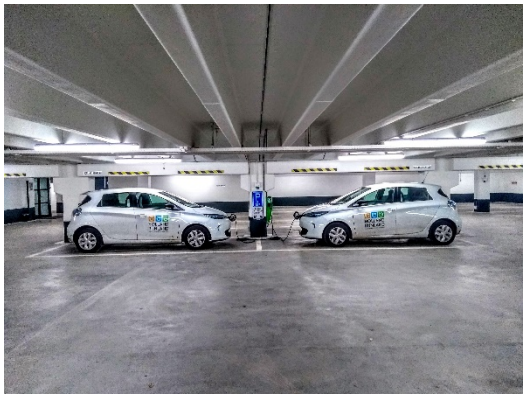
Regionale Strategie Mobiliteit







Regionale Strategie Mobiliteit

CONCEPT
Versie: 15 april 2021

HOLLAND RIJNLAND
WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

Voorwoord

Met trots presenteer ik de Regionale Strategie Mobiliteit Holland Rijnland.

De afgelopen periode hebben we gewerkt aan de Regionale Strategie Mobiliteit. Deze strategie staat niet op zich, maar vormt samen met onder meer de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie een belangrijk instrument om samen strategische keuzes voor de toekomst te kunnen maken. Het vormt de basis voor een nog op te stellen integraal uitvoeringsprogramma.

Holland Rijnland is een economisch krachtige regio en heeft een belangrijke positie als 'scharnierpunt' tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Randstad. We zijn een dynamische regio met ambitie. We willen ons blijven ontwikkelen richting een sterke en gezonde toekomstbestendige regio. Dat uit zich onder meer in het bouwen van meer woningen, met bijbehorende voorzieningen en economische activiteit –. Dat leidt ook tot meer vervoersbewegingen van (e)bikes, openbaar vervoer, auto's, goederenvervoer over de weg én het water, terwijl we ondertussen ook aandacht blijven geven aan het behouden én versterken van onze aantrekkelijke landschappen.

Deze ontwikkelingen juichen we toe, maar stellen ons ook voor uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en sociale inclusiviteit. Ons mobiliteitsbeleid speelt actief in op deze veranderingen en opgaven. Tegelijkertijd is er ook een aantal bestaande knelpunten in de bereikbaarheid van onze regio die om een oplossing vragen.

Holland Rijnland kiest voor duurzame mobiliteit. Technische innovaties kunnen hierbij helpen. Dit document geeft antwoord op de vraag wat onze verwachte mobiliteitsbehoefte is en hoe we die op de korte én lange termijn kunnen versterken en welke keuzes daar voor nodig zijn. Zo dragen we niet alleen bij aan de ambities van onze eigen regio, maar ook aan de plannen op provinciaal en nationaal niveau.

De Regionale Strategie Mobiliteit beschrijft derhalve de route waarmee we als gezamenlijke gemeente de mobiliteitsopgave in de regio willen realiseren.

Arno van Kempen

Regionaal portefeuillehouder mobiliteit, DB Holland Rijnland

Inhoud

Samenvatting

1 Mobiliteit en de regionale agenda 1

1.1 Aanleiding en opgaven 2

1.2 Opzet Strategie Mobiliteit 2

2 Dit is Holland Rijnland 3

2.1 Holland Rijnland in een notendop 3

2.2 Regionale omgevingsagenda 5

2.3 Samenhang met ruimtelijke visies subregio's 6

2.4 Regionale Energiestrategie: duurzame mobiliteit 8

2.5 Maatschappelijke thema's 11

3 Mobiliteitsbeeld Holland Rijnland 15

3.1 Verplaatsingspatronen 15

3.2 Mobiliteitstrends 16

3.3 Knelpunten mobiliteitssysteem 20

3.4 Kansen 27

4 Ambitie en speerpunten 30

4.1 Versterken regionale ontwikkelassen rond knooppunt Leiden Centraal 31

4.2 Realiseren toekomstbestendige, robuuste netwerken 32

4.3 Benutten van kansen voor duurzame (keten)mobiliteit 33

5 Op weg naar toekomstbestendige mobiliteit 34

5.1 Programmering 34

5.2 Sleutelprojecten en lopende initiatieven 35

5.3 Agenderen van regionale mobiliteit 37

0 Samenvatting

Met gepaste trots presenteert regio Holland Rijnland hierbij de Regionale Strategie Mobiliteit. Met de strategie mobiliteit wordt voldaan aan het verzoek van het algemeen bestuur Holland Rijnland en de gemeenteraden om de mobiliteitsopgave te actualiseren en aan te passen aan de nieuwe maatschappelijke situatie. De Regionale Strategie Mobiliteit vraagt om verdere uitwerking en besluitvorming, uitdrukkelijk in samenspraak en samenwerking met (overheids)partners en andere stakeholders.

In de regio Holland Rijnland werken we samen aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Dit 'toekomstbestendig mobiliteitssysteem', vraagt een aanpak op regionale schaal. De verplaatsingen voor werk, school, sport, uitgaan en recreatie gaan de gemeentegrenzen over. Deze verplaatsingen noemen we het 'daily urban system'. De onderdelen van het mobiliteitssysteem die dat daily urban system draaiende houden lopen nu al tegen de grenzen van de capaciteit aan. Dat merken we onder meer aan overvolle fietsenstallingen bij Leiden Centraal, congestie op de Rijkswegen en in de dorpskernen en daarmee gepaard gaande zorgen over de leefbaarheid en verkeersveiligheid aldaar. Opstoppingen zien we ook op het water en in het openbaar (bus)vervoer.

Mobiliteit is meer dan een weg-, rail- of vaarverbinding. Mobiliteit is een voorwaarde. Mobiliteit maakt het voor mensen mogelijk om deel te nemen aan de maatschappij en zorgt voor sociale contacten. In de regio Holland Rijnland vinden we dat iedereen moet kunnen meedoen, daar is het kunnen verplaatsen met OV, fiets of auto een wezenlijk onderdeel. We zien kansen om het verbeteringen in aan te brengen en hebben hiervoor een maatregelenpakket opgesteld. Kansen liggen er ook op de fiets. Het fietsgebruik in onze regio kan aanzienlijk groeien. Voorwaarde is wel dat de fietsinfrastructuur direct, comfortabel, samenhangend en veilig is vormgegeven en de stallingscapaciteit op orde is. In de Regionale Omgevingsagenda (ROA) gaan we uit van verstedelijking op de assen Leiden – Katwijk en Leiden – Alphen aan den Rijn. Intensiever gebruik van de ruimte voor wonen en werken geeft mogelijkheden voor een groeiend gebruik van OV en fiets en het terugdringen van het gebruik van de auto. Tot slot zien we de mogelijkheid om een aanzienlijke bijdrage te leveren aan verduurzaming van de mobiliteit, met schoner, slimmer en andere mobiliteit.

In deze Regionale Strategie Mobiliteit geven we antwoord op de vraag hoe ons mobiliteitssysteem de verwachte regionale ontwikkeling kan accommoderen en hoe we daarbij de

interne en externe bereikbaarheid van onze regio waarborgen. We staan verder stil bij de rol van onze regio in het bijdragen aan de ambities op het gebied van duurzaamheid van het Rijk, de provincie én onszelf. Kortom: ‘hoe werken we samen toe naar een toekomstbestending mobiliteitssysteem?’

Met drie speerpunten geven we richting aan die ambitie:

- Versterken van de regionale ontwikkelassen rond knooppunt Leiden Centraal
- Realiseren van toekomstbestendige, robuuste netwerken
- Benutten van kansen voor duurzame (keten)mobiliteit

Het is nu van belang om de drie speerpunten om te zetten in een slagvaardige realisatiestrategie. Deze Regionale Strategie Mobiliteit zet daartoe de eerste stap, onder meer door het formuleren van een aantal sleutelprojecten (zoals onderzoek naar de uitrol van regionale mobiliteitshubs en de doorontwikkeling van HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk) en aansluiting te houden bij lopende projecten en initiatieven, zoals de aanleg van de Rijnlandroute.

Deze omgevingsagenda staat niet op zichzelf, maar hangt nauw samen met onder meer de Regionale omgevingsagenda (ROA), Regionale Energie Strategie (RES 1.0), de actualisatie van de Regionale Woonagenda en de mogelijk toekomstige Regionale Landschapsstrategie. Deze documenten worden in een later stadium vertaald naar een uitvoeringsprogramma met acties, maatregelen en projecten om – aanvullend op wat al loopt – de komende jaren gezamenlijk op te pakken.

Deze Regionale Strategie Mobiliteit is tot stand gekomen in samenwerking tussen de dertien samenwerkende gemeenten (Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude).

1 Mobiliteit en de regionale agenda

Holland Rijnland is een sterke en aantrekkelijke regio die fungeert als scharnierpunt tussen de Noordelijke en Zuidelijke Randstad. Dit biedt enerzijds kansen, maar stelt ons ook voor nieuwe uitdagingen. Want hoe geven we woningbouw, bedrijvigheid, mobiliteit en klimaatambities een plek en behouden we tegelijkertijd de kenmerkende, landschappelijke kwaliteit? En zijn we over enkele decennia nog steeds de regio die we willen zijn? Welke keuzes maken we daartoe nu samen op regionaal niveau?

Voor ruimtelijke verdelingsvraagstukken hebben we als regio behoefte aan een gezamenlijk beeld over onze toekomst, ook in relatie tot de omliggende regio's. Onze regionale agenda 2019-2023 is in opdracht van het Algemeen Bestuur en de gemeenteraden uitgewerkt in een aantal regionale strategieën, zoals deze Regionale Strategie Mobiliteit (RSM). Samen met de Regionale Omgevingsagenda (ROA) en de Regionale Energiestrategie (RES) vormt dit het instrument om strategische keuzes te maken op regionaal niveau.

De Regionale Strategie Mobiliteit dient:

- als strategisch document, waarmee Holland Rijnland aan het Rijk, de provincie en de omliggende regio's laat zien waar we samen voor staan en welke koers wij de komende decennia willen inslaan op het gebied van toekomstbestendige mobiliteit;
- als lobbydocument naar andere partijen;
- als basis voor de regionale mobiliteitsagenda.

Positie Regionale Strategie Mobiliteit

Holland Rijnland bestaat uit dertien gemeenten met elk eigen uitdagingen en kansen omtrent mobiliteit. De Regionale Strategie Mobiliteit is met nadruk geen optelsom van dertien gemeentelijke mobiliteitsnotities. We gaan uit van het schaalniveau van Holland Rijnland, omschrijven kansen en knelpunten en formuleren uitgangspunten op dat niveau .

Natuurlijk "raakt" de RSM problematiek die op lokaal niveau speelt. Dat is onontkoombaar door de aard van mobiliteit. Het uitgangspunt is dat op het schaalniveau van Holland Rijnland de strategische opgaven worden verwoord. Op sub-regionaal niveau kan een iets concretere uitwerking plaatsvinden terwijl lokaal dit nog concreter wordt.

1.1 Aanleiding en opgaven

In de praktijk zijn onze inwoners, bedrijven en instellingen veelal actief op regionaal schaalniveau. Deze activiteiten op verschillende plekken in de regio leiden tot verplaatsingen voor werk, school, sport, uitgaan of recreatie. We noemen dit het *daily urban system*. Dat betekent dat mobiliteitsvraagstukken juist op dit schaalniveau moeten worden aangepakt. Dit *daily urban system* houdt zich over het algemeen niet aan grenzen tussen gemeenten of provincies.

Onderdelen van het mobiliteitssysteem die het *daily urban system* draaiende houden, lopen nu al tegen de grenzen van hun capaciteit aan. De verwachte doorontwikkeling van de regio in de komende decennia maakt het noodzakelijk om na te denken over het toekomstige regionale mobiliteitssysteem. De behoefte aan een gezamenlijke regionale strategie is daarmee actueel en urgent.

De hoofdopgaven

De vragen waarop de Regionale Strategie Mobiliteit antwoord moet geven, zijn:

- Hoe accommodeert het mobiliteitssysteem de verwachte regionale ontwikkelopgaven wat betreft wonen, economie (waaronder toerisme), recreatie, natuur & landschap?
- Hoe wordt de interne en externe bereikbaarheid van Holland Rijnland gewaarborgd en versterkt, op korte en lange termijn (met indicatoren reistijd, betrouwbaarheid, beleving)?
- Welke bijdrage levert de sector mobiliteit aan de ambities van Rijk, Provincie en Holland Rijnland op het gebied van duurzaamheid?
- Welke strategische keuzes maken we om de bovenstaande punten te realiseren?

1.2 Opzet Strategie Mobiliteit

De Regionale Strategie Mobiliteit beschrijft de route waarmee we als gezamenlijke regiogemeenten de mobiliteitsopgave willen realiseren. Daarbij maken we enerzijds gebruik van de (ruimtelijke) agenda's die in de subregio's Duin- en Bollenstreek, Rijn- en Veenstreek alsmede de agenda van Hart van Holland (Leidse Regio plus Kaag en Braassem, Teylingen en Noordwijk). De Regionale Omgevingsagenda van Holland Rijnland en de Regionale Strategie Mobiliteit vormen de basis voor het integrale uitvoeringsprogramma dat in het vervolgtraject wordt uitgewerkt.

2 Dit is Holland Rijnland

Sommige mensen houden van het onderweg zijn. Maar voor de meerderheid van de dagelijkse reizigers is het een afgeleide van het feit dat ze op de ene plek zijn en naar de andere moeten. In deze strategie gaan we op dat laatste in. In het fysieke domein is er een intensieve afstemming en samenwerking bij het opstellen van de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie (met name Duurzame Mobiliteit). De relatie mobiliteit en het maatschappelijke domein ligt met name op de terreinen leefbaarheid, veiligheid, sociale inclusiviteit, landschap, recreatie en toerisme. In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van de toekomstige ontwikkelingen van Holland Rijnland en hoe we in dat licht kijken naar ontwikkelopgaven.

2.1 Holland Rijnland in een notendop

De kracht van Holland Rijnland is een gegeven. Maar juist omdat dit een gegeven is, is het belangrijk om de positie zowel geografisch als functioneel te beschrijven en omschrijven.

Zo'n 570.000 mensen leven samen in deze regio en maken het tot wat het is. Onze regio ligt gunstig in de Randstad en onderscheidt zich van de sterk verstedelijkte gebieden met een grote diversiteit aan karakteristieke (open) landschappen met zee, strand en duinen, landgoederen, polders, plassen, veelkleurige bloemenvelden en historische steden en dorpen. Het is een aantrekkelijk gebied voor de eigen inwoners en bezoekers uit binnen- en buitenland. Holland Rijnland is een regio met vele gezichten: van de Nieuwkoopse plassen tot het drukke station Leiden Centraal; van de vele kennisinstituten en innovatieve bedrijvigheid die de regio rijk is tot de maakindustrie en circulaire bedrijvigheid, van twee steden met meer dan 100.000 inwoners tot landelijk wonen in een van de vele dorpen in het groen.

Sterke en gevarieerde economie
De economie van Holland Rijnland is sterk en gevarieerd. Life sciences & health, lucht- en ruimtevaart en de Greenports geven de regio de uitstraling van een internationale kenniseconomie. Het sterke MKB is een belangrijke motor voor de werkgelegenheid en (daarmee) economie. Het MKB biedt werkgelegenheid aan een groot gedeelte van de inwoners uit de regio en profiteert bovendien van de nabijheid van de omliggende metropolen.

Door de centrale ligging tussen de metropoolregio's Amsterdam (MRA) en Rotterdam-Den Haag (MRDH) is Holland Rijnland een goed alternatief voor bedrijven die zich dicht bij de stedelijke agglomeraties willen vestigen maar niet bereid zijn de hoofdprijs te betalen voor bedrijfsruimten in

de metropolen. Ten opzichte van de MRA en MRDH heeft Holland Rijnland nog fysieke ruimte voor groei van deze bedrijvigheid.

Om de sterke economie te behouden en de concurrentie met andere regio's aan te gaan, is goede bereikbaarheid een vereiste. De economie van Holland Rijnland is sterk en heeft veel potenties, maar we constateren ook dat het mobiliteitsnetwerk (en daarmee de bereikbaarheid) aan haar grenzen zit.

Scharnierfunctie
Holland Rijnland ligt tussen de MRA, de MRDH en Utrecht. Dat brengt zowel kansen als verplichtingen mee. Enerzijds versterkt en verbindt Holland Rijnland door haar functies de gezamenlijke agglomeratiekracht van beide metropoolregio's. Anderzijds geeft de diversiteit aan landschappen en recreatieve mogelijkheden rust en ruimte voor inwoners uit deze gebieden. De mobiliteitsstromen die dat met zich meebrengt, geeft de verplichting alle functies goed te faciliteren.

Nationaal belangrijke Noord-Zuid-assen doorsnijden de regio. Denk hierbij aan het spoor Brussel-Rotterdam-Amsterdam en autosnelwegen A4 en A44. Holland Rijnland ligt nabij twee luchthavens: de internationale mainport Schiphol en Rotterdam/The Hague Airport. Met de Oost-West-verbindingen via het spoor en via de N11 en de A12 naar Utrecht en het verdere achterland richting Duitsland, zijn we richting het oosten goed verbonden. Over water zijn er goede mogelijkheden voor (duurzaam) containervervoer naar de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen. Station Leiden Centraal, qua grootte het zesde station van Nederland is het centrale OV-knooppunt (en verbindt de regio met de wereld om ons heen.

Binnen Holland Rijnland moeten we ervoor zorgen dat de grote woningbouwlocaties worden geconcentreerd nabij HOV. Daarmee omarmen we duurzame mobiliteit als de drager voor verdere ontwikkeling in de regio. Holland Rijnland kiest ervoor om nieuwbouwplannen te verbinden met het creëren van werkgelegenheid en groen. Daarbij speelt ook: eerst bewegen, dan bouwen. Investeringen in de infrastructuur moeten samengaan met de ontwikkelingen van het ruimtelijke ontwikkelingsprogramma. Dit betekent dat (grootschalige) ruimtelijke ontwikkeling samengaat met investeringen in infrastructuur. Overigens niet alleen in mobiliteit, maar ook in energievoorziening.

2.2 Regionale omgevingsagenda

Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Tegelijkertijd bepaalt de ligging van woningbouwlocaties ten opzichte van (hoogwaardig) openbaar vervoer en voorzieningen in sterke mate de hoeveelheid autoverplaatsingen. De Regionale Strategie Mobiliteit is dan ook in samenhang opgesteld met de Regionale Omgevingsagenda.

Op de korte termijn worden de opgaven ter hand genomen aan de hand van eerdere besluiten en afspraken die zijn gemaakt tussen publieke partijen of met private partijen. Denk hierbij aan de uitvoering van de woningbouwplannen zoals afgesproken binnen de Verstedelijkingsalliantie Zuidelijke Randstad (bouwen zoveel mogelijk in de nabijheid van de zogenaamde Oude Lijn – het spoor tussen Dordrecht en Leiden) en in ons eigen woningbouwprogramma tot 2030 (planlijst woningbouw 2020 Holland Rijnland).

Op de lange termijn echter gaan de diverse ruimte-vragende functies steeds meer met elkaar concurreren om een plekje in de beperkte ruimte. Dat betreffen de blijvend groeiende behoefte aan woningbouw en banen, de nodige aanpassingen aan de energie-infrastructuur, de ambitie om duurzame energie-opwek te realiseren en de benodigde aanpassingen en verbeteringen aan de infrastructuur om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte. En hierbij moet rekening worden gehouden met de kwaliteiten van het bestaande landschap.

Ruimtelijke strategieën
In Regionale Omgevingsagenda maakt Holland Rijnland ruimtelijk keuzes om zowel de krachtige dynamiek te versterken, zoals ook beoogd in de Groeiagenda Zuid-Holland en tegelijkertijd de waardevolle luwte te behouden. We ontwikkelen ruimtelijke strategieën om ons aantrekkelijke vestigingsklimaat in balans met de leefkwaliteit te versterken. De Regionale Omgevingsagenda Holland Rijnland bestaat uit een aantal verhaallijnen die in elkaar overlopen en elkaar versterken:

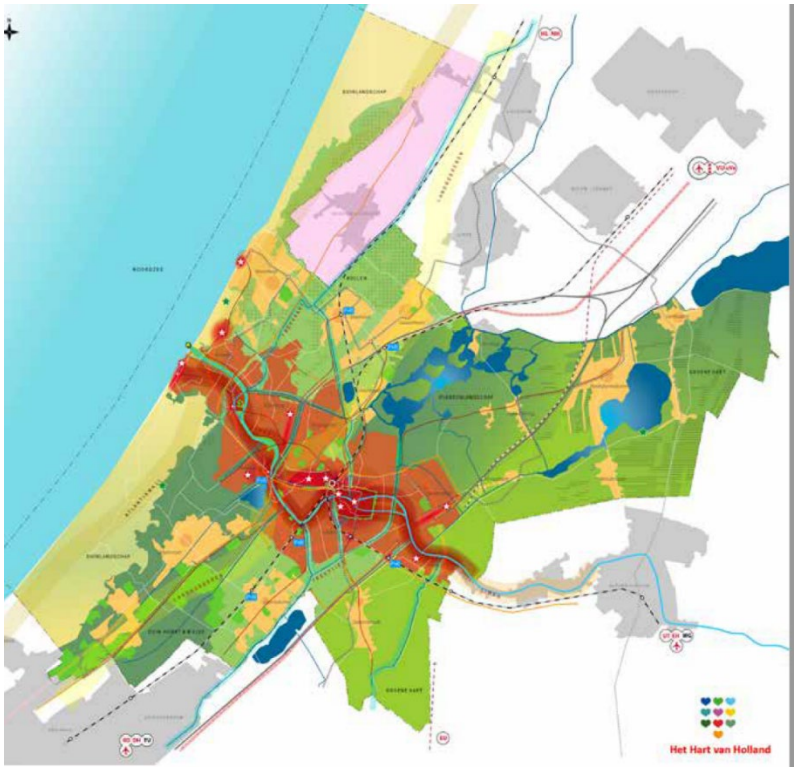
- een sterke kenniseconomie en complementaire bedrijvigheid;
- huisvesting;
- infrastructuur voor mobiliteit en energie;
- toekomstperspectief landschap;

Met deze agenda levert Holland Rijnland een bijdrage aan nationaal en provinciaal beleid en bestaande bestuurlijke afspraken zoals over verstedelijking en mobiliteit. Als vervolg op die bestaande afspraken en opgaven introduceren we de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn als drager voor duurzame verstedelijking op de langere termijn. Mobiliteit wordt gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor verdere verstedelijking langs de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn. De nadruk voor de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn is een bewuste keuze om de gebieden buiten deze zone zoveel mogelijk te ontzien, om daar geen grootschalige woningbouw te realiseren en daarmee de landelijke kwaliteit te behouden. Voor de vitaliteit van al deze kernen stelt ook de ROA om toe te zien op de bereikbaarheid, voor de eigen bewoners en bezoekers.

2.3 Samenhang met ruimtelijke visies subregio's

De regionale omgevingsagenda is gevoed en opgebouwd vanuit een aantal subregionale ruimtelijke visies.

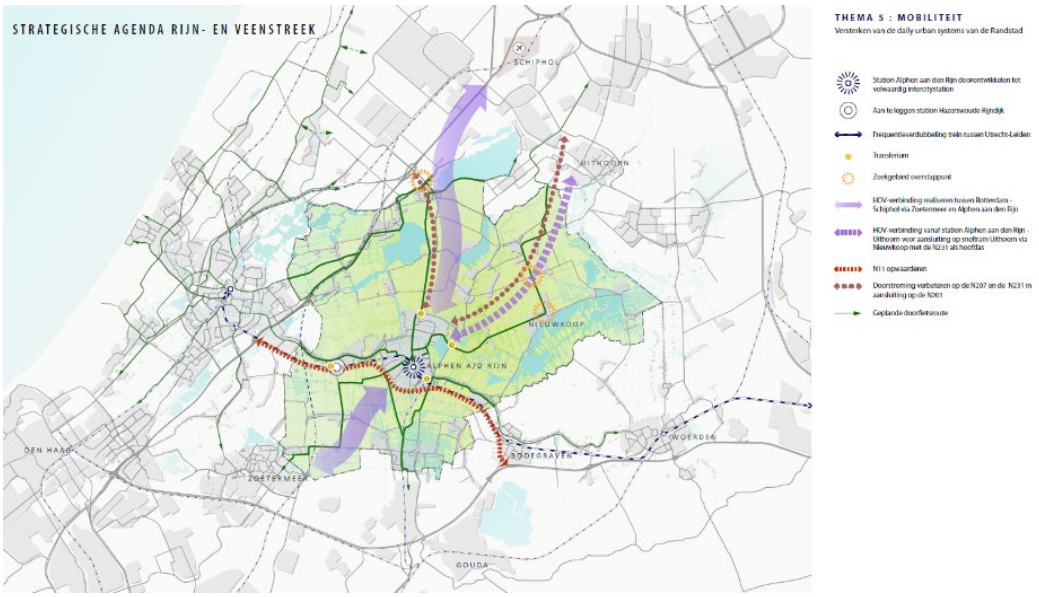
Hart van Holland /Leidse Regio
De Leidse regio is onderdeel van de regionale agenda die in het kader van Hart van Holland is ontwikkeld. Daarin is de inzet op versterking van het *daily urban system* Katwijk-Leiden-Zoeterwoude een belangrijk aandachtspunt, met aandacht voor economie, verstedelijking, ontsluiting/bereikbaarheid en landschap. Er is veel aandacht voor potentiegebieden; plekken waar kansen en potenties samenkomen, waar meerdere overheden het voor het zeggen hebben en integrale afwegingen nodig zijn. (De Regionale omgevingsagenda Hart van Holland is als concept aangeboden aan de raden van de betrokken gemeenten voor wensen bedenkingen.) Daarnaast hebben de vijf gemeenten hun eigen mobiliteitsplannen waarin nadrukkelijk aandacht voor toekomstbestendige vormen van mobiliteit. De opgave voor de knooppuntontwikkeling voor Leiden Centraal is gedefinieerd in het document ‘Leiden Verbindt’.



Rijn- en Veenstreek
De gemeenten Kaag en Braassem, Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn, liggend tussen de metropoolregio's MRA, MRDH en Utrecht, hebben een strategische agenda opgesteld waarin economische ontwikkelkracht van het landschap centraal staat. Hiermee nemen ze hun positie in

in het Groene Hart-debat. Alphen aan den Rijn wil zich meer gaan profileren als een complete centrumstad in het Groene Hart en ruimte bieden voor werklocaties en bijbehorende randvoorwaardelijke voorzieningen. Alphen aan den Rijn ziet daarmee kansen om zich als een regionale knoop te positioneren in het Groene Hart, dicht bij de Leidse agglomeratie. In het landelijk gebied zijn er grote opgaven qua duurzaamheid, waterberging en klimaatadaptatie maar ook kansen voor versterking van meerdaagse natuurrecreatie. In het kader van mobiliteit wordt onder andere ingezet op goede duurzaamheid en ontsluiting van omliggende dorpen, ook provincie-overschrijdend. Belangrijke speerpunten op gebied van mobiliteit zijn:

- Versterken stationsfunctie Alphen aan den Rijn en opwaarderen N11
- Verbinding Zoetermeer– Alphen aan den Rijn–Schiphol via de N207 voor meerdere modaliteiten (OV, fiets, auto)
- Verbinding Alphen aan den Rijn–Nieuwkoop–Uithoorn aansluiting tramlijn via de N231 voor meerdere modaliteiten (OV, fiets, auto)



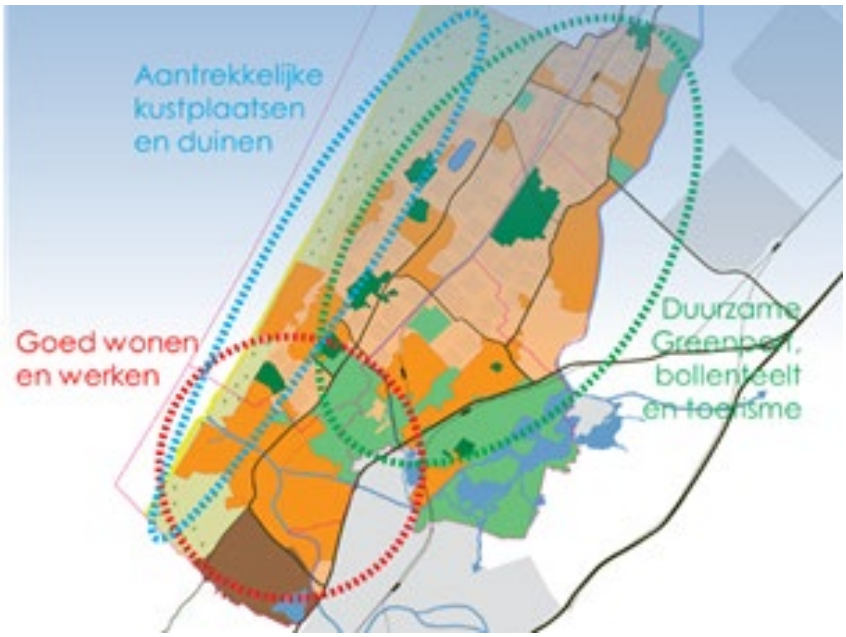
Duin- en Bollenstreek
Centraal in de Strategische Agenda Ruimte staan een hoogwaardig en prettige woon- en leefomgeving en vitale dorpskernen voor inwoners, toeristen en bewoners van omliggende regio's. De Duin- en Bollenstreek ligt tussen twee *Daily Urban Systems*; Haarlem/Haarlemmermeer en de Leidse regio. Dit maakt ontsluiting en een goede Oost-Westverbinding belangrijke randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen.

Binnen de Duin- en Bollenstreek zijn drie gebieden te onderscheiden met een eigen kwaliteit, identiteit en ontwikkelrichting.

'Aantrekkelijke kustplaatsen en duinen'
Het kustgebied met zee, strand, duinen, bossen en kustplaatsen is een aantrekkelijk gebied waarbij beleving een belangrijk doel is. Inwoners van heel Holland Rijnland en ver daarbuiten genieten van de gezonde en energieke leefomgeving en de daarbij behorende voorzieningen.

'Duurzame Greenport, bollenteelt en toerisme'
De identiteit en openheid van het landschap wordt versterkt door een transitie naar een vitale, gezonde en duurzame bollenteelt. We anticiperen op de grootschalige verstedelijkingsopgave aan de overkant van de Ringvaart door in te zetten op de Noordelijke Ontsluiting Greenport.

'Goed wonen en werken'
In dit gebied wonen en werken veel mensen en is het goed leven. Hier komt het zwaartepunt van het woningbouwprogramma en de bedrijvigheid, waarbij de nabijheid van het open landschap een randvoorwaarde is om de leefbaarheid van de te verdichten gebieden te kunnen garanderen. De gemeenten hebben in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport de afspraken vastgelegd over de 1e en 2e klas bollengrond. Deze afspraken worden op termijn opgenomen in de gemeentelijke omgevingsvisie en uitgewerkt in het programma Greenport.



2.4 Regionale Energiestrategie: duurzame mobiliteit

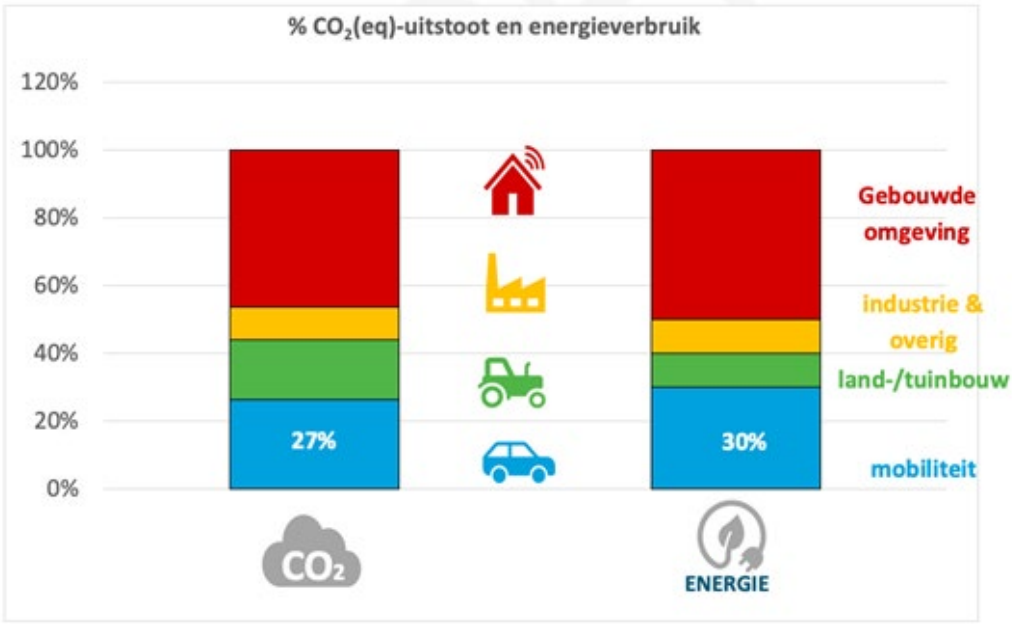
In de Regionale Energiestrategie (RES) worden nationale afspraken uit het Klimaatakkoord in de praktijk gebracht. Dit gebeurt in een landelijk dekkend programma van dertig regio's. Holland Rijnland is één van die RES-regio's. Elke RES-regio stelt een RES op voor de ruimtelijke

inpassing van de energietransitie. Dit doen zij voor de opwekking van duurzame elektriciteit en de warmtetransitie in de gebouwde omgeving (van fossiele naar duurzame bronnen).

Hoewel mobiliteit (nog) geen verplicht onderdeel vormt van de Regionale Energiestrategie (RES), kiest Holland Rijnland ervoor om mobiliteit nu al onderdeel te maken van de RES. De reden hiervoor is dat mobiliteit zorgt voor een flink deel van de uitstoot van broeikasgassen en dat willen we verminderen. In het Klimaatakkoord is voor mobiliteit specifiek een CO_2-reductie van 22 procent opgenomen in 2030 ten opzichte van 1990. Tegelijk is de sector mobiliteit verantwoordelijk voor zo'n 30 procent van het energieverbruik in onze regio. Het is dan ook van belang dat mobiliteit een bijdrage levert aan de vermindering van het beoogde energieverbruik in 2030. Mobiliteit en verduurzaming ervan is dus een onlosmakelijk onderdeel van de energietransitie.

Om te weten waar Holland Rijnland staat, is in kaart gebracht hoe groot het energieverbruik en de CO2-uitstoot door mobiliteit is in Holland Rijnland.
Dit geeft ons de volgende inzichten:

- Mobiliteit is de enige sector die gegroeid is qua energiegebruik sinds 2010. Ook sinds 2014 is er een stijging van 4 procent. Ter vergelijking, ondanks de bouw van 25.000 woningen is het energieverbruik door de sector gebouwde omgeving wél afgenomen in Holland Rijnland.
- De CO_2-uitstoot van mobiliteit nam toe met 8,5 procent in 2018 ten opzichte van 1990. Dit betekent dat de uitstoot steeg van 709 kton in 1990 naar 769 kton in 2018.
- Bijna 90 procent van de CO_2-uitstoot van mobiliteit in Holland Rijnland komt door het wegverkeer (met name auto's en vrachtwagens). Twee-derde van de uitstoot door wegverkeer vindt plaats buiten de snelwegen;
- Elektrisch personenvervoer en laadpalen ontwikkelen zich snel. Toch was begin 2019 van het totaal aantal personenauto's nog maar 0,8 procent elektrisch en 0,8 procent hybride begin 2019.



Afbeelding: Weergave van het percentage energieverbruik en CO_2-uitstoot door mobiliteit in Holland Rijnland ten opzichte van andere sectoren in 2018.

Effecten Europees en landelijk beleid

Er is daarnaast gekeken hoeveel CO_2-reductie er wordt verwacht binnen Holland Rijnland door bestaand Europees en landelijk beleid en reeds vigerende maatregelen volgend uit onder andere het Klimaatakkoord tot 2030[1]. Dit laat zien dat er - los van of we als regio wel of niet additionele maatregelen nemen - een CO_2-reductie plaatsvindt van 8 procent ten opzichte van 1990 en een energiebesparing van 2 procent ten opzichte van 2014. Het effect van reeds bestaand beleid kan overigens nog toenemen naarmate voorgenomen ambities of beleid concreter worden in maatregelen.

In de concept RES is al de ambitie neergelegd om in te zetten op schonere, slimmere en andere mobiliteit. Met schonere mobiliteit willen wij zorgen voor minder CO_2-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op zero emissie-vervoer. Met slimmere mobiliteit zetten we in op slimmere en waar mogelijk minder verplaatsingen. Bijvoorbeeld door zuinig te rijden, meer thuis te werken of autodelen te stimuleren. Met andere mobiliteit willen wij het gebruik van de auto verminderen door bijvoorbeeld meer in te zetten op de (elektrische) fiets, vracht via water of het openbaar vervoer.

[1] Dit is gedaan op basis van de Klimaat- en Energie Verkenning (KEV 2020). Niet alles uit het Klimaatakkoord is concreet genoeg voor de doorrekening, zie https://www.pbl.nl/publicaties/overzicht-van-uitgangspunten-scenario-aannames-en-beleid-in-de-kev-2020

In de RES 1.0 wordt de ambitie schonere, slimmere en andere mobiliteit gerealiseerd door twee concrete doelen op te nemen:

- Reductie van de CO_2-uitstoot van door mobiliteit in Holland Rijnland met 22% procent in 2030 ten opzichte van 1990;
- Reductie van het energieverbruik door mobiliteit in Holland Rijnland met minimaal 11% in 2030 ten opzichte van 2014.

2.5 Maatschappelijke thema's

Mobiliteit is meer dan een weg-, een rail- of een vaarverbinding. Mobiliteit maakt het voor mensen mogelijk om deel te nemen aan de maatschappij en zorgt voor sociale contacten. Tegelijkertijd kan mobiliteit van anderen de leefbaarheid voor omwonenden van infrastructuur onder druk zetten.

Leefbaarheid

Op veel locaties in onze regio liggen, veelal historisch gegroeide, regionale wegverbindingen middenin woonkernen. De regionale infrastructuur is niet meegegroeid met de uitdijende bebouwing. Dit leidt tot negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit.

Bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden moet integrale uitvoering van ruimte en mobiliteit voorkomen dat nieuwe gebieden ontstaan waar inwoners de negatieve gevolgen van infrastructuur ondervinden. Echter, in bestaande kernen is sprake van een 'infrastructurele achterstand' met leefbaarheidsproblemen tot gevolg. Bij het formuleren van een mobiliteitsagenda moet ook nadrukkelijk aandacht zijn voor het verbeteren van leefbaarheid in nieuwe en bestaande gebieden.

Sociale inclusiviteit

Iedereen moet kunnen meedoen in onze maatschappij. Daar is het kunnen verplaatsen met OV, fiets of auto een wezenlijk onderdeel van. Door verschillende vormen van beperkingen is het voor sommige groepen inspannender (tot zelfs onmogelijk) om deel te nemen aan de maatschappij. Voor mensen met een beperking is reizen (met name met het openbaar vervoer) niet altijd makkelijk. Het is soms een hele onderneming om een reis te plannen terwijl de uitdagingen onderweg nog moeten komen: inchecken, het juiste perron vinden, hulp regelen om in te stappen, op tijd zijn bij een aansluitende trein of bus, enzovoort. Extra vervelend is dat reizigers met een beperking zich soms minder welkom voelen, alsof ze te veel zouden vragen en de boel ophouden.

Dat moet anders vindt Holland Rijnland. Een maatregelenpakket wordt opgesteld om het OV toegankelijker te maken voor die groepen. Een belangrijke modaliteit daarbij is de Regiotaxi. De Regiotaxi Holland Rijnland is in het leven geroepen als een vervoersvoorziening voor personen met een indicatie in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Daarnaast biedt dit

deeltaxi-systeem aanvullend openbaar vervoer voor iedereen. Dit houdt in dat alle inwoners in de regio zich van deur tot deur met de Regiotaxi kunnen laten vervoeren. Ook vervoer van deur naar halte of station is mogelijk. Hierbij vervult de Regiotaxi een functie in het ketenvervoer.

De provincie subsidieert de OV-ritten in de Regiotaxi en heeft aangekondigd dit in ieder geval tot en met 2024 te zullen doen. In 2024 neemt de provincie deze regeling in heroverweging. Een van de redenen daarvoor is het soortgelijk vervoer dat onderdeel uitmaakt van de concessie Zuid-Holland Noord. Tijdens de huidige concessie rijden dergelijke voertuigen in enkele landelijke gebieden in de regio waar beperkt openbaar vervoer is. Het gaat ook om een deeltaxi-systeem maar dan onder verantwoordelijkheid van de busvervoerder. De regio is van mening dat in ieder geval één van deze deeltaxi-systemen blijft bestaan. Door het in stand houden van een dergelijk systeem kunnen ook reizigers die minder goed ter been zijn maar nog wel zelfstandig kunnen reizen, gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Dit bevoerdert een inclusieve samenleving.

Echter, naast de Regiotaxi zijn er in een tijd waar veel innovaties plaatsvinden op het gebied van bereikbaarheid, vele andere vervoersmogelijkheden. Vaak zijn het slimmere maatregelen en soms hoogwaardige technologische snufjes. En alles wat daartussen zit. Holland Rijnland wil een goede mix van mogelijkheden (laten) samenstellen.

Vitaliteit kleine kernen
Binnen de stedelijke gebieden wonen niet alleen de meeste mensen maar vinden de meeste economische, culturele en educatieve activiteiten plaats. Buiten de steden zijn de economische, recreatieve, natuur en woonfuncties minstens zo belangrijk. Keuzes in het mobiliteitssysteem worden merendeels genomen op basis van financiële overwegingen en vervoerswaarden. Hierdoor dreigen de plattelandsgebieden minder leefbaar te worden. In gebieden zoals Nieuwkoop en Kaag en Braassem is het openbaar vervoer minder nadrukkelijk aanwezig. De halteafstanden zijn relatief groot en de frequentie is doorgaans lager dan in een stad. Fietsafstanden zijn langer en voetpaden zijn vaak afwezig. Op zich is dat de charme van het platteland. Maar dat is tevens een bedreiging. Om het platteland leefbaar te houden, zijn basisvoorzieningen, een goed zorgniveau en een ondersteunend bereikbaarheidspakket noodzakelijk.

Verkeersveiligheid
Vanaf 2022 sluit Holland Rijnland aan bij nieuw (Rijks)beleid uit het recent verschenen Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In dit SPV staat integrale verkeersveiligheid centraal. Het plan is gebaseerd op drie pijlers. Naast educatie zijn handhaving en risico-gestuurde aanpak van groot belang. Van wegbeheerders wordt verwacht dat zij actief optreden tegen mogelijk verkeersgevaarlijke onderdelen, niet alleen door aanpassing van infrastructuur, maar ook middels het beïnvloeden van rijgedrag. Holland Rijnland trekt bij de formulering van beleid en plannen op met de provincie Zuid-Holland.

In 2020 stelde het Rijk in samenwerking met de provincies het Strategisch Plan Verkeersveiligheid op. Speerpunt hiervan is het zogenaamde risico-gestuurde beleid. Risico-gestuurd beleid biedt concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. Door gebruik te maken van lokale en regionale informatie over risicofactoren, kan de beleidscyclus daar preciezer op worden afgestemd. Voor de hele provincie Zuid-Holland, inclusief de regio Holland Rijnland, is een globale risicoanalyse uitgevoerd. Om de locaties nog beter te definiëren, laat Holland Rijnland, net als veel andere regio's en gemeenten, een meer verdiepende risicoanalyse uitvoeren voor het volledige gemeentelijke weggennet in de regio. Op die manier worden locaties waarvoor het wenselijk is proactief maatregelen te treffen preciezer in kaart gebracht. Verder biedt het risico-gestuurde beleid meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. Door gebruikmaking van lokale en regionale informatie over risicofactoren, kunnen regio en gemeenten de beleidscyclus daar ook preciezer op afstemmen. Op basis daarvan kunnen regio en gemeenten gericht beleid ontwikkelen om de belangrijkste risico's aan te pakken. Deze preventieve aanpak sluit aan bij de Duurzaam Veilig-principes en lijkt effectiever te zijn dan de traditionele, reactieve aanpak.

Vanaf 2021 stelt de regio een programma op volgens de aanpak van het Rijks Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierbij zoeken we ook aansluiting bij het meerjarenplan Verkeersveiligheid van de provincie Zuid-Holland dat in 2021 wordt afgerond. In het meerjarenplan worden gedrag-beïnvloedende projecten opgenomen evenals infrastructurele projecten die aansluiten bij de subsidieaanvragen Duurzaam Veilig. Deze laatste maken deel uit van de gebiedsagenda waarvoor in het kader van de provinciale subsidieregeling mobiliteit jaarlijks subsidieaanvragen worden ingediend. Als derde pijler is handhaving van groot belang. Hiervoor wordt de politie verzocht medewerking te verlenen aan de planvorming door Holland Rijnland. Deze drie-eenheid vormt de aanpak volgens het SPV.
Het meerjarenplan wordt op regionaal niveau opgesteld. Voor een aantal projecten geldt dat de Regionale Strategie Mobiliteit en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid aanvullend op elkaar moeten zijn.

Landschap en ecologie
Holland Rijnland kent qua landschap en biodiversiteit vele onderscheidende waarden. Zonder volledig te zijn, kan men denken aan de kust, de duinen, de geestgronden, landgoederen en het veenweidegebied met de Hollandse plassen. Maar ook de meer incidentele vormen van landschapskenmerken (de koebosjes, de haagjes in de bollenstreek et cetera) horen onlosmakelijk bij Holland Rijnland. Mobiliteit versterkt de bereikbaarheid van de natuur maar doorsnijdt deze ook. Het is goed dat de bereikbaarheid van de noordelijke en zuidelijke randstad door spoorlijnen, vaarten en autowegen wordt verbeterd. Tegelijkertijd functioneren deze mobiliteitslijnen als harde grenzen voor de verschillende ecosystemen. Door ingrepen in de uitvoering van infrastructuur en de daaraan verbonden kunstwerken is het mogelijk de ecologische verbindingen en de landschappelijke waarden in stand te houden zonder dat dit de bereikbaarheid onder druk zet.

Toerisme en recreatie

De waardering van de natuur en daarmee het aantal bezoekers stijgt. Mensen hebben steeds meer behoefte aan recreëren dichter bij huis en het opdoen van nieuwe ervaringen. In Holland Rijnland staat de bereikbaarheid van die gebieden al een tijd onder druk. Belangrijke stranden, Hollandse plassen en veenweidegebieden zijn met het OV moeilijk, tot niet bereikbaar. Voor buitenlandse bezoekers, werknemers en mensen elders uit het land is het wegennet naar de toeristische trekpleisters nog vaak een zoekplaatje. Holland Rijnland heeft, naast de Noordzeekust, veel mooie plassen, rivieren en kanalen. Deze trekken veel dagjesmensen en toeristen die graag hun vertier zoeken op het water. Door deze drukte concurreert de pleziervaart met de beroepsvaart om de doorvaart bij bruggen en sluizen. Dit leidt vooral in het zomerseizoen tot lange en frequente burgopeningen met behoorlijke wachtrijen op zowel weg als water.

3 Mobiliteitsbeeld Holland Rijnland

Het functioneren van het regionale mobiliteitssysteem en de trends die zich op mobiliteitsgebied ontvouwen, geven een goed beeld van het speelveld van het mobiliteitsbeleid. Deze noties, in dit hoofdstuk beschreven, vormen een belangrijke input voor de te volgen strategie.

3.1 Verplaatsingspatronen

Voor hun dagelijkse activiteiten verplaatsen inwoners en bezoekers van Holland Rijnland zich door de regio en daarbuiten. De ligging van de steden en dorpen in onze regio, de bestaande infrastructuurnetwerken en de afstanden tot de metropoolregio's in de Randstad bepalen in hoge mate hoe de inwoners van Holland Rijnland zich bewegen. Deze verplaatsingspatronen vormen een belangrijke input voor het mobiliteitsbeleid.

Er is niet één kenmerkend verplaatsingspatroon voor Holland Rijnland te benoemen. Onze inwoners bewegen zich in verschillende netwerken op verschillende schaalniveaus, afhankelijk van het reismotief (bijvoorbeeld werk, onderwijs of recreatie) en van persoonskenmerken, zoals leeftijd of opleidingsniveau.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland zijn de verplaatsingenpatronen in kaart gebracht door Atelier Tordoir. Deze studie laat zien dat er grofweg drie schaalniveaus voor verplaatsingspatronen te onderscheiden zijn. Het hoogste schaalniveau is van belang voor de bereikbaarheid van topvoorzieningen en zakelijk verkeer en zit op het niveau van de Randstad. Het tweede niveau is dat van het *daily urban* en *regional system* en is van belang voor gespecialiseerde arbeid en voorzieningen en bevindt zich op het niveau van Holland Rijnland en de subregio's. Het derde schaalniveau wordt gebruikt voor de minst gespecialiseerde activiteiten en bevindt zich op het niveau van (lokale) gemeenschappen, die afhankelijk van de verstedelijkingsgraad en locatie in omvang varieert tussen enkele tienduizenden tot honderdduizend inwoners.

Het besef van deze verplaatsingspatronen is van belang voor het formuleren van de speerpunten en de verbindingen in het mobiliteitssysteem, waarop Holland Rijnland zich richt. Zo is in de Duin- en Bollenstreek onderscheid te maken tussen het zuidelijk deel dat voor werk en voorzieningen sterk verbonden is met de Leidse regio, terwijl de pendelstromen vanuit de noordelijke helft ook veel richting Noord-Holland lopen. De Leidse regio vormt een sterke eigen gemeenschap qua verplaatsingspatronen, die tegelijkertijd ook op Den Haag en Amsterdam is gericht. De Rijn- en

Veenstreek is vanuit dat oogpunt minder hecht en is meer extern gericht, ook op de metropoolregio's Amsterdam, Rotterdam-Den Haag en in iets mindere mate Utrecht.

3.2 Mobiliteitstrends

De wereld verandert snel en de ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Dit geldt voor technologische ontwikkelingen, maar ook voor sociaaleconomische en maatschappelijke trends. De mogelijke impact van al deze trends op mobiliteit is lastig exact te voorspellen. Wel is het van belang rekenschap te geven van de trends.

Technologie en mobiel internet
Technologische ontwikkelingen en de brede beschikbaarheid van (mobiel) internet zorgden voor belangrijke veranderingen . Ook in de sector mobiliteit. Weggebruikers gaan steeds beter geïnformeerd op weg. Vervoerders zijn beter in staat reizigers op maat gesneden producten aan te bieden. Online reserveren en afrekenen maken de brede opkomst van deelsystemen mogelijk (mobility as a service). Deze ontwikkelingen maken het mogelijk een andere afweging te maken tussen vraag- en aanbodgerichte mobiliteit en anders te denken over vervoerstromen en capaciteit van vervoerdiensten. Al met al een ingrijpende en interessante ontwikkeling voor beleidsmakers in mobiliteitsland. Het biedt kansen voor verbetering van het mobiliteitsaanbod in en tussen kleine kernen.



Elektrificatie voertuigen
Het aandeel elektrische voertuigen stijgt snel. Voor overheden levert dit de uitdaging op om te voorzien in de groeiende behoefte aan openbare laadvoorzieningen. Tegelijkertijd nemen de mogelijkheden en het draagvlak voor bijvoorbeeld zero-emissie-zones sterk toe. Vanwege de eenvoudigere exploitatie bij elektrische deelauto's is ook deze markt in beweging. De opkomst van de elektrische fiets heeft tot gevolg dat het aantal fietsers met langere dagelijkse verplaatsingen sterk stijgt. Dit stelt vervolgens weer nieuwe eisen aan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur (denk aan de grotere snelheidsverschillen) en stallingsvoorzieningen.

Verstedelijking en demografie
Op maatschappelijk vlak is er een aantal ontwikkelingen waardoor de behoefte aan mobiliteit groeit. Zo blijft de bevolking groeien door natuurlijke aanwas, migratie en stijgende levensverwachting. De groei van de bevolking zorgt voor meer verplaatsingen van en naar de plekken waar mensen zich vestigen. De extra verplaatsingen zijn zowel woon- en

werkverplaatsingen, als extra recreatieve verplaatsingen. Op welke wijze dit gebeurt en in welke richting, is afhankelijk van de beschikbare vervoersmodaliteiten en de locaties van wonen, werken en recreëren. Zo wordt er in stedelijke gebieden relatief meer gebruik gemaakt van openbaar vervoer en in meer landelijke gebieden meer van de auto.

Hoe een verplaatsing wordt gemaakt, is mede afhankelijk van de huishouddichtheid en de huishoudsamenstelling. Huishoudens worden steeds kleiner, zowel in de steden als in het buitengebied. De lage huishouddichtheid is ongunstig voor de effectiviteit van het openbaar vervoer en zorgt voor lange reisafstanden in het buitengebied. Door de groei van het aantal kleine huishoudens zullen mensen in deze gebieden voor een belangrijk deel afhankelijk blijven van een auto. Daarnaast neemt de vraag naar woningen toe, waarbij deze vraag het sterkst stijgt in stedelijke gebieden.

Door verstedelijking neemt de druk op de ruimte toe. Verschillende functies concurreren met elkaar, zoals wonen, werken, mobiliteit, natuur, landschap en recreatie. Die concurrentie wordt versterkt omdat de aantallen inwoners, werkenden en bezoekers groeien. Het belang van bereikbaarheid is evident, maar er komt maatschappelijk meer weerstand tegen het aanleggen van meer asfalt. Die weerstand komt onder meer voort uit het belang dat mensen hechten aan de leefbaarheid van hun omgeving. In de stad willen mensen elkaar kunnen ontmoeten op prettige plekken, bijvoorbeeld met veel groen. Auto’s worden minder als vanzelfsprekend geaccepteerd in het straatbeeld. In het landelijk gebied hecht men zeer aan de landschappelijke kwaliteit van de omgeving. Ook is aandacht voor biodiversiteit een belangrijke factor.

Groei van verkeer door toerisme en recreatie
Wereldwijde groeit de toerismesector en ook de behoefte aan recreatie in de eigen regio lijkt steeds groter te worden, hetgeen wordt versterkt onder invloed van de Coronacrisis. In onze regio bevinden zich veel toeristische trekpleisters van regionaal en (inter)nationaal kaliber. Alleen al de Keukenhof, het Rijksmuseum voor Oudheden en Avifauna zijn goed voor ruim twee miljoen bezoekers per jaar. En dit is nog maar het topje van de ijsberg. De diversiteit aan landschappen, musea, strand, zee en water trekt bezoekers van ver over de grens naar onze regio.

Dit resulteert aan de ene kant in een toenemende druk op natuur- en recreatiegebieden bijvoorbeeld lange files bij warme stranddagen en evenementen. Aan de andere kant wordt, dankzij de aanleg van de Rijnlandroute, de ontsluiting richting de kustplaatsen veel directer en logischer, wat ons in een concurrerende positie brengt ten opzichte van andere regio's. Zo hebben miljoenen Duitsers, dankzij de N11 en de Rijnlandroute, binnen anderhalf tot twee uur rijden in hun (elektrische) auto toegang tot de stranden, culturele attracties en veenweidegebieden in onze regio.

Het verbeteren van infrastructuur boort een economisch potentieel aan, wat ten gunste komt van de toeristische sector in de regio naast gewenste ruimtelijke economische ontwikkelingen langs de as Katwijk-Leiden-Alphen aan den Rijn (zie ROA). Als gevolg hiervan wordt de druk op de Oost-West-as groter en zal langs deze as meer behoefte zijn aan goede treinverbindingen, snelle

laadinfra, parkeerplaatsen, overstappunten en overnachtingsmogelijkheden. Willen wij dit potentieel versterken en benutten, dan helpt het bijvoorbeeld niet als men voor een rit naar de Keukenhof op de N11 al staat te wachten voor het verkeerslicht bij Alphen aan den Rijn of bij de A4.

Water
Een belangrijke mobiliteitswijze is het vervoer over water van zowel goederen als personen. Tot op heden is onvoldoende integrale aandacht besteed aan de kansen en mogelijkheden die dit biedt om enerzijds de druk op het mobiliteitssysteem te verminderen en anderzijds een grote slag te slaan voor het verdere verduurzamen van dit systeem mits er gebruik wordt gemaakt van duurzame methoden.

Er is fragmentarische kennis van de mogelijkheden over het vervoer over water. Om hier meer inzicht voor Holland Rijnland in te krijgen en daadwerkelijk deze modaliteit functioneel en financieel haalbaar in te zetten om te komen tot de doelstellingen van de RSM zal er eerst een regionaal haalbaarheidsonderzoek moeten worden opgesteld om te komen tot een daadwerkelijke inzet er van.

Corona en mobiliteit
De beperkende maatregelen als gevolg van het coronavirus hadden in 2020 een rigoureuze wijziging van onze dagelijkse mobiliteitspatronen tot gevolg. Straten waren leeg en er werd massaal thuisgewerkt. De vraag is nu of deze crisis structurele gevolgen heeft op de mobiliteitsontwikkeling.

Nederlanders lijken zich langzamerhand aan te passen aan de beperkingen die de coronacrisis met zich meebrengt. Ze oordelen positiever over thuiswerken dan ze aan het begin van de crisis deden. Daarnaast verwachten ze vaker te blijven thuiswerken als de crisis voorbij is. Een deel verwacht structureel minder te gaan reizen. Dat blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onder een representatieve groep Nederlanders die aan het begin van de crisis (eind maart, begin april 2020) werden bevraagd en eind juni, begin juli 2021 opnieuw.

Het aantal mensen dat thuiswerkt was in juli iets afgenomen ten opzichte van het begin van de crisis (van 54% tot 48% van de werkenden). Het aandeel van deze groep dat positief is over het thuiswerken steeg in deze periode, van 61% naar 71%. Aan het begin van de crisis zei nog een kwart van de thuiswerkers dit ook na de crisis vaker te blijven doen. De twee maanden daarna steeg dat aantal naar 45%.

Vergaderen op afstand is waarschijnlijk ook een blijvertje. Meer dan de helft (55% in juli 2020 tegenover 43% eind maart, begin april) van de mensen die op afstand vergaderen vindt dit net zo productief als fysiek overleg. Het aandeel dat verwacht in de toekomst na de coronacrisis ook vaker op afstand te vergaderen nam toe sinds het begin van de coronacrisis, van iets meer dan 35% naar ongeveer 60%.

Sinds de eerste coronamaatregelen is het aantal voertuigkilometers langzaamaan weer gegroeid, maar door een gelijkmatigere spreiding van het verkeer over de dag is er begin 2021 nog steeds nauwelijks sprake van congestie. Het verkeer naar traditionele bedrijventerreinen lijkt minder gevoelig voor corona. Veel werkzaamheden gaan door en goederenvervoer bleef grotendeels op peil.

Ook het reisgedrag in het OV lijkt blijvend te veranderen. Ongeveer 28% van de Nederlanders die vóór de coronacrisis wel eens met het OV reisden, verwacht na de coronacrisis minder gebruik te maken van het OV dan vóór de crisis. Daar staat tegenover dat 8% denkt na de crisis vaker gebruik te maken van het OV.

Een aanzienlijk deel van de OV-reizigers dat uitweek naar een alternatieve vervoerwijze, ervaart dit als positief. Van de mensen die nu vaker de fiets gebruiken ter vervanging van het ov, verwacht 52% dit na de coronacrisis ook nog vaker te doen. Voor de brommer betreft dit 47%, de auto 34% en voor lopen 40%.

Concluderend lijkt er wel een wijziging in het denken op gang te zijn gebracht, maar is het nog te vroeg om conclusies te trekken ten aanzien van structurele gedragsveranderingen. Als de trend zich doorzet, neemt de piekbelasting van de vervoersystemen iets af, maar de verplaatsingsbehoeften blijven wel aanwezig.

3.3 Knelpunten mobiliteitssysteem

Naast de opgave om een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem te realiseren, bestaan er in de huidige situatie al knelpunten die in veel gevallen binnen afzienbare tijd om een oplossing vragen. Per subregio zijn in de navolgende alinea's de belangrijkste thema's benoemd.

Leidse regio

OV

De Leidse Regio kent qua OV-ontsluiting een duidelijk opbouw. De relatie met omliggende metropoolregio's MRDH, MRA en Utrecht wordt ingevuld door het hoofdspoornet. De Oude Lijn tussen Dordrecht en Haarlem/Amsterdam is daar de belangrijkste drager. De stations langs die Lijn vervullen een belangrijke rol in het verknopen van het bussysteem aan het railsysteem en vice versa. Als belangrijke andere schakel is er de verbinding tussen Leiden en Woerden/Utrecht. Station Lammenschans en Leiden Centraal zijn de aansluitpunten op de lijn. Vooral voor Leiden Centraal is de blijvende groei van het aantal reizigers in relatie tot de fysieke ruimte van het station en de aan- en afvoerroutes van bus en fiets (en de bijbehorende stallingen) een aandachtspunt dat de komende jaren een toekomstbestendige uitwerking nodig heeft.



De geografische ligging van zowel de spoorlijnen als de zwaartepunten van de bebouwing maakt dat de toevoerroutes naar de stations soms lang zijn (ook vanuit Katwijk). Niet alleen in afstand, maar ook in tijd omdat busverbindingen op grote delen van het netwerk meerijden met het autoverkeer. En dat netwerk kent over de dag perioden met grote verkeersbelasting en de daarmee gepaard gaande congestie en lage doorstroomsnelheid.

Fietsenstallingen bij zowel stations als drukkere bushaltes blijft achter bij de vraag. Er wordt op verschillende locaties gewerkt aan het vergroten van de capaciteit, maar gelet op de verwachting dat het aandeel fiets-OV zal blijven groeien, blijft dit een aandachtspunt. Gelet op de beperkt beschikbare ruimte op sommige locaties, is het de verwachting dat oplossingen gepaard gaan met flinke investeringen.

Er is en wordt geïnvesteerd in HOV-routes, maar gelet op de verwachte groei van reizigers is de vraag of het aanbod en de daarmee verbonden capaciteit op termijn voldoende is.
Naast het ‘standaard’ OV rijdt er in de regio de Regiotaxi als een deur-tot-deur systeem.

Fiets
De netwerken voor fiets zijn momenteel vooral lokale netwerken die via een beperkt aantal lijnen aan elkaar zijn verbonden. De fiets is het vervoermiddel dat op een afstand tot circa 15 kilometer voor veel reizigers een alternatief is voor auto en OV. Binnen de netwerken zitten een aantal knelpunten die het lokale oplossingsvermogen overstijgen. Het gaat dan met name over het slechten van barrières als Rijkswegen, provinciale wegen en waterwegen. Door fietsnetwerken te versterken, draagt dit bij aan vermindering van het aandeel autoverkeer in de Leidse Regio. Het zorgt het voor een betere voeding van het OV (zowel spoor als bus) en maakt een verdere verstedelijking mogelijk vanwege het efficiëntere ruimtegebruik in vergelijking met het autonetwerk.

Autoverkeer
Het huidige wegennetwerk kenmerkt zich (pre-Corona) door een grove maaswijdte van de hoofdwegenstructuur in de Leidse Regio. Oftewel een beperkt aantal wegen wikkelt al het verkeer af. In de spitsen (maar ook op andere perioden) is er sprake van een ‘vol’ netwerk, met congestie als resultaat. Negatieve aspecten als sluipverkeer door woonbuurten, vermindering van verkeersveiligheid, verminderde luchtkwaliteit en trillingshinder zijn een dagelijkse ergernis van zowel de weggebruiker als de omwonenden.
Mede gelet op de ruimtevraag voor andere functies en de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem is het de vraag hoe en waar dit netwerk versterkt moet en kan worden. Daarbij gaat het om het gehele wegennet, dus inclusief de Rijks- en provinciale wegen. Er wordt hard gewerkt aan de Rijnlandroute en de Leidse Ring Noord. Dit zal in de Leidse Regio zijn effect hebben. Maar de verwachting is dat we er daarmee niet zijn. Vooral in Oegstgeest, Voorschoten, Zoeterwoude en Leiderdorp blijven er routes (zoals de Rijnsburgerweg) waar doorstroming op gespannen voet staat met leefbaarheid. Ook de verkeersbelasting op de A4 en de A44 heeft effect op het interne wegennet van de Leidse regio. In de huidige situatie wordt bij congestie op de Rijkswegen geconstateerd dat een deel van het verkeer alternatieven zoekt en routes gaat nemen door het stedelijke gebied van de Leidse Regio. Een ongewenste situatie.

De laatste jaren neemt de verkeersdruk op het deel N206 Leiden-Zoetermeer steeds verder toe. Dit komt door de autonome groei van het auto- en sluipverkeer dat de files op de A4 en A12 wil vermijden. De aanleg van de Rijnlandroute en de verbreding van de A4 zijn ontwikkelingen die zullen leiden tot een betere doorstroming van het hoofdwegennet, maar zullen de druk op het onderliggende wegennet aanzienlijk vergroten, met name op het genoemde traject op de N206.

Rijn- en Veenstreek

Cruciale verbindingen in het oostelijk deel van de regio

De groei van wonen, werken en goederentransport leidt onvermijdelijk tot een grotere druk op de mobiliteit. In algemene zin is hier al in hoofdstuk 2 naar verwezen. Het huidige mobiliteitssysteem loopt tegen haar grenzen aan. Dit is met name merkbaar op de belangrijkste spoor- en autowegen tussen de metropoolregio's MRDH, MRA, en Utrecht die gelden als magneten voor economische ontwikkeling. Het verder verdichten met woningen in de stad Alphen aan den Rijn vergroot de druk op het lokale en regionale wegennetwerk. Nieuwe verbindingen en overstappunten op logische locaties zijn nodig om de toenemende verkeersdruk het hoofd te kunnen bieden en Alphen aan den Rijn een bereikbare en leefbare stad te houden. Daarnaast houden deze verbindingen de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kleinere kernen zoals Hazerswoude, Woubrugge en Ter Aar op peil. Dit geldt met name als Alphen aan den Rijn als centrumstad een steeds grotere rol binnen de (sub)regio gaat spelen. Naast weginfrastructuur zal het de komende jaren vooral gaan over het investeren in openbaar vervoer, scheepvaart en fiets, allen als alternatief voor de auto. Nieuwe verbindingen naast verbindingen voor de Oude lijn (spoorverbinding Dordrecht – Amsterdam) zijn echter nog niet in beeld, terwijl deze juist kunnen leiden tot een synergie waar alle regio's van profiteren. Centraal staat de realisatie van een Noord-Zuidverbinding: een HOV-verbinding van Rotterdam naar de metropoolregio Amsterdam via Zoetermeer en Alphen aan den Rijn, in de richting van Schiphol en Uithoorn. Deze verbinding past ook in de verstedelijkingsopgave waarin de doorontwikkeling van Alphen aan den Rijn tot volwaardig knooppunt het uitgangspunt is. In dit scenario sluiten verschillende (OV-)vervoersvormen goed op elkaar aan en ontstaat door verdere verdichting een dynamisch gebied. Bovendien worden de stad en de regio zo beter aangesloten op de overige metropoolregio's. Zo vormt het een robuuster onderdeel van de polycentrische structuur van de Randstad.

Wegverbindingen, leefbaarheid en bereikbaarheid kernen

In de Rijn- en Veenstreek is in vergelijking met de metropoolgebieden relatief weinig bedrijvigheid. Hierdoor reizen veel inwoners vanuit de dorpen richting de steden om te werken of studeren. Het grootste deel van de werknemers in de Rijn- en Veenstreek is gericht op de Noordvleugel van de Randstad (regio Amsterdam en Utrecht). Verbindingen met de Noordvleugel zijn echter niet optimaal. En ook naar de Leidse en Haagse regio's is sprake van overbelasting van weg en spoor. Knelpunten zijn onder andere de provinciale weg N207 (bijvoorbeeld de het deel tussen de Drechtbrug en de brug over de ringvaart (Leimuiderbrug), de N11 ter hoogte van de gelijkvloerse kruisingen, en de N231 in aansluiting op de N201. De knelpunten leiden tot opstoppingen van autoverkeer in dorpskernen en een daarmee gepaard gaande afname van de leefbaarheid omdat verkeer, zowel personen- als vrachtverkeer zich een weg zoekt door dorpskernen. Voorbeelden hiervan zijn kleine kernen zoals Rijnsaterwoude, Noorden en Nieuwe Wetering, maar bijvoorbeeld ook Roelofarendsveen. Dit geldt evenzeer voor verkeer van de A4. Vracht- en landbouwverkeer dat door dorpskernen rijdt, zorgt voor (een gevoel van) verkeersonveiligheid, barrièrewerking en geluidshinder. Dit betreft veel kleine kernen in de Rijn- en Veenstreek. Pregnante voorbeelden hiervan zijn onder andere Leimuiden, Boskoop en Hazerswoude-Dorp.

Ten zuiden van de N11

Ook in het zuidelijk deel van de Rijn en Veenstreek zijn leef- en bereikbaarheidsproblemen. In dit gebied vinden vanaf 2007 diverse onderzoeken plaats om de knelpunten in Hazerswoude Dorp en Boskoop (Greenportregio Boskoop) te verminderen. Dit proces heeft in 2018 geresulteerd in een eerste stap: een uitvoeringsbesluit over de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan en verbetermaatregelen op en rond de N209 Hazerswoude-Dorp. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is het vervolg hiervan. Voorts is in 2021 een onderzoek opgeleverd over het zuid-westelijk deel van het gebied, rond de provinciale wegen N206-N209. Een en ander heeft geleid tot een maatregelpakket van circa vijftig miljoen euro, bovenop de huidige investeringen, waarover in 2021 besluitvorming plaatsvindt. Het betreft onder andere de aanleg van nieuwe infrastructuur voor zowel fiets als (vracht)auto en de regionale inzet en lobby voor het volledig maken van het knooppunt N11/A12 (MIRT maatregel). Daarnaast worden twee studies opgestart waarbij twee onderdoorgangen worden verkend: een tunnel in de N209 ter hoogte van Hazerswoude Dorp en een oeververbinding onder de Gouwe, aansluitend op de N207 bij Boskoop. Deze studies vinden plaats in samenwerking met provincie en gemeente(n). Vooral de inzet voor het verbeteren van knooppunt N11/A12 is een maatregel die sterk samenhangt met de regionale ambities en speerpunten van Holland Rijnland (zie ook hoofdstuk 4).



OV

In de landelijke gebieden is het huidige OV ontoereikend. Verbindingen sluiten niet goed op elkaar aan en gebruikmaken van het OV is tijdrovend. In het bijzonder zijn zorginstellingen en bedrijventerreinen niet goed bereikbaar met het OV. De praktijk leert dat - zeker in kernen in Nieuwkoop en Kaag en Braassem - het OV voor veel inwoners al een tijd geen serieuze optie is. Het is daarom - ook met betrekking tot de duurzaamheidsafspraken - de ambitie om het OV te verbeteren door goede aansluitingen te realiseren met snelle verbindingen, als ook goede doorgaande fietsroutes aan te leggen. Zo worden OV of fiets voor veel inwoners op termijn een eerlijk alternatief voor de auto en helpt het de wegen te ontlasten.

Het is dus van belang om enerzijds hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden om inwoners een snelle verbinding te geven richting de centrumgemeenten en economische clusters. Anderzijds is ook in de haarvaten openbaar vervoer nodig om voorzieningen te kunnen bereiken. Dit betekent dat langzamere, toegankelijke busverbindingen met korte halteafstanden als basisnetwerk noodzakelijk blijft. Daarnaast wordt de Rijn- en Veenstreek ook steeds aantrekkelijker voor recreanten en toeristen. De inzet is ook om bezoekers aan de regio te stimuleren zoveel mogelijk met het OV of op de fiets te komen. Dit betekent dat de toeristische

trekpleisters, inclusief de natuurgebieden, goed bereikbaar moeten zijn met het OV en dat overstappunten op de juiste locaties liggen.

Fiets
De fiets is, ook in het landelijk deel van de Randstad, vaak een goed alternatief voor de auto en steeds meer ook voor het OV. Ook over langere afstanden, gezien de actieradius van de elektrische fiets. Het ontbreekt in de subregio echter aan snelle, veilige en robuuste fietsverbindingen naar economische clusters en woongebieden. Hier zijn verbeteringen mogelijk waar regionale fietsroutes, (hoogwaardig)openbaar vervoer en wegverbindingen samenkomen. Dit zijn locaties die zich goed lenen voor het realiseren van overstappunten of hubs, zowel utilitair als recreatief. Naast de ring rond Alphen aan den Rijn valt te denken aan locaties bij Leimuiden, Nieuwkoop, Zevenhoven en Hazerswoude-Rijndijk.

Water
Zoals bij paragraaf 2.4 al aangegeven, ontstaan - vooral in het zomerseizoen als gevolg van lange en frequente burgopeningen – lange wachtrijen op zowel weg als water. Locaties zoals de Leimuiderbrug of de Hefbrug in Boskoop zijn beruchte knelpunten in de weg- en watersystemen van de Rijn- en Veenstreek. Het ingewikkelde aan deze problematiek is dat er verschillende beheerders van de objecten en systemen zijn, ieder met zijn eigen belang. Dit vraagt om een bovenlokale aanpak van deze knelpunten.

Stedenbouw en duurzame mobiliteit
Woonwijken worden voor tientallen jaren aangelegd, terwijl bijvoorbeeld binnen twee decennia een groot deel van het wagenpark afhankelijk is van opladen bij oplaadpunten of bij de woning. Deze transitie naar duurzaam vervoer betekent dat er een opgave ligt om hier nu al op te anticiperen bij stedenbouwkundige plannen.

Duin- en Bollenstreek

Verbindingen en ontbrekende schakels
De Duin- en Bollenstreek heeft van oudsher een Noord-Zuid oriëntatie, ontstaan uit een organische ontwikkeling. Het is voor een belangrijk deel het gevolg van de landschappelijke ondergrond waardoor wegen op strandruggen werden gebouwd en dorpen daaromheen. De Duin- en Bollenstreek was als gevolg daarvan vroeger economisch met name gericht op Leiden en Haarlem. Na het inpolderen van de Haarlemmermeer zijn er ook Oost-West wegverbindingen aangelegd, met name in de Haarlemmermeer zelf. De laatste decennia is er ondanks de enorme economische, maatschappelijke en technische ontwikkelingen, nauwelijks nieuwe weginfrastructuur toegevoegd in dit deel van de regio. Dit terwijl de relaties tussen de Duin- en Bollenstreek met de rest van Nederland, en daarmee ook de verplaatsingsbehoefte, enorm zijn toegenomen. De Noord-Zuid oriëntatie is gebleven en de Oost-West oriëntatie is erbij gekomen.



Concreet betekent dit dat er vooral vanuit Hillegom en Lisse behoefte bestaat aan betere verbindingen naar de Haarlemmermeer en Schiphol. Dit betreft zowel fiets-, OV- als wegverbindingen. In Katwijk bestaat de behoefte aan doorontwikkeling van hoogwaardige OV- en fietsverbindingen richting Leiden. Tegelijkertijd vormen in Katwijk de Oude Rijn en de provinciale wegen barrières voor het fietsverkeer in Noord-Zuidrichting. Voor Noordwijk is door de westelijke ligging een betere bereikbaarheid van de kustplaats en het Space cluster essentieel. Een adequate Oost-Westverbinding en hoogwaardig openbaar vervoer zijn daarin cruciaal. Teylingen ligt gunstig ten opzichte van het hoofdwegennet (A44), maar deze is ter hoogte van Sassenheim verouderd (verouderd profiel, smalle kunstwerken die als bottleneck werken en korte op- en afritten op onderling korte afstand van elkaar). De afwikkeling van het verkeer is vaak onvoldoende, wat negatief doorwerkt in de bereikbaarheid van Teylingen.

Voor Sassenheim geldt dat de regionale verkeersstromen via de N208 en de N443 (Voorhout, Noordwijkerhout en Lisse) via de bebouwde kom lopen en daar zorgen voor aantasting van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Met de verdere groei van het verkeer door woningbouwontwikkelingen binnen en buiten de Duin- en Bollenstreek zal dit verder onder druk komen te staan. Voor Warmond geldt dat dat de centrale ontsluitingsweg (Herenweg) ook een functie heeft voor doorgaand verkeer van en naar Oegstgeest en Leiden. Dat leidt ook hier tot impact op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Gebrekkige of ontbrekende schakels in de infrastructuur, met name op de Oost-West verbindingen, belemmeren de ontwikkeling van nieuwe werklocaties die nodig zijn om het aantal arbeidsplaatsen te laten meegroeien met het aantal inwoners. Voor de meeste Greenport-gerelateerde bedrijvigheid is bereikbaarheid over de weg de belangrijkste vestigingsfactor. De ontwikkelingen op de as Katwijk-Leiden spelen hierin een rol.

Doorstromingsproblemen
In de huidige situatie ontstaan op een aantal wegvakken en kruispunten dagelijks doorstromingsproblemen in de spits. Verkeersmodellen laten zien dat de verkeersafwikkeling in de komende jaren ernstig dreigt te verslechteren. Grootste knelpunten zijn op dit moment de N206 bij Katwijk (aansluitingen Molentuinweg en N441) en de kruising N207-N208. In 2030 dreigt ook aan de zuidkant van Lisse en bij de aansluitingen op de Noordelijke Randweg Voorhout congestie te ontstaan. Als gevolg van de overbelaste kruispunten ontstaat op enkele plekken

terugslag op het onderliggende wegennet. Dat is vooral het geval in de avondspits rondom de kruispunten van de N206 in Katwijk. Op de A44 ontstaat ook op een aantal wegvakken in de regio congestie.

Robuustheid wegennet
Los van de problemen met de verkeersafwikkeling op een aantal aansluitingen en wegvakken is de robuustheid van het regionale wegennet als geheel ondermaats. De kwetsbaarheid van het hoofdwegennet is bijna dagelijks zichtbaar. Reistijden lopen in de spits snel op en calamiteiten op de A4 leiden doorgaans tot een compleet vaststaand regionaal netwerk. Als gevolg van deze onbetrouwbaarheid van het regionale wegennet zoekt het verkeer sluiproutes, vaak door bebouwde gebieden. Een voorbeeld daarvan is de Brouwersstraat in Rijnsburg, die een korte verbinding tussen A44 en N206 vormt. In de Duin- en Bollenstreek kan de robuustheid van het netwerk onder andere worden verbeterd door goede Oost-Westverbindingen in het gebied. Extra capaciteit op de Oost-Westverbindingen kan verkeersdruk op het bestaande wegennetwerk binnen het gebied verminderen.

Maar ook de Noord-Zuidverbindingen vragen de nodige aandacht. Als gevolg van de nog steeds toenemende mobiliteitsvraag, mede onder invloed van woningbouw net buiten de randen van Holland Rijnland, en de verouderde wegenstructuur rijdt er (te) veel verkeer op wegen die daarvoor ongeschikt zijn. De inrichting van de wegen past niet bij de functie en het gebruik. De wegen zijn doorgaans ook niet ingericht om grote verkeersstromen te verwerken. Met als direct gevolg: tal van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Bovendien wordt de problematiek versterkt door het relatief grote aandeel vrachtverkeer in de Duin- en Bollenstreek.

Het vele vrachtverkeer zorgt voor (een gevoel van) verkeersonveiligheid, barrièrewerking en omgevingshinder. Andersom leidt de beperkte doorstroming tot economische schade voor vervoerders.
Tenslotte hebben de doorstromingsproblemen effect op de kwaliteit van het openbaar vervoer over de weg. Het verbindende en ontsluitende openbaar vervoer loopt in de huidige situatie vaak vertraging op door congestie op het regionale wegennet.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid
Veel regionale verbindingen lopen door of net langs woonkernen. Noodgedwongen rijdt veel doorgaand verkeer over deze routes. In Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout en De Zilk levert dit knelpunten op wat betreft leefbaarheid en verkeersonveiligheid. Ook een aantal zeer drukke verbindingen, zoals de Van Pallandtlaan in Sassenheim en de N206 in Katwijk leveren zowel verkeersoverlast als milieuknelpunten op.

Niet alleen in dorpskernen, maar ook de verbindingen tussen verschillende gemeenten zijn qua vorm en functie niet op het daadwerkelijke gebruik afgestemd. Dat geldt voor wegen als de N442, N443, N444, delen van de N206, Delfweg, Stationsweg (Noordwijkerhout- Lisse). De wegen hebben smalle profielen en worden gekenmerkt door veel in- en uitritten, langsparkeren, sloten en smalle fietspaden.

De Ringvaart is een grote fysieke barrière in het gebied. Er zijn zes Ringvaartbruggen waarvan drie met een regionale functie (A44, N207 en N201). De afstand tussen deze bruggen is groot, daardoor krijgen ook bruggen zonder regionale functie, zoals bij Hillegom en Lisse, veel verkeer te verwerken. Deze bruggen zijn door het smalle wegprofiel en het ontbreken van vrij-liggende fietsvoorzieningen niet in staat de grote hoeveelheid (vracht-)verkeer, dat er noodgedwongen gebruik van moet maken, te verwerken. Bovendien zijn het bruggen die vanwege de Staande Mastroute vaak open moeten en daardoor regelmatig voor congestie en overlast zorgen.

De fietsroutes in het gebied lopen veelal over wegen die tevens een belangrijke functie hebben als ontsluitingsroute voor (vracht-) autoverkeer. Dit maakt deze fietsroutes onaantrekkelijk en onveilig. De kernen in de Duin- en Bollenstreek liggen op (elektrische) fietsbare afstanden van elkaar. Door het netwerk van snelfietsroutes verder te ontwikkelen en aan te sluiten op regionaal openbaar vervoer, kan het fietsgebruik nog flink stijgen.

3.4 Kansen

De stand van het huidige mobiliteitssysteem en de verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen, bieden aanknopingspunten voor fiets, OV en verduurzaming.

Kansen voor de fiets
Veel dagelijkse verplaatsingen in onze regio voor onderwijs, werk of recreatie zijn korter dan 15 km. Dit zijn afstanden die, mede door de opkomst van de elektrische fiets, voor veel mensen per fiets overbrugbaar zijn. Het fietsgebruik kan dus nog aanzienlijk groeien. Voorwaarde is wel dat de fietsinfrastructuur direct, comfortabel, samenhangend en veilig is vormgegeven en dat de stallingsvoorzieningen op de eindbestemming van hoge kwaliteit zijn.

Verstedelijking biedt kans voor laag autogebruik
In de Regionale Omgevingsagenda wordt uitgegaan van verstedelijking op de assen Leiden–Katwijk en Leiden–Alphen aan den Rijn. Intensiveringen in wonen en werken in deze gebieden bieden door de relatieve nabijheid van bestemmingen kansen voor een groeiend fiets- en OV-gebruik. Voorwaarde daarbij is wel dat ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld aan vervoervoorzieningen.

Holland Rijnland kan bijdragen aan verduurzaming mobiliteit
Schonere, slimmere en andere mobiliteit draagt bij aan duurzame mobiliteit.

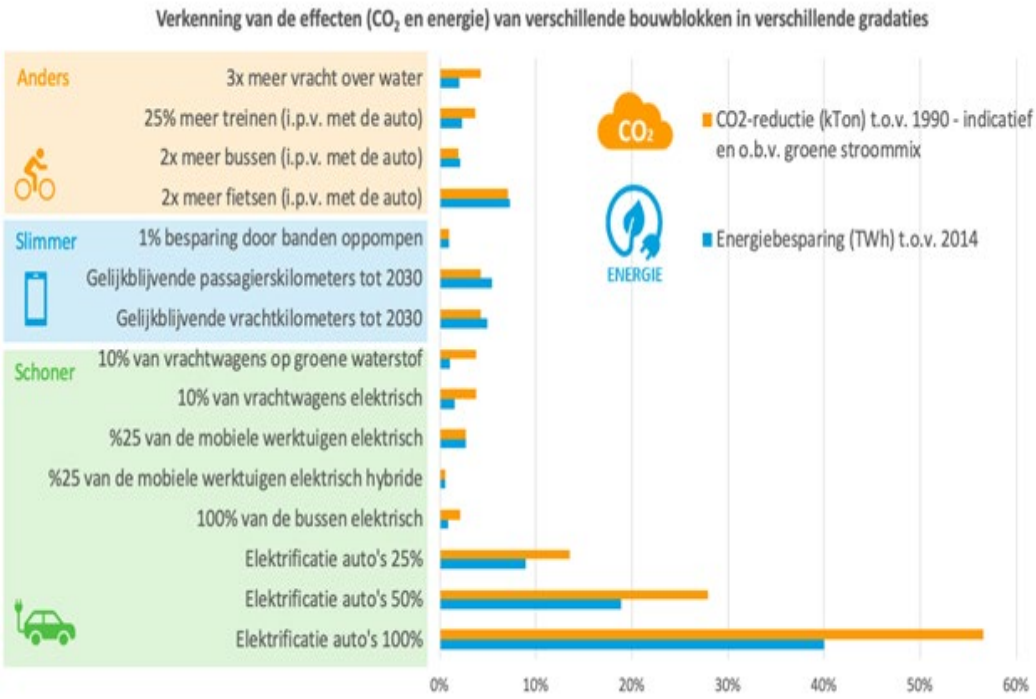


Drie richtingen voor het realiseren van duurzame mobiliteit in Holland Rijnland: schoner, slimmer en anders.

Holland Rijnland en de individuele regiogemeenten zelf kunnen een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verduurzaming van mobiliteit. Om dit concreet te maken, zijn zogeheten bouwblokken gevormd. Een bouwblok is een verandering in het mobiliteitssysteem die direct effect heeft op bijvoorbeeld CO_2-reductie of energiebesparing. Voorbeelden van bouwblokken zijn meer en verder fietsen, minder passagierskilometers per inwoner of verschuiving van vrachtvervoer van de weg naar het water. Een bouwblok met veel impact is de elektrificatie van personenvervoer. In de onderstaande afbeelding staan een aantal mogelijke bouwblokken en het verwachte effect van deze bouwblokken bij inzet in Holland Rijnland. Het laat zien dat er goede kansen zijn om als regio in te zetten op verduurzaming van mobiliteit.

De effectiviteit van een bouwblok heeft te maken met de genomen maatregelen. Maatregelen zijn ingrepen die het effect van een bouwblok beïnvloeden. In dit geval betreft het maatregelen waar gemeenten en Holland Rijnland (in)direct invloed op kunnen uitoefenen. Gemeenten voeren al verschillende maatregelen uit, zoals het faciliteren van stadslogistiek, parkeerregulering of het beschikbaar stellen van vaste parkeerplekken voor (elektrische) deelauto's. Deze maatregelen hebben effect op de verschillende bouwblokken. Maatregelen die zorgen voor schonere, slimmere en andere mobiliteit hebben daarnaast vaak nog andere (positieve) neveneffecten. Een voorbeeld is dat meer fietsen en minder autogebruik leidt tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Dit zorgt voor schonere mobiliteit. Daarnaast zorgt het voor meer lichamelijke beweging en draagt daarmee ook bij aan de gezondheid in onze regio.

Onderstaand figuur geeft inzicht in een eerste verkenning op welke wijze aan de klimaatdoelstellingen kan worden voldaan in het kader van duurzame mobiliteit.



Afbeelding : mogelijke bouwblokken voor verduurzaming mobiliteit

4 Ambitie en speerpunten

De analyse van de ontwikkelingen in onze regio en het bestaande regionale mobiliteitssysteem leiden tot een gedeeld uitgangspunt wat betreft de ambitie voor de Regionale Strategie Mobiliteit. Deze ambitie is uitgewerkt in drie speerpunten waaraan Holland Rijnland wil werken. De drie speerpunten, die in de navolgende alinea's worden toegelicht, bevatten een mix van modaliteiten en nadrukkelijke aandacht voor ketenmobiliteit.



Het is van belang om de realisatie van speerpunten te zien in samenhang met de opgaven op de terreinen verkeersveiligheid, omgevingsbeleid, verduurzaming en economische ontwikkeling. Deze integrale benadering vormt het vertrekpunt voor de ambities en de opgaven in deze regionale strategie. Zo realiseren we een toekomstbestendig mobiliteitssysteem in Holland Rijnland.

4.1 Versterken regionale ontwikkelassen rond knooppunt Leiden Centraal

Als we uitgaan van de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen komende decennia, groeit naar verwachting het aantal inwoners en arbeidsplaatsen fors op de ontwikkelassen Leiden–Katwijk en Leiden–Alphen aan den Rijn. De intensivering op deze assen maakt het mogelijk het omliggende open landschap te behouden en versterkt de positie van Holland Rijnland in de Randstad. Dit is vastgelegd in de concept Regionale Omgevingsagenda 2040. De intensivering op deze assen is alleen te realiseren als het mobiliteitssysteem en de verstedelijking zich in samenhang ontwikkelen.



Concreet richten we ons op:

- *Schaalsprong regionaal HOV*: de HOV-assen Leiden–Katwijk en Leiden–Alphen aan den Rijn worden doorontwikkeld, waardoor de verwachte mobiliteitsgroei wordt opgevangen door een hoog aantal verplaatsingen per openbaar vervoer. De verdichting op deze assen biedt een uitgelezen kans voor hoogwaardig openbaar vervoer,. Hiermee kan afhankelijk van het tempo en de locaties van de ruimtelijke ontwikkeling ook het OV-systeem meegroeien of juist vooruitlopen op die groei.
- *Knooppunt Leiden Centraal*: Leiden Centraal vormt de schakel tussen het regionale netwerk en de (inter-)nationale verbindingen. Het is cruciaal de twee-eenheid van busstation en station Leiden Centraal, als knooppunt van de regio, zowel functioneel als qua capaciteit te versterken. Hierbij is er naast het versterken van de functie van ‘overstapmachine’ ook de opgave om het stationsgebied om te vormen naar een hoogstedelijke woon- en werkomgeving die past bij de 21e eeuw.
- *Gerichte investeringen in fysieke infrastructuur*: met name voor de te ontwikkelen werkgelegenheidslocaties in combinatie met woningbouw (kenniseconomie en productiebedrijven/breed MKB) en gelet op een verdere economische groei van de toeristenbranche, zijn gerichte investeringen in de regionale en rijkswegenstructuur randvoorwaardelijk. Concreet betekent dit een versteviging van de Oost-West-as N11 en de realisatie van een nieuwe regionale aansluiting voor de zuidelijke Duin- en Bollenstreek. Om de kwaliteit van doorfietsroutes op deze assen op een concurrerend niveau te krijgen, zijn investeringen noodzakelijk om barrières, van kruisende infrastructuur (weg, spoor, water), te slechten.

4.2 Realiseren toekomstbestendige, robuuste netwerken

Holland Rijnland is in de dagelijkse activiteitenpatronen onlosmakelijk verbonden met omliggende regio's in de Randstad en dan in het bijzonder de metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag. Het waarborgen van de externe bereikbaarheid van onze regio is daarmee een onmisbare kernopgave voor Holland Rijnland. Dit betreft het versterken van verbindingen met de metropoolregio's en het garanderen van de doorstroming op de hoofdverbindingen door onze regio.

Concreet richten we ons op:

- *Doorstroming hoofdassen*: de bestaande nationale hoofdassen voor weg- en spoorvervoer die onze regio doorkruisen zullen zonder aanpassingen ook in de toekomst capaciteitsknelpunten kennen. Voldoende capaciteit op deze hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio. Voorbeelden hiervan zijn de A4, A44, N11 en het spoor. Er is momenteel bij partners aandacht voor de Oude Lijn (Rotterdam-Amsterdam). Ook voor de verbinding Leiden – Utrecht is de komende jaren aandacht nodig. De lijn is van strategisch belang om onze regio te verbinden met de metropoolregio Utrecht.
- Rekening houdend met de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem worden de netwerken waar nodig versterkt.
- *Oost-Westverbindingen Duin- en Bollenstreek*: de relatie tussen de Duin- en Bollenstreek en de Metropoolregio Amsterdam wordt versterkt door investeringen in weginfrastructuur en aansluiting van de Duin- en Bollenstreek op het HOV-netwerk van de Haarlemmermeer.
- *Noord-Zuidverbindingen via de Rijn- en Veenstreek*: de hoofdassen voor weg en spoor tussen de metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag, die via Leiden lopen, staan onder druk en maken het netwerk kwetsbaar. Versterken/toevoegen van een aanvullende verbinding (weg en openbaar vervoer) tussen Rotterdam en Schiphol, via de Rijn- en Veenstreek naar Schiphol (N207) en Uithoorn (N231), vergroot voor de middellange termijn de robuustheid van het netwerk en maakt ruimte voor de doorontwikkeling van Alphen aan den Rijn tot regionaal knooppunt.
- *Landbouwverkeer*: vracht- en landbouwverkeer rijdt noodgedwongen veelal door dorpskernen en zorgt voor (een gevoel van) verkeersonveiligheid, barrièrewerking en geluidshinder. Tegelijkertijd brengt landbouwverkeer op de verbindende provinciale wegen in sommige gevallen doorstromingsproblemen met zich mee. Dit speelt zowel in de Rijn- en Veenstreek als in de Duin- en Bollenstreek. Door de routes van het landbouwverkeer in kaart te brengen zal in samenwerking met de sector worden gewerkt aan oplossingen die de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid verbeteren.

4.3 Benutten van kansen voor duurzame (keten)mobiliteit

Het waarborgen van robuuste netwerken en het realiseren van hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen vormen belangrijke voorwaarden voor een bereikbare, leefbare en verkeersveilige regio. Holland Rijnland zet daarnaast in op ketenverplaatsingen om de volledige potentie voor het verduurzamen van het mobiliteitssysteem te kunnen benutten. Deze activiteiten leveren een bijdrage aan het schoner, slimmer en anders inrichten van het mobiliteitssysteem van Holland Rijnland. Deze maatregelen dragen daarnaast bij aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen en het energieverbruik door mobiliteit. Dit sluit aan bij de doelstellingen die hierover zijn opgenomen in de RES 1.0.

Concreet richten we ons op:

- *Doorfietsnetwerk*: het regionale doorfietsnetwerk vormt een onmisbare schakel in ketenverplaatsingen. Veel ketenreizen beginnen per fiets. De kwaliteit en compleetheid van het samenhangende regionale doorfietsnetwerk wordt verder ontwikkeld.
- *Mobiliteitshubs*: het Toekomstbeeld OV 2040 laat zien dat op regionaal schaalniveau de tendens bestaat naar een beperkt aantal hoogwaardige OV-verbindingen en dat het fijnmazige OV wordt ontwikkeld in hoogstedelijke omgevingen waar hoge vervoerwaarde aanwezig is. Meer dan voorheen is het essentieel dat verschillende modaliteiten worden verknoopt. Er wordt een stelsel van regionale mobiliteitshubs ontwikkeld die hierin voorzien; deze overstappunten kunnen aan de stadsranden liggen of op logische locaties in het landelijk gebied. Dit biedt ook inwoners van kleinere kernen de mogelijkheid om met eigen vervoer het eerste deel van de reis af te leggen, waarna soepel wordt overgestapt op het HOV of ander collectief- of deelvervoer. De mobiliteitshubs kunnen binnen Holland Rijnland op sommige locaties (Keukenhof, stranddagen) ook een belangrijke rol spelen voor het toeristische en recreatieve verkeer.
- *Ruimte bieden voor slimme mobiliteitsconcepten/SMART-mobility*: nieuwe (deel)concepten vergroten de overgang naar schone, slimme en andere mobiliteit. De regiogemeenten bieden ruimte aan marktpartijen voor experimenten die de bereikbaarheid vergroten en een bijdrage leveren aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Hierbij is het bijvoorbeeld ook zaak dat wet- en regelgeving geen hindernissen zijn om nieuwe en vooral duurzame concepten een goede voedingsbodem te geven.

5 Op weg naar toekomstbestendige mobiliteit

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ontwikkelingen, opgaven en uitdagingen beschreven en vervat in de speerpunten van de regionale strategie mobiliteit. Het is nu van belang de speerpunten om te zetten in een slagvaardige realisatiestrategie. We kunnen de ambities als regio en als individuele gemeenten niet realiseren zonder de hulp van partners en externe middelen. In dit hoofdstuk besteden we aandacht aan de beoogde sleutelprojecten, de programmering en de aanzet voor de beoogde organisatie van de uitvoering van de RSM. Mobiliteit in Nederland moet de komende jaren flink gaan veranderen in het kader van het Klimaatakkoord. Het moet schoner, slimmer en anders, blijkt uit de plannen van de Sectortafel Mobiliteit. En dat kan onder meer worden bereikt door in te zetten op elektrisch personenvervoer, duurzame brandstoffen en meer gebruik van fiets en openbaar vervoer.

5.1 Programmering

Voor de verdere vulling van de agenda zullen projecten voor een belangrijk deel door de dertien gemeenten in Holland Rijnland moeten worden geformuleerd. Na vaststelling van de Regionale strategie vraagt de regio individuele gemeenten projecten aan te dragen die bijdragen aan de realisatie van de speerpunten. Deze projecten worden beoordeeld middels een toetsingskader (zie onder). Na beoordeling worden ze opgenomen in de regionale mobiliteitsagenda. Veel van de projecten bevinden zich nog in de initiatieffase. Voor alle projecten zal een verdere uitwerking nodig zijn rond partners die worden betrokken, rond de organisatie en de middelen die nodig zijn bij deze fase.

Leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid zijn onlosmakelijk verbonden met mobiliteit maar hebben ook ieder hun eigen dynamiek. Voor alle drie geldt dat zij onderdeel zullen zijn binnen de projecten die worden beoordeeld.

Toetsingskader
Voor de effectieve vertaalslag van deze projecten naar een mobiliteitsagenda wordt onderstaand toetsingskader gebruikt waarmee prioritering en planning mogelijk is:

- De mate waarin een project bijdraagt aan een verbetering van leefbaarheid, sociale inclusiviteit en/of verkeersveiligheid. Deze aspecten vormen een essentiële rode draad in de afweging en prioritering van projecten.
- De mate waarin een project bijdraagt aan de ambities van de Regionale Omgevingsagenda en/of het realiseren van de speerpunten, zoals beschreven in hoofdstuk 4.

- De mate waarin een project bijdraagt aan schonere, slimmere of andere mobiliteit, conform de Regionale Energiestrategie. Een transitie naar minder CO_2 uitstoot en minder energieverbruik door mobiliteit. Het gaat daarbij onder meer om duurzame en vernieuwende mobiliteitsconcepten, op zowel weg, water als spoor en van woonstraat tot aan de hoofdinfrastructuur. Vanuit de Regionale Energie Strategie 1.0 zijn bouwblokken en maatregelen geïdentificeerd die hieraan een bijdrage kunnen leveren.

5.2 Sleutelprojecten en lopende initiatieven

De in het vorige hoofdstuk beschreven speerpunten bieden aanknopingsmogelijkheden voor een uitwerking tot een agenda, waarmee de regio en de individuele gemeenten concrete projecten kunnen realiseren.

Sleutelprojecten
De regio staat voor een aantal majeure opgaven. De keuzes in de Regionale Omgevingsagenda, de opgaven in de Regionale Energiestrategie en de speerpunten van deze Regionale Strategie Mobiliteit geven aanleiding tot het formuleren van sleutelprojecten, die cruciaal zijn in het verwezenlijken van de ambities. Dit betreft in ieder geval:

- *Knooppunt Leiden Centraal* als door te ontwikkelen OV-knoop om zo bij te dragen aan de doelstellingen die voor de Oude Lijn zijn gesteld, maar ook in relatie tot de doorgroei en benutting van het spoor richting Alphen aan den Rijn en Utrecht. Als ook het toekomstbestendiger maken van de OV-verbinding tussen Katwijk en Leiden.
- *Verkenning uitrol regionale mobiliteitshubs* langs het spoor en op logische auto/OV-locaties in de regio. De haalbaarheid van mobiliteitshubs met een regionale *branding* wordt onderzocht en er volgt een marktconsultatie naar de realisatie van (mobiliteits-)diensten op deze hubs.
- *Doorontwikkeling van de N11*, inclusief het ongelijkvloers maken van alle kruisingen.
- *Verwezenlijken van het regionale doorfietsnetwerk*, aansluitend op de regio's grenzend aan Holland Rijnland.
- *Verbetering van de Noord-Zuidverbindingen, van HOV en weg,* bij doorgroei van Alphen aan den Rijn als knoop en centrumgemeente in het oostelijk deel van Holland Rijnland. Dit betreft voornamelijk de N207 en de N231 en op lange termijn de HOV-verbinding tussen Zoetermeer en de Metropoolregio Amsterdam.
- *Verkenning doorontwikkeling HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk.* De ruimtelijke ontwikkelingen op de as Leiden-Katwijk vragen nieuwe investeringen in het mobiliteitssysteem. Het HOV-systeem kan met een schaalsprong een centrale drager voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen. Dit project betreft verkenning naar de noodzakelijke ingrepen in het mobiliteitssysteem, waarbij tracering van weginfrastructuur fietsroutes en openbaar vervoer integraal worden beschouwd. Een nieuwe regionale aansluiting voor de zuidelijke Duin- en Bollenstreek en een doorfietsroute Leiden–Rijnsburg–Noordwijk maken onderdeel uit van deze verkenning.

Lopende projecten/initiatieven
Voor de volledigheid worden hierbij de belangrijkste majeure initiatieven, dan wel lopende projecten, opgesomd welke een direct relatie hebben met de Regionale Strategie Mobiliteit. De Rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. Dit doen zij door te investeren in betere wegen, het spoor en waterwegen. Alle investeringen hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Een aantal voorbeelden voor Holland Rijnland zijn: de Bodegravenboog, het spoor Leiden-Utrecht en de verbreding A4. Vanuit de afspraken in BO MIRT / BO Leefomgeving zijn er ook recent nadere afspraken gemaakt over onderzoeken naar de haalbaarheid van station Hazerswoude-Rijndijk en een ongelijkvloerse kruising Zoeterwoude nabij Heineken.

- *Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek*: De provincie Zuid-Holland heeft samen met Holland Rijnland en de gemeenten Hillegom en Lisse een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van mobiliteitsmaatregelen in de noordelijke Duin- en Bollenstreek. Op het moment van schrijven (maart 2021) zijn de onderzoeken gestart. Naar verwachting worden de eerste ambtelijke resultaten opgeleverd in de tweede helft van 2021. De maatregelen richten zich op het realiseren van Oost-Westverbindingen met de Haarlemmermeer. In de omgeving van Hillegom wordt gezocht naar een verbinding over de Ringvaart en maatregelen die het doorgaande (vracht)verkeer door de kern van Hillegom verminderen. Een belangrijk aandachtspunt binnen deze aanpak heeft de N443 waarbij nadrukkelijk de drukte en de onveiligheid voor overstekend verkeer bij het onderzoek wordt betrokken.
- *Verbreding van de A4 tussen N14 bij Leidschendam en knooppunt Burgerveen* (richting Schiphol) Wat voor effecten en kansen dat biedt voor het gebied tussen Leiden en Zoeterwoude en tussen Kaag en Braassem en Alphen aan den Rijn. Meekoppelkansen bieden goede mogelijkheden om zowel binnen als buiten het domein mobiliteit stappen te zetten.
- *Realisatie HOV-trajecten conform de R-netformule: HOV (Noordwijk-)Katwijk-Leiden, Leiden-Zoetermeer en Noordwijk-Schiphol.*
- *Traject Beter bereikbaar Gouwe* in het zuidoostelijk deel van de regio, een integraal proces ter verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kernen rondom de Gouwe en de Greenport regio Boskoop. Het rapport N206-N209 past bij dit project en maakt tegelijkertijd onderdeel uit van de verbetering van de Noord-Zuidverbinding tussen Zoetermeer en de Metropoolregio Amsterdam.
- *Evaluatie N207 corridor Alphen aan den Rijn-Leimuiden,* waarin centraal staan: het verbeteren en doorontwikkelen van de N207, inclusief HOV en het aanwijzen van transferium Alphen Noord/op- en overstappunten. Hierbij zal vanuit Holland Rijnland ook nadrukkelijk de rol van het landbouwverkeer worden betrokken.
- *Rijnlandroute;* deze wordt op dit moment gerealiseerd.
- *Traject Beter bereikbaar Gouwe* in het zuidoostelijk deel van de regio, een integraal proces ter verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kernen rondom de Gouwe en de Greenport regio Boskoop (zie ook paragraaf 3.3 Rijn- en veenstreek). Het in 2021

opgeleverde rapport N206-N209 past bij dit project, maar legt tegelijkertijd de vinger op de zere plek: op de lange termijn is nieuwe infrastructuur (en OV) noodzakelijk om de vervoersknelpunten in het gebied tussen Zoetermeer en de N11 te verminderen, leefbaarheid te verbeteren en de bouwambities te kunnen faciliteren. Hier ligt de relatie met de ambitie om de noord-zuidverbindingen, van HOV en weg te verbeteren, bij doorgroei van Alphen aan den Rijn als knoop en centrumgemeente in het oostelijk deel van Holland Rijnland

5.3 Agenderen van regionale mobiliteit

In de voorgaande paragraaf zijn de activiteiten geformuleerd die onderdeel gaan uitmaken van de mobiliteitsagenda. In deze paragraaf beschrijven we hoe Holland Rijnland dit wil realiseren.

Aanvullend onderzoek en uitwerking nodig
Om de sleutelprojecten voldoende beargumenteerd te kunnen agenderen, te consolideren en hier middelen en draagvlak voor te vinden bij bedrijfsleven en andere overheden, is (aanvullend) onderzoek nodig. Deze onderzoeken staan onder regie van Holland Rijnland en kunnen eventueel parallel aan elkaar worden uitgevoerd.

1. Onderzoek naar de vervoerswaarde en een bijpassend (H)OV-systeem (groeimodel naar lightrail) in relatie tot de ruimtelijke invulling van Holland Rijnland in 2040 conform ROA. Hieruit de drie meest urgente corridors/routes verder uitwerken met de bijbehorende partners. Daarin onder andere mee te nemen:
    a. In hoeverre het aanwijzen en gebruiken van mobiliteitshubs/transferia bijdragen aan het bereiken van de ruimtelijke en duurzaamheidsambities;
    b. Op welke wijze (H)OV of collectief (vraagafhankelijk)vervoer bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van kleinere kernen, recreatieve hotspots en het vergroten van de sociale inclusiviteit.
2. Onderzoek naar de benutting van het autonetwerk, gelet op de veranderende modal split, in 2040 en hieruit de drie belangrijkste knelpunten verder uit te werken naar oplossingsrichtingen, samen met de bijbehorende partners.
3. Onderzoek naar de succesfactoren en belemmeringen voor het versneld uitvoeren van het doorfietsnetwerk en de mogelijkheden voor het verkrijgen van externe financiering vanuit provinciale subsidiebronnen en de Nationale Toekomstagenda Fiets.
4. Onderzoek op welke wijze Holland Rijnland de ruimtelijke en economische belangen en ambities van lokale overheden en bedrijfsleven kan verknopen en kan gebruiken voor het smeden van allianties met regionale, nationale en internationale partijen om zodoende urgentie, draagvlak en middelen te verkrijgen voor het uitvoeren van de sleutelprojecten binnen de regio.
5. Verdere uitwerking van de in de RES geïdentificeerde bouwblokken en de beoogde maatregelen gericht op de verdere verduurzaming van mobiliteit in Holland Rijnland. Op basis daarvan kan worden besloten op welke specifieke maatregelen door de regio en de gemeenten (extra) wordt ingezet.

6. Haalbaarheidsstudie in de tweede helft van het jaar uit voeren naar de mogelijkheden van vervoer over water (personen en goederen) binnen Holland Rijnland.

Organisatie en middelen

De inzet van Holland Rijnland is om te komen tot een integraal uitvoeringsprogramma voor het ruimtelijk domein. De kansen en knelpunten van mobiliteit worden in dat uitvoeringsprogramma nader uitgewerkt, in samenhang met andere thema's (wonen, economie, etc). Binnen het thema mobiliteit geeft de RSM richting aan de mobiliteitsagenda. Deze programmatische aanpak betekent dat het totaal aan vervolgopdrachten een gezamenlijk proces wordt met daaraan verbonden financiële middelen.