

Bijlage 1:
Reguliere taken, studies en uitvoeringstaken Holland Rijnland

Wonen

1. Regionale Woonagenda

De druk op de woningmarkt in Holland Rijnland is groot: tot 2030 moeten is er behoefte aan zo'n 30.000 extra woningen. We willen dat de woningbouwontwikkeling zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van woningzoekenden, zowel in aantallen als in het soort woningen. De wooncrisis treft bepaalde groepen namelijk extra hard en hun huisvesting vraagt extra aandacht. Denk bijvoorbeeld aan ouderen, woonwagenbewoners, medisch en sociaal urgenten, mensen die uitstromen uit zorginstellingen, statushouders, arbeidsmigranten en dak- en thuislozen. Ook houden we rekening met andere ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, zoals energievoorziening, bereikbaarheid en klimaatadaptatie. De afspraken leggen we vast in onze Regionale Woonagenda. Aanvaarding van de Regionale Woonagenda door de provincie helpt ons om planologische procedures te versnellen.

De huidige Woonagenda is in 2017 vastgesteld; in 2021 startten we met de actualisatie. Er is een analyse van de regionale woningmarkt gemaakt, die aantoonde hoe groot de tekorten zijn. De planning is dat eind 2022 besluitvorming plaatsvindt over vaststelling van de nieuwe Regionale Woonagenda. De verwachting is dat eind 2024 gestart wordt met een nieuwe actualisatie, gezien de snelle ontwikkelingen op de woningmarkt.

2. Regionaal Woningbouwprogramma en Woonmonitor

Het regionale woningbouwprogramma is een lijst waarin de concrete plannen van gemeenten om woningen te bouwen zijn opgenomen. Deze stellen we jaarlijks op in opdracht van de provincie Zuid-Holland. De organisatie Holland Rijnland zorgt ervoor dat er gesprekken plaatsvinden tussen de verschillende gemeenten met de provincie en met de koepel woningcorporaties. Centraal in die gesprekken staan nieuwe ontwikkelingen en de balans tussen vraag en aanbod op de woningmarkt. Zo signaleren we kansen en knelpunten rondom de realisatie en versnelling van onze woonopgave. De provincie toetst het regionale woningbouwprogramma aan de kwantitatieve opgave. De ruimtelijke beoordeling is een aparte procedure. Aanvaarding van het jaarlijkse woningbouwprogramma door de provincie helpt ons om planologische procedures te versnellen.

In de woonmonitor toetsen we of het regionale woningbouwprogramma aan de afspraken in de Regionale Woonagenda voldoet. Daarnaast is het een middel om nog beter zicht te krijgen of de realisatie aansluit bij de opgave en de woningbouwplannen van de gemeenten. Halverwege het jaar maken we een tussenrapportage. Met de woonmonitor monitoren we de voortgang van de woningbouw: bouwen we voldoende en bouwen we de juiste woning op de juiste plek?

3. Actualiseren woonruimteverdeelsysteem

Bepaalde groepen worden extra geraakt door de wooncrisis. Deze groepen zijn vaak aangewezen op sociale huurwoningen, waaraan de grootste tekorten zijn. Om sociale huurwoningen zo eerlijk en transparant mogelijk te verdelen, hebben we een Regionale Huisvestingsverordening. Hierin staan afspraken over de verdeling van woningen onder woningzoekenden. Ook bestaat de urgentieregeling, voor mensen die met spoed een woning zoeken, de wachtlijst voor woonwagenbewoners en de contingentenregeling voor huisvesting van uitstromende cliënten uit zorginstellingen.

De huidige Regionale Huisvestingsverordening is sinds 1 juli 2019 in werking. Analyse liet zien dat het systeem ter verdeling van sociale huurwoningen voldoet, maar dat lichte aanpassingen nodig zijn om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld voor het groeiend aantal mensen dat tussen wal en schip valt en de decentralisatie van de maatschappelijke zorg. Daarvoor is o.a. een lichte verruiming van de urgentie- en contingentenregelingen nodig. Naar verwachting zal eind 2022 besluitvorming plaatsvinden over de actualisatie van de Regionale Huisvestingsverordening en de afspraken over de woonruimteverdeling. De verwachting is dat eind 2024 gestart wordt met een nieuwe actualisatie, gezien de snelle ontwikkelingen op de woningmarkt.

4. Verkenning Bouwstroom

Uit analyse van de regionale woningmarkt blijkt dat er behoefte is aan betaalbare woningen. Stijgende bouwkosten bedreigen echter de financiële haalbaarheid om die betaalbare woningen te realiseren. Daarom verkennen we met de woningbouwcorporaties de mogelijkheden om gezamenlijke conceptuele woningen in te kopen. Dit zijn gestandaardiseerde woningen, geproduceerd in een fabriek en vervolgens kant-en-klaar te plaatsen op locatie. Dit betekent niet dat de woningen er allemaal hetzelfde uitzien, de woningbouwconcepten zijn op onderdelen aan te passen (o.a. gevelbekleding en stenen). Ook bekijken we de mogelijkheden tot het opzetten van een bouwstroom. Hierbij houden we rekening met financieringsconstructies. Dit alles heeft tot doel om gezamenlijk conceptuele woningen te realiseren en zo de bouwkosten te verminderen.

5. Urgentiecommissie

Het secretariaat van de Regionale Urgentie Commissie is ondergebracht bij de organisatie Holland Rijnland. Dit secretariaat heeft een uitvoerende taak bij het verlenen van urgentie aan mensen die met spoed een woning zoeken.

Ruimte

6. Ontwerpend onderzoek verstedelijkingsas

In de Regionale Omgevingsagenda hebben we geanticipeerd op de lange termijn. Nu gaan we toewerken naar regionale afspraken over ruimtelijke reserveringen voor o.a. wonen en werken. Na 2030 zien we kansen om de gemeenten in de verstedelijkingsas van Katwijk via Leiden naar Alphen aan den Rijn sterker met elkaar te verbinden. We onderzoeken daarvoor eerst hoeveel woningen nog tussen Leiden en Katwijk gebouwd kunnen worden en wat daarvoor randvoorwaardelijk nodig is, bijvoorbeeld op het gebied van de energie- en elektriciteits-behoefte. Maar ook mobiliteit, ruimte voor groen en water en de toegankelijkheid van het groen zijn belangrijk.

Voor het deel tussen Leiden en Alphen aan den Rijn onderzoeken we in het verstedelijkte gebied en in de dorpskernen de ruimtelijke kansen om het economische ecosysteem op de as te versterken. Ook kijken we op welke manier we de regio aantrekkelijker kunnen maken door meer betaalbare woningen te realiseren en welke voorzieningen daarbij nodig zijn. We schenken daarnaast aandacht aan bereikbaarheid, door middel van uitbreiding van het openbaar vervoer en het faciliteren van een goede doorstroming op de wegen en op het spoor.

Al met al veel werk en niet alles kan tegelijk. Daarom is een slimme fasering belangrijk. Binnenstedelijke ontwikkeling heeft voorrang op buitenstedelijke uitbreidingslocaties. Hierdoor komen de benodigde transformaties in binnenstedelijk gebied op gang.

7. Ontwerpend onderzoek toekomstperspectief landelijke gebied/landschapsstrategie

Er spelen grote opgaven in het buitengebied van Holland Rijnland. Denk hierbij aan bodemdaling, klimaatadaptatie, de noodzaak tot natuurherstel en de toekomstbestendigheid van de agrarische sector. De vitaliteit van kleine kernen in het landelijk gebied is eveneens van belang, bijvoorbeeld het bouwen naar lokale behoefte en de bereikbaarheid van het landelijk gebied vanuit de stad. Dit alles maakt dat grote veranderingen in het landelijk gebied onontkoombaar zijn. Als regio wil je echter voorkomen dat er allerlei losse ontwikkelingen plaatsvinden; je wilt juist dat ontwikkelingen elkaar versterken en plaatsvinden in een overkoepelend verhaal. In de Regionale Omgevingsagenda is benoemd dat een nadere uitwerking van hoe we daar als regio mee om willen gaan nodig is. Bij deze uitwerking voortborduren we voort op de Visie Natuurlijke Leefomgeving uit 2019. We streven nadrukkelijk niet naar een volgend visiedocument, maar zoeken naar concrete handelingsperspectieven samen met stakeholders en identificeren investeringsopgaven op regionaal niveau.

8. Bestuursopdracht Schiphol

De nabijheid van luchthaven Schiphol zorgt voor werkgelegenheid in en goede internationale bereikbaarheid van de regio. Echter ervaart de regio ook luchtvaartgerelateerde geluids- en luchtkwaliteitsoverlast. Recente ontwikkelingen maken inzet van de organisatie Holland Rijnland op dit dossier nodig. De belangrijkste ontwikkelingen zijn de herzieningen van het lucht-ruim, waardoor meer vluchten over Holland Rijnland zullen vliegen, en de cumulatieregeling geluid als beoogd onderdeel van de Omgevingswet, waardoor luchtvaartgeluid zwaarder mee gaat tellen in de stapeling van omgevingsgeluid. Dit belemmert woningbouw en bedrijfsvestiging op meer locaties in de regio. We hebben daarnaast geconstateerd dat het huidige debat gedomineerd wordt door Noord-Hollandse partijen. In de bestuursopdracht Schiphol bezint de organisatie Holland Rijnland zich momenteel op de focus en positie die zij kan innemen op dit dossier.

Groen

9. Lokale ontwikkelstrategie t.b.v. LEADER

Gezondheid, circulaire economie en de verbinding tussen de stad en het platteland zijn grote thema's die ook in het buitengebied van Holland Rijnland spelen. Om projecten die inspelen op deze opgaven te financieren, kunnen via Holland Rijnland middelen vanuit het Europese LEADER ingezet worden. De organisatie Holland Rijnland vervult hierin de rol van kassier en neemt als inhoudelijk adviseur deel aan de lokale werkgroep verantwoordelijk voor de uitvoering van het LEADER-programma. Een nieuw LEADER-programma, met nieuwe thema's gaat van start in 2023 en loopt tot en met 2027. Momenteel wordt door gemeenten en de werkgroep hard gewerkt aan het bid (de Lokale Ontwikkelingsstrategie) van de regio.

10. Evaluatie Groenprogramma

De coronapandemie heeft duidelijk gemaakt hoe belangrijk het is om groen dichtbij te hebben. Even een blokje om of een middag het groen in. Holland Rijnland draagt bij aan een goede kwaliteit van het groen middels het Groenprogramma, één van de projecten gefinancierd vanuit het Regionaal Investeringsfonds. Het doel van dit programma is om door middel van cofinanciering van groenprojecten de landschappelijke kwaliteit versterken, de biodiversiteit vergroten, de toegankelijkheid van verschillende landelijke gebieden verbeteren en het recreatief gebruik van het groen te stimuleren. Het programma bleek een groot succes: er zijn heel veel investeringen in het groen gedaan. De rond de €13 miljoen middelen uit het Groenprogramma leidden tot investeringen van rond de €55 miljoen. Voorbeelden van projecten die zijn medegefinancierd zijn het Leidse Singelpark, de Limes Bubble Barrier in Katwijk en het Polderlab Vrouw Venne Polder in Kaag en Braassem. Recentelijk is besloten ook een bijdrage te leveren aan de aanleg van een tweede sluis in Kaag en Braassem, om een impuls te geven aan de waterrecreatie bij het Braassemermeer. Er resteert nog een budget van 1,2 miljoen euro in het Groenprogramma. Voorstel is om medio 2023 te gaan evalueren en om dan te besluiten om het Groenprogramma wellicht te verlengen tot eind 2027 en aan te vullen met nieuwe middelen of nieuwe financieringsinstrumenten te ontwerpen.

Mobiliteit

11. Actualiseren Uitvoeringsprogramma's mobiliteit

Gemeenten ondernemen ontzettend veel op het gebied van mobiliteit. Om een goed overzicht van die projecten én de voortgang hiervan te houden, stellen we elke vier jaar een Uitvoeringsprogramma op. Dit biedt een overzicht van alle projecten die plaatsvinden in Holland Rijnland. Een belangrijk onderdeel hiervan zijn de projectbladen, waarop gemeenten toelichten hoe de projecten zich ontwikkelen. Die projectbladen worden elk jaar geactualiseerd. Het is belangrijk om zo'n geactualiseerd overzicht te hebben, omdat dit de basis vormt voor de jaarlijkse aanvragen van de Provinciale Subsidieregeling Mobiliteit. Als het overzicht achterhaald is, kan dit effect hebben op de hoogte van middelen die Holland Rijnland kan binnenhalen.

Met de vaststelling van de Regionale Strategie Mobiliteit gaat er het één en ander veranderen aan de uitvoeringsprogramma's. In de strategie is namelijk ook een projectenagenda opgenomen. Omdat het verwarrend kan zijn dat er twee middelen zijn om voortgang van projectuitvoering bij te houden, zullen in 2022 en 2023 de Uitvoeringsprogramma's worden samengevoegd. Hoe dat precies gaat plaatsvinden, vraagt nog verdere uitwerking.

12. OV-concessie

Een belangrijke schakel in het openbaar vervoersnetwerk van Holland Rijnland zijn de lijnbussen. Zij verbinden woonwijken, kleine kernen en stedelijke centra met elkaar. Elke vier jaar besteedt de provincie Zuid-Holland de zogenoemde busconcessie (het pakket van lijndiensten dat de komende periode zal gaan rijden) aan bij busaanbieders. Samen met de regio Midden-Holland vormt Holland Rijnland concessiegebied Zuid-Holland Noord.

Voordat de coronapandemie het openbare leven platlegde, is het beleidskader voor de nieuwe concessie, die vanaf december 2024 van start gaat al vastgesteld. Dit beleidskader vormt de basis voor het Programma van Eisen, waarvoor begin 2022 de werkzaamheden zijn hervat. Een reactie vanuit de gemeenten kan tot medio mei 2022 worden gegeven.

Jaarlijks stellen we een vervoerplan vast dat met de start van de dienstregeling medio december ingaat. In het vervoerplan staan de routes en frequenties van het busvervoer. De regio krijgt jaarlijks de gelegenheid om met de inliggende gemeenten input te leveren voor dit vervoerplan.

13. Up to date houden regionaal doorfietsroutenetwerk

Met het oog op gezondheid, de klimaatverandering en de opkomst van de elektrische fiets wordt de fiets een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto. Om de fiets een volwaardige concurrent voor de auto te laten zijn, is het belangrijk dat het doorfietsroutenetwerk in de regio zo aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt.

Om dat te bereiken stelde de regio in 2021 een doorfietsrouteplan op. Omdat de ontwikkelingen erg snel gaan, wordt dit plan elke vier jaar geactualiseerd. Voor onszelf, maar ook om aansluiting te houden bij plannen van de provincie en het Rijk (Toekomstbeeld Fiets 2040). Met deze partijen gaat Holland Rijnland in gesprek over samenwerking en financiële bijdragen voor de (versnelde) aanleg van deze doorfietsroutes.

14. Regionaal programma Verkeersveiligheid

Veilig kunnen deelnemen aan het verkeer is belangrijk. Zo kunnen veel ongelukken en andere gevaarlijke situaties voorkomen worden. De gemeenten in Holland Rijnland zetten hier sterk op in via voorlichting en educatie. Zo stimuleren we verkeersdeelnemers tot veiliger weggedrag. De organisatie Holland Rijnland zorgt voor toekenning van subsidies op basis van het Actieprogramma Verkeersveiligheid en treedt op als opdrachtgever naar uitvoerende partijen als de Onderwijsbegeleidingsdienst.

Door een veranderend rijksbeleid verwachten we dat er de komende jaren meer aandacht komt voor handhaving van verkeersregels en voor aanpassing van infrastructuur om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Het Rijksbeleid voor de komende jaren is opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en krijgt gestalte bij provincies, regio's en gemeenten. Helaas geeft het Rijk nog geen duidelijkheid over de invulling van de subsidieregeling. Of en op welke wijze de regio hierin een rol van betekenis speelt, is daarom nog lastig te bepalen.

15. Regiotaxi

Niet iedereen is in staat met de fiets, de auto, het openbaar vervoer of lopend van A naar B te reizen. Om ook deze inwoners te laten deelnemen aan de samenleving, bestaat de Regiotaxi: een vervoersysteem vergelijkbaar met een deeltaxi. De Regiotaxi wordt vooral gebruikt door mensen die via de WMO een vervoersvergoeding ontvangen. Dat betekent echter niet dat reizigers zonder indicatie geen gebruik kunnen maken van de Regiotaxi. Dit is bijvoorbeeld een uitkomst als een locatie niet is aangesloten op het openbare vervoersnetwerk, dat op sommige plekken erg verschaald is, of als men een mobiliteitsbeperking heeft.

De organisatie Holland Rijnland beheert het systeem van de Regiotaxi. In de tijd dat het contract met een bepaalde vervoerder loopt bespreken we elke maand de voortgang en de kwaliteit van de dienstlevering van die vervoerder. Ook onderhoudt de organisatie Holland Rijnland de contacten met belangenorganisaties en gemeenten over de Regiotaxi. Wanneer de contractperiode ten einde loopt, is de organisatie Holland Rijnland verantwoordelijk voor de aanbesteding van een nieuwe contractperiode. Het huidige contract loopt eind 2022 af en dan gaat ook het nieuwe contract in. In 2021 en 2022 heeft Holland Rijnland alle relevante partijen betrokken bij de wensen voor het nieuwe contract, een Programma van Eisen opgesteld en de aanbesteding begeleid.

16. Plan van Aanpak/MKBA Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en bollenstreek

De bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek vanuit de Provincie Noord-Holland vraagt al een aantal decennia aandacht. In de 'Duinpolderweg' zagen de organisatie Holland Rijnland samen met de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse en Hillegom de oplossing. Op deze manier wordt de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter ontsloten.

In de zomer van 2019 zetten de Gedeputeerde Staten Noord-Holland het project echter eenzijdig "on-hold", om een jaar later definitief de steun te beëindigen. De Zuid-Hollandse partijen kwamen na bestuurlijk beraad overeen tot een doorstart, zonder de Noord-Hollandse stakeholders. Na de doorstart, zijn stappen gezet om positie te bepalen: welke ingrepen in het mobiliteitsnetwerk vinden zij nodig ter verbetering van de bereikbaarheid van de Noordelijke- Duin- en Bollenstreek? Er werd een Plan van Aanpak opgesteld, waaraan inmiddels handen en voeten gegeven is wat betreft de korte- en middellange termijn. Ook wordt uitwerking gegeven aan een motie van Provinciale Staten Zuid-Holland die in november 2021 is aangenomen. Deze vraagt de Duin- en Bollenstreek om met een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) de noodzaak van infrastructurele maatregelen inzichtelijk te maken.

17. Verkenning multimodale mobiliteitshubs

Slimme mobiliteit heeft de toekomst. Mensen maken steeds meer gebruik van bijvoorbeeld deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Deze staan nu vooral verspreid door de steden, wat een rommelig beeld kan geven. Ook kan het handig zijn om deze vervoersmiddelen juist te gebruiken als manier waarop mensen tussen de verschillende gemeenten kunnen reizen, als alternatief op de auto, trein of bus.

In de Regionale Strategie Mobiliteit is opgenomen dat er onderzoek uitgevoerd moet worden daar de realisatie van mobiliteitshubs. Dit zijn zogenaamde stations waar o.a. bovengenoemde vervoersmiddelen opgehaald en ingeleverd kunnen worden. In dit onderzoek wordt eerst "het probleem" dat moet worden opgelost gedefinieerd, evenals de verkeersdeelnemers die hiervan profiteren. Dat zijn in ieder geval het openbaar vervoer, transport, recreanten en toeristen en evenementenpubliek. Wat dat laatste betreft komt met name onderzoek naar de realisatie van een hub ten behoeve van het bloembollenseizoen aan de orde, die ook kan worden ingezet tijdens het strandseizoen. De ontwikkeling van de hubs biedt kansen voor slimme combinaties met andere functies. Gedacht wordt onder andere aan detailhandel, energie, deelmobiliteit, pakketophaal (en wegbreng) service.

18. Ontwikkeling uitvoeringsprogramma duurzame mobiliteit

In 2021 is de Regionale Energie Strategie vastgesteld. Ook duurzame mobiliteit maakt hier onderdeel van uit. Hierin loopt de regio voorop en is daarmee een voorbeeld voor de andere regio's in Nederland. In de afgelopen raadsperiode is aandacht besteed aan infrastructuur van laadpalen en aan deelmobiliteit. Ook is er een pakket aan bouwstenen geformuleerd dat bijdraagt aan de RES-doestelling op het gebied van duurzame mobiliteit. De projectgroep geeft handen en voeten aan deze projecten of brengen deze in gang.

19. Analyse gevolgen aanleg Rijnlandroute voor aanliggend wegennet

Een van de projecten uit het Regionaal Investeringsfonds is de RijnlandRoute. De planning is dat hier over drie jaar de eerste auto's overheen kunnen rijden. Door deze nieuwe verbinding krijgt het verkeer betere mogelijkheden om de regio te verlaten. Verplaatsing binnen de regio wordt ook verbeterd.

Sommige gemeenten nemen een voorschot op de opening van de RijnlandRoute door na te denken hoe zij de infrastructuur binnen hun gemeenten kunnen aanpassen of afwaarderen. Dit vraagt wel om een analyse van de gevolgen van de RijnlandRoute, ook in het licht van de verstedelijkingsopgave die de gemeenten op de verstedelijkingsas van Katwijk via Leiden naar Alphen aan de Rijn voor zich zien.

20. Verkenning transport over water

Alle hierboven genoemde activiteiten van Holland Rijnland betreffen vervoer over de wegen of het spoor. Er bestaat echter nog een mogelijkheid: via het waternetwerk in de regio. Nadat in de Leidse raad een motie is aangenomen om onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor vervoer over water en andere gemeenten zich hierbij aansloten, heeft het algemeen bestuur het doen van onderzoek hiernaar opgenomen in de Regionale Strategie Mobiliteit. Mocht het onderzoek positief uitkomen, moet hier ook uitwerking aan gegeven worden.

Economie

21. Koersdocument Economie

De economie van de regio is divers. De regio herbergt een divers pallet aan mkb-bedrijven, en ook een aantal internationale bedrijven als Heineken en Akzo Nobel. Er zijn verschillende Greenports, een grote hoeveelheid landbouw- en veeteeltbedrijven in het Groene Hart, toonaangevende innovatie- en kennisclusters zoals het Leiden Bio Science Park, stedelijke voorzieningen en zorg- en onderwijsinstellingen.

Op dit moment hebben we nog te weinig inzicht in het economisch profiel van de regio Holland Rijnland, economisch beleid wordt daarom nu vooral gevoerd op het subregionale en lokale niveau. Toch is het ook van belang om op regionaal niveau samen op te trekken, vooral als het om grote projecten gaat.

Om regionaal strategisch op te trekken, is het eerst nodig dat we een gezamenlijke nulmeting maken, waarin we beschrijven hoe de regionale economie eruitziet. We maken als het ware een economische foto van de regio anno 2022. Op basis daarvan kunnen we inzicht krijgen in het functioneren van de regionale economie en kijken waar de kansen en bedreigingen liggen. Gezamenlijk maken we een visie voor de regionale economie en kijken we waar extra inzet vanuit de regionale samenwerking meerwaarde biedt.

Hoe regionale samenwerking meerwaarde biedt op bepaalde opgaven en transities wordt beschreven in het koersdocument economie. Hierin geeft de regio zichzelf een regiobreed profiel, zodat men op basis van een gedeelde visie aan tafel kan gaan zitten bij grote projecten. Daarnaast kan het koersdocument leiden tot vervolgstappen, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een campusstrategie of een innovatieagenda. De bedoeling is om vervolgens relevante investeringsprojecten m.b.t. vernieuwing economie, toekomstbestendige bedrijventerreinen en human capital/onderwijs en arbeidsmarkt te identificeren.

22. Actueel houden regionale strategieën bedrijventerreinen en kantoren

Holland Rijnland is een goede vestigingsplaats voor bedrijven. De centrale ligging van de regio tussen twee metropoolregio's biedt kansen voor economische groei en werkgelegenheid. Voor die bedrijvigheid is ook kantoor- en bedrijfsruimte nodig. De vraag naar ruimte voor bedrijven groeit, de beschikbare ruimte is echter beperkt.

Op basis van de economische agenda's van de subregio's, het koersdocument economie, de Regionale omgevingsagenda, de omgevingsvisies van gemeenten, de provinciale behoefteraming bedrijventerreinen en de kantorenmonitor stemmen de gemeenten van Holland Rijnland onderling af welk soort bedrijvigheid (kantoren en verschillende categorieën bedrijven) zij waar in hun gebied willen faciliteren. Het actualiseren van de kantoren- en bedrijventerreinenstrategie heeft voordeel, omdat er met een actuelere behoefteraming beter kan worden gewogen. Het resultaat van deze afstemming leggen we vast in een regionale kantorenstrategie en in een aparte regionale bedrijvenstrategie.

De provincie Zuid-Holland vraagt om een actuele regionale kantoren -en bedrijvenstrategie. Holland Rijnland faciliteert deze afstemming en functioneert als aanspreekpunt voor de provincie Zuid-Holland. Diverse gemeenten hebben inmiddels aangegeven behoefte te hebben aan een vernieuwing van de kantorenstrategie. De laatste versie van de regionale kantorenstrategie is vastgesteld begin 2019, de bedrijvenstrategie eind 2020.

23. Jaarlijks: Kantorenmonitor

Jaarlijks maken we een kantorenmonitor om inzichtelijk te hebben hoe vraag en aanbod van kantoren zich ontwikkelt, waarbij we speciaal aandacht besteden aan de leegstand. Op basis van deze monitor kunnen we bijsturen. Zo zal meer thuiswerken een blijvende erfenis zijn van de coronacrisis. Anders werken leidt tot een andere behoefte, die we met de kantorenmonitor inzichtelijk maken.

Energie

In 2021 is de Regionale Energie Strategie opgeleverd. De organisatie Holland Rijnland verzorgt hiervoor de programmacoördinatie in opdracht van de dertien gemeenten, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit wordt gefinancierd uit een aparte geldstroom. De organisatie Holland Rijnland is dus geen eigenaar van de strategie en de uitvoering daarvan. Maar aangezien het thema energie een sterke wisselwerking kent met de ruimtelijk economische ontwikkeling van onze regio, organiseren we het RES-proces zo dicht mogelijk op de andere activiteiten van Holland Rijnland.

24. Actueel houden Regionale Energiestrategie: RES 2.0 in 2023, RES 3.0 in 2025

In het landelijke Klimaatakkoord is elke regio verplicht gesteld een zogenaamde Regionale Energiestrategie op te stellen. Holland Rijnland is aangewezen als één van de dertig energie-regio's. De strategie beschrijft hoe de regio de regionale energiedoelstellingen wil behalen, uitgewerkt voor 2030 en met een doorkijkje naar 2050.

In het voorjaar van 2021 vond besluitvorming plaats over de Regionale Energie Strategie 1.0 in de gemeenteraden. Daaruit volgde een aantal moties en amendementen. Deze vormen het vertrekpunt richting de RES 2.0 die in juli 2023 opgeleverd wordt. Medio 2022 wordt een Plan van Aanpak opgesteld om het proces richting de Regionale Energie Strategie 2.0 beschrijft. Dit betekent dat er tegelijkertijd gewerkt wordt aan het uitwerken en uitvoeren van de energieambities én aan de tweede strategie. In die strategie rapporteren we waar we staan in de realisatie van onze regionale ambities en verwachten we een verdere uitwerking van de zoekgebieden en -locaties voor duurzame opwek, evenals een verdere uitwerking van de Regionale Structuur Warmte (vraag en aanbod van warmte op regionaal niveau).

25. RES monitor

Een van de actiepunten uit het Ondersteuningsprogramma RES 1.0 is de ontwikkeling van een RES-monitor. Twee keer per jaar rapporteren we aan de wethouders Energie, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland in het PHO+ over de voortgang van de regionale ambities voor energiebesparing, zon op dak, duurzame mobiliteit, warmte en duurzame opwek van mobiliteit op basis van de gestelde ambities. Deze rapportage vindt plaats op regionaal niveau, waarbij we zo nodig ook lokale input ophalen en ook lokaal inzoomen.

26. Ondersteuningsprogramma uitvoering RES 1.0

Afgelopen najaar is nagedacht hoe een vervolg gegeven kon worden aan de RES 1.0. Dat leidde tot de vaststelling van een Ondersteuningsprogramma RES 1.0. Uitvoering van de ambities uit de RES 1.0 krijgt vooral lokaal invulling (lokale projecten, maatregelen etc.) onder regie van de regiopartijen zelf (met name gemeenten, maar ook provincie, hoogheemraadschap en Liander). Het Ondersteuningsprogramma RES 1.0 gaat met name in op het samenspel tussen lokale uitvoering en regionale ondersteuning.

Maatschappij

27. Regionaal Bureau Leerplicht

Binnen Regionaal Bureau Leerplicht Holland Rijnland (RBL) werken sinds 2007 11 gemeenten samen aan de uitvoering van de Leerplichtwet en de Regionale Meld- en Coördinatiefunctie (RMC) [1] voor voortijdig schoolverlaten. Dankzij deze gezamenlijke aanpak heeft het RBL de expertise in huis. Zo heeft elke school of onderwijslocatie een vast contactpersoon, waarmee de intern begeleiders, de mentoren en de directeur nauwe contacten hebben.

Elke consulent heeft één of twee contactgemeenten. In 'hun' gemeente onderhouden zij nauwe contacten met het 'lokale veld' om op de hoogte te blijven van wat er lokaal speelt. Ambitie van het RBL is bij te dragen aan een regio waarin elk kind en elke jongere zich kan ontwikkelen. Op school als het gaat en buiten school als het niet anders kan. Ook als dat durf en lef vraagt om buiten de lijntjes te kleuren. Een regio waarin jongeren, ouders, gemeenten, scholen, jeugdhulporganisaties en andere organisaties effectief samenwerken. Een regio waarin systemen, kokers en belangen ondergeschikt zijn aan het gedeelde doel: het recht van het kind op onderwijs en ontwikkeling.

28. Ondersteunen en adviseren arbeidsmarktregio

Om de maatschappelijke zorg te kunnen verbeteren is het belangrijk dat zorg dichter bij huis georganiseerd wordt, zodat mensen makkelijker mee kunnen doen aan de maatschappij. Om dit te bereiken wordt vanuit het Rijk per 2023 een doordecentralisatie van de budgetten doorgevoerd. Daarmee wordt de zorg en ondersteuning van inwoners met psychische kwetsbaarheid door de afzonderlijke gemeenten geregeld. Vanaf 2023 ontvangen alle individuele gemeenten vanuit het Rijk budget om beschermd wonen voor nieuwe cliënten te bekostigen. De gemeenten in onze regio bereiden zich hier gezamenlijk op voor. Dit gebeurt binnen een regionale projectorganisatie. Deze projectorganisatie is geen onderdeel van de organisatie Holland Rijnland. Wel ondersteunt Holland Rijnland de projectorganisatie door het verzorgen van secretariaat en het geven van (beleids)advies.

29. Ondersteunen en adviseren projectorganisatie maatschappelijke zorg

Om de maatschappelijke zorg te kunnen verbeteren zodat mensen makkelijker kunnen meedoen aan de maatschappij is het belangrijk dat zorg dichter bij huis georganiseerd wordt. Om dit te bereiken wordt vanuit het Rijk per 2023 een doordecentralisatie van de budgetten doorgevoerd. Daarmee wordt de zorg en ondersteuning van inwoners met psychische kwetsbaarheid door de afzonderlijke gemeenten geregeld, in plaats van door de centrumgemeente. Vanaf 2023 ontvangen alle individuele gemeenten vanuit het Rijk budget om beschermd wonen voor nieuwe cliënten te bekostigen. De gemeenten in onze regio bereiden zich hier gezamenlijk op voor binnen een regionale projectorganisatie maatschappelijke zorg. Deze projectorganisatie is geen onderdeel van de organisatie Holland Rijnland. Wel ondersteunt Holland Rijnland de projectorganisatie door het verzorgen van secretariaat en het geven van (beleids)advies.

Jeugd

30. Service Organisatie Zorg

Via de Serviceorganisatie Zorg, opgericht per 1 januari 2022, kopen de Holland Rijnland gemeenten (m.u.v. Alphen aan den Rijn, Kaag en Braassem en Voorschoten) gezamenlijk specialistische jeugdhulp in. Per 2023 gaat de Serviceorganisatie zorg over naar een eigen gemeenschappelijke regeling, waardoor dit per 1 januari 2023 niet langer onderdeel is van de organisatie Holland Rijnland.

1 Jongeren van 18 tot 23 jaar vallen niet meer onder de Leerplichtwet. Toch vinden we het belangrijk dat ook jongeren van 18+ zonder startkwalificatie onderwijs volgen. Medewerkers van het Regionale Meld- en Coördinatiepunt voortijdig schoolverlaten (RMC) spannen zich samen met onderwijs en partners in de regio in om aanwezigheid in de lessen te bevorderen en daarmee verzuim terug te dringen.