezien en de woningbouwopgave heeft daarom een regionaal karakter. Landelijk onderzoek wijst uit dat de voorkeuren van woningzoekenden met name uitgaan naar meer uitgesproken woonmilieus: **bij uitstek stedelijk, groen-suburbaan en wonen op een 'kleinere schaal' (kleinstedelijk, dorps of landelijk).** Door hun ligging in het Groene Hart bieden Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop volop mogelijkheden om in deze behoefte te voorzien. Deze voorkeuren verdienen aandacht bij zowel functieverandering van gebieden als bij de her-

structurering van bestaande wijken. In feite is dit een stedenbouwkundige uitdaging: niet steeds vergelijkbare dichtheden en vergelijkbare differentiatie (koop/huur), maar meer uitgesproken verschillen tussen plannen. Het regionale gemiddelde moet niet worden opgelegd aan iedere individuele locatie, maar moet juist worden bewaakt op de randtotalen van alle plannen samen. Ook de inrichting van de woonomgeving is hierbij een belangrijk element. Samen met de bereikbaarheid, de voorzieningen en het groen bepalen deze mede de 'kwaliteit van het wonen', zoals inwoners die ervaren en wensen. Groen heeft een positief effect op de gezondheid van de stedeling en de leefbaarheid van de stad. Ook verhoogt groen de waarde van de woningen.

Levensloopgeschikte wijken

Gezien de demografische ontwikkeling vergrijst, ontgroent en individualiseert de regio. Dit heeft gevolgen voor de opbouw van de wijk en de vraag naar sociale voorzieningen. Hierdoor is het noodzakelijk om niet alleen levensloopgeschikte woningen te realiseren, maar ook levensloopgeschikte wijken. Dit zijn wijken waar nu en in de toekomst voorzieningen zijn die alle mogelijke ontwikkelingen en vragen kunnen opvangen. Of het nu gaat om een vergrijzende bevolkings-samenstelling of juist de toestroom van jonge



gezinnen; de wijk moet het allemaal aankunnen. Het type woningen in de wijk, de voorzieningen, de ontmoetingsmogelijkheden en de openbare ruimte zorgen voor die levensloopgeschiktheid. De wijk moet zo zijn ingericht dat iedereen er prettig kan wonen en er een goede sociale cohesie kan ontstaan. Belangrijk is dat de wijk kan meebewegen met de ontwikkeling van zijn bewoners. De criteria en normen waaraan een levensloopgeschikte wijk moet voldoen, hebben betrekking op wonen (voldoende aangepaste huisvesting), woonomgeving (toegankelijkheid) en zorg, dienstverlening en welzijn (winkels en de benodigde zorgvoorzieningen in de wijk).

Uitbreiding woonmilieu voor internationale bedrijven

Holland Rijnland is en wil steeds meer een aantrekkelijke vestigingsplek zijn voor internationale bedrijven. Daar horen op internationale werknemers toegespitste, aantrekkelijke en hoogwaardige woonmogelijkheden bij. Het is belangrijk dat deze woningen bij elkaar komen te liggen (redelijk geconcentreerd), omdat deze expats voor het grootste deel een eigen sociale gemeenschap vormen. Dit sluit aan bij de wensen van de overheid om op de locatie Valkenburg ongeveer vijfhonderd woningen in een internationaal topmilieu te realiseren. Rand-

voorwaarden bij de realisatie van een succesvol, internationaal topmilieu zijn voldoende leisuremogelijkheden (zoals golf, tennis en andere activiteiten in de buitenlucht) en een goede bereikbaarheid. Daarnaast moeten in directe nabijheid voldoende en adequate internationale scholen aanwezig zijn.

6.6 De sociale agenda in ruimtelijke context

Doel:

Holland Rijnland biedt zijn (toekomstige) inwoners voldoende, toegankelijke en bereikbare voorzieningen.

Dilemma:

Concentratie van voorzieningen in de stedelijke agglomeratie en spreiding over de kernen.

De keuzes van Holland Rijnland om de sociale agenda in ruimtelijke context te verbeteren zijn:

- Leiden vervult de centrumfunctie voor regionale voorzieningen, waaronder bovengemeentelijke sportvoorzieningen, onderwijs en gezondheidszorg.
- De regio moet het lokale voorzieningenniveau in kernen minimaal op het huidige niveau handhaven.
- Het voorzieningenniveau sluit aan op elk leeftijdsniveau.
- Realisatie van voldoende woningen en aansluitende voorzieningen voor mensen met een lichamelijke of geestelijke beperking.
- Op peil houden van het aantal sportvoorzieningen en de bereikbaarheid van sportvoorzieningen vergroten.
- Betere afstemming tussen onderwijsaanbod in de regio en onderwijsvraag vanuit het regionale bedrijfsleven.

Leefklimaat

Holland Rijnland wil een goed leefklimaat bieden aan al zijn (toekomstige) inwoners. Iedereen, ongeacht leeftijd of gezondheid, moet comfortabel kunnen wonen en leven. Met andere woorden: de regio moet 'levensloopgeschiktheid' zijn. De regio bereikt een goed leefklimaat alleen door wonen, zorg, welzijn en andere voorzienin-



gen optimaal op elkaar af te stemmen. Hierdoor kunnen inwoners zich beter ontwikkelen en meedoen in het arbeidsproces, onderwijs en de samenleving. De regionale en lokale samenhang zijn belangrijk voor de identiteit van de regio en de gemeenschappen. Er zal een goed afgestemd netwerk moeten zijn van voldoende voorzieningen voor gezondheid, zorg en onderwijs. De kwaliteit van de leefomgeving heeft een centrale plaats in de visie op de regionale ontwikkeling. Voor de ruimtelijke invulling betekent dit dat onderwijs-, zorg- en sportvoorzieningen in de regio goed en vooral veilig bereikbaar moeten zijn, per openbaar vervoer en per fiets. Om de ruimte optimaal te benutten zal Holland Rijnland deze voorzieningen zo veel mogelijk clusteren en plaatsen in of direct grenzend aan woon- en werklocaties. Die nabijheid is ook gewenst om de sociale cohesie in gemeenschappen te behouden. De ruimtelijke invulling van de sociale agenda is een proces dat zich vooral op lokaal niveau afspeelt. Gemeenten zullen in hun ruimtelijke planontwikkeling:

- ruimte moeten reserveren voor maatschappelijke voorzieningen, groen en speelplekken;
- voorwaarden moeten scheppen voor meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld door initiatieven als een brede school mogelijk te maken;
- streven naar levensloopgeschikte wijken;
- zorgen voor een schone, sociaal- en verkeersveilige leefomgeving.

Maatschappelijke voorzieningen

Regionale aandachtspunten zijn terug te vinden in onderwijs-, zorg-, kunst-, cultuur-, sport- en recreatievoorzieningen. In de paragraaf over de economische structuurverkenning van Holland Rijnland (6.7) komt onderwijs in relatie tot de arbeidsmarkt aan de orde. Daarnaast kent deze structuurvisie een aparte paragraaf over recreatie en toerisme in Holland Rijnland (6.2). De gemeenten zijn ook verplicht om de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) uit te voeren. Binnen deze wet zijn er negen prestatievelen (pijlers). Samenwerking is er op volgende punten:

- afstemming bij de invoering van de Wmo
- preventieve ondersteuning van de jeugd (jongerenloket) (prestatievel 2)
- bevorderen van deelname (arbeidsmarktparti-

cipatie, volwasseneneducatie, vrijwilligersbeleid) (prestatievel 5)

- realiseren en onderhouden van een regionaal dekkend voorzieningenpakket voor maatschappelijke opvang (prestatievelen 7,8 en 9)

Zorg en wonen

De vraag naar zorg neemt als gevolg van de vergrijping verder toe. Niet alleen groeit het aandeel ouderen in de samenleving, ook worden ze steeds ouder en doen vaker een beroep op medische zorg. Mensen met beperkingen (ouderen, mensen met een lichamelijke en/of verstandelijke beperking en psychiatrische patiënten) moeten zelfstandig kunnen wonen en aan de samenleving kunnen deelnemen. Om deze mensen te huisvesten moeten woningen beschikbaar komen. In 2020 zal de regio ten behoeve van ouderen en mensen met een lichamelijke, verstandelijke, psychosociale of psychiatrische beperking 13.325 extra wooneenheden met het predicaat 'beschut wonen' nodig hebben. Door nieuwbouw en verbouw of opwaardering van de bestaande woningbouwvoorraad kan de regio een deel van de benodigde wooneenheden realiseren. Evenals het omvormen en moderniseren van een deel van de huidige (intramurale) lichte verblijfs capaciteit tot (extramurale) vormen van verzorgd/beschut wonen. Die laatste zijn (zelfstandige) woningen waarbij zorg op afroep mogelijk is. Dit is vastgelegd in regionale prestatieafspraken wonen, zorg en welzijn tussen zorgaanbieders en gemeenten (Rijnstreek/Rijnland Akkoord, 2006). De (te bouwen) woningen moeten zo duurzaam mogelijk zijn, want ook op latere leeftijd moe ten mensen zelfstandig – al dan niet met zorg – in de woning kunnen blijven wonen. Het eenvoudig aanpassen van woningen moet dus mogelijk zijn. Er zijn in regionaal verband nog geen richtlijnen vastgesteld voor de duurzaamheid van woningen of van de woonomgeving. Uiteraard moeten er in een dergelijke duurzame woonomgeving voldoende voorzieningen zijn, bijvoorbeeld een supermarkt of huisartsenpost.

Onderwijs

Goed onderwijs geeft mensen de kans zich te ontwikkelen en maatschappelijk actief te zijn. Voldoende aanbod en spreiding van onderwijsvoorzieningen is daarom in het belang van de gemeen-

schap en bovenal noodzakelijk voor de economische ontwikkeling. Afstemming van het brede onderwijsaanbod in de regio (van vmbo tot en met universitair onderwijs) **op de vraag vanuit het regionale bedrijfsleven (Bio Science, Space Science, horeca, Greenports en de zorg)** is niet eenvoudig. De vraag is dynamisch en het aanbod is niet aan grenzen gebonden. Kennisclusters kunnen bijdragen aan een betere afstemming tussen onderwijs en bedrijfsleven. Gemeenten kunnen in hun bestemmingsplannen de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor de fysieke nabijheid van onderwijsinstellingen, ondernemingen en onderzoekscentra. Dat kan op verschillende onderwijsniveaus: van bijvoorbeeld een autovakschool in de nabijheid van een autoboulevard tot een universitair onderzoekscentrum in Lisse tussen de bollenbedrijven. **In de gemeente Nieuwkoop is de Groene Hart Academie gevestigd. Hierin werken de gemeente Nieuwkoop, Hogeschool InHolland, IPC Groene Ruimte en het Wellantcollege samen. Het doel van de Groene Hart Academie is een vraagbaak zijn voor zowel de praktijk als het onderwijs in de groene en openbare ruimte. De academie brengt kennis en expertise in het Groene Hart bij elkaar, beantwoordt vragen en creëert nieuwe ideeën en kennis.** De regio schat in dat de ontwikkeling van het ruimtebeslag voor de onderwijsvoorzieningen beperkt zal zijn. De Hogeschool Leiden, Universiteit Leiden en Regionale Opleidingscentra (ROC) hebben net nieuwbouw gerealiseerd of al in de pijplijn zitten. Als er behoefte komt aan uitbreidingslocaties, kunnen deze het best vlak bij openbaarvervoersvoorzieningen komen. Voorzieningen voor kinderopvang, basisonderwijs en voortgezet onderwijs kunnen op wijk- en gemeenteniveau worden ingevuld. Er is winst(ruimte) te behalen door de ontwikkeling van zogenaamde brede scholen. Multidisciplinaire samenwerking geldt als belangrijkste kenmerk van een brede school, bijvoorbeeld tussen basisscholen, peuterspeelzalen, kinderopvang, welzijn, zorg en cultuur. Door verschillende partijen te huisvesten in één (of aangrenzende) accommodatie, gaat de regio efficiënt om met de ruimte en worden vervoersbewegingen beperkt. Kinderen met een lichamelijke en/of verstandelijke beperking, dan wel met gedragsproblemen of psychiatrische stoornissen zijn veelal aangewezen op speciaal onderwijs.

Ook voor deze kinderen is het van belang dat ze binnen de regio naar school kunnen gaan. De instellingen zelf zullen de vraag goed moeten monitoren. Gemeenten moeten op grond van die informatie in onderling overleg tijdig voor adequate onderwijshuisvesting zorgen.

Sport en recreatieve voorzieningen

De ruimte voor sport, spel en recreatie staat onder druk door een groeiende ruimtevraag voor wonen, werken, verkeer en vervoer. Sportvoorzieningen verplaatsen zich steeds meer naar de randen van dorpen en steden. Sport en spel hebben een vormende, sociaalintegrerende en gezondheidswaarde. Het is van belang dat de accommodaties goed en veilig bereikbaar zijn. Om te kunnen sporten zijn er voldoende sportvoorzieningen en infrastructuur nodig. Sportverenigingen zijn nog steeds een belangrijke plek om sport te beoefenen. Maar ook andere organisaties bieden dit steeds meer aan, zoals scholen en buitenschoolse opvang. Samenwerking tussen gemeenten en alle sportaanbieders is dan ook belangrijk, bijvoorbeeld bij het realiseren van multifunctionele sportaccommodaties, zwembaden en atletiekbanen. Regionale sportvoorzieningen zijn essentieel voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Zij ondersteunen het profiel van een aantrekkelijke woon- en werkregio. Paragraaf Recreatie en toerisme (6.2) ging al in op de watersportfaciliteiten aan de plassen en de kust (zeejachthaven Katwijk). Om het landschap open te houden, de accommodaties multifunctioneel te gebruiken en de veiligheid van de (jonge) gebruikers te waarborgen is het van belang dat de sportvoorzieningen in of direct grenzend aan de woonwijken komen of blijven.

Kleinekernenproblematiek

De gemeenten Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Rijnwoude kampen met kleinekernenproblematiek: de voorzieningen in kleine kernen kunnen de concurrentie met voorzieningen in de stad niet aan, waardoor er te weinig draagvlak is om de voorzieningen in stand te houden. Hierdoor wordt de leefbaarheid in kleine kernen bedreigd. Het op peil houden van de leefbaarheid in kleine kernen in de regio is een speerpunt.

6.7 Economische structuur versterking

Doel:

Economische structuur versterken en werkgelegenheid vergroten zodat het aandeel in het bruto binnenlands product (BBP) op een hoger niveau stabiliseert en de werkgelegenheid aansluit bij de beroepsbevolking. Dit betekent profilering als hoogwaardige economische regio met enkele niches (Bio Science en Space Science) en gevestigde clusters (Greenports) waarin de regio uitblinkt en kan excelleren. Hierbij verliest de regio de aandacht voor de bestaande bedrijvigheid niet uit het oog.

Dilemma:

Er is te weinig ruimte om te voldoen aan de kwantitatieve vraag. Ook staat de innovatiecapaciteit onder druk door ruimtegebrek. Een te lage groei van de werkgelegenheid leidt tot een toename van inwoners die buiten de regio hun werk vinden. Evenwicht tussen ontwikkeling beroepsbevolking en bedrijvigheid.

De keuzes van Holland Rijnland om de economische structuur te versterken zijn:

- Excelleren in de zaken waarin de regio goed is en zich onderscheidt (Life Science-cluster, Space Science-cluster, Greenports en toerisme (inclusief zakelijk congresterisme)).
- Prioriteit geven aan de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.
- Niet de gehele ruimtevraag honoreren, maar selectief nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelen.
- Aanleg van nieuwe bedrijventerreinen koppelen aan herstructurering van bestaande locaties.
- Ruimte bieden aan regionaal en lokaal verzorgende bedrijven in de eigen regio.
- Beperkte ontwikkeling van Perifere Detailhandel Vestigingslocatie (PDV-locaties).
- Realisatie van 415.000 vierkante meter kantorenoppervlak.
- Herstructurering van de Greenport Duin- en Bollenstreek.
- Herstructurering, concentratie en (beperkte) uitbreiding van glastuinbouw.
- Ontwikkeling van 200 hectare duurzame glastuinbouw Nieuwkoop.

- Geen uitbreiding van veeteelt in de Bollenstreek.
- Creëren van meer werkgelegenheid aan de bovenkant van de markt.
- Ontwikkeling werkgelegenheid en beroepsbevolking op elkaar afstemmen.
- Concentreren van bedrijven met veel ruimtebeslag en bedrijven in de hogere sectorale categorie.
- De regio faciliteert de ruimtebehoefte van zijn eigen bedrijven, waarbij wordt uitgegaan van de SER-ladder.

Strategie

Om de economische structuur te versterken en de werkgelegenheid te vergroten, is het van belang dat de gemeenten binnen Holland Rijnland bij de economische beleidsvorming- en uitvoering met elkaar samenwerken. De ruimtelijke opgave is om, naast wonen en andere functies, ook voldoende ruimte te bieden aan bedrijven op de meest geschikte locaties. De ontwikkeling van het bruto binnenlands product (BBP) van Holland Rijnland en het gebrek aan ruimte baren de regio zorgen. Holland Rijnland wil daarom een actief economisch beleid voeren om een aantrekkelijk woon- en werkklimaat te blijven bieden. Holland Rijnland stelt in het economisch beleid de volgende doelen:

- Het BBP-aandeel van de regio stabiliseren en zo een trendbreuk realiseren in de negatieve groei van het aandeel sinds begin jaren negentig.
- Een werkgelegenheidsstructuur realiseren die past bij de ontwikkeling en samenstelling van de beroepsbevolking van Holland Rijnland.

Bij deze ambities moet Holland Rijnland rekening houden met de al bestaande ruimtelijke druk op de regio, die ontstaat door de behoefte aan woningen, infrastructuur en groen-blauwe gebieden. Om het BBP-aandeel daadwerkelijk te stabiliseren, is fors inzetten op het aantrekken van bedrijven met een hogere toegevoegde waarde dan nu het geval is van belang. Holland Rijnland kiest voor profilering als hoogwaardige economische regio, met enkele niches (Bio Science en Space Science) en gevestigde clusters (Greenports) waar de regio in uitblinkt.

Daarnaast zal Holland Rijnland moeten accepteren dat een groot deel van de werkgelegenheid zich buiten de regio ontwikkelt (Schiphol en Haaglanden). Amsterdam en Den Haag zijn economische 'grootmachten', waar veel inwoners van regio Holland Rijnland (zullen gaan) werken. Dat betekent dat in de volle breedte economisch sterk zijn voor Holland Rijnland geen optie is. De regio kiest er daarom voor te excelleren in de zaken waar de regio goed in is en zich onderscheidt. Dat is de strategie om te zorgen dat Holland Rijnland een economisch interessante en vitale regio blijft.

Dit vertaalt zich in vier punten:

- Zorgen voor een hoogwaardig en (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat.
- Inzetten op het aantrekken van hoogwaardige bedrijvigheid.
- Dynamiek in ruimte en bereikbaarheid, met speciale aandacht voor herstructurering van bedrijventerreinen.
- Het steeds verbinden van woon- en werkklimaat.

Hoogwaardig en concurrerend vestigingsklimaat

Economisch beleid is heel lang samengevallen met de zorg voor de infrastructuur, bedrijventerreinen en kantoren. De laatste jaren groeit het besef dat dit niet voldoende is. Niet alleen ruimte en bereikbaarheid bepalen het vestigingsklimaat in een kenniseconomie, ook zaken als een goede arbeidsmarkt en het organiserend vermogen van de regio. Hieronder verstaat Holland Rijnland: een actieve overheid, een goed functionerend netwerk van stakeholders, de aanwezigheid van goede onderzoeksinstituten, een optimaal onderwijsaanbod en verblijfs- en woonkwaliteit. Het gaat – in één woord – om kwaliteit. Dat geldt niet alleen voor economie, maar voor alle elementen van het regionale (ruimtelijke) beleid: ruimte, groen, recreatiemogelijkheden, voorzieningen, infrastructuur, openbaar vervoer, onderwijs en wonen. De invulling van deze aspecten speelt mee voor een succesvolle regionale economie.

Inzetten op aantrekken hoogwaardige bedrijvigheid

De kwaliteitskeuze gecombineerd met de grote druk op de ruimte betekent dat alles er op gericht is om hoogwaardige werkgelegenheid aan te trekken en in stand te houden. Hoogwaardig in de zin van een hoge toegevoegde waarde per arbeidsplaats en per hectare. In de praktijk betekent dat vaak hightech en *high service*. Dat sluit arbeid voor laaggeschoolden absoluut niet uit. Juist een op hoge waardetoevoeging gebaseerde economie heeft goede ondersteunende diensten nodig. Eén nieuwe arbeidsplaats op hooggeschoold niveau genereert gemiddeld één arbeidsplaats op laaggeschoold niveau.

Dynamiek

Maar de benodigde dynamiek in de ruimte – voor herstructurering en om bedrijven hier te houden en aantrekkelijke nieuwe vestigingen aan te trekken – is bijna tot stilstand gekomen. Binnen de regio is bijna geen direct uitgeefbaar bedrijventerrein meer beschikbaar. Alleen in de kantorenmarkt en de detailhandel is momenteel nog enige ruimte. Het is dus zeer gewenst dat Holland Rijnland de genoemde nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelt. Dit om de economische groei van de regio te accommoderen en de herstructurering op de bestaande terreinen op gang te brengen. Het aanbod van nieuwe terreinen stemt de regio af op de herstructureringsopgave van bestaande terreinen.

Verbinding hoogwaardig woon- en werkklimaat

Een goede woningmarkt, goed (internationaal) onderwijs en voldoende cultuur- en recreatievoorzieningen zijn belangrijk om hoogopgeleide bevolking te binden en de internationale concurrentieslag om kennisintensieve bedrijvigheid aan te kunnen. Investeren in groen in de regio creëert een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daar horen voldoende bereikbaarheid en toegankelijkheid van het landelijk gebied bij.

Bedrijventerreinen

Dat de regio ruimte wil blijven maken voor bedrijvigheid is niet vanzelfsprekend, gezien de druk op de ruimte. Er is momenteel nauwelijks nog uitgeefbaar terrein en bestaande terreinen voldoen

Tabel 2 Doelstelling nieuwe bedrijventerreinen Holland Rijnland

Gemeente	Locatie	Thema	Netto omvang
Alphen aan den Rijn	Steekterpoort I + II	Gemengd	25 ha
Kaag en Braassem	Drechthoek II	Gemengd	5 ha
Katwijk	Florapark II	Greenport/Agrobusiness	19 ha
	Klei- Oost Zuid	Gemengd	15 ha
	Nieuw Valkenburg	Hoogwaardig bedrijventerrein met name kennisintensieve bedrijvigheid	20 ha
Leiden	Oostvlietpolder	Gemengd	29 ha
Lisse	Dever-Zuid	Gemengd	3 ha
	Mallegat	Gemengd	4 ha
	Voormalig PPO-terrein	Gemengd	4 ha
Noordwijk	Space Business Park	Space science	7 ha
Noordwijkerhout	Delfweg	Greenport/Agrobusiness	7 ha
Oegstgeest	Nieuw-Rhijngest	Bio science	10 ha
	MEOB (herstructurering)	Gemengd	5 ha
Rijnwoude	Barre Polder	Gemengd	18 ha
	Prinsenschouw	Gemengd	11 ha
	Totaal		183 ha

bron:

- opgave gemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop, Kaag en Braassem en Rijnwoude: mei 2011.
- opgave overige gemeenten RSV juni 2009.

niet allemaal aan de huidige eisen voor bedrijventerreinen. Toch is inzet op bedrijvigheid nodig om een economisch vitale regio te kunnen blijven. De volgende speerpunten moeten hieraan bijdragen. Holland Rijnland creëert ruimte voor bedrijvigheid langs twee lijnen: herstructurering en uitbreiding. Herstructurering is het eerste speerpunt. Inmiddels zijn enkele grote herstructureringsopgaven gerealiseerd (Grote Polder) of worden ter hand genomen (Bio Science Park in Leiden en Oegstgeest en 't Heen in Katwijk). Verder staan twee grote herstructureringen van agrarische terreinen op het programma: Trappenberg-Kloosterschuur in Katwijk en de Delfweg in Noordwijkerhout. Op de tweede plaats staat uitbreiding. Door de beperkte ruimte kan uitbreiding alleen selectief plaatsvinden. Er bestaan al verschillende plannen voor nieuwe bedrijventerreinen. **In totaal gaat het om 183 hectare inclusief 29 hectare aan Greenport-gerelateerde terreinen (Delfweg en Florapark II, zie tabel 2).** Holland Rijnland kiest voor (gedeeltelijke) thematisering voor sciencegerelateerde bedrijvigheid en legt daarmee het accent op het realiseren van een hoge toegevoegde waarde op de terreinen. Locatie Valkenburg dient tot een hoogwaardige locatie ontwikkeld te worden, met ruimte voor een hoogwaardig bedrijventerrein, waarbij het primair om kennisintensieve bedrijvigheid gaat. Een deel van de plannen is echter nog steeds onzeker. Volgens recente analy-

ses zijn de hectares die op deze terreinen zijn voorzien wel nodig om aan de ruimtevraag van bedrijven in de regio te voldoen. En daarmee onder andere de herstructurering van bestaande terreinen op gang te brengen. Omdat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn, willen de samenwerkende gemeenten in Holland Rijnland zich inzetten voor realisatie van de volgende terreinen in de periode tot 2020 (tabel 2). De vraag naar nieuwe terreinen komt vooral van bestaande bedrijven. Nieuwbouw is nodig om een verhuisbeweging op gang te brengen op de bestaande terreinen, zodat de regio deze kavels kan herstructureren of transformeren.

Met de herstructureringsplannen en de nieuwe terreinen zorgt Holland Rijnland voor de dynamiek die nodig is om economisch vitaal te kunnen blijven en daarmee de concurrentiekracht en een aantrekkelijk vestigingsklimaat te behouden. Tegelijkertijd moet Holland Rijnland rekening houden met de grote druk op de ruimte in de regio. Dat betekent een keuze voor selectieve uitbreiding.

Detailhandel

Het detailhandelsbeleid in de regio is erop gericht de bestaande stads- en dorpscentra te versterken. Holland Rijnland ziet het liefst dat consumententrekkers zich primair in deze centra vestigen. Bestaande binnenstedelijke winkelcentra en voornamelijk het centrale winkelgebied in

Leiden verdienen bescherming door het tegengaan van perifere detailhandel. Daarnaast wil de regio een actief beleid voeren voor de zogenoemde PDV-locaties (Perifere Detailhandel Vestigingslocatie). Op deze locaties accommodeert alleen detailhandel, die wat betreft assortiment en omvang niet in de gewone winkelcentra past. In Holland Rijnland is een aantal locaties aangewezen voor de vestiging van perifere detailhandel. De regio zoekt voor de noordelijke Bollenstreek op een van de bestaande of al geplande bedrijventerreinen in Hillegom, Lisse of Noordwijkerhout naar een nieuwe PDV-locatie. Dit dient te worden bezien in het licht van de overige claims op bedrijfsterrain in dit gebied en tegen de achtergrond van de wens om een verdere groei van detailhandel op andere bedrijventerreinen tegen te gaan. Ontwikkeling van andere, nieuwe, grootschalige perifere winkels en winkelgebieden is niet toegestaan. De huidige PDV-locaties voorzien in de behoefte. In overleg met alle belanghebbenden onderzoekt de regio of en zo ja, op welke wijze versterking van deze locaties in de toekomst gewenst is. De regio acht het in ieder geval van groot belang om een goede fasering aan te brengen voor plannen met een regionale impact op perifere locaties.

Kantoren

De afgelopen jaren zijn in de regio diverse kantorenplannen ontwikkeld, gekoppeld aan drie locaties: W4 (Zoeterwoude, Leiderdorp en Leiden), Leiden Centraal en het Bio Science Park (Leeuwenhoek en Nieuw Rhijngeest). Daarnaast zijn er enkele kleinere ontwikkellocaties in Leiden, Voorschoten en Katwijk. In totaal gaat het om een bruto vloeroppervlak (bvo) van 415.000 vierkante meter tot 2015 (tabel 3). De totale kantorenvoorraad in Holland Rijnland bedroeg volgens de meest recente meting in 2005 580.000 vierkante meter bvo. De toevoeging van ruim 70

procent is gebaseerd op bestaande afspraken: Knoop Leiden-West, W4, de Kantorennota Leiden en de ambitie in Stedenbaan van de Zuidvleugel. Deze laatste heeft niet alleen de ambitie om rond de Stedenbaanstations 25.000 tot 40.000 nieuwe woningen te realiseren. Ook streeft Stedenbaan er naar om 0,7-1,2 miljoen vierkante meter kantoorruimte binnen de Zuidvleugel toe te voegen in de periode 2010 tot 2020. Dit is ongeveer tweederde van de kantooruitbreiding in de Zuidvleugel. In de W4-locaties en Leiden Centraal gaat het om kantoorlocaties zonder specifieke thematisering. In het Bio Science Park gaat het wel om thematische locaties gerelateerd aan het academische kenniscluster. Holland Rijnland, met Leiden als stedelijk kantorencentrum, heeft nu nog een achterstand ten opzichte van andere steden en regio's als het gaat om kantoorruimte. Er is in de regio ook sprake van een geringe leegstand, die schommelt rond of zelfs onder de gewenste frictieleegstand. Analyses maken duidelijk dat de gemaakte afspraken zeker voldoen aan de vraag tot 2015.

Opgave

De kantorenstrategie van Holland Rijnland zet daarom in op het uitvoeren van de gemaakte afspraken. Pas wanneer de markt weer vraagt om meer kantoorruimte dan in de huidige plannen is voorzien, zijn nieuwe plannen aan de orde. In aanvulling op de al gemaakte afspraken rond afstemming en fasering zet de regio in op een regionale acquisitie en marketingstrategie. Daar liggen veel mogelijkheden, omdat W4, Bio Science Park en Leiden Centraal zich op andere marktsegmenten richten. Niet alleen vanwege de thematisering, maar ook vanwege de locatie. De snelweglocatie W4 zit in een ander marktsegment dan de stationslocatie Leiden Centraal. Eerder dan concurrerende, kunnen het daarom – bij gezamenlijke regionale inzet op marketing en acquisitie – aanvullende proposities zijn.

Tabel 3 Overzicht ontwikkellocaties kantoren Holland Rijnland tot 2015

Locatie	Omvang
W4 (Elisabethhof, Vierzicht, Bospoort, Grote Polder, Meerburgerpolder, Roomburg)	153.500 m ² bvo
Leiden Centraal	64.000 m ² bvo
Bio Science Park (Leeuwenhoek, Nieuw Rhijngeest)	102.500 m ² bvo
Overig (Voorschoten NS, binnenstad Leiden, Lammenschans, Zanderij Katwijk, Leiden Noord)	95.000 m ² bvo
Totaal	415.000 m² bvo

Ondersteunend beleid

Dat vergt de komende jaren drie actielijnen:

- 1 Een goede regionale monitoring (aansluitend bij bestaande monitor provincie Zuid-Holland)
- 2 Regionale afstemming en fasering (volgens bestaande afspraken)
- 3 Functiemenging waar nodig en mogelijk bezien, zoals voorzieningen voor leisure

Greenport Duin- en Bollenstreek

De Greenport Duin- en Bollenstreek vormt het hart van de mondiale bollenteelt. Het beleid om de blijvende tuinbouwgebieden te herstructureren is landelijk ingezet. De overheid wil de leidende economische positie van Nederland op het gebied van tuinbouw behouden en versterken. Daarvoor is het nodig om de Greenportregio's toekomstgericht te ontwikkelen. De herstructureringsopgave is groot en complex; samen gaat het voor alle Greenports (vijf in totaal) om circa 3.400 hectare. De totale kosten hiervoor bedragen ruim zes miljard euro.

Het gebruik van de Bollenstreek staat al jaren onder toenemende druk. Het Pact en daaropvolgend het Offensief van Teylingen zetten in op het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen door middel van gebied- en bedrijfsmodules op initiatief van de gemeenten. De aanduiding van het bollengebied als Greenport in de Nota Ruimte (januari 2006) en de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek (mei 2006) hebben het denken over een noodzakelijke, integrale gebiedsontwikkeling en herstructurering in een stroomversnelling gebracht. In de Greenport zijn de

productie van hyacinten en de ontwikkeling van nieuwe soorten cruciaal. Wat de Greenport tot een uniek cluster maakt is de combinatie met de teelt van bloemen en planten (specialistische glastuinbouw), kennisontwikkeling, innovatie, handel, toerisme en een uitgebreidere toeleverende industrie. Feitelijk is de Greenport Duin- en Bollenstreek een complex van drie verwante en elkaar versterkende clusters: de bollen, de bloemen en het toerisme. Het bollencluster is een op zichzelf staande keten van productie en handel. Het bestaande areaal van 2.625 hectare bollenteelt in dit gebied vormt de groene kern van de Greenport, waarin zo'n 80 procent van

de bollenhandel en exportbedrijven is gevestigd. Het bloemencluster heeft zich tot een volwaardige keten ontwikkeld met een sterk gespecialiseerd glastuinbouwareaal. Maar ook met een heel eigen, voornamelijk op export gerichte handelspoot.

's Werelds grootste veiling FloraHolland speelt hierbij een centrale rol. Voor het toerisme geldt dat de bollen en bloemen het voorjaarstoerisme hebben doen ontstaan. Voor de regio betekent die toeristenstroom een tweede seizoen, naast de zomerse toeristenstroom aan de kust. Uitgangspunt is om dit toonaangevende complex voor de regio te behouden. Het Pact van Teylingen definieerde dit complex als 'de direct en indirect samenhangende werkgelegenheid voortvloeiend uit de teelt van bollen, bloemen en vaste planten inclusief het toerisme'. Het is nodig om gericht werk te maken van het behouden en revitaliseren van de Greenport, opdat de mondiale economische en toeristische concurrentiepositie van Holland Rijnland en de Randstad versterkt. Mogelijkheden voor schaalvergroting en intensivering zijn daarbij van groot belang. Een integrale gebiedsontwikkeling en functieoverstijgende herstructurering in én van het betreffende gebied is onontkoombaar om de Greenport te ontwikkelen. Dat biedt ook kwalitatieve en kwantitatieve oplossingen voor natuur en landschap, infrastructuur, bedrijventerreinen en woningbouw.

Greenport Ontwikkelingsmaatschappij Duin- en Bollenstreek

Ten behoeve van de uitvoering richten de Greenportgemeenten een Greenport Ontwikkelingsmaatschappij Duin- en Bollenstreek (GOM) op. Die moet de integrale herstructurering van het gebied mogelijk maken, gericht op zowel landschapsontwikkeling als economisch rendement. De organisatie zal over de nodige slagkracht moeten beschikken om voortvarend ongewenste bestemmingen en bebouwingen (bijvoorbeeld vervallen glaspercelen) te saneren. Verder moet een uitvoeringsorganisatie in 2008 concreet gestalte krijgen. Het ontwikkelen van een uitvoeringsorganisatie voor de Greenport loopt parallel met het opstellen van deze Regionale Structuurvisie. Daarnaast komt er een Interge-

meentelijke Structuurvisie Greenport. Hierin wordt de Greenport vastgelegd die het primaat in de ruimtelijke ontwikkeling krijgt. Juist ook vanuit het economisch perspectief, omdat de transitie kan betekenen dat thematische bedrijvigheid (in de vorm van specialistisch glas, handel- en exportbedrijven) voorrang krijgt boven uitbreiding van reguliere bedrijvigheid. Deze keuze is eerder in deze paragraaf in bredere zin toegelicht bij de bedrijventerreinenstrategie. De bollenbedrijven spelen in economisch en landschappelijk opzicht nu en in de toekomst een grote rol. Er zijn drie ontwikkelingen te onderscheiden bij de bedrijven: schaalvergroting, intensivering en bedrijfsbeëindiging. Over het algemeen komen er weliswaar minder (van 530 naar ongeveer 250) maar grotere bollenbedrijven met een groter bouwvolume. Schaalvergroters en intensiveerders moeten ontwikkelruimte krijgen, zonder dat zij het landschap en een duurzaam watersysteem uit het oog verliezen. Kansen voor de toekomst liggen in herstructurering, herverkaveling, herbestemming, meervoudig ruimtegebruik en combinaties van functies. Het is wenselijk de meest rendabele innovaties in de sector in kaart te brengen. Een optie is om bepaalde bedrijfsactiviteiten uit te plaatsen naar bedrijventerreinen of bijvoorbeeld leegstaande bollen-schuren (laboratoria, kantoren, bollenopslag). Het Offensief van Teylingen en nu ook de handreiking bedrijfsontwikkeling op locatie bieden handvatten voor kleinschalige verbetering van het bollencomplex en het landschap.

De Agrarische Handel- en Exportbedrijven (AHE) zijn een essentieel onderdeel van het bollencomplex. Het is de verwachting dat er in de toekomst minder (circa dertig tot veertig in plaats van tachtig tot negentig) bedrijven zijn, maar wel goedlopende bedrijven in zowel de grote, middelgrote als de kleine categorie. De opgetelde ruimtebehoefte van de AHE-bedrijven met uitbreidingswensen is op korte en middellange termijn 5 tot 10 hectare. De vigerende bestemmingsplannen laten beperkte uitbreiding van de AHE-bedrijven toe. Het Pact van Teylingen en het Streekplan wensen dat AHE-bedrijven verplaatst worden naar agrarische bedrijventerreinen. Dit lukt

slechts in zeer beperkte mate, onder andere door de slechte ontsluiting van deze terreinen, de financiële haalbaarheid en het feit dat gemengde bedrijven gevestigd willen blijven nabij hun grondgebonden activiteiten. Daarom moet uitbreiding op locatie onder locatieafhankelijke voorwaarden mogelijk zijn.

Glastuinbouw is naar drie soorten te onderscheiden:

- Gespecialiseerd glas: geheel onder glas, met glasoppervlakten van meer dan 1 hectare, gemiddeld ongeveer 2,5 hectare
- Ondersteunend glas: kassen, deel van een vollegrondstuinbouwbedrijf of bollenteeltbedrijf, waarvan de productieomvang in ondergeschikte mate deel uitmaakt van de totale productieomvang van het bedrijf
- Gemengd: glasoppervlakte kas is 0,3 (pactafpraak), bij uitzondering 0,6 hectare

De trend is dat grootschalige bedrijven groeien en kleinschalige bedrijven intensiveren. Behoud van deze tak is nodig om de centrumfunctie van de streek voort te kunnen zetten. En om vitale bedrijven te behouden is ruimte nodig. Deze hectares zijn noodzakelijk om verspreid liggend (gespecialiseerd) glas te kunnen verplaatsen naar concentratiegebieden (onder andere tegen de kernen aan). Verplaatsing en uitbreiding zijn te accommoderen als herstructurering van bestaande glasgebieden en uitbreiding bij Rijnsburg en in de Rooversbroekpolder plaatsvindt. Herstructurering en concentratie van glas zijn daarbij het uitgangspunt. Ook bij de bestaande glascomplexen net buiten de Bollenstreek, zoals in Roelofarendsveen. Belangrijke inzet is het stimuleren van meervoudig ruimtegebruik en innovatieve toepassingen rondom energie, wateropslag en warmtedistributie, plus de combinaties met andere bedrijvigheid en wonen. In de Duin- en Bollenstreek is geen ruimte om de veeteelt uit te breiden. Daarentegen zal geschikt grasland plaatsmaken voor bollengrond, ter compensatie van verloren bollen-grond voor woningbouw. Een doelbewust ruimtelijk beleid is essentieel om de landschappelijke kwaliteiten van het gebied te beschermen. Graslanden met grote natuurwaarden zullen behou-

den blijven. De oprichting van de Greenport Ontwikkelingmaatschappij Duin- en Bollenstreek (GOM) maakt het mogelijk de benodigde herstructureringsnel door te voeren.

De Intergemeentelijke Structuurvisie neemt voor de Greenport een zoneringsplan op met gebieden waar wel en geen uitbreiding van (bedrijfs) bebouwing mogelijk is.

Greenport Aalsmeer

De Greenport Aalsmeer is een uniek economisch en maatschappelijk cluster van wereldformaat. In Holland Rijnland zijn de gemeenten Kaag en Braassem en Nieuwkoop onderdeel van de Greenport Aalsmeer. Het cluster biedt direct en indirect werkgelegenheid aan 45.000 werknemers. En draagt fors bij aan het jaarlijkse overschot op de nationale betalingsbalans. Nationaal, en zeker in de internationale sierteeltwereld, is 'Aalsmeer' een begrip. Zo'n 60 procent van de Nederlandse bloemen- en plantenexport van ruim 5 miljard euro komt uit Aalsmeer. Om de sterke positie in de toekomst te versterken en uit te bouwen, heeft de Greenport Aalsmeer op vijf terreinen haalbare doelstellingen geformuleerd om deze ambitie te concretiseren. Dit gaat gepaard met een strategische aanpak. Deze vijf terreinen zijn:

1. Bereikbaarheid: verbetering van de bereikbaarheid is doorslaggevend voor het functioneren van de Greenport Aalsmeer als logistieke draaischijf.
2. Ruimte: de Greenport Aalsmeer spant zich in om ondernemers ruimte te bieden om te ondernemen.
3. Energie en milieu: de Greenport Aalsmeer ziet de zorg voor het milieu als een *license to produce* én als kans voor nieuwe vormen van ondernemerschap. De Greenport Aalsmeer wil (internationaal) toonaangevend zijn op het gebied van duurzaamheid in de glas- en tuinbouw.
4. Kennis, innovatie, onderwijs en arbeidsmarkt: de Greenport Aalsmeer streeft ernaar continue nieuwe logistieke en ruimtelijke concepten, productiemethoden en duurzame technologieën te ontwikkelen.
5. Organisatie, positionering en imago: de Greenport Aalsmeer zet zich in voor een intensieve samenwerking tussen de betrokken

publieke en private partijen. Door binnen de regio initiatieven te bundelen en nieuwe projecten op elkaar af te stemmen, wordt toegevoegde waarde gecreëerd binnen de Greenport Aalsmeer.

Glastuinbouw in de Greenport Aalsmeer

Het tuinbouwgebied Braassemmerland in de gemeente Kaag en Braassem krijgt een woonfunctie. Daardoor telt deze gemeente vier kassengebieden. Deze vier gebieden zijn aangewezen als duurzame concentratiegebieden voor de glastuinbouw. De sleutel voor de toekomst van de glastuinbouw in Kaag en Braassem ligt in modernisering van de bestaande gebieden, uitbreiding met nieuwe ruimte en verbreding van activiteiten. Gelet op de relatie met de Greenport Aalsmeer is uitbreiding van het kassengebied kansrijk te noemen. Er is gelegenheid voor structuurversterking en -verbreding, met inbegrip van ruimte voor nieuwe bedrijven.

In de gemeente Nieuwkoop ligt het 135 hectare grote glastuinbouwgebied Noordse Buurt tussen de natuurgebieden rond de Nieuwkoopse Plassen en de Kromme Mijdrecht. Vanwege verouderde kassen en de kleinschaligheid van het gebied zullen de kassen worden gesaneerd. Het doel van de sanering is om de Noordse Buurt te ontwikkelen tot een hoogwaardig natuurgebied. Tuinders die dat willen kunnen hun bedrijf voortzetten in het nieuwe glastuinbouwgebied Nieuw Amstel Oost. Dit gebied is circa 200 hectare groot en is gelegen in het noordwesten van de gemeente Nieuwkoop. Door tegelijkertijd verouderde bedrijven te saneren en bedrijven te verplaatsen uit met name de Noordse Buurt, wordt in Nieuwkoop 300 hectare verouderde glastuinbouw in 2008 vervangen door 200 hectare duurzaam glas in 2040.

Greenport regio Boskoop

Rijnwoude is onderdeel van de Greenport regio Boskoop. Binnen de Greenport regio Boskoop zijn nieuwe teeltmethoden in ontwikkeling en wordt de handelsfunctie nog sterker. Een deel van de bedrijven gaat over van vollegrondsteelt naar pot- en containerteelt (footloose). De Greenport regio Boskoop heeft in het teeltgebied al geruime tijd te maken met zilte kwel, verzilting van het

oppervlaktewater en zoetwatertekort. Terwijl er voor sierteelt juist een grote vraag is naar schoon en zoet water. Beide aspecten zijn mede aanleiding voor de herstructurering die in gang wordt gezet. Daarnaast gaat het ook om een betere ontsluiting van het gebied. De aanleg van een westelijke randweg Waddinxveen is daarbij belangrijk. Met de herstructurering streeft Holland Rijnland naar een aantrekkelijk werklandschap, waarin het internationale belang van deze Greenport zich verder duurzaam kan ontwikkelen en verrommeling van het landschap wordt tegengegaan. Het meest intensieve onderdeel van de Greenport is de concentratie van kennis, handel en intensieve niet-grondgebonden productie op het pot- en containerteeltterrein (PCT). Onderdeel van de herstructurering kan betekenen dat er, voor behoud van de Greenportfunctie, ruimte komt voor de meer intensieve pot- en containerteelt. Dit is mogelijk door het PCT-complex met 170 hectare uit te breiden in westelijke richting tot aan de Middelweg (Hazerswoude-Dorp).

Glastuinbouw buiten de Greenports

Naast de glastuinbouw in de drie Greenports kent de regio hierbuiten ook enkele glastuinbouwgebieden, zoals in Voorschoten. De glastuinbouw in de gemeente Voorschoten ter plaatse van de Duivenvoordecorridor zal verdwijnen. Er komt beperkte woningbouw voor terug in de stijl van de bestaande boerderijen en landhuizen in het gebied.

Agrarische functies

Zoals gezegd (in paragraaf 6.1) zijn er twee manieren om via een agrarische functie van een gebied het landschap te versterken: de landschappelijke waarde van de agrarische functie versterken of de agrarische functie economisch versterken. Een blijvend economisch perspectief is hierbij een voorwaarde. Economische versterking vindt plaats in de vorm van verbreding en schaalvergroting. Naast voedselproductie maakt ook de productie van sociaal-culturele activiteiten steeds vaker deel uit van de bedrijfsvoering. Een toenemend aantal ondernemers neemt, met ondersteuning van de agrarische natuurverenigingen, de realisatie van natuuronderdelen enthousiast op. Verder is er een groeiende vraag naar streekeigen producten. Omdat

verbreden niet voor elke boer de juiste oplossing is, moet schaalvergroting in bedrijfsvoering en in het grondgebruik ook mogelijk zijn. Dit zal leiden tot minder boerderijen die meer land bewerken.

Ondersteunend beleid

Het is noodzakelijk om voldoende planologische ruimte te bieden voor de vernieuwing van de agrarische bedrijfsvoering. Bovendien kan zoning (verbreding toestaan nabij het stedelijk gebied en schaalvergroting verder daarvan af) bijdragen aan behoud van de kwaliteiten van het open landschap. Evenals beperking van de (auto)mobiliteit. Tot op zekere hoogte kan de overheid de grondprijsontwikkeling beïnvloeden door duidelijk agrarische bestemmingen vast te leggen. Planologische duidelijkheid is een belangrijke voorwaarde. Hierdoor kunnen boeren gemakkelijker grond aankopen voor bedrijfsuitbreiding. Daarnaast is een gebieds-brede gedragslijn een vereiste, die duidelijk maakt op welke plaatsen verbreding en/of schaalvergroting toegestaan is. Hierbij moet duidelijk zijn welke cultuurhistorische waarden van het landschap behouden moeten blijven. Per gebied en ook per bedrijf gelden op grond van de waterhuishouding en de nagestreefde natuur- en landschapswaarden specifieke beperkingen en mogelijkheden voor de landbouw. Deze zijn leidend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de landbouw op de lange termijn. Het is essentieel om een evenwicht te vinden tussen gebruik van het gebied, de wateropgave en de opgave om oplossingen voor de bodemdaling te vinden. Voor de korte en de middellange termijn tot tien jaar ziet de agrarische sector in de regio zeker voldoende toekomstperspectieven. De vitaliteit van de huidige landbouw staat niet ter discussie. Wel is op de langere termijn diversificatie wenselijk, die de overheid zal moeten ondersteunen. Het oprichten van een Groenfonds (op basis van de Regionale Investeringsstrategie van Holland Rijnland) kan daarbij een middel zijn. Met dit fonds kunnen groene diensten worden betaald die passen binnen de clusters van de Catalogus groenblauwe diensten van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De kracht en de kennis van huidige ondernemers in de

diverse gebieden moet Holland Rijnland meer benutten en ondersteunen. Niet in ieder gebied zijn dezelfde maatregelen van toepassing.

Maatwerk is nodig, georganiseerd in samenwerking met de belanghebbenden. Dit maatwerk moet gestalte krijgen in integrale gebiedsgerichte projecten, die vooruitblikken op zowel de lange als de korte en middellange termijn. De ontwikkeling van overige ondersteunende stimuleringsregelingen is ook nodig, bijvoorbeeld in de vorm van aanvullende vergoedingen voor natuur-, landschap- en waterbeheer.

De zorgsector

De gezondheidszorg heeft een belangrijk aandeel in de economie en de arbeidsmarkt van Holland Rijnland. Niet alleen door de aanwezigheid van het Leids Universitair Medisch Centrum en de twee perifere ziekenhuizen in de regio. Ook de verzorgings- en verpleeghuizen, de gehandicaptenzorg, de geestelijke gezondheidszorg en de thuiszorg bieden veel werkgelegenheid in de regio. Door de vergrijzing van de bevolking, het langer zelfstandig wonen en de hogere leeftijdsverwachting is de gezondheidszorg als totaal een opkomende economie in Holland Rijnland. Om deze ontwikkelingen het hoofd te kunnen bieden zoeken de gemeenten oplossingen in de onderwijs- en arbeidsmarkt, maar ook in flankerende voorzieningen op het gebied van wonen en zorg.

Arbeidsmarkt

Een goed functionerende arbeidsmarkt is een belangrijke voorwaarde voor een economisch succesvolle regio. De vergrijzing, ontgroening en verwachte hoogconjunctuur zorgen de komende jaren in heel Nederland voor ingrijpende veran-

deringen op de arbeidsmarkt. Er lijkt een langdurige periode van schaarste aan arbeidskrachten te ontstaan. Een regio die daarmee goed omspringt – en bijvoorbeeld kan zorgen voor een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt – boekt daarmee belangrijke concurrentievoordelen. Holland Rijnland heeft nu al een relatief laag werkloosheidspercentage van ruim 4 procent (2006). Het aantal moeilijk vervulbare vacatures neemt toe. De regio heeft weinig arbeidsreserve en bij een aantrekkende economie zullen omliggende regio's nog harder aan de arbeidsmarkt trekken dan nu al het geval is. Verder kent de regio een omvangrijke negatieve pendelbalans (tabel 4). Uit onderzoek en rapporten blijkt dat er in de regio over het algemeen sprake is van een 'zeer hoog' opleidingsniveau. Dit geldt echter niet overal. Sommige delen van de regio kampen met problemen vanwege verminderde werkgelegenheid voor laagopgeleiden. De verdwijnende weggelegenheid voor laaggeschoolden vraagt om maatwerk aanpak. Berekeningen op basis van Primos-gegevens laten zien dat de omvang van de beroepsbevolking bij ongewijzigd beleid in ieder geval tot 2012 stabiel blijft. De bevolking neemt weliswaar iets af, maar de toenemende arbeidsparticipatie van vrouwen en ouderen compenseert dat.

Woningbouw en arbeidsplaatsen

In de periode 2000-2020 worden netto 40.000 woningen in Holland Rijnland gebouwd. Pas vanaf 2023 is de uitstroom van de inwoners daarmee tot staan gebracht. Uitgaand van conventionele bezettingsgraden van vierkante meter kantoren en bedrijfsterein (respectievelijk 25-30 en 140 vierkante meter per werknemer), gaat het bij de ontwikkelingsplannen

Tabel 4 Arbeidsmarktbalans Holland Rijnland (2005)

Werk	1. In Holland Rijnland werkzame personen	173.000
	2. Waarvan inkomende pendel	42.000
	3. Waarvan inwoners Holland Rijnland	131.000
Beroepsbevolking	4. Uitgaande pendel	63.000
	5. Werkzame beroepsbevolking van Holland Rijnland	194.000
	6. Waarvan 15 - 64 jaar en >= 12 uur werk per week	171.000
	7. Werkloze inwoners Holland Rijnland	9.000
Bevolking	8. Bevolking Holland Rijnland	389.000
	9. Waarvan 15 - 64 jaar	263.000

Bron: De arbeidsmarkt van Holland Rijnland; Research voor beleid, 2007.

voor kantoren en bedrijventerreinen in de regio structureel om circa 30.000 arbeidsplaatsen. Dat laten recente schattingen van de effecten van de bedrijventerreinen- en kantorenstrategie in de regio zien.

Het streven is om op de bedrijventerreinen meer arbeidsplaatsen per hectare te realiseren. Deze arbeidsplaatsen zijn voor een deel nieuwe banen en betekenen extra werkgelegenheid voor grotendeels de dienstverlening en de detailhandel. Bij gebrek aan vestigingsmogelijkheden vertrekt deze werkgelegenheid wellicht naar een andere plek. De werkgelegenheidsontwikkelingen ontplooiën zich als gevolg van de plannen voor kantoren en bedrijventerreinen, onder voorbehoud van conjunctuurschommelingen, in balans met de woningbouwplannen. Door het openstellen van de grenzen voor arbeidskrachten uit Midden- en Oost-Europa ontstaat een toename van het aantal tijdelijke arbeidskrachten uit deze landen. Voornamelijk de economie in de **Greenports** is gebaat bij deze extra arbeidskrachten. Daarentegen ontstaat voor deze doelgroep een tekort aan structurele huisvesting. De gemeenten in de **Greenports** bekijken de mogelijkheden voor specifieke woonvoorzieningen voor deze werknemers. De huisvestingsproblematiek van tijdelijke arbeidsmigranten krijgt bovendien aandacht in de regionale woonvisie.

Ondersteunend beleid

De ontwikkeling van vraag naar en aanbod van arbeid en de aansluiting daarop vragen om een actieve overheid. Een overheid die investeert in het organiserende vermogen en verbindingen legt met en tussen het bedrijfsleven en onderwijs. De overheid lokt goede plannen uit met het Koopmansbudget. De overheid bevordert hiermee ook ondernemerschap en innovatieve projecten en zorgt voor een goede informatievoorziening. Dat is een belangrijke bijdrage aan het dynamisch en transparant houden van de arbeidsmarkt.

In die zin kan Holland Rijnland een (enigszins bescheiden) regierol vervullen, die bestaat uit het bieden van een goede gesprekspartner met regionale arbeidsmarktpartijen en onderwijsinstellingen. Het gaat daarbij om versterking van projectplannen door verbanden te leggen en het verwij-

zen naar financieringsmogelijkheden. Maar ook wat betreft het verwoorden van de ambities in het regionale netwerk op een politiek correcte manier. Daar ligt een opdracht voor zowel de Economische als de Sociale Agenda van Holland Rijnland.

7 Proces en procedures



Zoals gezegd verplicht de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gemeenten, provincies en het Rijk om een structuurvisie vast te stellen voor hun grondgebied. Een structuurvisie verwoordt voorgenomen ontwikkelingen van de regio. Maar gaat ook in op de wijze waarop het Algemeen Bestuur van het betreffende beleidsorgaan, in dit geval Holland Rijnland, zich voorstelt die voorgenomen ontwikkelingen te verwezenlijken. De Wro verplicht regio's niet om een structuurvisie vast te stellen. Om die reden kent deze Regionale Structuurvisie van Holland Rijnland geen wettelijk karakter.



7.1 Gemeenschappelijke regeling en inspraakverordening Holland Rijnland

Ondanks dat de wet Holland Rijnland niet verplicht om een structuurvisie vast te stellen, heeft de regio zelf wel een aantal regels opgenomen in zijn gemeenschappelijke regeling en inspraakverordening. De regio moet hier bij het vaststellen van de Regionale Structuurvisie aan voldoen. Bij de oprichting van Holland Rijnland stelde het Algemeen Bestuur de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland vast. In deze regeling staat dat het samenwerkingsorgaan de taak heeft om gemeenschappelijke belangen van de gemeenten te behartigen. Het vaststellen en periodiek actualiseren van een structuurvisie is een van die taken. In deze structuurvisie staan de belangrijkste regionale opgaven die een gemeenschappelijke aanpak vragen. Het Uitvoeringsprogramma laat zien wat de prioriteiten van deze regionale opgaven zijn en welke middelen en gemeentelijke inzet nodig zijn. Kortom: waaraan de gemeenten zich verbinden. Bij het vaststellen van een dergelijk

plan pleegt het Dagelijks Bestuur overleg met de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten en met de daarvoor in aanmerking komende besturen, instellingen, diensten en personen.

Het Dagelijks Bestuur stelde de concept Regionale Structuurvisie vast en zond dit ontwerp aan de raden van de deelnemende gemeenten. Deze konden hun beschouwingen kenbaar maken aan het Algemeen Bestuur.

Het Algemeen Bestuur besloot vervolgens over de vaststelling van de Regionale Structuurvisie. Tot slot deelde Holland Rijnland dit document na vaststelling mede aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan Gedeputeerde Staten. Daarnaast stelde Holland Rijnland ook een inspraakverordening vast. Hierin stond hoe belanghebbenden hun standpunten naar voren konden brengen. De verordening gaf aan dat de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is.



7.2 Proces tussen ontwerp en definitieve structuurvisie

Tot eind mei 2008 is samen met vertegenwoordigers uit de gemeenten (de Task Force) gewerkt aan het opstellen van het concept van de Regionale Structuurvisie. Deze conceptversie is na overleg met de portefeuillehouder op 22 mei voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur. Het Dagelijks Bestuur heeft dit concept medio juni 2008 voorgelegd aan het Portefeuillehoudersoverleg Ruimte. Na terugkoppeling van portefeuillehouder in een vergadering van het Dagelijks Bestuur is de aangepaste concepttekst medio juli verzonden naar de colleges van B en W van de twaalf gemeenten. Tot september konden zij een reactie geven op de tekst. Na reactie van alle colleges zijn de opmerkingen verwerkt in een notitie. Daarna kreeg het Dagelijks Bestuur dit document onder ogen. De standpunten van het bestuur zijn vervolgens verwerkt. Daarna is de tekst bewerkt door een tekstschrijver.

Beschouwingen

Deze tekstversie is eind november 2008 besproken met de portefeuillehouder en op 4 december is de concept Regionale Structuurvisie vastgesteld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur, waarna de visie is vrijgegeven voor de inspraak en de beschouwingen.

Op 15 december 2008 is de Regionale Structuurvisie (op grond van de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland en de inspraakverordening) vrijgegeven voor het indienen van beschouwingen en zienswijzen. In de periode van 15 december 2008 tot 16 maart 2009 hebben de gemeenteraden en andere belanghebbenden de gelegenheid gehad een zienswijze kenbaar te maken. Het concept van de Regionale Structuurvisie heeft ter inzage gelegen op het regiokantoor en de gemeentehuizen van de deelnemende gemeenten.

De resultaten uit de inspraak en de beschouwingen zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording en Wijzigingen welke op 24 maart 2009 met de Task Force-leden is besproken. Daaropvolgend is de nota op 9 april 2009 aan het Dagelijks Bestuur voorgelegd. Vervolgens heeft bespreking in de ambtelijke adviesgroep Ruimtelijke Agenda en het Portefeuillehoudersoverleg Ruimte plaatsge-

vonden. De vaststelling van de definitieve Regionale Structuurvisie door het Algemeen Bestuur vond plaats op 24 juni 2009.

7.3 Gevoerd overleg

De resultaten van de inspraakperiode zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording en Wijzigingen. In deze nota wordt een samenvatting van de zienswijzen gegeven en zijn de ontvangen zienswijzen beantwoord. Voor de uitgebreide weerlegging van de zienswijzen en beschouwingen wordt verwezen naar de Nota van Beantwoording en Wijzigingen.

7.4 Proces eerste partiële herziening

Op 1 april 2010 hebben de gemeenten van de voormalige regio Rijnstreek zich aangesloten bij de regio Holland Rijnland. Dit heeft geleid tot de eerste partiële herziening van de Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland.

Vertegenwoordigers van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Kaag en Braassem, Nieuwkoop, Rijnwoude en van Holland Rijnland hebben het conceptontwerp van de eerste partiële herziening opgesteld. Vervolgens is het conceptontwerp ter advies voorgelegd aan de Ambtelijke Adviesgroep (AAG) Ruimte en de portefeuillehoudersoverleggen Ruimte, Verkeer & Vervoer en Economische Zaken.

Het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland heeft het ontwerp eerste partiële herziening vastgesteld en vrijgegeven voor zienswijzen. Conform de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland en de inspraakverordening is het document twaalf weken ter inzage gelegd. De gemeenteraden van de gemeenten in Holland Rijnland en andere betrokken partijen konden in deze periode hun zienswijzen indienen. De resultaten uit de inspraak en de beschouwingen zijn verwerkt in een Nota van Beantwoording en Wijzigingen. Deze is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland.

De eerste partiële herziening is tot slot als integraal onderdeel van de Regionale Structuurvisie 2020 Holland Rijnland vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland.



Bijlagen

Referenties en kaarten

Regionale Structuurvisie 2020

Visie 2020 94

Groen - Blauw

Natuur en ecologie 95

Water 96

Mobiliteit

Weginfrastructuur 97

Openbaar vervoer 98

Fietspaden 99

Wonen

Woningbouwlocaties 100

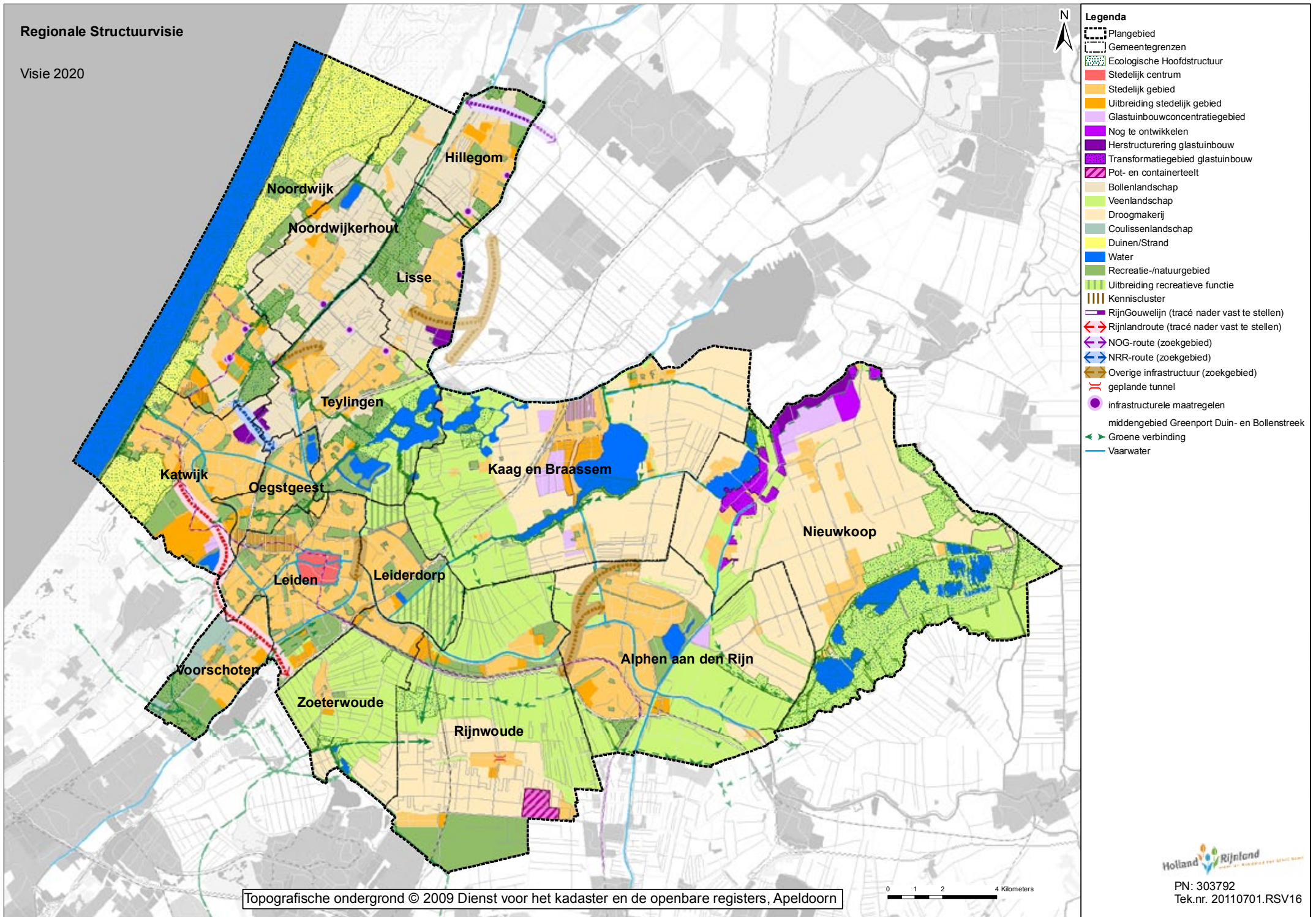
Economie

Bedrijventerreinen 101

Kantoorlocaties 102

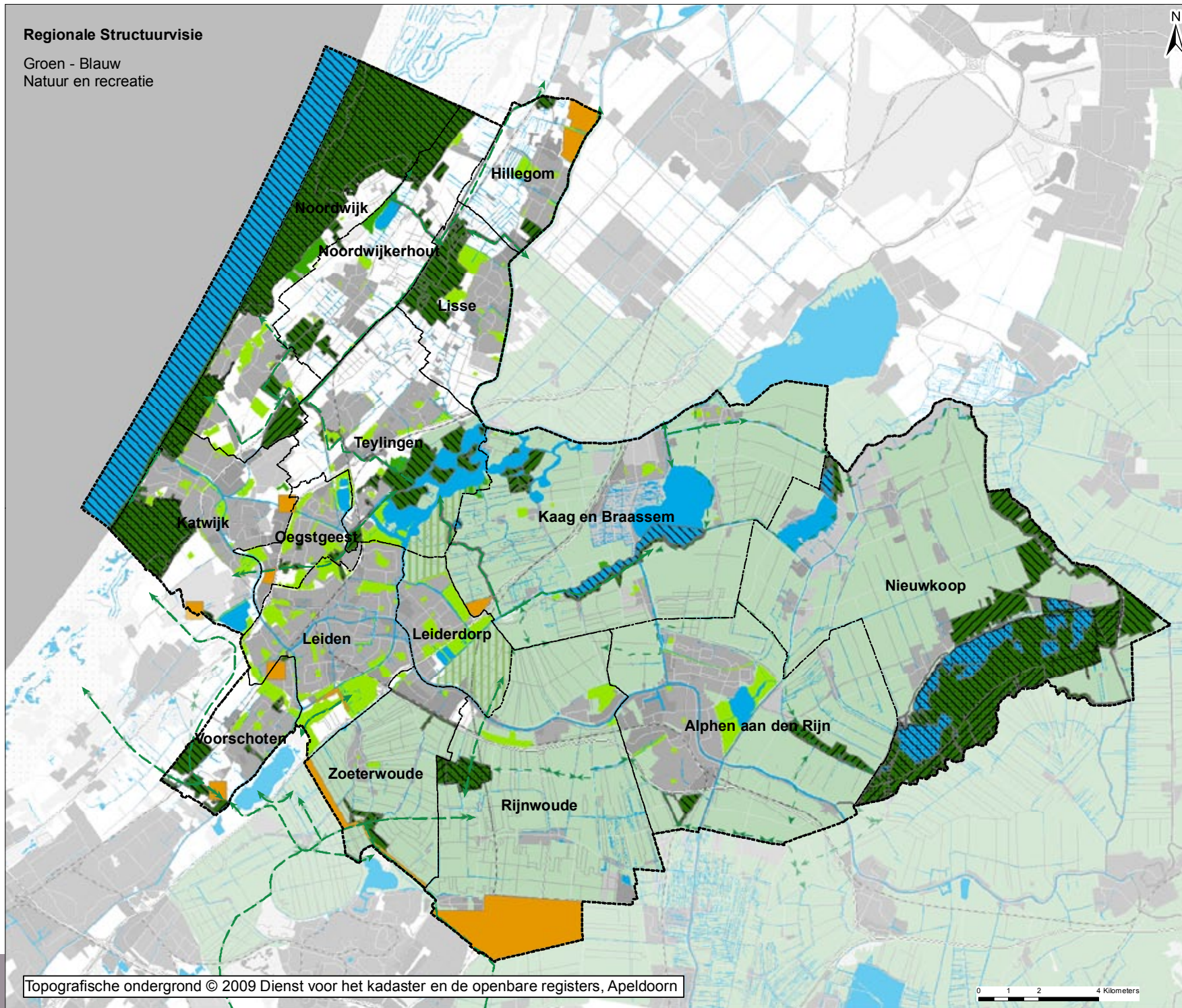
Gemeente Alkemade	Alkemade ruim gezien structuurvisie 2020
Gemeente Hillegom	Structuurvisie Hillegom concept
Gemeente Kaag en Braassem	Alkemade ruim gezien structuurvisie 2020
Gemeente Kaag en Braassem	Structuurvisie Gemeente Jacobswoude
Gemeente Katwijk	Brede StructuurVisie 2007-2020 Katwijk
Gemeente Leiden	Stad van Ontdekkingen Profiel Leiden 2030
Gemeente Leiderdorp	Toekomstvisie Leiderdorp 2015
Gemeente Nieuwkoop	Nieuwkoop 2040, gemeentelijke structuurvisie
Gemeente Nieuwkoop	Detailhandelsnota 2020
Gemeente Nieuwkoop	Toeristisch beleidsplan Nieuwkoop 2010-2020
Gemeente Nieuwkoop	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan
Gemeente Nieuwkoop	Woonvisie Nieuwkoop (concept)
Gemeente Noordwijk	Ruimtelijke StructuurVisie Noordwijk 2030
Gemeente Noordwijkerhout	Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Noordwijkerhout
Gemeente Oegstgeest	Structuurvisie Oegstgeest 2005-2020
Gemeente Rijnwoude	Samengestelde Structuurvisie gemeente Rijnwoude 2008
Gemeente Teylingen	Toekomstvisie Gemeente Teylingen
Gemeente Voorschoten	StructuurVisie 2005-2020 Voorschoten
Gemeente Zoeterwoude	Zoeterwoude StructuurVisie buitengebied concept
Gemeenten Alphen aan den Rijn, Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Rijnwoude	Landschapsonwikkelingsplan Rijn- en Veenstreek
Gemeente Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout	Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout Strategische Visie voor de Noordelijke Bollenstreek voor 2020
Gemeenten Rijnwoude, Boskoop, Waddinxveen en Reeuwijk	ISV Greenport regio Boskoop
Provincie Zuid-Holland	Streekplan Zuid-Holland West (februari 2003)
Provincie Zuid-Holland	Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland
Provincie Zuid-Holland	Nota Operationalisering Openbaar Vervoer 2007-2020
Provincie Zuid-Holland, gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven, Leiden, Leiderdorp, Rijnwoude en Zoeterwoude en het Hoogheemraadschap van Rijnland	Transformatievisie Focus Oude Rijn 2020
Groene Hart	Concept Voorloper Groene Hart 2008-2020
Zuidvleugel	De Zuidvleugel: motor in de Delta
Stedenbaan	Regionale Verkenning Stedenbaan
Hoogheemraadschap Rijnland	www.rijnland.net/kaderrichtlijn_water
Holland Rijnland	Economische Agenda Holland Rijnland – Input voor de Regionale Structuurvisie 2007-2011
Holland Rijnland	OV-visie Holland Rijnland, Schakels in het ZuidvleugelNet concept 20 oktober 2008
Holland Rijnland	Regionale Woonvisie 2009-2020 Holland Rijnland
Holland Rijnland	Landschapsbeleidsplan Leidse Regio
Holland Rijnland	Landschapsbeleidsplan Duin- en Bollenstreek 1997
Milieudienst	Beleidskader Duurzame Stedenbouw
Ministerie van VROM	Nota Ruimte

Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Luchthavenindulingsbesluit Schiphol
Holland Rijnland/Provincie Zuid-Holland/BVR	Gebiedsatelier As Leiden-Katwijk
Holland Rijnland	Gebiedsatelier Veenweide- en Plassengebied
Holland Rijnland/Provincie Zuid-Holland/BVR	Integrale Benadering Projecten Holland Rijnland
Greenport	Ontwerp Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport versie 2, 8 oktober 2008
Streefbeelden	Regionale StructuurVisie Streefbeelden Economie
BVR/Holland Rijnland	Ontwerpen aan Holland Rijnland eindrapportage <ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk advies Structuurvisie Holland Rijnland • Resultaten Gebiedsatelier Duin- en Bollenstreek • Resultaten Gebiedsatelier Veenweide- en Plassengebied • Integrale ontwikkelingsopgaven
Pact van Teylingen	Offensief van Teylingen Ontwikkelingsplanologie in de Duin- en Bollenstreek
TenneT	Planologische kernbeslissing 380kV









Regionale Structuurvisie

Groen - Blauw
Natuur en recreatie

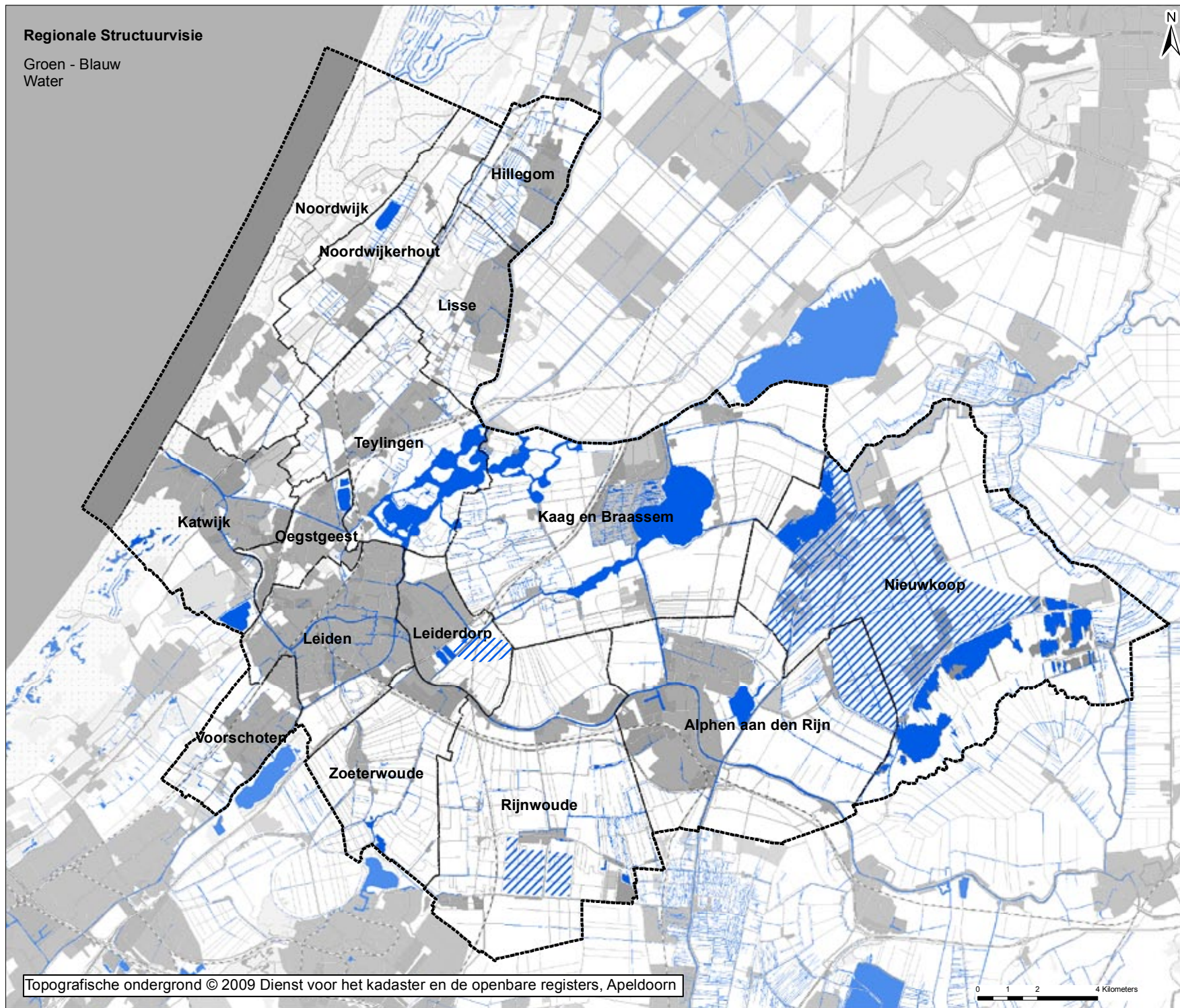


Legenda

-  Plangebied
-  Gemeentegrenzen
-  Uitbreiding recreatieve functie
-  Natuurgebied: EHS
-  Verblifsrecreatie
-  Openlucht recreatie of stedelijk groen
-  Oppervlaktewater
-  Bestaand natuurgebied
-  Gepland natuurgebied
-  Gebied Zuidvleugel Zichtbaar Groener
-  Groene verbinding
-  Nationaal Landschap (Groene Hart)
-  Natura2000

Regionale Structuurvisie

Groen - Blauw
Water

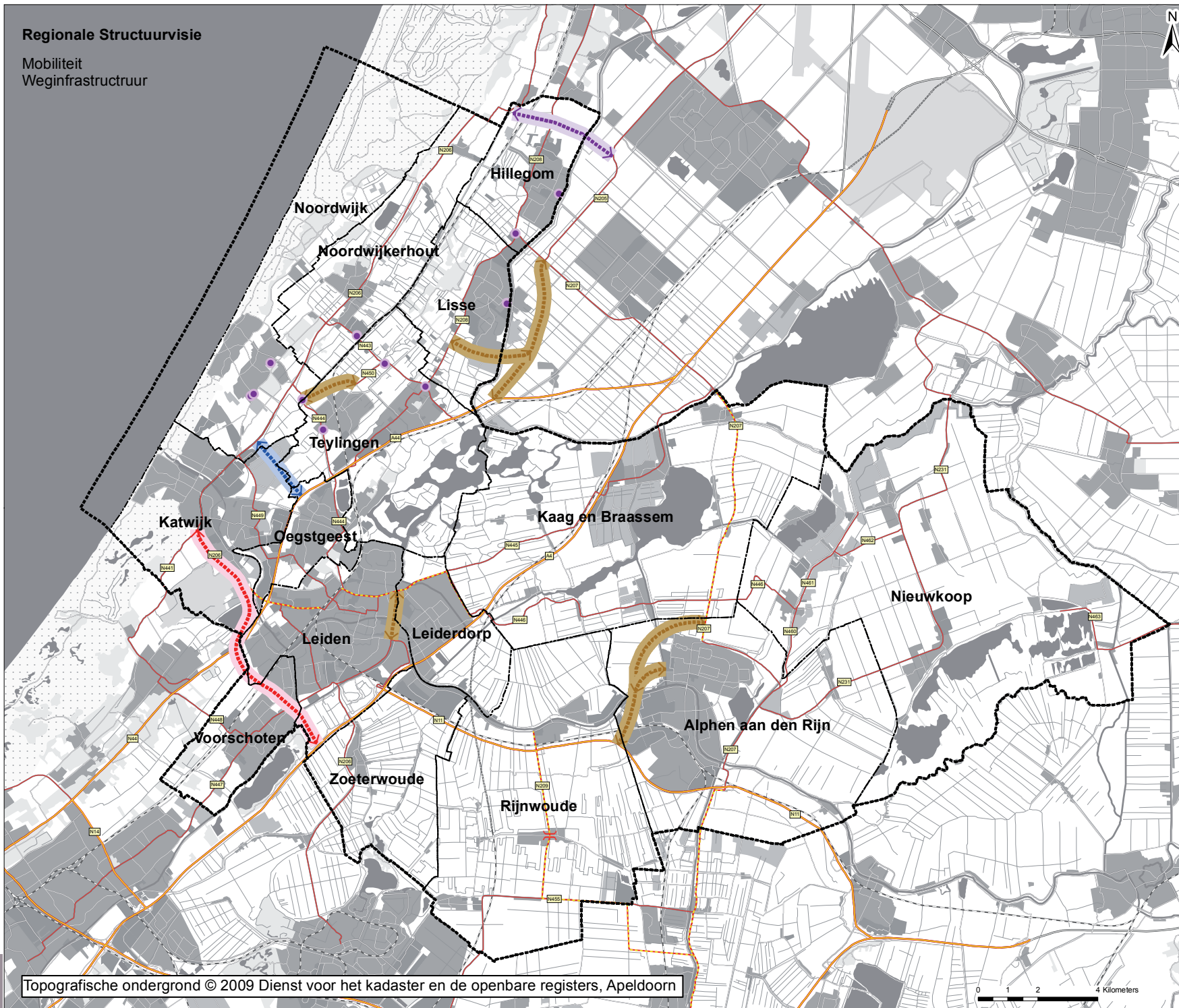


Legenda

- Plangebied
- Gemeentegrenzen
- Oppervlaktewater
- Zoekgebied waterberging

Regionale Structuurvisie

Mobiliteit
Weginfrastructuur

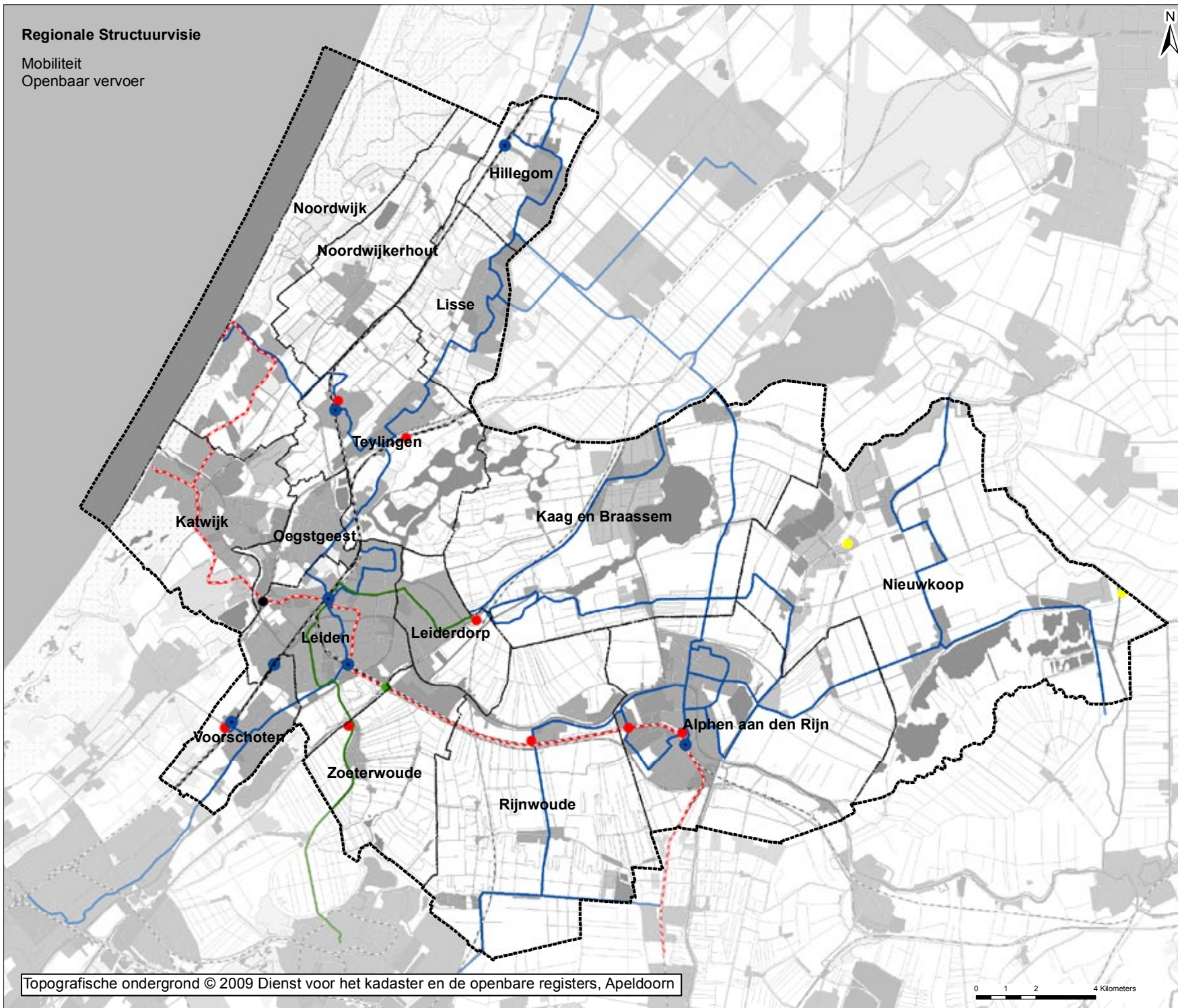


Legenda

- Plangebied
- Gemeentegrenzen
- Rijksweg
- Regionale weg
- Capaciteitsuitbreiding
- Rijnlandroute (Exact tracé nader vast te stellen)
- NOG-route (zoekgebied)
- NRR-route (zoekgebied)
- Overige infrastructuur (zoekgebied)
- geplande tunnel
- infrastructurele maatregelen
- middengebied Greenport Duin- en Bollenstreek

Regionale Structuurvisie

Mobiliteit
Openbaar vervoer



Legenda

- Plangebied
- Gemeentegrenzen
- Spoorlijn
- Station
- Bestaande transferium
- Overstappunt
- Nieuw transferium
- Kansrijke P+R-locatie
- Rijn-Gouwe lijn (tracé nader vast te stellen)
- HOV-net 2020
- Regionet-OV





Deze kaart is gebaseerd op de OV-visie Holland Rijnland, schakels in het Zuidvleugelnet. Deze regionale OV-visie wordt momenteel herzien. Deze kaart wordt geactualiseerd, zodra de kaart van de eerste partiële herziening OV-visie beschikbaar is.

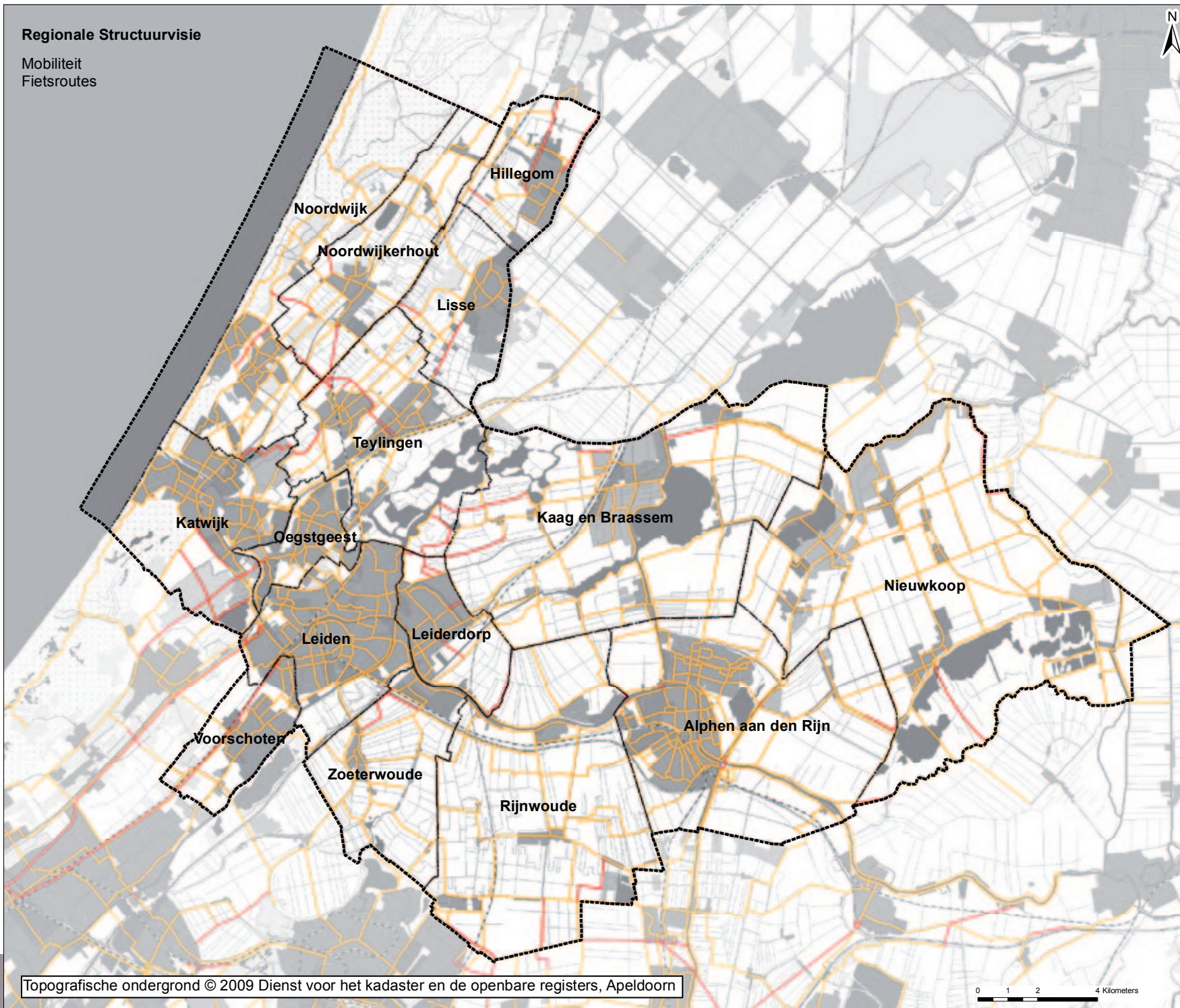
Regionale Structuurvisie

Mobiliteit
Fietsroutes



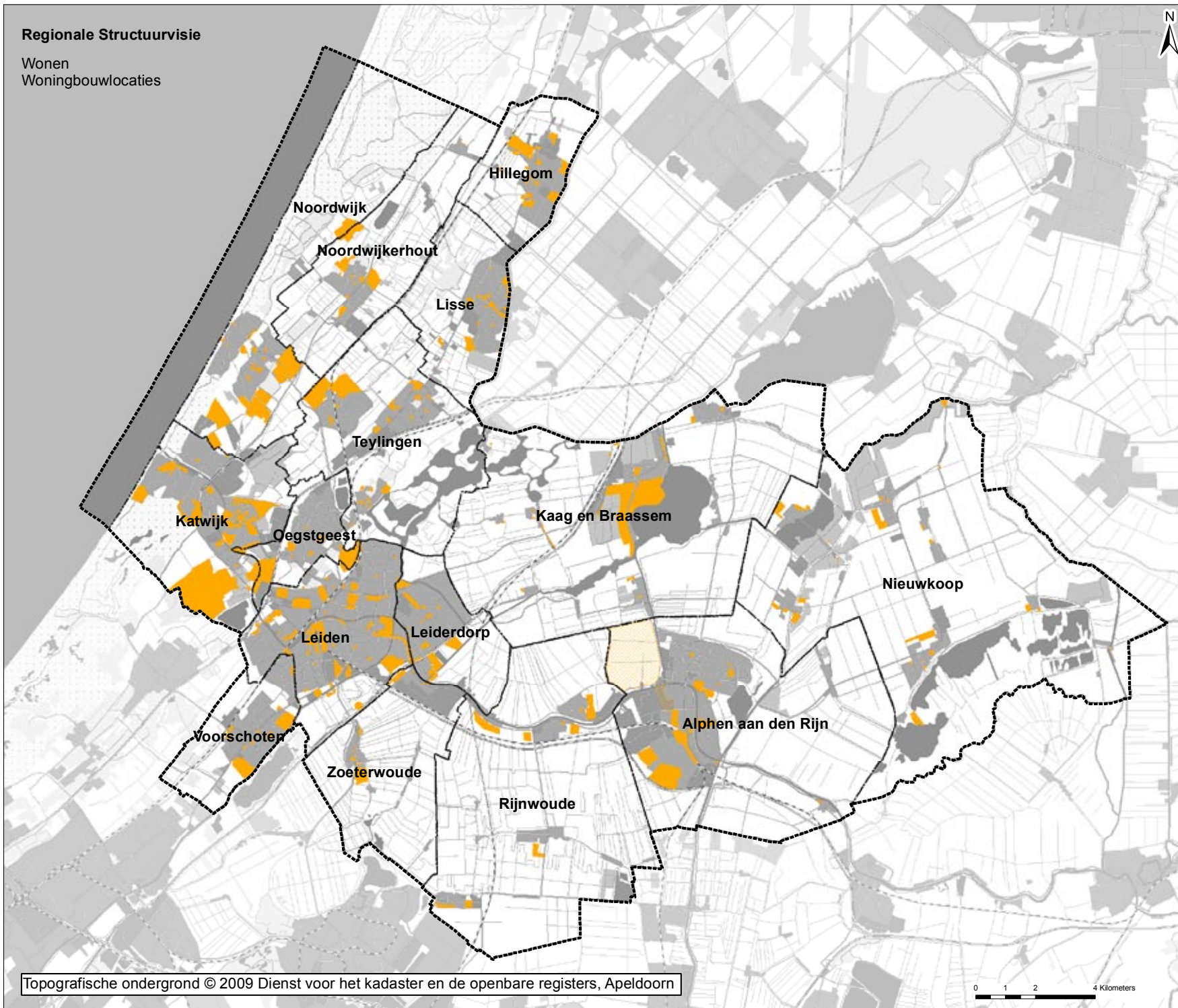
Legenda

-  Plangebied
-  Gemeentegrenzen
-  Bestaande fietsroutes
-  Aan te leggen (indicatief)



Regionale Structuurvisie

Wonen
Woningbouwlocaties



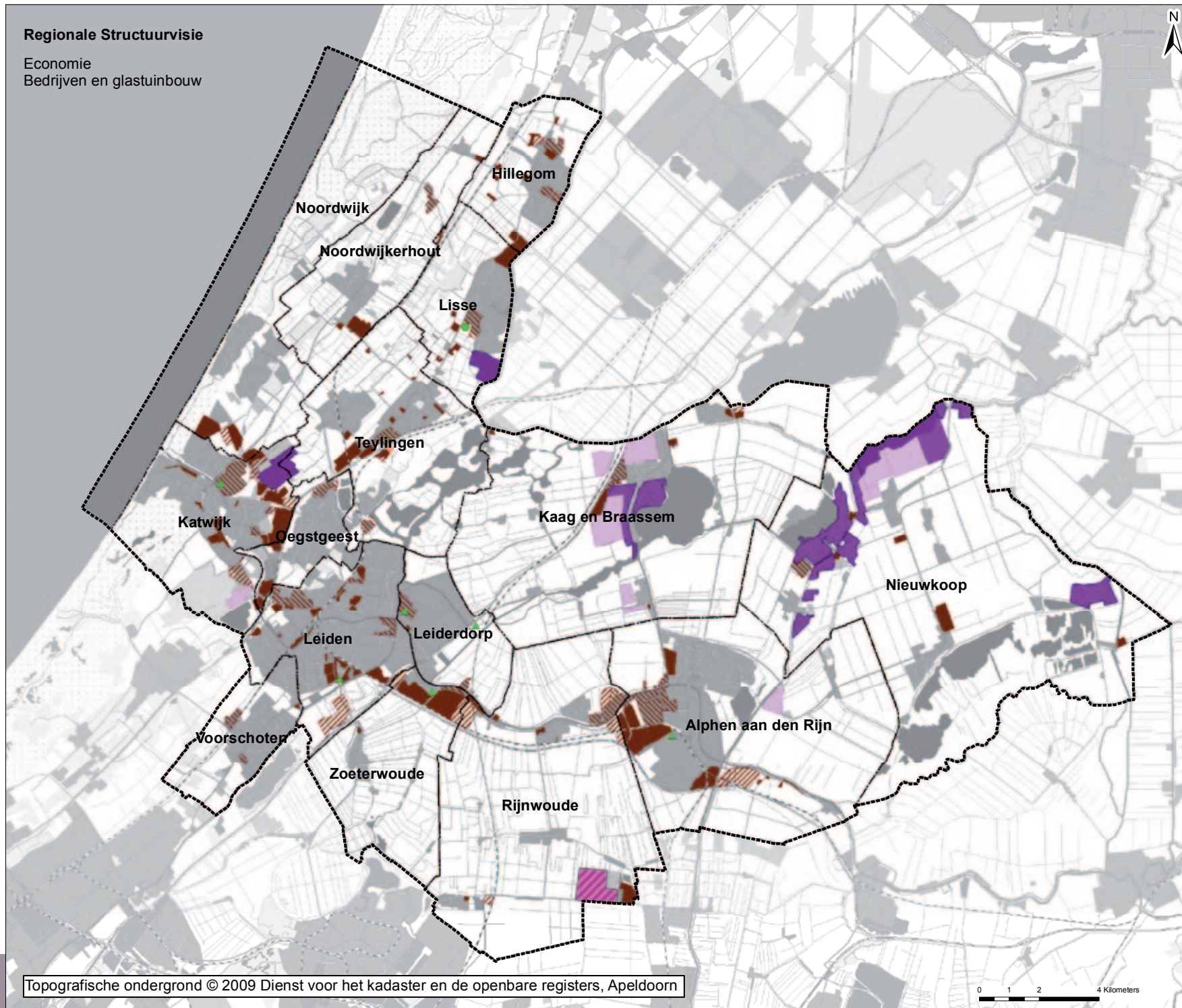
Legenda

- Plangebied
- Gemeentegrenzen
- Woningbouwlocaties (voorlopig)
- Zoekgebied














Deze kaart is gebaseerd op de woningbouwmonitor 2010 van de provincie Zuid Holland en wordt geactualiseerd zodra de woningbouwmonitor 2011 beschikbaar komt.

Regionale Structuurvisie

Economie
Bedrijven en glastuinbouw



Legenda

-  Plangebied
-  Gemeentegrenzen
- Bedrijventerreinen**
-  Bestaand bedrijventerrein
-  Nieuw bedrijventerrein
-  Te herstructureren bedrijventerrein
-  Zoekgebied
- Perifere detailhandel vestigingen**
-  PDV-locatie
-  PDV-zoeklocatie
- Glastuinbouw**
-  Bestaand glas
-  Nog te ontwikkelen
-  Herstructurering
-  Transformatiegebied
-  Pot- en containerteelt

Regionale Structuurvisie

Economie
Kantoren



Legenda

- Plangebied
- Gemeentegrenzen
- < 10.000 m2
- 10.000 - 25.000 m2
- 25.000 - 50.000 m2
- > 50.000 m2

