

# Aan de slag met Hart van Holland



CONCEPT  
1 mei 2020



# 10 GEMEENTEN, 1 VISIE

De wereld verandert snel. We staan voor ingrijpende opgaven. Hoe zorgen we bijvoorbeeld voor voldoende woningen zonder dat dit ten koste gaat van de waardevolle landschappen en ruimte voor bedrijven. Hoe spelen we in op de klimaatveranderingen en de noodzaak onze energie duurzaam op te wekken en het transport van energie goed te regelen? Hoe houden we onze omgeving leefbaar, bereikbaar en economisch krachtig? De uitdagingen zijn groot en stoppen niet bij de gemeentegrenzen. Datzelfde geldt voor het leven van de inwoners. Ook dat speelt zich niet louter af binnen de gemeentegrenzen van een stad of dorp. Deze grensoverschrijdende opgaven vragen om een grensoverstijgende aanpak en oplossing.

Hoe werken we in Hart van Holland samen aan een sterke regio? Wat hebben we nodig om de regio ook in toekomst goed te laten functioneren voor de inwoners en ondernemers? Deze vragen zijn uitgewerkt in de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 ‘Het Hart van

Holland’, vastgesteld in 2017. De logische vragen die daaruit voortkwamen zijn: hoe bouwen we aan die sterke regio, op welke onderwerpen is samenwerking in Hart van Holland noodzakelijk en wat kunnen gemeenten zelf oppakken?

In deze Regionale Omgevingsagenda 2040 ‘Aan de slag met Hart van Holland’ hebben wij, de 10 gemeenten en het Hoogheemraadschap die samen Hart van Holland vormen, naar gezamenlijke antwoorden gezocht op bovenstaande vragen. Want als de omgeving waarin wij leven niet ophoudt bij onze gemeentegrenzen, stoppen onze aanpak en oplossingen daar ook niet.

Onze gezamenlijke aanpak bleek tot onze verrassing ook anderen te inspireren. In die mate zelfs, dat we er de Aandeslag-Trofee 2018 mee wonnen. Een eervolle aanmoediging die ons er mede toe aanzette om de Regionale Omgevingsagenda 2040, ‘Aan de slag met Hart van Holland’ in dit boekje te beschrijven.

De omgevingsagenda is een gezamenlijk product van de onderstaande gemeenten en waterschap die samen ‘Het Hart van Holland’ vormen.



# SUCCESVOL AAN DE TOEKOMST BOUWEN

**Tijdens de uitwerking van deze Regionale Omgevingsagenda kwamen we tot een aantal belangrijke inzichten en ontdekten we wat er nodig is om succesvol aan de toekomst van onze regio te bouwen. Samengevat komen deze aanbevelingen en conclusies op het volgende neer:**

- We moeten concreet maken wat op de nationale en provinciale agenda thuishoort. Er moet aan de hand van de Agenda omgevingsvisie van Hart van Holland, Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek (deels nog te ontwikkelen) samen een afweging worden gemaakt welke opgaven kans maken op de provinciale en rijkstafels. Bij deze afweging zijn tijd, plaats, en de kans op succes van invloed.
- Gemeenten moeten daadwerkelijk aan de slag met potentiegebieden: ESA ESTEC Space Campus, A44 zone Sassenheim & Poort Kagerplas, Knoop Hoogmade, Innovatieve Hub A4-N11 Heineken, Leiden Bio Science Park E.O.- spoorzone en de twee nog uit te werken potentiegebieden Unmanned Valley en Katwijk Noord Flora Holland. Zij moeten uitzoeken wat er nodig is om deze gebieden sterker te maken.
- Er is aanvullend onderzoek nodig naar de regionale economie. Vergeleken met andere regio's blijft de economie in Hart van Holland achter, terwijl er voldoende groeipotentie is. Onderzoek moet daar inzicht in verschaffen.
- De mobiliteit in deze regio behoeft eveneens gedegen onderzoek. Het verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn groeit het komende decennium fors. Het wegen- en fietspadennet moet worden voorbereid op deze verstedelijking. Ook Leiden Centraal Station moet meegroeien met de reizigersgroei die voortkomt uit de economische groei en het toevoegen van 30.000 woningen in de regio. Het Stationsgebied Leiden Centraal is, met een stijging van circa 8.000 banen op het Leiden Bio Science Park, van cruciaal belang voor de regio. Het LBSP heeft een goede positie ten aanzien van de internationale concurrentie, maar daar moet de komende jaren stevig op geïnvesteerd worden om die positie te behouden en verder te versterken. Of de transformatie van het Leiden Bio Science Park tot innovation district slaagt, hangt mede af van de ontwikkeling van het stationsgebied als mondiaal topmilieu. Daarbij is tevens een vervoerswaardestudie nodig om inzicht te geven in hoe de mobiliteit in het verstedelijkte gebied en in de regio zich tot 2050 ontwikkelt en wat er nodig is om de infrastructuur hierop toe te rusten.
- Het landschap draagt bij aan een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat. Toch gaat het niet goed met het landschap. Gezien de impact en omvang van de grote opgaven, waaronder energietransitie, klimaatadaptatie, verstedelijking en toekomst van de agrarische sector zal het landschap ingrijpend veranderen. Overheden moeten, samen met gebiedspartijen, aan de slag met integrale perspectieven voor het landelijk gebied.
- Er is binnen 'Het Hart van Holland' een werkorganisatie nodig om de bestaande energienetten aan te passen aan de autonome groei van de vraag en voor te bereiden op energietransitie. Deze verbouwing van het bestaande elektranet begint nu. Het transport van energie en de aansluiting bij de gebruikers is een zeer kostbare en grote ruimtelijke opgave. Een *Grand Design*, een eindbeeld hoe het er daadwerkelijk uit gaat zien, ontbreekt nog. Dat moet samen met de netbeheerders in regionaal verband worden opgesteld.



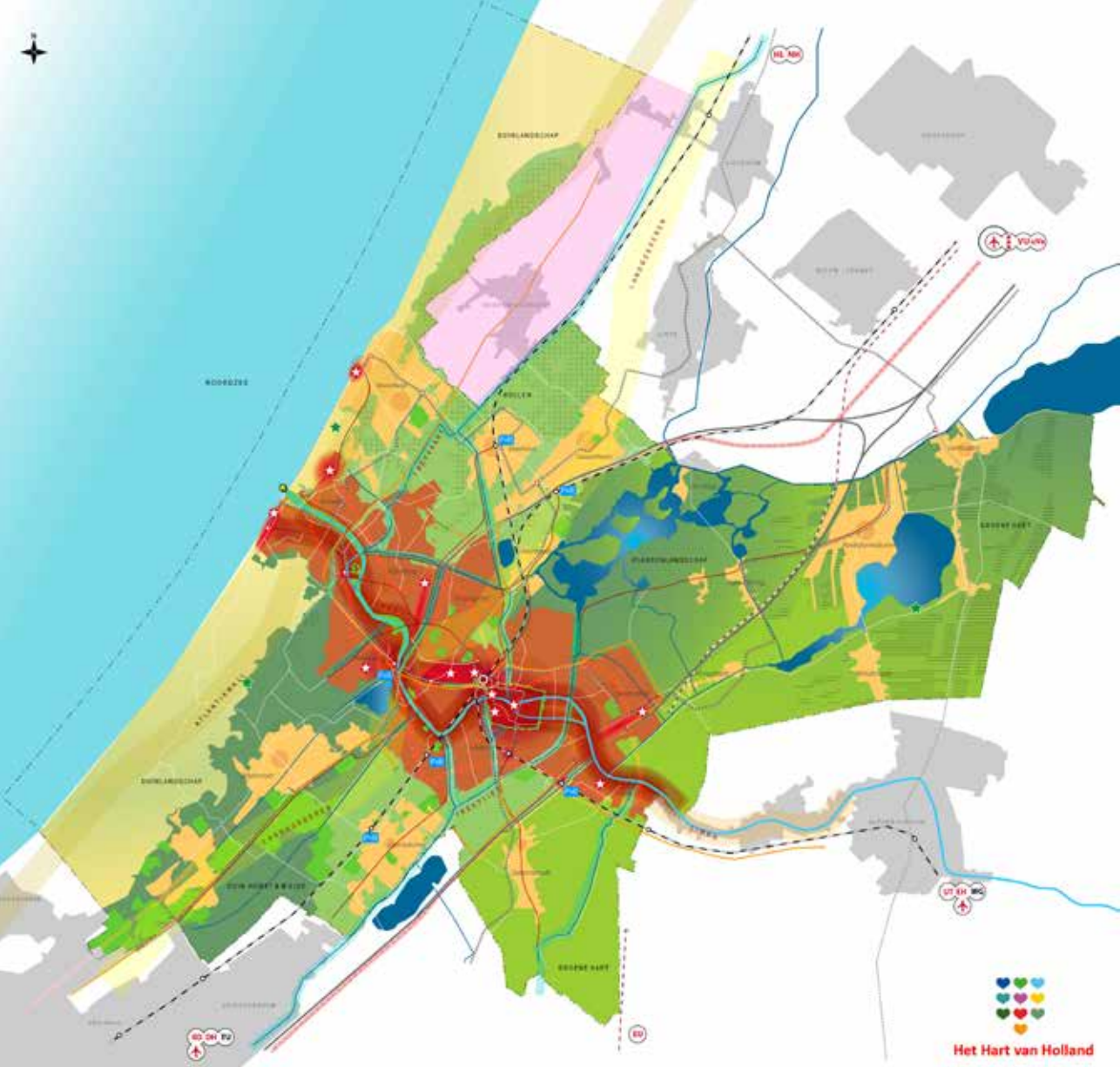


Fig 1. Visiekaart Hart van Holland Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040

[In roze aangeven Noordwijkerhout wat bij vaststelling van de visie nog geen onderdeel was van de gemeente Noordwijk]

**LEGENDA**

**Productie en Recreatie landschappen:**

- Duinlandschap
- Plassenslandschap
- Het groene hart - weidelandschap
- Weide en polderlandschap
- Bollenstreek
- Bossages en weidelandschap
- Landgoederen en parken
- Agrarisch gebruik van de ruimte
- Water hoofdstructuur
- Noordzee
- Verstedelijkt gebied
- Verstedelijkt aaneengesloten gebied langs de Rijn
- Kernen in het landschap
- Rijnstadslandschap - kern verstedelijkt gebied
- Campusgebied met bijzonder programma
- Lokaal centrum
- Cluster met (inter)nationaal programma
- De Oude Rijn
- ★ Natuurmonument
- Nautische verbinding Rijn - Noordzee
- Zeejachthaven Hart van Holland

**Verkeersinfrastructuur**

- Nationaal OV knooppunt
- Regionaal OV knooppunt
- HOV Knooppunt
- Internationale spoorlijn
- Nationale spoorlijn
- HOV netwerk
- Agglomeratie en hoofdautoweg
- Rijkswegen
- P+R regionaal belang
- Hoofdsnelweginetwerk Hart van Holland
- Hoofdfietsnetwerk Hart van Holland
- Infrabundel goed in gepast in directe omgeving
- Energie en Warmte infrastructuur
- Conceptueel Warmtenet Hart van Holland

<b>1. Introductie</b>	<b>6</b>
1.1 Oorsprong van Hart van Holland	
1.2 Thematische onderzoeken	
1.3 Gebiedsgerichte onderzoeken	
1.4 Uitvoeringsprogramma – samen aan de slag	
1.5 Leeswijzer	
<b>2. Strategische agenda</b>	<b>10</b>
<b>3. Resultaten thematisch onderzoek</b>	<b>13</b>
3.1 Inleiding	
3.2 Zuid-Hollandse netwerken	
3.3 Natuurlijke leefomgeving	
3.4 Energie	
3.5 Verstedelijking	
3.6 Mobiliteit	
3.7 Economie	
3.8 Gezondheid	
<b>4. Vijf potentiegebieden</b>	<b>30</b>
4.1 Inleiding	
Verdieping potentiegebied 1: ESA ESTEC Space Campus	
Verdieping potentiegebied 2: A44 Zone Sassenheim & Poort Kagerplassen	
Verdieping potentiegebied 3: Knoop Hoogmade	
Verdieping potentiegebied 4: Innovatieve Hub A4-N11 Heineken	
Verdieping potentiegebied 5: Leiden Bio Science Park e.o- spoorzone	
<b>5. Vijf rode draden</b>	<b>63</b>
5.1 Inleiding	
Rode draad 1: Kwaliteit door verscheidenheid	
Rode draad 2: Wederkerigheid tussen economische functies en regio	
Rode draad 3: Aantrekkelijk landschap, sterk vestigingsklimaat	
Rode draad 4: Afstemming mobiliteit en verstedelijking	
Rode draad 5: Energietransitie en-infrastructuur	
<b>6. Uitvoeringsagenda</b>	<b>79</b>
6.1 Inleiding	
6.2 Samenwerken op verschillende schaalniveaus	
6.3 Thematische uitwerkingen	
6.4 Besluitvorming en sturing	
<b>7. Vijf jaar Hart van Holland</b>	<b>88</b>



# 1 INTRODUCTIE

## 1.1 OORSPRONG HART VAN HOLLAND

Sinds 2014 werken de gemeenten Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude en Hoogheemraadschap van Rijnland, aan een visie voor het gebied Hart van Holland. In gesprekken met partners, betrokkenen en bestuurders zijn de gedeelde waarden benoemd en beschreven in een gezamenlijke regionale visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Deze visie is uitgewerkt in de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 'Het Hart van Holland', die in 2017 is vastgesteld. Hierin staan de opgaven voor 'Het Hart van Holland'-gebied beschreven.

De Hart van Holland-gemeenten maken op Wassenaar na, deel uit van de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland waarin ook Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop, Lisse en Hillegom deelnemen. Wat de tien Hart van Holland-gemeenten bindt is dat zij samen een *daily urban system* vormen. Het *Daily Urban System* is het gebied waar het dagelijkse woon-werkverkeer plaatsvindt. Of breder: de omgeving waarin wij wonen, werken, recreëren, winkelen, fietsen, wandelen, naar school gaan en studeren.

Dit *daily urban system* ligt aan weerszijden van de Oude Rijn, grofweg van Zoeterwoude tot aan de zee. De gezamenlijke visie op dit *daily urban system* werkt door in hun lokale omgevingsvisies (1). Zo bereiden de tien gemeenten zich voor op de invoering van de Omgevingswet en geven ze nieuwe inhoud aan regionale samenwerking.

Na de vaststelling van de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 “Het Hart van Holland” (2017) is de visie verder uitgewerkt. De thematische onderzoeken en gebiedsuitwerkingen zijn in de geest van de Omgevingswet samen met partners, betrokkenen en bestuurders uitgevoerd. Het door Zoeterwoude uitgevoerde onderzoek naar de Natuurlijke Leefomgeving is daar een goed voorbeeld van.

Het voorliggende document, ‘Aan de slag met Hart van Holland’, is het resultaat van die samenwerking. Het is geen nieuwe visie, maar een verdieping en uitwerking van de Regionale agenda uit 2017.

Deze Regionale Omgevingsagenda bestaat uit drie delen:

- Een strategische agenda voor de inbreng en lobby richting hogere overheden.
- Een verdieping en aanscherping van de visie aan de hand van thematische onderzoeken en gebiedsgerichte uitwerkingen.
- Een concrete agenda met een voorstel voor een werkprogramma waarmee wij lokaal, gemeentegrensoverstijgend en regionaal stappen kunnen zetten om onze regio mooier, sterker, opener en completer te maken.

## 1.2 Strategische agenda

De Regionale Omgevingsagenda agendeert ook de onderwerpen die thuishoren in de Nationale en Provinciale Omgevingsvisies<sup>1</sup>. Wij geven hiermee gehoor aan de oproep van de minister in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) om regionale gebiedsuitwerkingen bijeen te brengen in landsdelige Regionale Omgevingsagenda's die samen optellen tot een landsdekkende nationale uitvoeringsagenda.

Wij willen ons samen met partners en provincie inspannen voor een economisch sterke, gezonde, leefbare, veilige, duurzame en robuuste regio. Dat doen wij door met projecten input te leveren voor de Regionale Omgevingsagenda voor Zuid-West Nederland. Zo dragen wij bij aan de versterking van Nederland en de fysieke leefomgeving van onze bewoners.

## 1.3 Aanscherping visie

### Thematische onderzoeken

De thema's netwerken in Zuid-Holland, natuurlijke leefomgeving, energie, verstedelijking, mobiliteit, economie en gezondheid uit de Regionale Agenda voor de Omgevingsvisie 2040 zijn verder uitgewerkt (hoofdstuk 3). Per thema zijn de opgaven verzameld. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande en nieuwe informatie van onze partners, zoals de Verstedelijkingsalliantie, het Hoogheemraadschap van Rijnland, Dunea en Alliander, en regionale en provinciale onderzoeken.

Vervolgens zijn al deze gegevens met elkaar gecombineerd en is gewerkt aan de duiding van de informatie (hoofdstuk 4 en 5). Hierbij is gebruik gemaakt van ontwerpend onderzoek om de gevolgen van mogelijke keuzes en consequenties voor de ruimte inzichtelijk te maken. De resultaten zijn verbeeld in kaarten en tekeningen.

---

<sup>1</sup> Voor het grondgebied waar ‘Het Hart van Holland’ regionale omgevingsagenda 2040 en de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (2016) elkaar overlappen is de ISG leidend.

## Gebiedsgerichte uitwerkingen

Naast de thematische onderzoeken uit de agenda (2017) is er ook gewerkt aan een gebiedsgerichte uitwerking in potentiegebieden (zie hoofdstuk 4). In deze gebieden is de thematische informatie geïntegreerd. Tijdens de zogenaamde ‘doorprikssessies’ met partners, ambtenaren en raadsleden is er voor gekozen om de meest ‘dynamische’ grensgebieden verder uit te werken tot zogenaamde potentiegebieden. Deze gebiedsgerichte analyse en combinatie van de verschillende opgaven is ambtelijk en bestuurlijk uitgevoerd en besproken, steeds met de op dat moment best beschikbare informatie.

## RAADSLIEDEN DENKEN MEE

In 2018 zijn er verschillende bijeenkomsten over de Regionale agenda Hart van Holland georganiseerd voor raadsleden uit de betrokken gemeenten en de leden van de verenigde vergadering van het Hoogheemraadschap van Rijnland. In de bijeenkomsten lag de nadruk op thema’s en opgaven die de gemeentegrenzen overstijgen, en om deze samen te brengen in concrete gebieden. Deze bijeenkomsten waren bedoeld om raadsleden mee te nemen in het proces en te informeren over de stand van zaken, maar vooral om samen het gesprek te voeren over de opgaven en hoe we deze samen regionaal oppakken.

## 1.4 Uitvoeringsprogramma

In deze aanpak komen opgaven op vier verschillende schaalniveaus samen. Dit is vertaald naar een eerste versie van een uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 6).

- Op het eerste, laagste, schaalniveau gaat het om lokale gemeentelijke ontwikkelingen.

Onder het motto ‘lokaal doen wat lokaal kan en regionaal doen wat regionaal moet’, realiseren de gemeenten de lokale opgaven zelf. Uiteraard werken ze daarbij passend binnen de visie en de afspraken die er in Hart van

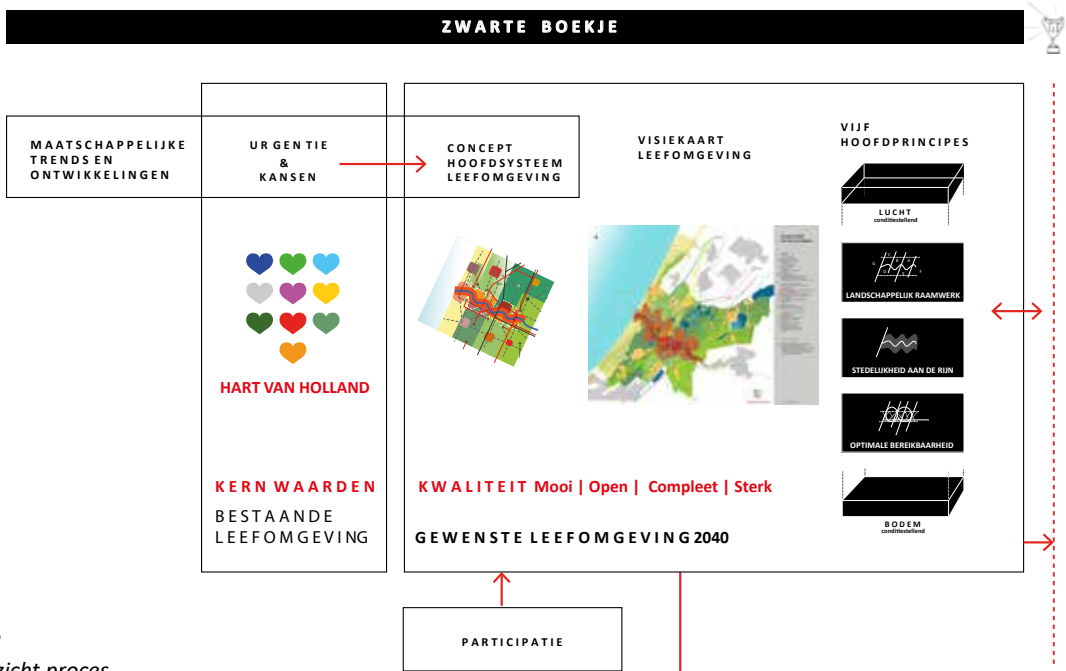


Fig. 2  
Overzicht proces



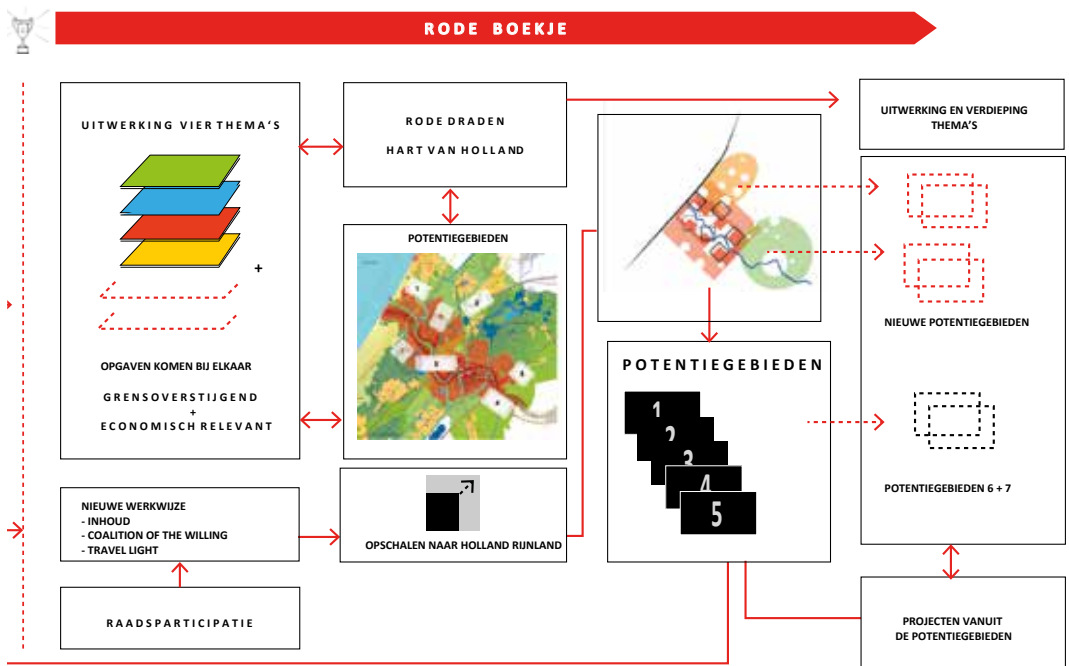


Holland zijn gemaakt.

- Op het tweede schaalniveau gaat het om opgaven die gemeentegrensoverstijgend zijn. Hier is door samenwerking tussen enkele gemeenten een veel betere gebiedsontwikkeling mogelijk.
- Op het derde niveau gaat het om opgaven binnen het *daily urban system*, zoals Hart van Holland, de Duin- en Bollenstreek of de Rijn- en Veenstreek.
- Het vierde niveau is dat van Holland Rijnland en de hogere overheden. Daarbij moeten gemeenten en de regio samenwerken om de relevante onderwerpen op de provinciale agenda, MIRT-agenda of op de landsdelige Omgevingsagenda van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) te zetten.

## LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is de strategische agenda geformuleerd, mede bedoeld als inbreng voor agenda's van hogere overheden. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de thematische verdiepende onderzoeken uit de samenwerkingsagenda 2017. In hoofdstuk 4 is de informatie uit de voorgaande hoofdstukken vertaald in gebiedsgerichte uitwerkingen en zijn regionale opgaven per gebied benoemd. In hoofdstuk 5 zijn de thematische onderzoeken samengebracht en geïntegreerd in 'rode draden'. Hoofdstuk 6 betreft het uitvoeringsprogramma en legt uit hoe we samen verder aan de slag gaan. Het agendaert de inhoudelijke en procesmatige vervolgstappen om samen verder te werken aan een sterke regio. In het afsluitende hoofdstuk 7 bliken we terug op 5 jaar Hart van Holland. Belangrijke inzichten worden gedeeld en betrokkenen delen ervaringen en geven tips.



# 2 STRATEGISCHE AGENDA

Hart van Holland is een samenhangend gebied, een *daily urban system*, binnen de regio Holland Rijnland. In toenemende mate komen opgaven in de regio samen en worden er concrete keuzes gevraagd. Dit wordt beschreven in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Voor het goed functioneren van de regio, nu en in de toekomst, is het van belang met elkaar te werken aan een robuust verhaal voor de regio. Zo dragen we vanuit onze eigen kracht bij aan de positionering van de regio. Dit verhaal stelt ons samen in staat om de specifieke opgaven van deze regio op de juiste tafels en op verschillende schalen te agenderen.

Fig. 3  
Stapeling van visies

De minister stelt voor om de verschillende omgevingsvisies aan te laten sluiten op de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT is als gebiedsgerichte agenda een uitvoeringsprogramma van de rijksoverheid voor de projecten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De minister overlegt hiervoor met landsdelige MIRT-tafels met provincies en gemeenten. Aan deze MIRT-tafels worden investeringsafspraken over ruimtelijke projecten gemaakt. Tot nu toe ligt de nadruk op vervoer over weg, spoor en water. Het is de ambitie de MIRT agenda's in het verlengde van de Omgevingswet en de NOVI te verbreden tot Omgevingsagenda's.

Holland Rijnland, en daarmee Hart van Holland, valt onder het landsdeel Zuid-West. Als wij aanspraak willen maken op MIRT gelden, worden onze projecten binnen dit landsdeel vergeleken met die van de provincie Zeeland en de andere regio's van Zuid Holland (MRDH, Drechtsteden en Midden Holland). Er is een overtuigend verhaal nodig om het belang van Holland Rijnland op nationale schaal te agenderen. Onze belangen worden daarbij indirect behartigd door de provincie Zuid-Holland. De regionale Omgevingsagenda 'Hart van Holland' levert een stevige bijdrage aan dat regionale verhaal.

In de regionale agenda 'Hart van Holland' zijn we gebiedsgericht aan de slag gegaan in een aantal concrete gebieden die van bovenlokaal belang zijn. Zo dragen onder andere het life- en science cluster op het Leiden Bio Science Park, het spacecluster ESA ESTEC en de vele kennis- en onderwijsinstellingen in de regio direct bij aan de (inter)nationale kennis-economie en het vestigingsmilieu dat daarbij hoort. Intercitystation Leiden Centraal is de OV-terminal die deze regio direct met metropoolregio's MRA, MRDH en luchthaven Schiphol verbindt.

Voorbeelden van vaandeldragers in Hart van Holland die we, samen met onze partners bij rijk, provincie en in andere kennisregio's verder willen versterken.



Wij willen ons samen met partners en provincie inspannen voor een economisch sterke, gezonde, veilige, duurzame en robuuste regio. Dat doen wij door met projecten, thematisch en gebiedsgericht, input te leveren voor de Regionale Omgevingsagenda voor Zuid-West Nederland. Zo dragen wij bij aan de versterking van Nederland en de fysieke leefomgeving van onze bewoners.

De regionale agenda voor de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland wordt, naast de visie voor Hart van Holland, ook gevoed door visies voor de *daily urban systems* van de Duin- en Bollenstreek en van de Rijn- en Veenstreek. Conform de afspraak in Holland Rijnland over ruimtelijke visies, ligt het initiatief hiervoor bij de desbetreffende gemeenten en sub-regio's. Vaart is nodig, aangezien de rijksmiddelen beperkt zijn en de MIRT-budgetten voor de eerstkomende jaren al vastliggen.

Als de visie van de Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek gereed is, kan de agenda van Holland Rijnland worden opgesteld. Deze agenda, de lobby en de voortgang zijn onderwerp van het gesprek in de projectgroep

Ruimte en het PHO+ Ruimte van Holland Rijnland. In deze regionale werkwijze staat de opgave voorop. Die is leidend voor de aanpak. Uiteraard speelt ook hier dat er netwerken met bondgenoten bestaan naast Holland Rijnland. En het staat elke gemeente, subregio of *daily urban system* vrij om coalitiepartners te zoeken die kunnen helpen om inhoudelijke opgaven verder te brengen en het momentum in lopende processen en lobbytrajecten vast te houden. Omdat de kans op succes toeneemt als het project bijdraagt aan een sterkere regio en de regio met een mond spreekt, vindt hierover de afstemming en het overleg plaats in de platform Ruimte en het PHO+ Ruimte van Holland Rijnland.

Om het momentum niet verloren te laten gaan, wordt verder gewerkt aan de actuele en urgente onderwerpen Dat gebeurt in 2020 voor de verschillende thema's en op verschillende schaalniveaus.

Deze thematische en gebiedsgerichte opgaven worden op verschillende schaalniveaus uitgewerkt zoals in de volgende hoofdstukken is te lezen. Het streven is hierbij de afwegingsprincipes van de NOVI te hanteren:

1. Combinaties van functies gaan voor eenvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen moet voorkomen worden.

In dit document zijn de opgaven met de kennis van dit moment uitgewerkt en in beeld gebracht. Het is een datagedreven analyse waarbij op onderdelen op basis van de in 2017 vastgestelde regionale agenda Omgevingsvisie 2040, kansen benoemd worden voor een samenhangende aanpak. De (ruimtelijke) uitdagingen voor het gebied zijn groot, de ruimte is beperkt beschikbaar, dit vraagt om het maken van keuzes, Dit document vormt daar een basis voor.



Fig. 4  
Drie daily urban systems Holland Rijnland

# 3 RESULTATEN THEMATISCH ONDERZOEK

## 3.1 INLEIDING

In de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 'Het Hart van Holland' (2017) zijn de opgaven voor 2040 in beeld gebracht. Omdat Hart van Holland als een samenhangende leefomgeving, als een *daily urban system* werd behandeld, leverde dat nieuwe inzichten op. Bij het opstellen van de regionale visie is geconstateerd dat verder onderzoek nodig was. De Regionale Agenda 2017 sloot daarom af met een Samenwerkingsagenda en het voorstel om nader onderzoek te doen.

Parallel aan deze verdiepende onderzoeken leverde de provincie Zuid-Holland onderzoeken op over de netwerken in Zuid-Holland en gezondheid. Deze onderzoeken plaatsen Hart van Holland in een bredere context. Bovendien wordt in het gezondheidsonderzoek 'gezondheid' ruimtelijk verbeeld en geoperationaliseerd, zodat het onderdeel kan worden van het integrale ruimtelijke afwegingkader waar de Omgevingswet om vraagt.

Hoewel de diepgang van de studies verschilt, heeft elk onderzoek een of meerdere kaarten opgeleverd die de ontwikkelingen en hun ruimtebeslag verbeelden. Deze helpen om tot die integrale ruimtelijke afweging te komen. De gebiedsbegrenzings van de onderzoeken verschillen. Hieronder worden de onderzoeksresultaten voor 'Het Hart van Holland' gebied beschreven.



Fig. 5  
Overzicht thematische onderzoeken.

### 3.2 Zuid-Hollandse netwerken

Het rapport Zuid-Hollandse netwerken (2017<sup>2</sup>) onderschrijft het *daily urban system* zoals dat eerder door Hart van Holland werd gedefinieerd. Kaag en Braassem, Teylingen, Noordwijk, Katwijk, Wassenaar, Oegstgeest, Leiderdorp, Zoeterwoude, Voorschoten en Leiden worden door de bewoners gebruikt als een samenhangend systeem (zie figuur 6). Het rapport dat in opdracht van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland is opgesteld, onderkent ook dat delen van de Duin- en Bollenstreek meer op Haarlemmermeer en Haarlem zijn georiënteerd en dat in de Rijn- en Veenstreek Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop veel banden hebben met de regio Midden Holland. Deze gebieden zijn alledrie ook gericht op Schiphol en omgeving. Dit inzicht in de Zuid-Hollandse structuur is bruikbaar voor lokaal en regionaal bestuur. Het maakt duidelijk wie ten behoeve van de samenhang in onze netwerksamenleving waar

en wanneer met wie beleidsmatig moet samenwerken om het gewenste resultaat te behalen. Afhankelijk van de schaal waarnaar wordt gekeken, verschillen de relaties en verbanden. Als Hart van Holland onder één bestuur zou vallen, dan zou één strategische eenheid over de toekomst van 380.000 mensen waken. Dat is de schaal van de stad Utrecht of de provincie Zeeland. Maar Hart van Holland beslaat tien gemeentebesturen. En het aantal kernen in deze gemeenten is ook nog eens een veelvoud van het aantal besturen. Dit kleinschalige karakter en deze grote diversiteit is een belangrijke kwaliteit van Hart van Holland, maar tevens ook een zwakte. Want het werkt minder goed als er grote grensoverstijgende opgaven zijn om de regio economisch sterk en bereikbaar te houden. Dat vergt forse investeringen, en een gezamenlijke aanpak. Een gedeelde agenda, opgenomen in de Nationale Regionale Omgevingsagenda van de NOVI kan uitkomst bieden.

2 P. Tordoir, A. Poorthuis, Zuid-Hollandse netwerken (Amsterdam 2017)

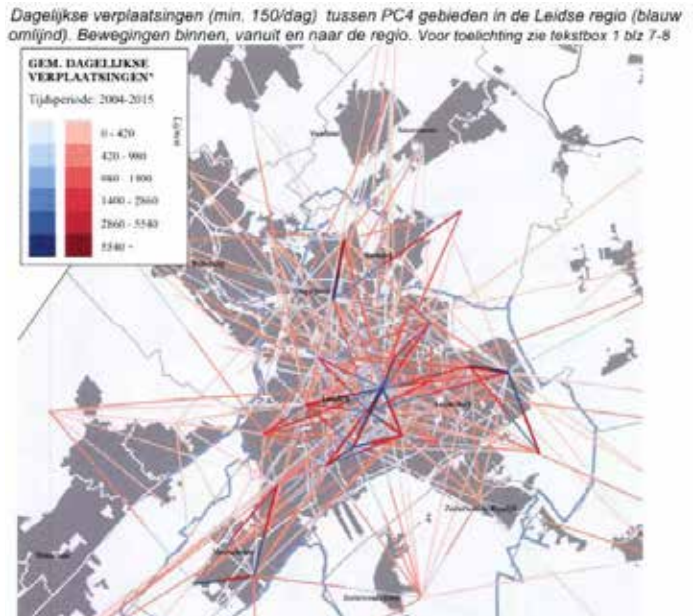


Fig. 6  
Impressie inhoud studie  
Zuid - Hollandse netwerken



### 3.3 De natuurlijke leefomgeving

De natuurlijke leefomgeving staat door klimaatverandering en menselijk handelen onder grote druk. Ook in Hart van Holland is de opgave groot en veelzijdig: de bodem daalt, de zeespiegel stijgt, de verzilting neemt toe, het fameuze Hollandse waterbeheersysteem loopt tegen zijn fysieke grenzen aan en soorten planten en dieren verdwijnen in een rap tempo. Reden om de natuurlijke leefomgeving serieus te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen en de natuur binnen en buiten het stedelijke gebied zoveel mogelijk in samenhang te zien.

De bureaus marco Broekman en Flux hebben hier onderzoek naar gedaan, resulterend in het rapport 'Natuurlijke leefomgeving Hart van Holland. Basis in balans (september 2019)'. In samenwerking met vrijwel alle partijen in de regio Holland Rijnland is het bestaande beleid geanalyseerd en op toepasbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen gerangschikt. Dit heeft geleid tot ontwerpprincipes die hier praktische invulling aan geven:

- Behoud en versterk de diversiteit van landschappen.
- Zorg voor een rendabel en duurzaam toekomstperspectief voor de landbouw.
- Werk aan een klimaatrobuuste inrichting van het landschap en de openbare ruimte.
- Zorg voor een gevarieerde biodiversiteit tot in de haarvaten van de regio.
- Behoud en versterk het landschap als raamwerk voor de stad.
- Maak het gebied bereikbaar en beleefbaar voor de recreant.

De principes sluiten aan bij de uitgangspunten van de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 'Het Hart van Holland'. Nieuw is dat we erin geslaagd zijn om dit te verbeelden in een drietal heldere kaarten die voor elke plek onze regio de waarden, kansen en bedreigingen inzichtelijk maken. Het is nu belangrijk dat deze kennis bij de ruimtelijke ontwikkelingen wordt toegepast.

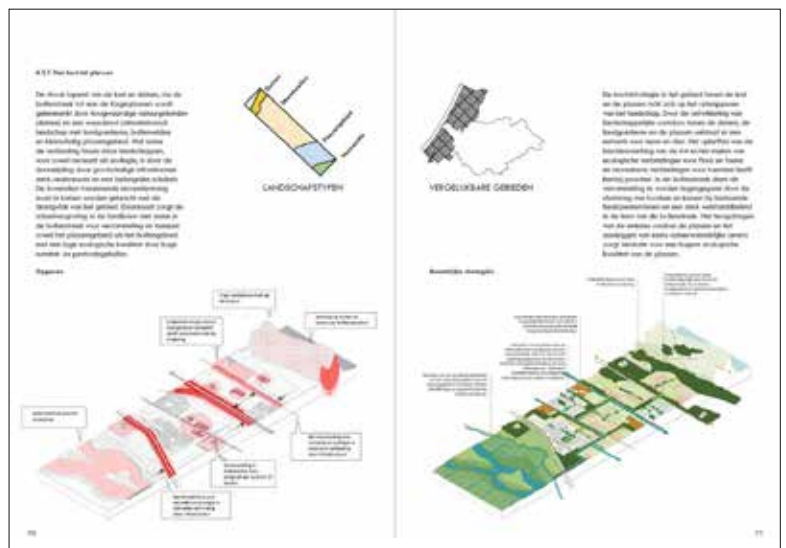


Fig. 7  
Impressie inhoud studie  
Natuurlijke Leefomgeving





## **Relatie andere opgaven en partijen**

In het kader van het nationale Deltaprogramma gericht op de onderwerpen waterveiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie worden instrumenten ontwikkeld om op de vier eerder beschreven onderliggende schaalniveaus toe te passen.

Om een volgende stap te maken, moeten er afspraken gemaakt worden over de ontwikkeling van grotere landschappelijke structuren en de samenhang daartussen. De uitwerking van het Nationaal Park Hollandse Duinen biedt daarvoor een directe aanleiding. Datzelfde geldt voor de uitwerking van het Landschapspark Zuidvleugel van provincie Zuid-Holland voor de Vlietzone en de Oude Rijnzone. Ook de geplande werkzaamheden van het Hoogheemraadschap van Rijnland, de zoektocht van Dunea naar voldoende drinkwater (COASTAR, de derde bron voor drinkwater) en Staatsbosbeheer, bieden volop kansen om groene en blauwe structuren met meer biodiversiteit en landschappelijke kwaliteiten te realiseren.

Hetzelfde geldt voor de energietransitie. De landschappelijke impact daarvan is enorm en kan de landschappelijke kwaliteit flink onder druk zetten. Maar de realisatie van nieuwe energiestructuren kan, door opgaven slim te combineren, ook kansen bieden om landschappen en biotopen te verbinden, nieuwe landschappelijke structuren te maken, de biodiversiteit te versterken en om een kwalitatieve hoogwaardige gezonde en biodiverse leefomgeving te realiseren.

Sommige principes, zoals de zorg voor een rendabel en duurzaam toekomstperspectief voor de landbouw, zijn zo verstrekkend dat ze de macht van de regio te boven gaan. Hier doen rijk en provincie onderzoek naar.

### 3.4 Energie

In Holland Rijnland werken verschillende partijen al enige tijd samen aan de ambitie om in 2050 een energieneutrale en aardgasvrije regio te zijn. Deze ambitie en te bereiken (tussen) doelen voor verschillende uitvoeringslijnen legden zij in september 2017 vast in een Regionaal Energieakkoord. Een deel van de opgave is te realiseren via energiebesparing en zon op daken. Daarnaast zijn meer grootschalige regionale oplossingen voor duurzame opwekking van energie en warmte nodig.

De doelen uit dit energieakkoord worden nu vertaald naar een Regionale Energiestrategie (RES). Vanuit het inmiddels gesloten nationale Klimaatakkoord heeft het Rijk aan dertig zogenaamde RES regio's gevraagd met een aanbod te komen voor 2030 met een doorkijk tot 2050. De RES heeft een belangrijke impact op de ruimte. Vooral grootschalige opwekking van duurzame energie via zon en wind en een warmtenet hebben een regionale ruimtelijke impact. Hierbij geldt dat de ruimtelijke impact van de warmtetransitie kleiner is dan die voor de elektriciteitsopgave en grotendeels ondergronds. Naarmate meer wordt gerealiseerd via besparing, isolatie en aanleg van een warmtenet, zal deze grootschalige duurzame opwekking van elektriciteit minder nodig zijn. Vanwege het te verwachten ruimtebeslag zal de RES de komende periode onderdeel uitmaken van een integrale ruimtelijk afweging op regionaal en lokaal niveau. De discussie richt zich daarbij op de termijn 2030, als ook op de lange termijn richting 2050.

De regio wil voor 2030 gaan inzetten op 1,03 tWh aan aanvullende duurzame opwek van elektriciteit. In 2050 gaat het om maximaal 5,33 TWh. Voor de concept RES worden hiertoe op dit moment verschillende denkrichtingen verkend. Deze borduren voort op het proces met ambtenaren, bestuurders, gemeenteraden en betrokken partijen dat in 2018 en 2019 al heeft plaatsgevonden vanuit het regionale Energieakkoord (o.a. serious games). Rode draad uit deze eerdere bijeenkomsten was de opwek

langs bestaande lijninfrastructuur. Voor de Concept RES zijn hier een drietal vertrekpunten aan toegevoegd: (1) volgen en versterken van het landschap, (2) benutten van landbouwgronden en (3) lokaal eigenaarschap. Deze verschillende vertrekpunten vertegenwoordigen verschillende waarden, maken verschillende typen duurzame opwek mogelijk en kennen daarmee ook een verschillend ruimtebeslag. Het is voor de discussie relevant om de vertrekpunten principieel door te vertalen en ruimtelijke consequenties te duiden, zodat keuzes zichtbaar worden.

De Concept RES Holland Rijnland zal zich ook rekenschap geven van het zeer restrictieve ruimtelijke beleid dat de provincie Zuid Holland voert als het gaat om duurzame opwekking via zon op land en wind.

#### Energie-infrastructuur

Een van de grote opgaven randvoorwaardelijk voor de energietransitie is de uitbreiding en inpassing van de transportnetten. Daarbij komt dat het beeld van de echte opgave en de wijze waarop deze gerealiseerd gaat worden nog niet compleet is. Er is immers nog veel onzeker over de opgave (denk aan de laadinfrastructuur voor auto's), de techniek en in welke stappen de netten verduurzaamd moeten worden. Vanuit financieel oogpunt en netarchitectuur is er een voorkeur voor compacte netten met korte transportafstanden. Dit betekent dat de infrastructuur voor elektriciteit met onderstations en kabeltracés logisch lijkt aan de stadsranden. Daar concurreren ze met ruimteclaims voor landbouw, woningbouw, bedrijventerreinen, sportvelden, recreatiegebieden en mobiliteits-hubs.

In het bebouwde gebied moet er, naast de bestaande ruimteclaims boven en onder de grond, onder andere ruimte gevonden worden voor het verzwaarde en uitgebreide elektranet, de uitbreiding van warmtenetten, WKO's, de laadinfrastructuur voor auto's en hemelwaterrioleringen. Met de onduidelijkheid over het mogelijke gebruik van de gasinfrastructuur voor



groengas wordt de ordening van de ondergrond een serieuze opgave voor alle gemeenten.

Na jaren waarin de belasting op de elektriciteitsnetten redelijk constant bleef, is er nu een autonome groei die de bestaande elektriciteitsnetten niet aankunnen. Daarmee wordt de opgave om de netten te verzwaren eerder dan voorzien een urgente gemeentegrensoverstijgende opgave. Dit vraagt om een intensieve samenwerking die ook in de komende nodig blijft. Dat biedt ook kansen voor samenwerken en voor ruimtelijke ingrepen om andere gewenste ambities mee te koppelen.

Vrijwel alle gebouwen moeten opnieuw worden aangesloten op nieuwe of uitgebreide en verzaarde netten. Daarvoor moeten alle straten open. Dit biedt kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, en andere opgaven zoals klimaatadaptieve maatregelen uitvoeren, maar het is ook een enorme financiële opgave.

De ruimteclaims voor de nieuwe energie-infrastructuur moeten worden vastgelegd in de Omgevingsvisies en Omgevingsplannen van de gemeenten.

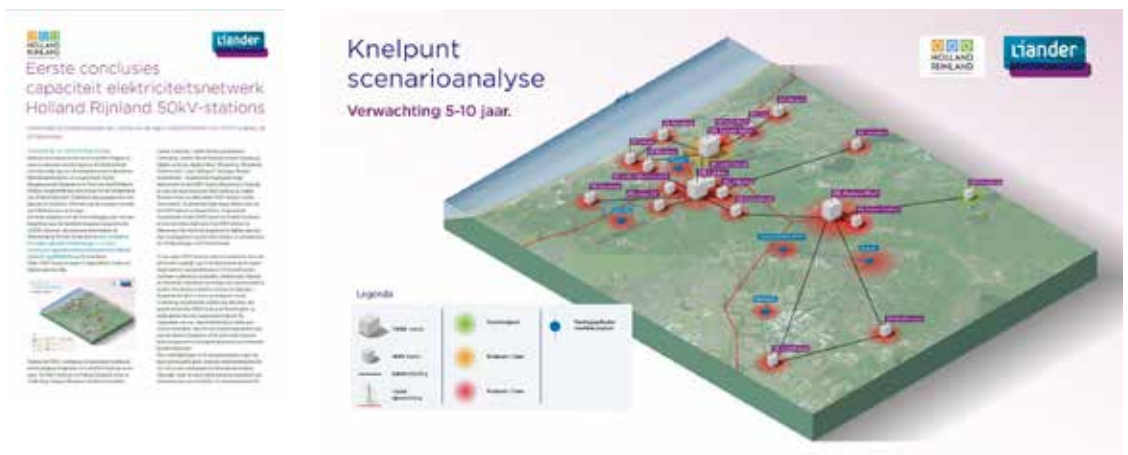


Fig. 8  
Impressie inhoud studie  
scenario's elektriciteitsnetwerk



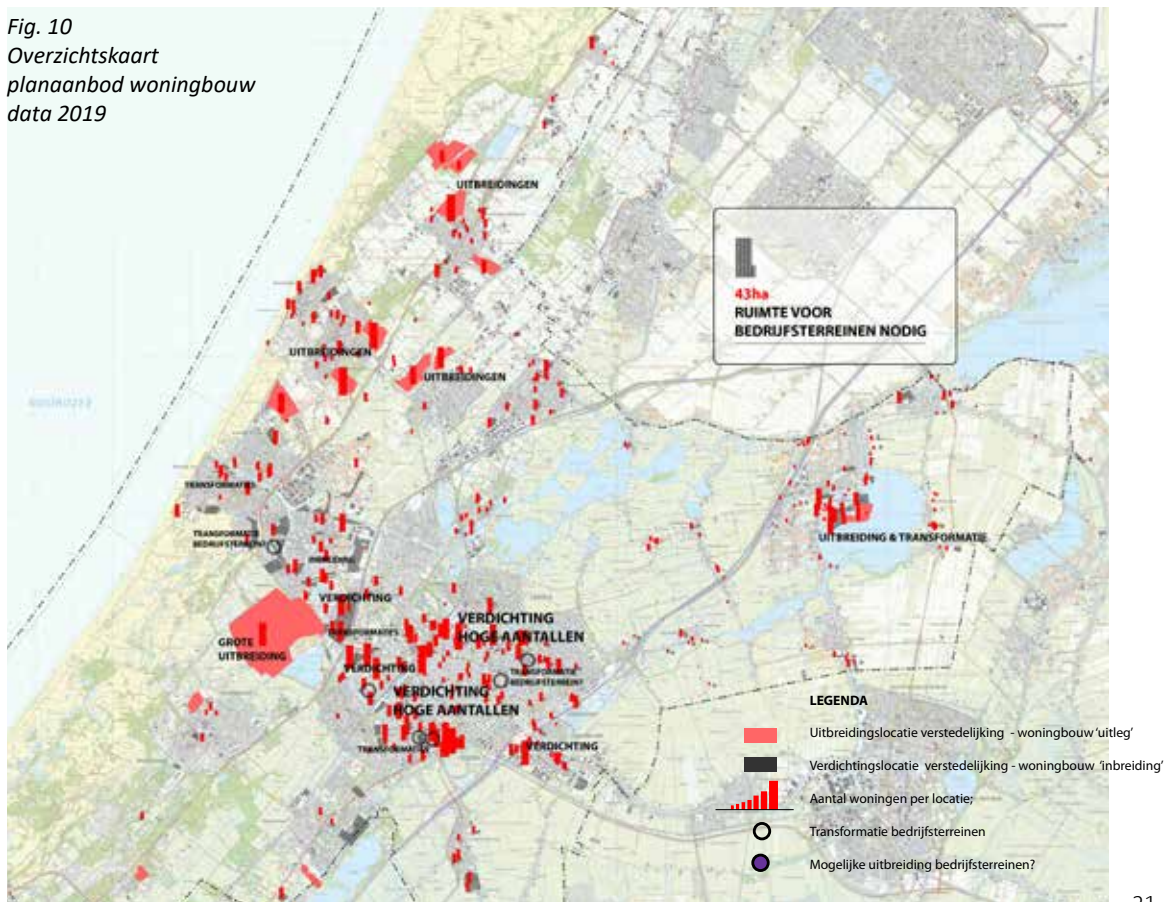
voldoende ruimte is voor verdere binnenstedelijke verdichting.

Grofweg 70 procent van de bouwprogramma's, ongeveer 20.000 woningen, kan gebouwd worden in de stedelijke as Katwijk-Zoeterwoude. Hiervan zijn er ongeveer tussen 8.000 en 10.000 voor rekening van Leiden. Deze woningen worden vooral in het stedelijke milieu gebouwd in de hoogste dichtheden. De verdichting vindt vooral plaats binnen een straal van 3 kilometer rond station Leiden Centraal. Katwijk, Oegstgeest, Voorschoten en Leiderdorp bouwen in lagere dichtheden.

De resterende 30 procent wordt vooral in Noordwijk (16 procent, 4000 woningen), Kaag en Braassem (8 procent, 2049 woningen) en Teylingen (5 procent, 1210 woningen) gebouwd. Daarmee wordt ook het noordwestelijk

deel van de as richting de kust verder verstedelijkt. Teylingen en Noordwijk bouwen vooral woningen in dorpse woonmilieus, maar wel in aanzienlijke aantallen en zonder de daarbij behorende stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer. Wil dit gebied het onderscheidende karakter van de Noordwijkse badplaats behouden en Voorhout als zelfstandige kern herkenbaar blijven, dan is het belangrijk om het landschap waaronder het bollenareaal, tussen de uitdijende kernen te koesteren en te versterken. Belangrijk in de verstedelijkingsopgave, en ook voor het bestaand stedelijk gebied, is dat de andere opgaven daarin worden meegenomen. Denk aan de klimaatverandering, biodiversiteit, energie, mobiliteit en een toenemende vraag naar drinkwater. Dit vraagt zowel bovengronds en ondergronds ruimte, bijvoorbeeld voor het opvangen en bufferen van water of een andere inrichting van de openbare ruimte.

Fig. 10  
Overzichtskaart  
planaanbod woningbouw  
data 2019

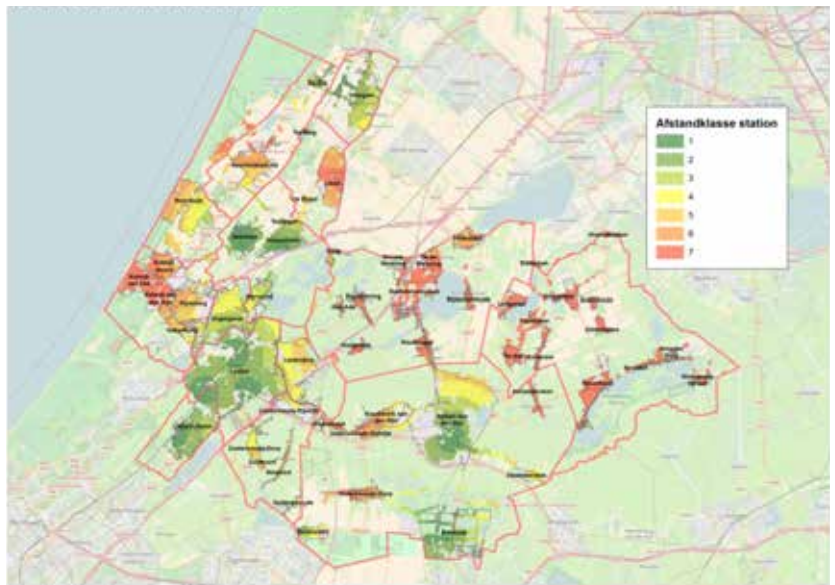


### 3.6 Mobiliteit

Zo'n 70.000 van de woningen uit de Verstedelijkingsalliantie liggen op moeilijke binnenstedelijke locaties. Dit vraagt investeringen in het openbaar vervoer, mede omdat het wegennet de extra vervoersvraag niet aan kan. Het merendeel van de moeilijke locaties ligt langs het spoor Breda-Amsterdam, de 'Oude Lijn'. Een van deze locaties is de Spoorzone in Leiden, onderdeel van de Leidse Campus, en een gebied van nationale betekenis. De Spoorzone is niet alleen een moeilijke locatie omdat het lastig is om nieuwe programma's in een druk en al volgebouwd gebied toe te voegen. Maar ook omdat capaciteit en kwaliteit van het station op den duur niet voldoet als de reizigersgroei voor de trein doorzet. Nu al loopt het regionale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aan. Een schaa sprong van het OV is noodzakelijk, zowel

voor de stad als de regio, waarbij intercitystation Leiden Centraal wordt doorontwikkeld tot een OV-terminal.

Bij de voorbereiding van het bod van de Verstedelijkingsalliantie aan het rijk is nadrukkelijker gekeken naar de bereikbaarheid van het verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn en het functioneren van deze Leidse stationsknoep. De conclusie is dat de snelle noord-zuid assen, na de gewenste toekomstige uitbreiding van Leiden Centraal tot OV-terminal en de toekomstige verbreding van de A4, redelijk op orde zullen zijn. De verbindingen naar de kust en langs de kuststrook blijven, ook met de Rijnlandroute, onder druk staan. Deze druk neemt toe met het toevoegen van woningen op locaties waarvan de bewoners vooral op de auto zijn aangewezen. Een inhaalslag in het OV is noodzakelijk.



Bron: Springco, bewerking Companen.

Fig. 11  
Beeldmateriaal  
mobiliteit



Goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor een economisch succesvolle regio. Een verder opstropen van het autoverkeer op de N206 werkt, als er geen maatregelen worden genomen, dempend op de economie in het algemeen en de kenniseconomie in het bijzonder.

ESA ESTEC en het Spacecluster Noordwijk zijn net als Unmanned Valley afhankelijk van uitmuntende verbindingen met het nationale OV-net en Schiphol. Toenemende congestie is ook slecht nieuws voor de bedrijven op de grens van Katwijk, Noordwijk en Oegstgeest.

Ook voor Heineken wordt door de uitplaatsing van het kantoorpersoneel naar Schiphol en Leiden Centraal, in combinatie met een nieuwe programmatische invulling op deze locatie, een goede *last mile* verbinding belangrijk. In de jaren na het beëindigen van het Rijn-Gouwelijnproces is het R-net concept ingezet als alternatief vervoersconcept. De vraag is of dit inderdaad een alternatief is voor (light)railverbindingen.

Het advies is om tot die tijd te kijken naar de meerwaarde van nieuwe vervoersconcepten en tegelijkertijd de vervoerswaarden verder te onderzoeken. Het onverwacht grote succes van het station Sassenheim is hier een goed voorbeeld van en roept de vraag op of het niet tijd is voor een gedegen mobiliteitsstudie voor 'Het Hart van Holland'gebied. Dat zou, naast een studie naar de *modal shift*, zoals de verandering van vervoerswijze ook wel wordt genoemd, en wat daarvoor nodig is, ook moeten gaan over de mogelijkheden om het gebruik van de zes, reeds aanwezige NS-stations in het gebied verder te optimaliseren.

Naast de stedelijke bereikbaarheid, die van belang is voor de hele regio, is ook de bereikbaarheid van de kleine kernen punt van aandacht. Door het versoberen van openbaar vervoer dreigt hier vervoersarmoede te ontstaan. Mobiliteit op aanvraag (MAAS) kan hier wellicht een antwoord bieden.

Het verbeteren van het (snel)fietsverkeer binnen de regio is een goede stap naar een betere

bereikbaarheid en meer regionale samenhang. De regio heeft hier al stappen in gezet met het regionale snelfietsroutenet, dat door de explosieve groei van de e-bike aan uitbreiding toe is. Minstens zo interessant is het ontwikkelen van vervoershubs op regionale schaal, waarmee laden, overstappen en distributie verbeterd kunnen worden en tegelijkertijd het wegennet ontlast wordt. Zo is bijna ongemerkt een aanzet tot vervoershubs ontstaan aan de oostkant van het verstedelijkte gebied, bij de knoop Hoogmade met de A4.



### 3.7 Economie

Het zwaartepunt van de economie van Hart van Holland ligt op lifescience & health, het space-cluster, kennis en innovatie, ambachten/maakindustrie en agribusiness. In de regio werken, ten opzichte van andere regio's in Nederland, relatief veel hoogopgeleide (kennis) werkers. De regio kent een aantal belangrijke economische 'vaandeldragers' zoals Leiden Bio Science Park, ESA-ESTEC/Space Campus Noordwijk, Heineken, Royal FloraHolland, Akzo-Nobel en Greenportcluster Duin- en Bollenstreek<sup>4</sup>. Partners waar we trots op zijn en die we graag willen faciliteren om hen te behouden voor onze regio.

Er zijn echter ook economische bedreigingen. Vergeleken met regio's in de noordflank van de Randstad functioneert 'Het Hart van Holland' economisch minder sterk dan zou kunnen en blijft de economische groei achter<sup>5</sup>, terwijl er

4 Ruimte voor de bedrijven Economie 071 gemeenten, Ecorys 2019

5 Bureau Louter, Economische toplocaties (2019), Blaauwberg Index071, PBL, Stedelijke regio's als motoren van de economische groei

veel groeipotentie aanwezig is. De werkgelegenheidsgroei loopt iets achter, al is de regio met een inhaalslag bezig. Verder blijft ook de (OV) bereikbaarheid achter.

De economie heeft wel voldoende potentie om krachtiger te presteren. Dat vraagt om een gemeentegrensoverstijgende focus op gebieden en sectoren die helpen om het economisch functioneren te versterken. Hart van Holland is daarbij niet in staat om de economie te sturen, maar kan wel bijdragen aan gunstige condities voor de versterking van het vestigingsklimaat, waarin toonaangevende en kennisintensieve bedrijven bloeien en zich nog sterker aan de regio binden.

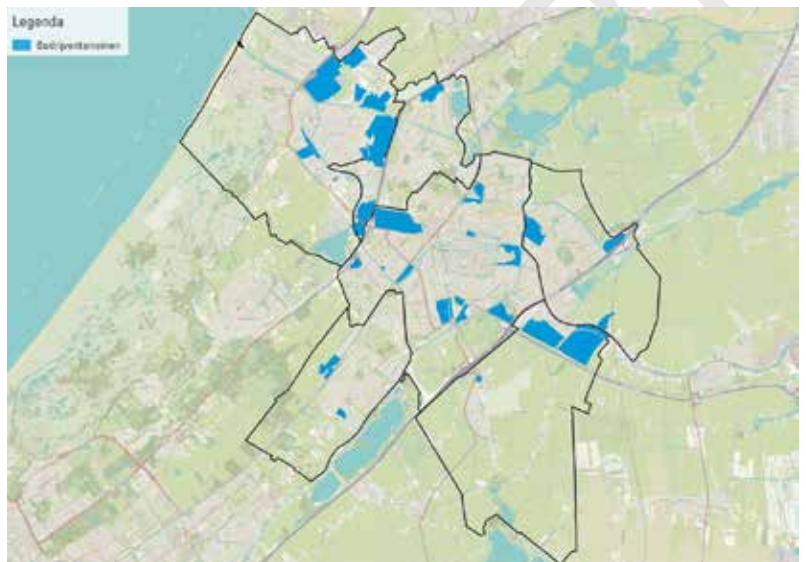
Verder vraagt de veelheid aan partijen en overlegstructuren die in de regio samenwerken, om meer focus en doorzettingskracht waarmee aan slagkracht kan worden gewonnen.

De onderscheidende economische kracht van de regio met kennis-economie en toonaangevende wereldspelers, steunt op een brede economische basis van MKB, logistieke en ambachtelijke en maakbedrijven en andere



Fig. 12  
Impressie inhoud studie  
bedrijfsterreinen  
071 gemeenten

Figuur 1.1: locaties bedrijventerreinen in de regio





bedrijvigheid en voorzieningen, ondersteunend aan het wonen.

In 'Het Hart van Holland' gebied zijn diverse bedrijventerreinen waar meer lokale bedrijvigheid gehuisvest is (naast een aantal grote spelers). Bedrijventerreinen worden door de verstedelijking langs de Oude Rijn steeds meer binnenstedelijke locaties, waar de druk van transformatie groter wordt. Daarnaast is de ontsluiting van deze terreinen, door de omringende woonbebouwing vaak niet meer adequaat georganiseerd. Het economisch vermogen van de regio en daarmee het economisch presteren vraagt om het behoud van terreinen waar bedrijven kunnen excelleren, die goed ontsloten zijn en waar werk is voor mensen met verschillende opleidingsniveaus. De beschreven potentiegebieden (hoofdstuk 4) laten zien dat samenhang en verbinding ertoe kan bijdragen dat de economische kracht van de regio Hart van Holland versterkt wordt.

Naast bedrijventerreinen, waarop ongeveer 30 procent van de beroepsbevolking werkt, is met name het gebied rond Leiden Centraal (inclusief Leiden Bio Science Park en Binnenstad) een plek waar veel (hooggeleide) mensen werken. Leiden Centraal is in het provinciale beleid aangewezen als één van de belangrijkste kantoorlocaties van Zuid-Holland.

#### FACTOREN VOOR STEDELIJKE GROEI

In zijn rapport voor het PBL, stedelijke regio's als motoren van economische groei<sup>8</sup>, omschrijft Otto Raspe acht factoren die als tandwielen onderdeel van een motor vormen, waarmee de economische kracht van de stedelijke agglomeratie versterkt wordt. Van cruciaal belang hierbij zijn agglomeratievoordelen; bedrijven en mensen zijn productiever in steden door sharing (bedrijven delen elkaars input), matching (afstemming vraag/aanbod van arbeid) en learning (persoonsgebonden kennis). En steden zijn 'broedplaatsen van innovatie'. Tot slot zijn er onderlinge verbanden tussen de acht raderen in de motor, die de 'aandrijving' versterken.

De vier factoren die volgens het rapport robuust zijn verbonden aan groei voor de stedelijke agglomeraties (op basis van een regressieanalyse van data uit 800 Europese regio's), zijn:

- Dichtheid (levert agglomeratievoordelen op).
- Human capital (opleiding en gezondheid zijn beide belangrijk).
- Leefomgeving (cultuur en restaurants, kwaliteit van het onderwijs, landschap).
- Bereikbaarheid (nationaal, internationaal en via het internet.)



Fig. 13  
Kaft studie economie  
Planbureau voor de leefomgeving

### 3.8 Gezondheid

De Omgevingswet vraagt aandacht voor gezondheid in de Omgevingsvisies en de Omgevingsplannen. Het gaat dan om een integrale visie op ‘een gezonde leefomgeving’. Omdat gezondheid afhankelijk is van vele factoren is dit een nieuwe en complexe opgave. In het onderzoek ‘Gezond Zuid-Holland 2040, Toekomstagenda onderzoek gezondheid en verstedelijking’<sup>6</sup> heeft de provincie Zuid-Holland een diagnose gesteld aan de hand van gezondheid gerelateerde indicatoren. Deze zijn: ziektelast, blootstelling aan lucht en geluid, vindplaatsen van ongezond gedrag, vindplaatsen van armoede en vindplaatsen van vergroening en vergrijzing. Zo ontstaat een kaartbeeld van de gezondheid in Zuid-Holland.

6 Posad Spatial Strategies, TNO, Provincie Zuid-Holland, Gezond Zuid-Holland 2040. Toekomstagenda onderzoek gezondheid en verstedelijking (Den Haag, 2018).

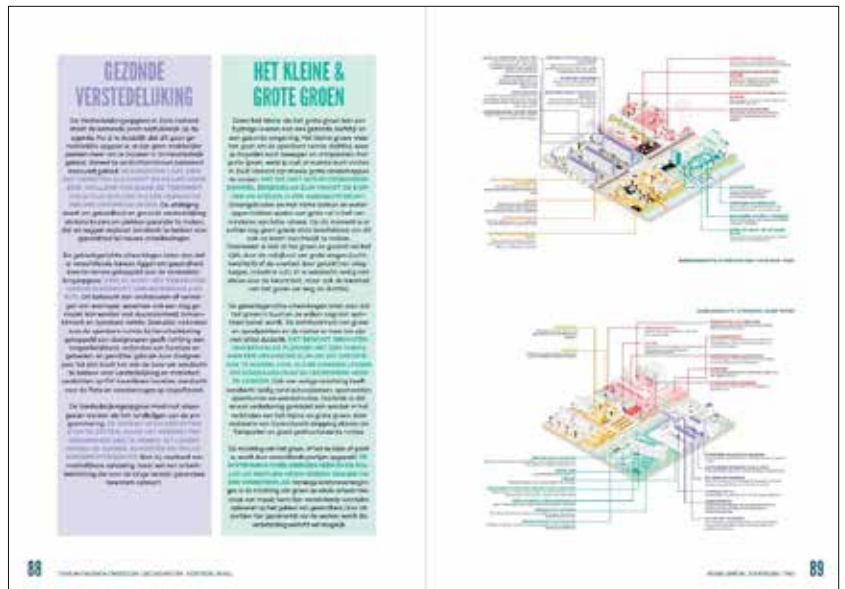
In vergelijking met andere provincies valt dat niet mee.

Zuid-Holland is de meest verstedelijkte provincie van Nederland. Dat is van invloed op de lucht- en geluidskwaliteit die over het algemeen slecht zijn in deze provincie.

De analyse laat grote verschillen binnen de provincie zien. Het ‘gezondheidsprobleem’ is daarmee niet alleen een generiek probleem, het is ook een verdelingsprobleem. De kaart voor het grondgebied van ‘Het Hart van Holland’ laat interessante afwijkingen van het algemene patroon in Zuid-Holland zien. In het algemene beeld van de provincie wonen de minder gezonde mensen vooral in de steden. In Hart van Holland wonen de gezondste mensen in een stadswijk en worden de slechtste waarden juist in het landelijke gebied gevonden. De duiding van gegevens vraagt echter aandacht, omdat de aanwezigheid van bijvoorbeeld zorginstellingen



Fig. 14  
Impressie inhoud studie  
Gezondheid Zuid-Holland



een vertekend beeld geven in de beoordeling van de gezondheid binnen deelgebieden.

De analyse laat zien dat op een aantal plekken jong en oud in wijken samenwonen. De kleine actieradius van deze doelgroepen is een aanleiding om de synergie te zoeken. Als de inrichting van de fysieke leefomgeving daarop wordt aangepast, levert dit verbetering op voor deze doelgroepen en alle groepen die daartussen zitten. Als dit goed gebeurt, vermindert het de kansen op eenzaamheid onder ouderen in een omgeving die ook veilig is voor kinderen.

In wijken waar kwetsbare groepen bij elkaar wonen en leven is de kwaliteit en de nabijheid van het kleine groen van belang voor de gezondheid. Zeker als het gaat om het vinden van rust, ontspanning en beweging. In Zuid-Holland is het belangrijk het lokale groen en blauw en de landschappen rond de stad goed bereikbaar te maken via goede en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes en een fijn vertakt OV-net.

Als het ook bij binnenstedelijke ontwikkelingen lukt om de kwaliteit en de samenhang met het kleine groen en het omliggende landschap te verbeteren, kan het helpen om de scheve levensverwachtingen binnen Hart van Holland te corrigeren. Zeker als het lukt om meer gebruiksgroen te realiseren. Ruimtelijke opgaven en de klimaat- en energie-opgaven kunnen daar aanleiding voor zijn. Door bij die opgaven ook in te zetten op gezondheid kan de kwaliteit voor een groter gebied verbeteren. Als een groot aantal minder gezonde mensen op een klein grondgebied wonen, kunnen relatief kleine verbeteringen veel effect hebben. Het rapport werkt dat ruimtelijk uit met doelgroepspecifieke en gebiedsgerichte maatregelen voor gezonde verstedelijking, het grote en kleine groen en de vergroting van de actieradius. Welke ingrepen het meest effectief zijn, vraagt om een analyse van de lokale gezondheidsbepalende factoren.

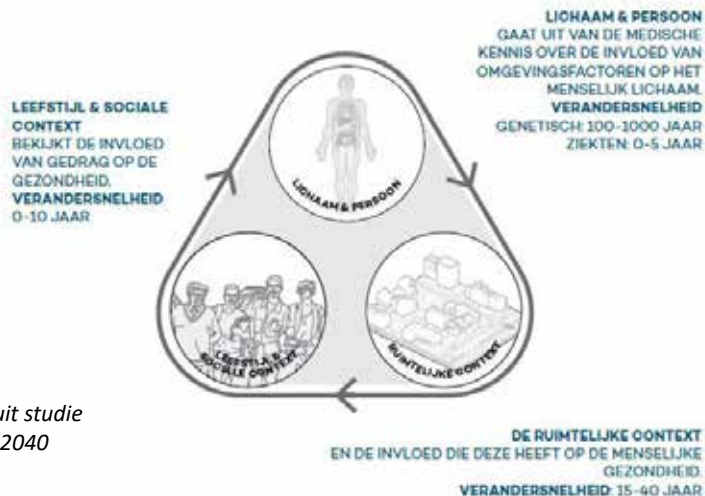


Fig. 15  
Schema gezondheid uit studie  
Gezond Zuid Holland 2040

## NATUURLIJKE LEEFOMGEVING



### LEGENDA

- Aantrekkelijke stadsranden maken
- Verzilting bodem in droogmakerijen
- Bodemdaling in veenweide gebieden
- Ongewenste kwel in overgangzone tussen droogmakerijen en veenweide polders
- Recreatiedruk op ecologische waarden van het landschap
- Natuurinclusieve landbouw realiseren
- Ecologische verbindingen tussen landschappen herstellen en versterken
- Ecologische verbindingen door het stedelijk gebied realiseren en versterken
- Impuls geven aan het groen in het stedelijk gebied

## MOBILITEIT



### LEGENDA

- Doorstroming auto stagneert op hoofdwegen (N206- A4- A4 aansluiting N11)
- Ontbrekende autoverbinding in het netwerk?
- Regionale fietsnetwerk
- Ontbrekende regionale fietsverbindingen
- OV naar Metropoolregio Amsterdam versterken vanuit westflank
- OV bereikbaarheid westflank regio in zijn geheel versterken (frequentie, capaciteit, reistijd)
- Beter benutten 'Oude Lijn' spoorinfra tussen Haarlem - Leiden - Den Haag
- OV knooppunt/terminal Leiden CS versterken
- Bestaand station beter benutten
- Potentieel nieuwe stations onderzoeken?
- Versterken railverbinding Leiden Utrecht (frequentie - reistijd)

## VERSTEDELIJING



### LEGENDA

- Uitbreidingslocatie verstedelijking - woningbouw 'uitleyf'
- Verdichtingslocatie verstedelijking - woningbouw 'inbreiding'
- Aantal woningen per locatie;
- Transformatie bedrijfsterrinen
- Mogelijke uitbreiding bedrijfsterrinen?

## ENERGIE: ZOEKGEBIED ZONNE- EN WINDENERGIE



### LEGENDA

- Zoekgebied 150KV onderstation elektriciteitsnet
- Zoekgebied 50KV onderstation elektriciteitsnet
- Ruimtebeslag 4 tot 6ha
- Warmterotonde ontwikkelen in Leiden
- Warmteleiding uit Rotterdam verbinden met warmtenet Leiden
- Opwekking wind en zon langs hoofdautoweg-infrastructuur
- Opwekking wind en zon langs spoorinfrastructuur
- Kleinschalige opwekking in stedelijk gebied



# 4 VIJF POTENTIE- GEBIEDEN

## Gebiedsgerichte uitwerking

### 4.1 INLEIDING

Een gebiedsgerichte aanpak binnen Hart van Holland is een belangrijke vondst. Dit biedt de mogelijkheid om niet alleen te blijven praten over kansen, maar over te gaan tot actie om zo de opgaven ook echt te laten landen in de regio. De potentiegebieden zijn hiervoor de uitgelezen locaties. Het zijn alle vijf economisch sterke gebieden die van bovenlokaal belang zijn en waar meerdere opgaven bij elkaar komen. Het zijn gebieden die veelal gelegen zijn op de grens van twee of meer gemeenten, waardoor het evident is dat voor een goed functionerend geheel meerdere gemeenten verantwoordelijk zijn.

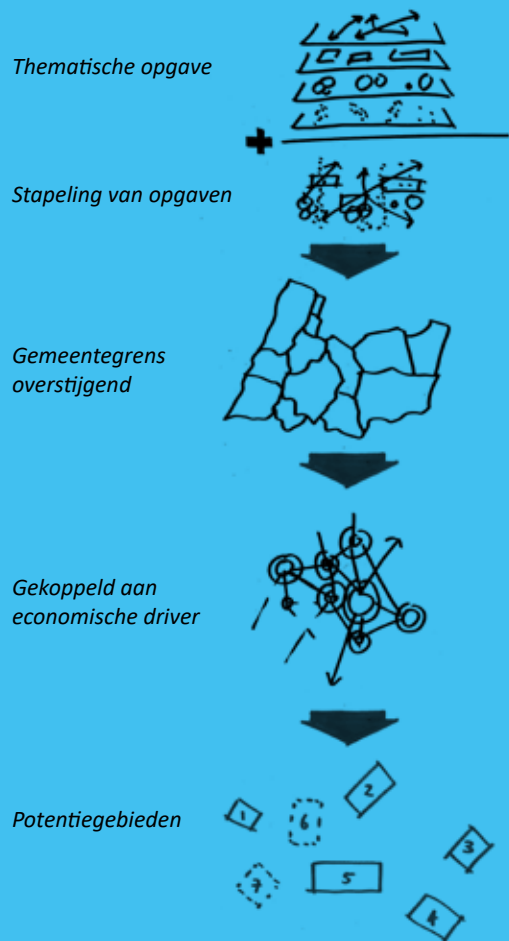
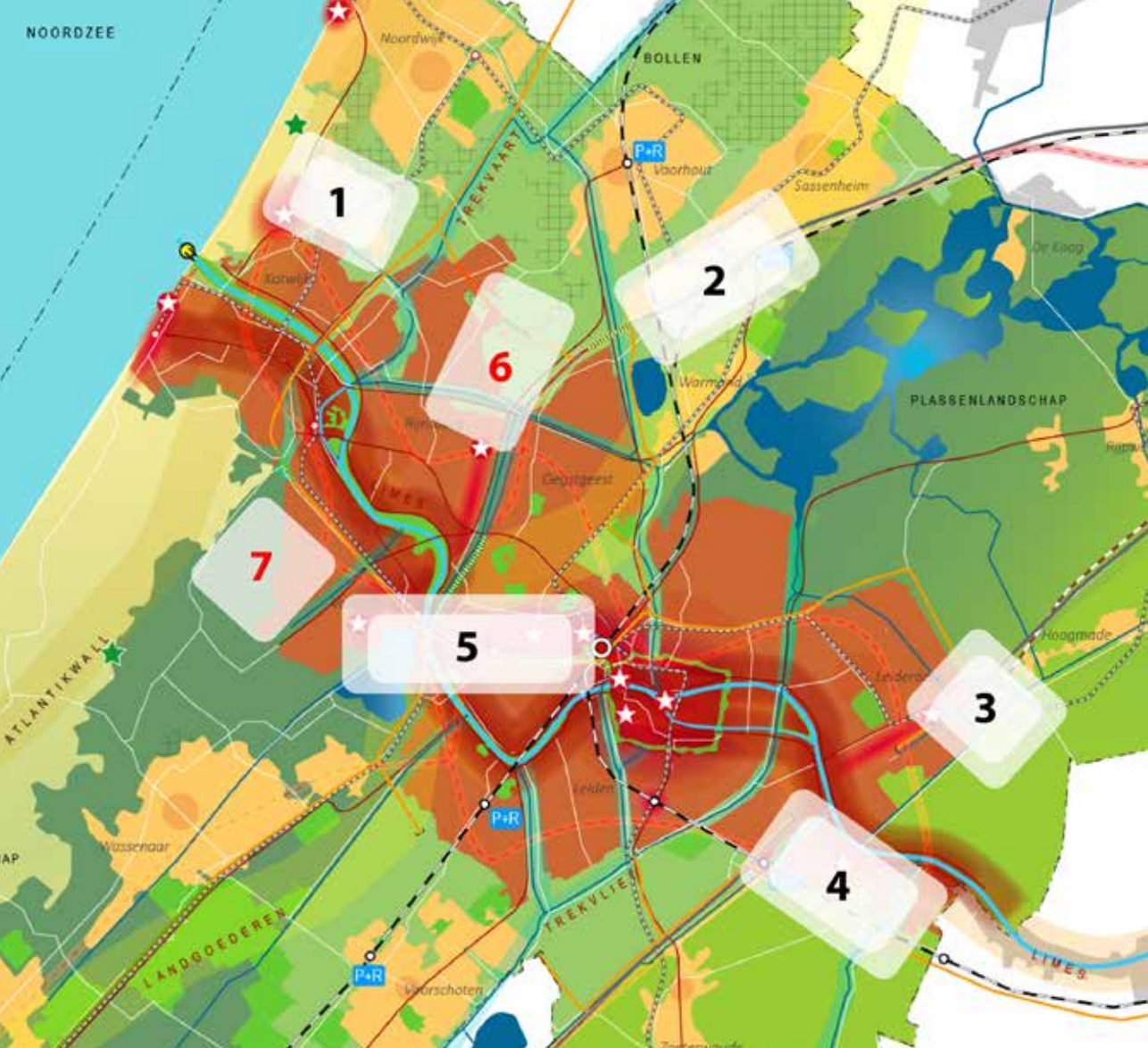


Fig. 17  
Schetsmatige weergave proces  
totstandkoming potentiegebieden





Er zijn vijf potentiegebieden uitgewerkt. Per locatie hebben we de verschillende opgaven en kansen ingetekend. Daar waar al keuzes zijn gemaakt zijn deze ook ingetekend. Vervolgens is elk gebied afzonderlijk besproken met de ambtenaren en met de bestuurders van de betreffende gemeenten om inzichtelijk te krijgen wat er in een gebied speelt en welke ontwikkelingen te verwachten zijn.

Naast deze vijf uitgewerkte potentiegebieden zijn er nog twee mogelijke potentiegebieden op de kaart gezet die in een volgende fase uitgewerkt moeten worden. Dit zijn Unmanned Valley en het gebied tussen N206 en A44 aan de noordzijde van Katwijk inclusief Royal Flora

*Fig. 18  
Potentiegebieden en de visiekaart*

Holland Rijnsburg.

De verdieping van de potentiegebieden op de volgende bladzijden is een aanzet om de doelstelling van projecten te concretiseren. In de volgende fase, zo is opgenomen in het werkplan, moet dit verder uitgewerkt worden. Ook kan er dan een prioritering tussen de potentiegebieden plaatsvinden. In het werkplan in hoofdstuk 6 wordt hier verder op ingegaan.

## Verdieping potentiegebied 1

# ESA ESTEC SPACE CAMPUS

KATWIJK - NOORDWIJK - N206 - SPACECLUSTER - STRAND-DUIN - OPEN LANDSCHAP

### Regionaal belang

Het centrum voor de Europese ruimtevaart ESA ESTEC ligt op de grens van Noordwijk en Katwijk, tegen de duinrand aan. Het is een bijzondere plek voor een bijzonder instituut. ESA ESTEC is een innovatief kenniscluster van internationaal belang. Dit spacecluster wordt uitgebreid met Space Campus op het aanpalende Space Business Park. De uitstraling van ESA ESTEC op onderwijsinstellingen, kennisinstututen en bedrijven in Zuid-Holland is groot. 80 procent van alle ruimtevaartgerelateerde bedrijvigheid ligt in de provincie Zuid-Holland. Dat en de nabijheid van ESA ESTEC, de TU Delft en Universiteit Leiden was voor SRON (Nederlands Institute for Space Research) aanleiding om voor onze regio te kiezen en hun hoofdvestiging die in 2021 opent, op het Leiden Bio Science Park te bouwen. Met Leiden Bio Science Park, Unmanned Valley en Universiteit Leiden draagt ESA ESTEC in hoge mate bij aan de kennisindustrie van Hart van Holland en het internationale vestigingsmilieu in deze regio.

### Regionale opgaven

- Versterken wisselwerking tussen internationale functie en lokale spin-off: versterking ruimtevaartcluster / Space Campus, versterken regionale verankering van ESA ESTEC en wederzijds profijt van en voor internationaal vestigingsmilieu.
- Verbeteren (OV) bereikbaarheid van ESA ESTEC, kust, voorzieningen en woongebieden.
- Versterken kwaliteit noordwestzijde Hart van Holland-regio: meer ruimtelijke samenhang, heldere stadsranden en sterkere landschappelijke identiteit. Verbinden regionale landschappen en verbinden stedelijk gebied en buitengebied.
- Benoemen regionale opgaven voor potentiegebied tussen N206 en A44 - noordzijde HvH-regio.
- Energievoorzieningen - o.a. ESA ESTEC testsituaties.

Fig. 19

Panorama Potentiegebied 1





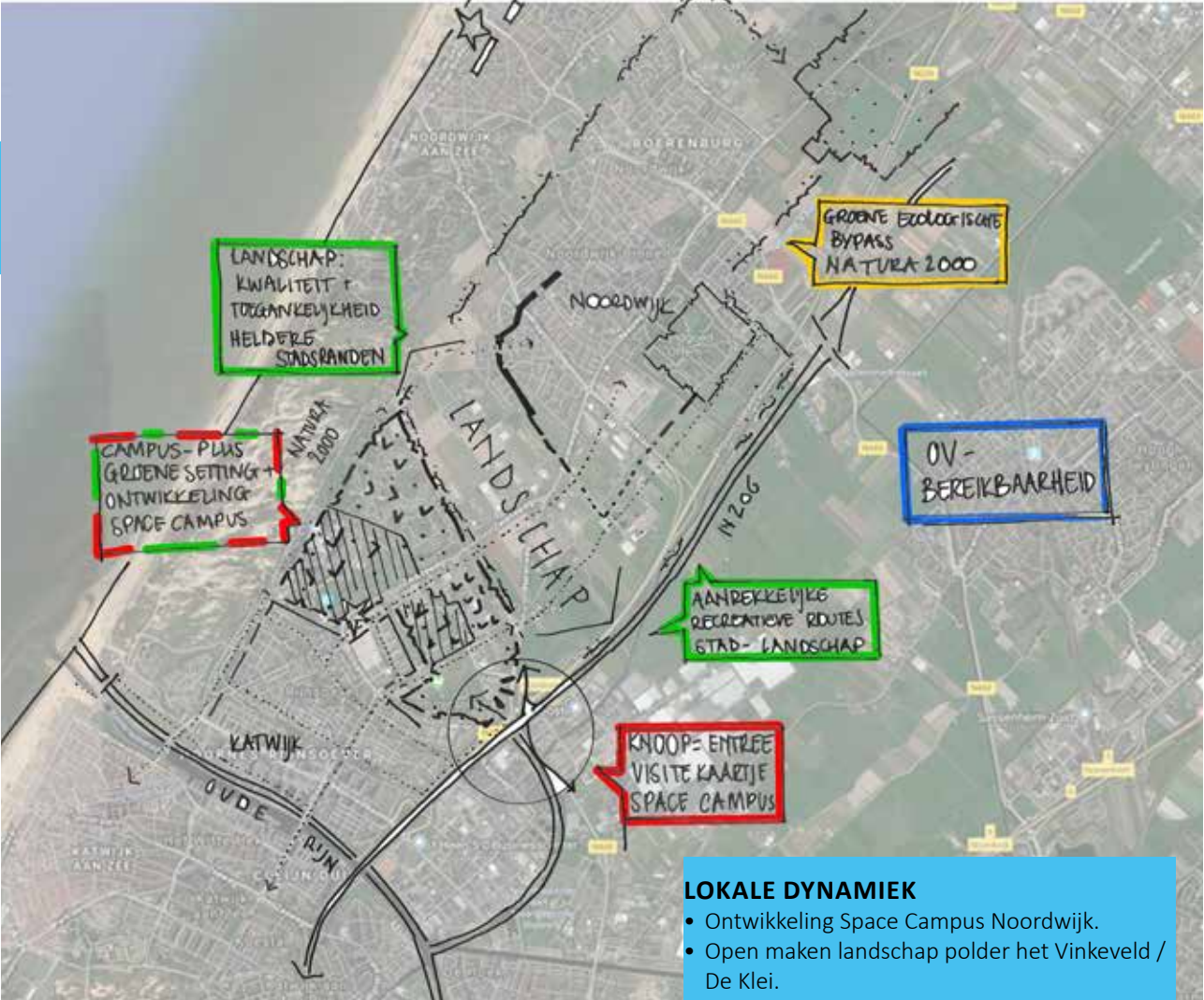


Fig. 20  
Kansenkaart Potentiegebied 1

### LOKALE DYNAMIEK

- Ontwikkeling Space Campus Noordwijk.
- Open maken landschap polder het Vinkeveld / De Klei.
- Aanleg R-net HOV Leiden-Katwijk-ESA ESTEC (en op termijn Noordwijk aan Zee).
- Groen-blauwe bypass als verbinding Natura 2.000-gebieden.
- Woningbouwprojecten Noordwijk.
- Vernieuwing woonwijk Hoornes.
- Nieuwbouw in Rijnsoever Noord.



open landschap polder de Klei

Groene campus Willem vd Bergh en ESA ESTEC Space Campus

## Kansen

- Huidige campus verdichting fase 2: start hoogwaardige ontwikkeling. Wellicht combinaties van functies met bijvoorbeeld (tijdelijk) wonen kenniswerkers.
- Kwaliteitswinst mogelijk door het verbeteren van verbindingen stedelijk gebied en buitengebied (de 'achtertuin'), het vormgeven van heldere stadsranden en beleefbaar maken van landschappelijke overgangen.
- Het benutten van het kwalitatief goede kwelwater uit de duinen voor hoogwaardige functies (wonen).
- Warmte- en koudelevering via TEO nabij het boezemgemaal ten behoeve van duurzame verwarming van woonwijk Hoornes.
- Ruimtelijke samenhang kan sterk verbeteren in deze noordwestzone van de regio. Versterken van eigen identiteit en toevoegen landschappelijke kwaliteit: groen, duin, bos. Naast open maken van de landschappelijke zone Vinkeveld/De Klei.
- Verbetering bereikbaarheid (vooral OV) is opgave. Nu al directe private shuttle ESA ESTEC – Schiphol voor werknemers en gasten. Wellicht zijn ook andere mobiliteitsconcepten kansrijk.
- Kans om deze noordwestzone van de verstedelijkingsas Oude Rijn te maken tot een van de visitekaartjes voor de regio: een groene campus aan de kust die bijdraagt aan het versterken van het internationaal vestigingsmilieu door het beter benutten van de landschappelijke ligging, een sterkere eigen identiteit en meer ruimtelijke samenhang.

## Beschrijving van het gebied

Dit knooppunt ligt aan de luwe noordwestzijde van de verstedelijkingsas Oude Rijn, aan duinen en het strand. Het gebied vormt de overgang van de verstedelijkingsas langs de Oude Rijn naar de losse kernen in het groen (Noordwijk-Binnen). Hier is ESA ESTEC, het technische 'hart' van de Europese ruimtevaartorganisatie gevestigd. Op dit 43,6 ha grote terrein werken ongeveer 2.800 technische specialisten. Met Space Campus op het aanpalende Space-Business park worden nog 12 ha aan interactie-

milieus ontwikkeld. Verder zijn er diverse woonbuurten, een sportpark, een bedrijventerrein en woonzorgpark Willem van den Bergh gevestigd. De N206 ontsluit dit gebied, het bedrijventerrein 't Heen, de Klei-Oost en het Rijnsburgse kassengebied. Het gebied wordt in het zuiden begrensd door het Uitwateringskanaal van de Oude Rijn. De belangrijkste functie van dit kanaal is het afvoeren van overtollig water vanuit het achterliggende land richting het boezemgemaal en uiteindelijk de zee. Het gebied heeft een hoger gelegen peilgebied met een ander peil dan het boezempeil zoals bijvoorbeeld polder het Vinkeveld.

ESA ESTEC is hier neergestreken vanwege de bodemgesteldheid (zandplaat). Het complex ligt tegen de duinen, maar profiteert nauwelijks van die bijzondere landschappelijke setting. Het ligt vanaf de entree N206 'verstopt' achter de woningbouw van de Hoornes-Rijnsoever, sportvelden De Krom/Rijnsoever, woonzorgpark Willem van den Bergh en bedrijventerrein 's Gravendijck. Er is weinig ruimtelijke samenhang tussen deze functies. Het gebied heeft niet een duidelijke eigen identiteit.

Het gebied is onderdeel van het Nationaal Park Hollandse Duinen. Het duingebied met zijn typische ecologie wordt beschermd door Natura 2000 afspraken. De duinenrij ter plekke is te smal om gebruikt te worden voor drinkwaterwinning. Het Katwijkse familiestrand ligt er om de hoek en de bijhorende strandrecreatie wordt er vertegenwoordigd door de camping Park Noordduinen en diverse recreatievoorzieningen. De Noordwijkse strandboulevard biedt ruimte aan (duurdere) hotels en restaurants, ook geschikt voor zakelijk bezoek.

## Meerdere opgaven

**Water:** het veranderend klimaat leidt tot een aantal opgaven. Zo ontstaat er in de deelgebieden de Klei-Oost, het te ontwikkelen Space Campus (oostelijk) en in de sterk versteende gebieden van Hoornes en 't Heen bij heftige regenval een probleem met water op straat waardoor in een enkel geval de bereikbaarheid onder druk kan komen te staan. In de dichter bebouwde delen kan hittestress mogelijk een







Fig. 21  
Hekwerk rond ESA ESTEC



Fig. 22  
Boulevard Noordwijk

probleem worden. Bij nieuwbouw zal klimaatadaptatie/watercompensatie een belangrijke opgave zijn.

**Natuur en landschap:** De meest effectieve maatregel voor het vergroten van de biodiversiteit is het versterken van de bestaande natuur en het typische duinlandschap in het gebied. De verbindende functie van het water kan daarbij beter benut worden. Een bijkomend voordeel is dat verbetering van de leefomgeving positieve effecten heeft op de gezondheid. Daar zijn voor dit gebied nog slagen te maken. Op regionale schaal is het verbinden en beleefbaar maken van de landschappelijke verschillen een opgave.

**Energie:** ESA ESTEC moet net als de omliggende woonwijken en maakindustrie op 't Heen aangesloten worden op nieuwe energievoorzieningen. Het 150 kV onderstation van ESA ESTEC lijkt een eigen lijn te hebben met het Sassenheimse onderstation. ESA ESTEC vraagt bij testopstellingen in korte tijd extreme energiebehoefte. Wat dit betekent voor de toekomstige energievoorziening moet nader onderzocht worden. Mogelijk zijn er lokale bronnen die kunnen bijdragen aan de verduurzaming van de energievraag van het gebied. Met het hoogheemraadschap loopt een experiment met *blue energy* voor de Hoornes.

**Woningen:** De regio heeft de ambitie om in dit gebied bijna 4.500 nieuwe woningen in het suburbane en landelijke milieu te bouwen. Hier ligt de kans om de woningbouw op een klimaatbestendige manier te ontwikkelen. De verwachting is dat deze woningen energie-neutraal gebouwd worden en niet afhankelijk worden van externe energiebronnen. Mocht dat niet het geval zijn, dan telt dit op bij de energievraag van de bestaande bebouwing.

**Ruimtelijke samenhang:** De bijzondere ligging in de duinen kan beter benut worden door meer ruimtelijke samenhang aan te brengen, het gebied beter bereikbaar te maken met wandel- en fietsroutes, de natuur te versterken en de gezondheid te verbeteren. Dit kan

tegelijktijd worden opgepakt met de ambitie om ESA ESTEC en Space Campus toegankelijker te maken.

**Versterken kenniscluster:** De spin-off van dit kenniscluster voor dit gebied kan vergroot worden. Ook biedt verdere interactie tussen de kennisclusters in de Leidse regio en Zuid-Holland zoals de space-gerelateerde bedrijven op het Bio Science Park, de TU-Delft en de Universiteit Leiden kansen. Daarnaast draagt ESA ESTEC net als andere internationaal opererende bedrijven in de Leidse regio bij aan het internationaal vestigingsmilieu.

**Bereikbaarheid:** Met het toevoegen van ongeveer 6.000 woningen in de hele kuststrook (exclusief locatie Valkenburg) komt het bestaande wegennet en daarmee de bereikbaarheid van banen onder druk te staan. Ook de bereikbaarheid van de kust is belangrijk. In een situatie waarin geen nieuw asfalt wordt toegevoegd is het goed om naar andere oplossingen te kijken, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer.

## KANSEN IN CIJFERS

- ESA ESTEC = centrum voor Europese ruimtevaart.  
Oppervlakte: 43 ha; 2.800 werknemers.  
3.900 arbeidsplaatsen indirecte werkgelegenheid.
- Van de staf van ESA ESTEC woont 28 procent in Leiden, 15 procent in Den Haag, 11 procent in Noordwijk, 11 procent in Oegstgeest en 11 procent in Wassenaar.
- Space Expo trekt meer dan 100.000 bezoekers per jaar.
- Internationaal vestigingsmilieu: relatie met Leiden Bio Science Park, Unmanned Valley, Universiteit Leiden, TU Delft, SRON.
- Totaal 2030 – 4.500 extra woningen Noordwijk.
- Private shuttle ESA ESTEC – Schiphol elke 30 minuten; reisduur 30 minuten.
- Bereikbaarheid station Leiden: R-net bus ESA-Leiden CS 4-6 x per uur, reisduur 25 minuten.
- Stations in omgeving: Leiden CS, Sassenheim, Voorhout.







Fig. 23  
Noordwijkse Duinen



Fig. 24  
Spacebusinesspark Noordwijk

## Regionaal belang

A44 zone Sassenheim ligt aan de noordzijde van de verstedelijkte as Oude Rijn. Hier komen twee spoorlijnen, de A44, de kernen van Sassenheim, Voorhout en Warmond en twee landschapstypen samen. Het is goed ontsloten via de weg. De stations Voorhout en Sassenheim verbinden het gebied met Leiden, Haarlem, Schiphol en Amsterdam. De Kagerplassen zijn zeer nabij. De bedrijventerreinen Sassenheim-Zuid en Jagtlust kennen een variatie aan bedrijven, met ook grote spelers als Akzo-Nobel en O'Neill Europe.

## Regionale opgaven

- **Verscheidenheid aan landschappen beleefbaar houden/maken. Positie ten opzichte van regionale landschappen benutten.**
- **Positionering bedrijfsstrook in de regio.**
- **Bereikbaarheid toekomstbestendig maken.**
- **Positie/karakteristiek A44.**

## LOKALE DYNAMIEK

- Gevangeniscomplex komt leeg.
- Toeristisch overstappunt nabij Station Sassenheim.
- P+R Sassenheim onder druk want vaak vol.
- Studie ringweg-noord Voorhout.
- Initiatief windmolens Sikkens.
- Valt deels binnen 20 Ke contour van Schiphol.

Fig. 25

Panorama Potentiegebied 2



polderlandschap



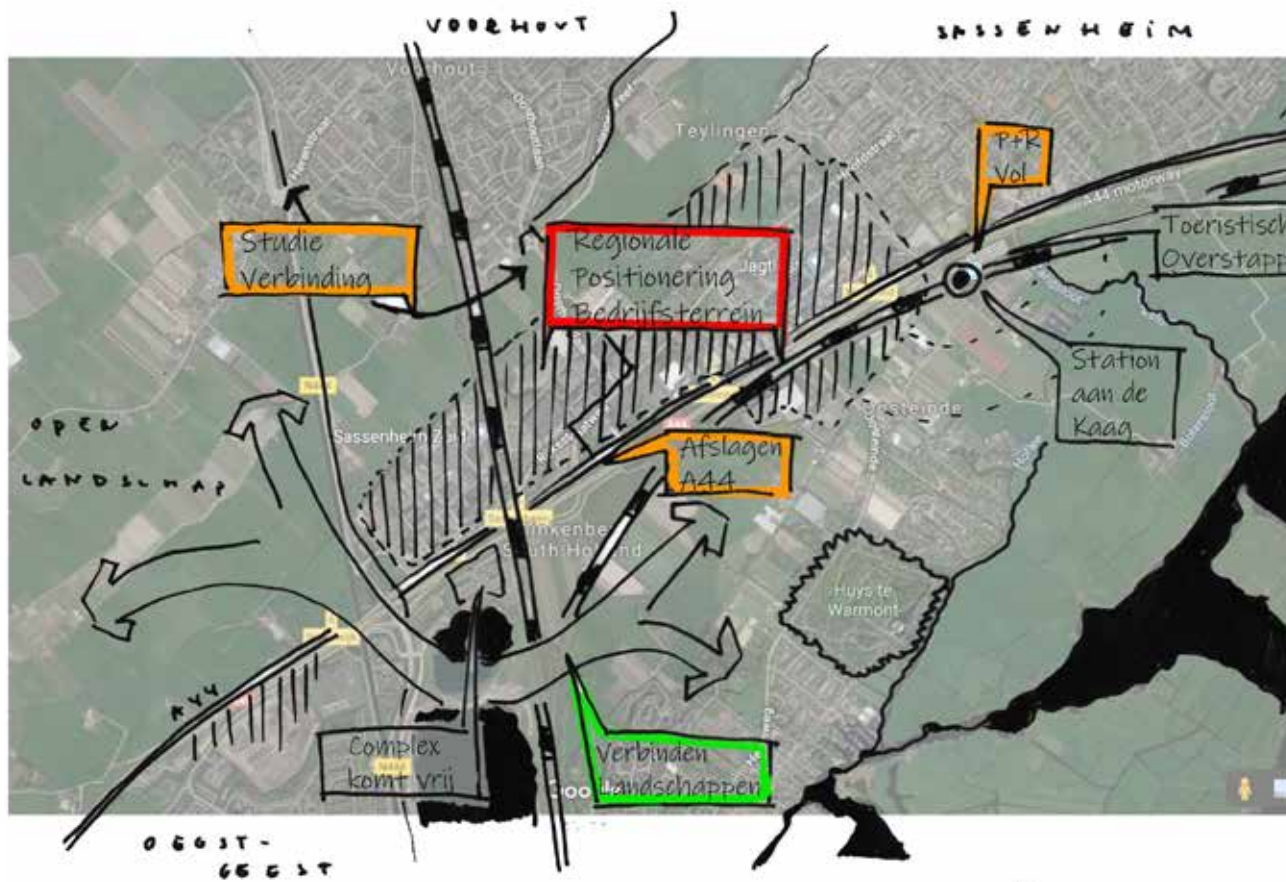


Fig. 26  
Kansenkaart Potentiegebied 2



## Kansen

- Economie is leidend: infrastructuur en bedrijventerrein profiteren van elkaars nabijheid.
- Landschap als vestigingsvoorwaarde: alle Hollandse landschappen binnen bereik.
- Station Sassenheim uitbouwen tot Buitenpoort naar Kagerplassen.
- Doorontwikkeling station Sassenheim:
  - HOV verbinding
  - Ketenmobiliteit, bijv. OV fietsen
  - Recreatieve waarde van station-TOP/ Buitenpoort
- Duidelijke rol voor bedrijvigheid: labelen, specialiseren, clusteren. Distributie naar de stad lijkt kansrijk label.
- Bedrijven zijn gebaat bij een goede inbedding. Koppelen aan recreatiemogelijkheden is kansrijk.
- Positioneren van gebied als duurzame mobiliteitshub en distributie.
- In dit gebied is ruimte aanwezig voor de ontwikkeling van bedrijventerrein (schaars in de regio).
- Meer eenheid in het gebied door diversiteit in aanbod en diverse banen voor diverse groepen (werkgelegenheid).
- Toekomst van de A44, een verbeterde (en eigentijdse) ontsluiting. Dit wordt urgenter door de toevoeging van programma in en rondom het gebied.
- Groene oost-west verbindingen: hoe verbind je alle Hollandse landschappen.
- Drie dorpen (Teylingen) met een eigen identiteit- ruimtelijk gescheiden door attractief landschap.
- De oriëntatie van het gebied ook op het noorden houden (o.a. Schiphol).

## Beschrijving van het gebied

De spoor-, weg- en waterverbindingen vormen stevige barrières in dit gebied en scheiden de waterwereld van de Kagerplassen en Warmond van Sassenheim. De barrière van de A44 en het spoor valt grotendeels samen met de overgang tussen het veenweidegebied en het strandvlakten- en strandwallenlandschap met de bollen grond.

Warmond, de rustieke buitenplaats nabij Leiden, is op een van de oude strandwallen

gebouwd. Bij Warmond komen dorp, landgoed Huys Te Warmond en Kagerplassen ('t Joppe) bij elkaar.

Sassenheim is op dezelfde strandwal gebouwd. De ruïne van het kasteel van Teylingen herinnert hier aan een lange geschiedenis. De zuidzijde van Sassenheim bestaat uit bedrijven-terreinen.

De kern Voorhout ligt op de meer westelijke strandwal, lang in gebruik als bollen grond. De grootschalig nieuwbouw in deze eeuw is ten koste gegaan van dat bollenareaal en daarmee ook van het karakter van het oorspronkelijk dorp.

Sassenheim vormt met Voorhout en Warmond de gemeente Teylingen. Beide kernen worden ruimtelijk gescheiden door de Roodemolenpolder inclusief een strook onder de 150 kV hoogspanningsleidingen van Tennet. De oorspronkelijke weilanden onder de leidingen zijn behouden gebleven. Ze dienen als 'kijkgroen'. Het zuidwestelijke kwadrant bestaat vooral uit de weilanden van de Elsgeesterpolder. Deze polder heeft aan de noordzijde zijn oorspronkelijke karakter weten te behouden. In het zuiden staan de weilanden met weidevogels meer onder druk van stadsrand-ontwikkelingen.

## Meerdere opgaven

**Water/ klimaatverandering:** Droogte wordt vaker een opgave. Dat heeft gevolgen voor het waterbeheer en voor de drinkwatervoorraden. Mogelijk kunnen de Kagerplassen daar een rol in spelen. Bij hevige regenval en andere extreme weersituatie hebben vooral AKZO-NOBEL, Sportpark Roodemolen en Jagtlust problemen met wateroverlast. In het oostelijke deel van Jagtlust wordt de Parallelweg onbegaanbaar. Dat vraagt om aanpassingen in de openbare ruimte.

Klimaatverandering leidt ook tot druk op de zwemwaterkwaliteit, denk aan blauwalg. Bij de Klinkenbergerplas zijn de noord- en westoever aangewezen als zwemwaterlocatie.

**Natuur, landschap en recreatie:** Om de natuur te versterken moeten de barrières die de snelweg en het spoor vormen, beslecht worden. De aanwezige waterwegen zoals de







*Fig. 27*  
*Akzo Nobel*



*Fig. 28*  
*Spoorlijn en Akzo (Sikkens)*

Ringvaart kunnen daarvoor worden gebruikt. Het landschap rond Sassenheim en Voorhout is productielandschap en biedt, met uitzondering van Warmond, vooral kijkgroen. Voor recreatie is de fiets een oplossing. Station Sassenheim is in potentie een ideale uitvalsbasis naar de Kagerplassen. Positionering als Buitenpoort lijkt kansrijk.

**Mobiliteit:** Functioneel zijn de kernen onderdeel van het *daily urban system* langs de Oude Rijn. Met de A44-knopen 4 (Warmond), 5 (Sassenheim) en 6 (Noordwijk) is dit gebied ontsloten via de weg. Voorhout heeft een station op de lijn Leiden-Haarlem. Met de komst van het station Sassenheim is er elke 15 minuten een directe verbinding met Schiphol en Amsterdam. Beide kernen zijn daarmee prima op het spoornet van de Randstad aangesloten. Station Sassenheim vervult ook een rol als P+R-station. In de kuststrook is de afhankelijkheid van de auto groot waardoor de N444 en de N443 met hun opritten aan de A44 in de spits vastlopen, maar ook op de hoogtijdagen als de bollen in bloei staan en op mooie zomerdagen staat het verkeer vast. Met de toename van warme dagen is te verwachten dat de druk op verbindingen tussen strand en achterland toeneemt.

**Wonen en mobiliteit:** De bouwopgave is met 954 woningen niet van dien aard dat het onderliggende wegennet hieronder bezwijkt. Anders wordt het als de ongeveer 1.400 woningen die in kuststrook gebouwd worden daarbij opgeteld worden. Kernen als Noordwijk, Noordwijkerhout en de Zijk zijn grotendeels op de auto aangewezen. De bereikbaarheid van de gebieden komt hiermee verder onder druk te staan. Het geeft ook extra druk op de A44 en daarmee ook op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de strook van de bedrijventerreinen. Dat is terug te zien in de inrichting van de Rijksstraatweg waar de oorspronkelijke laanstructuur het aflegt tegen de eisen die het autoverkeer stelt. Het gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en de belevingswaarde voor fietser en voetganger.

**Werkgelegenheid en duurzaamheid:** De bedrijventerreinen Sassenheim-Zuid en Jagtlust kennen een variatie aan bedrijven, met ook grote spelers als Akzo-Nobel en O'Neill Europe. Om de stap 'zero-emissie' te maken ligt er, gezien het belang van Sassenheim-Zuid en Jagtlust, voor de regio een kans door de vestiging van de Post NL Pakketten op Sassenheim-Zuid. In het opzetten van nieuwe logistieke concepten is de vestiging van een dergelijke grote speler een kansrijke eerste stap. De aanwezigheid van een stevige energie-infrastructuur maakt de verduurzaming van een dergelijk systeem op deze locatie mogelijk.

De grote opgave voor AKZO-NOBEL is de overgang van een fossiel naar een CO<sub>2</sub>-vrij productieproces. Dit geldt voor alle bedrijven in dit cluster, maar het lijkt redelijk om te veronderstellen dat dit voor een chemisch cluster als AKZO-NOBEL complexer is. Mogelijk vraagt dit ook extra bedrijfsruimte.

**Energie:** Uiteraard moeten ook de andere bedrijven en de bestaande bebouwing van Sassenheim en Voorhout energieneutraal worden. Dat het gebied al is aangesloten op de grote 150 kV-netten van Tennet en een eigen onderstation heeft, is gunstig voor de elektrificatie van het gebied.

## KANSEN IN CIJFERS

Akzo:

- 1500 banen, vooral hoogwaardig R&D.
- Dagelijkse pendel van en naar station.
- Relatie met bedrijvigheid in regio o.a. Space cluster.
- Relatie met Schiphol.







Fig. 29  
Stationsomgeving Sassenheim



Fig. 30  
Bedrijven tussen Voorhout en  
Sassenheim

## Regionaal belang

Aan de noordoostzijde van de verstedelijkte regio, bij de verkeersknoop 'Hoogmade', komen snelle mobiliteitsassen en energie-infrastructuur samen in een nog vrij 'open' gebied. In de regionale bedrijventerreinenstrategie 071 is weergegeven dat het binnen dit gebied gelegen IKEA-terrein wordt aangewezen als bedrijventerrein (compensatierrein). In de transitie naar andere vormen van mobiliteit zoals, elektrisch rijden of waterstof, biedt deze knoop kansen. Daarnaast is er een groot PDV-cluster (WOOON) en een aanzet voor een zorgcluster, dat verder uitgebouwd kan worden. Het gebied wordt ook gekenmerkt door scherpe contrasten tussen stad en open landschap. Hier komen verschillende snelheden bij elkaar: de dynamische stad en drukke infrastructuur naast idyllisch polderland en recreatiegebied van het Groene Hart.

## Regionale opgaven

- **Ontwikkeling knoop Hoogmade: vormgeven als stadsentree op de overgang van polder naar stad, ontwikkelen van compensatie bedrijventerrein, knooppunt van o.a. energie, laden en ontmoeten, stadsdistributie, recreatief transferium bij HSL-informatiecentrum en bedrijvigheid (in relatie tot regionale bedrijventerreinenstrategie).**
- **Verbreding A4 binnen bestaand breedteprofiel.**
- **Uitbouw zorgcluster en bijbehorende bereikbaarheid.**
- **Maakt deel uit van zoeklocatie onderstation 150 kV.**
- **Verbeteren stad - land verbindingen en versterken recreatieve routes. Behouden sterk contrast stad-land.**
- **Mogelijke wateroverlast (vooral westzijde A4), mede in relatie tot bodemdaling.**
- **Vitaliteit kleine kernen.**

Fig. 31

Panorama Potentiegebied 3



Groene Hart, Ghoybos

zorgcluster

A4

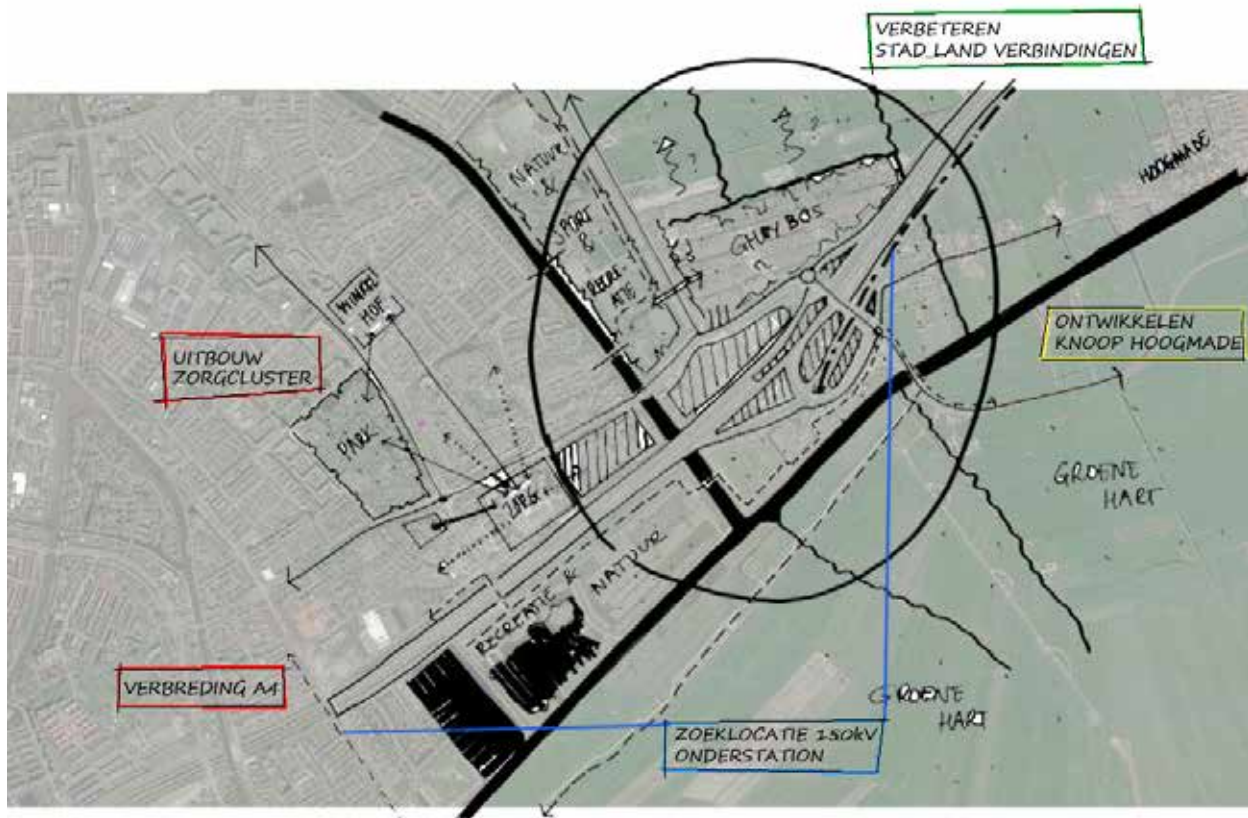


Fig. 32  
Kansenkaart Potentiegebied 3

### LOKALE DYNAMIEK

- Verplaatsen 2<sup>e</sup>-lijnszorg naar Alrijne.
- Met inachtneming van de regionale bedrijventerreinstrategie de toekomst IKEA-locatie nader te bepalen.
- Mede in relatie tot toekomst WOON.
- Recente realisatie van recreatieve routes.



laden, ontmoeten, recreëren

HSL + uitzichtpunt

## Kansen

- Knoop Hoogmade en omgeving ontwikkelen tot knoop met compensatie bedrijventerrein 'nieuwe' stijl met voorzieningen zoals laden voor elektrisch rijden of waterstof, overlegfaciliteiten, aanwezige horeca, deelsystemen, toeristisch overstappunt en eventuele stads-distributie.
- Vormgeven van een aantrekkelijke stads-entree op de overgang van stad en open polderlandschap.
- Uitbouw zorgcluster aansluitend aan 2e-lijns-zorg bij Alrijne. Dit vraagt goede (oost-west) verbindingen binnen de regio.
- Aanwezigheid zorgcluster biedt specifieke kwaliteiten waar in aanliggende wijken op ingespeeld kan worden.
- Nabijheid en luwte (stad/infrastructuur en open landschap) ontmoeten elkaar. Goed recreatief netwerk (wandelfiets-, waterroutes) met bijbehorende voorzieningen verder uitbouwen.
- Uitwerken verschillende integrale scenario's voor ontwikkeling op en rond de knoop inclusief bredere landschappelijke inbedding. Meer ruimtelijke samenhang door bijvoorbeeld versterken groene setting. Te denken valt aan een extra bos aansluitend aan Ghoibos, in combinatie met extra waterberging, fiets- en ruiterspaden en een waternetwerk voor meer recreatiemogelijkheden in samenhang met stedelijke en infrastructurele functies.

## Beschrijving van het gebied

De knoop Hoogmade is een complexe infrastructurele knoop met veel rotondes en stevige hoogteverschillen. De HSL gaat hier naar een ondergrondse ligging en de A4 gaat een paar kilometer verderop onder de Oude Rijn door. Het nieuwe 380 kV-net is belangrijk voor de leveringszekerheid van elektriciteit in de Randstad en voor het transport van de elektriciteit van windparken op zee. Dan is er ook nog het 150kV-net, de N445 en de N446. In de 'oren' van de snelwegknoop tenslotte zijn Shell tankstation de Bospoort en Total-tankstation Aurora gevestigd. Beide stations hebben verzorgingsfa-

ciliteiten voor ongeveer 30 trucks en snellaadstations van Fastned.

De knoop is niet alleen ingewikkeld vanwege het spoor en de auto-infrastructuur, ook de Dwarswetering en de Does, populair bij de pleziervaart, leggen beperkingen op. Ze verbinden de stad met de Wijde Aa en de Braassem. Met de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk 't Heerlijk Recht' heeft Leiderdorp ook jachthaven de Doeshaven ontwikkeld, en hebben in de naastgelegen Munnikpolder de kanovereniging en de Scouting een onderkomen gekregen. De Dwarswetering verzorgt niet alleen de verbinding met het Joppe en de Kaag, maar is ook populair onder de wedstrijdroeiers van Asopos de Vliet.

In het gebied is een sterk contrast tussen stad en land: Groene Hart ontmoet stad en infrastructuur. Rond de knoop is in het afgelopen jaar stevig geïnvesteerd in de natuur en het omringende landschap. In de Munnikpolder is nieuw recreatiegebied ontwikkeld. Daarbij is veel nieuwe natte natuur ontwikkeld en is het gebied ontsloten voor fietsers en wandelaars. Met een nieuw fietspad door de Achthovenpolder is het oude fietspad op de Ruigekade vrijgespeeld voor wandelaars. In combinatie met de paden door de Munnikpolder is zo een aantrekkelijk rondje voor wandelaars ontstaan. En het HSL/A4-informatiecentrum (en de ruimte daaromheen) wordt in 2020/2021 omgevormd tot een recreatief transferium en Groene Hartcentrum.

Het Ghoibos in het westen van de knoop was vooral een productiebos met beperkte natuurbeleving. In de afgelopen jaren is de aantrekkelijkheid van het Ghoibos voor bezoekers verbeterd. Voor een park is het bos slecht ontsloten voor inwoners van Leiderdorp. Recreatiegebied De Bloemerd ligt aan de andere zijde van de N446. De doorsnijding van het bos voor de nieuwe 380 kV-leidingen is een aanslag op de natuurbeleving.

De verplaatste pannenkoekenboerderij, La Place en McDonalds maken het gebied ook populair, ook als ontmoetingsplek. Een Tesla Supercharger is recent toegevoegd aan de knoop. Het terrein tussen tankstation de Bospoort en







*Fig. 33*  
*Open landschap nabij knoop*



*Fig. 34*  
*Laadfaciliteiten bij de Bospoort - A4*

de McDonalds ligt braak nu IKEA afziet van een vestiging in het verlengde van de woonboulevard WOON langs de A4. In de regionale bedrijventerreinenstrategie is aangegeven dat het IKEA-terrein wordt aangewezen als bedrijventerrein mede in verband met compensatie voor de transformatie van bedrijventerrein De Baanderij. Er was leegstand in de delen van WOON ter hoogte van het Alrijne Ziekenhuis. In de afgelopen jaren zijn die ruimten gevuld met meer zorggerichte functies, waardoor zich een zorgcluster lijkt te vormen.

### **Meerdere opgaven**

**Bodemdaling:** Het veengebied is gevoelig voor bodemdaling, mede in relatie tot de peilbeheersing voor de aanliggende veeteelhouders. Daling van de bodem kan bij heviger buien leiden tot extra wateroverlast in het stedelijk gebied. Bodemdaling heeft mogelijk invloed op Sportpark de Bloemerd, de noordoostelijke rand van Leiderdorp en het gebied rond knoop Hoogmade.

**Water/klimaat:** Klimaatverandering gaat gepaard met heviger buien. De waterberging voor Leiderdorp is nu gesitueerd aan de oostzijde van de A4, terwijl aan de westzijde sprake is van sterk verharde stedelijke gebieden. Dit brengt enig risico met zich mee. Gecombineerd met bodemdaling kan dit in de toekomst leiden tot wateroverlast in het stedelijk gebied. Dat maakt het complex om hier robuust te ontwikkelen. Wanneer nagedacht wordt over het toevoegen van extra groengebieden aan de westzijde van de A4, is het nuttig te onderzoeken of hier ook waterberging in kan worden meegenomen. Bij heftige regenval kunnen in de toekomst de onderdoorgangen en de lageregelegen delen van de knoop Hoogmade onderlopen. Zorgelijker is de situatie op het onderliggend wegennet, zoals het Engelenaal en de Willem de Zwijgerlaan (bron: Klimaatatlas Rijnland), temeer daar de bereikbaarheid van het Alrijne ziekenhuis als regionaal centrum voor de 2e-lijnszorg van af hangt.

**Natuur, landschap, recreatie:** Het gebied

kent een aantal te beschermen, waardevolle hoogwaardige biotopen en karakteristiek veenweidelandschap. In het Klimaatakkoord is afgesproken om fors meer bos te realiseren. In dit gebied zouden dat vegetaties moeten zijn die aansluiten bij het bestaande landschap. Ook het water biedt mogelijkheden om de natuur te versterken.

Voor de Munnikkenpolder- en de Achthovenpolder is het geluk grote infrastructurele barrières te slechten. Maar een directe verbinding voor wandelaars en fietsers en tussen De Bloemerd en het Ghoibos ontbreekt nog. Dit zou het gebruik van het Toeristisch Opstap Punt bij de Pannenkoekenboerderij en Ghoibos vergroten en het breidt ook de mogelijkheden voor de wandel-, fiets- en hartlooprondjes uit. Daarnaast biedt het Groene Hartcentrum goede mogelijkheden dit gebied tot een recreatief transferium te ontwikkelen en een schakel te worden in het recreatieve netwerk

**Wonen en mobiliteit:** Tot 2029 zullen er bijna 2000 woningen in vooral suburbane milieus worden opgeleverd. Deels zijn deze woningen minder goed aangesloten op het spoor/OV en valt er een toename van het autoverkeer te verwachten. Dat geeft meer drukte op het onderliggend wegennet en de snelwegaan-sluiting. De vraag is of een 'modal shift', een verandering van vervoersmiddel, voor de Leiderdorpse beroepsbevolking mogelijk is en wat de e-bike daarin kan betekenen. Opwaardering van het lokale Leiderdorpse fietspadennet naar snelfietsroutes die onderdeel vormen van een regionaal en stedelijk fietsnetwerk, dragen daaraan bij.

De nieuwe woningen worden energieneutraal opgeleverd. De bestaande woningen vormen de opgave voor de energietransitie. Besparingsmaatregelen en een duurzame invulling van de energievraag zijn nodig. Mogelijk kan het passerende warmtenet hier een rol kan spelen.

**Zorgvoorzieningen:** Herstructurering van de zorg heeft geleid tot een fusie van het Leidse Diaconessenhuis en het Rijnland Ziekenhuis tot het Alrijne Ziekenhuis. Hiermee is het zwaarte-





**Fig. 35**  
**Hoogspanning nabij Ghoybos**

punt voor 2e-lijnszorg verschoven van het Leidse stationsgebied, naar de oostelijke rand van het stedelijke gebied. Als deze verschuiving in de zorg richting het Alrijne Leiderdorp doorzet lijkt het wenselijk om daar meer zorgfuncties te concentreren.

**Stadsdistributie:** Het zero-emissie beleid en de toenemende drukte vraagt een andere kijk op de logistiek en bevoorrading van verstedelijkte gebieden. Het vraagt ook om een grensoverschrijdende gemeentelijke samenwerking. Ontkoppelpunten op de grens van het stedelijke gebied waar de lading van grote vrachtwagens wordt overgeheveld op kleinere elektrische voertuigen kunnen uitkomst bieden.

**Energie:** De energie infrastructuur ten oosten van het verstedelijkte gebied moet worden

aangepast om de groeiende vraag naar elektriciteit aan te kunnen. Dat vraagt in elk geval om een nieuw onderstation ergens langs de A4. Als elektriciteit een voorwaarde wordt voor het vervoer dan wordt Hoogmade een zeer aantrekkelijke plek waar tijdelijke werkplekken en overlegfaciliteiten niet misstaan. Er is nog ruimte op en aan de knoop en er zijn verschillende restaurants in de buurt.

# INNOVATIEVE HUB A4-N11 HEINEKEN

ZOETERWOUDE - LEIDEN - GROENE HART - OUDE RIJN - A4 - N11

## Regionaal belang

Het gebied betreft het oostelijk deel van Leiden en het westelijk deel van Zoeterwoude, met de A4, N11 en de spoorlijn als grote infrastructuurassen. Heineken heeft hier een markante positie. Deze wereldspeler is de aanjager van duurzame gebiedsontwikkeling en kan, nog meer dan nu, een van de visitekaartjes voor de regio zijn. Door regionale samenwerking en hoogwaardige en brede lokale inbedding ontstaat wederzijds profijt.

## Regionale opgaven

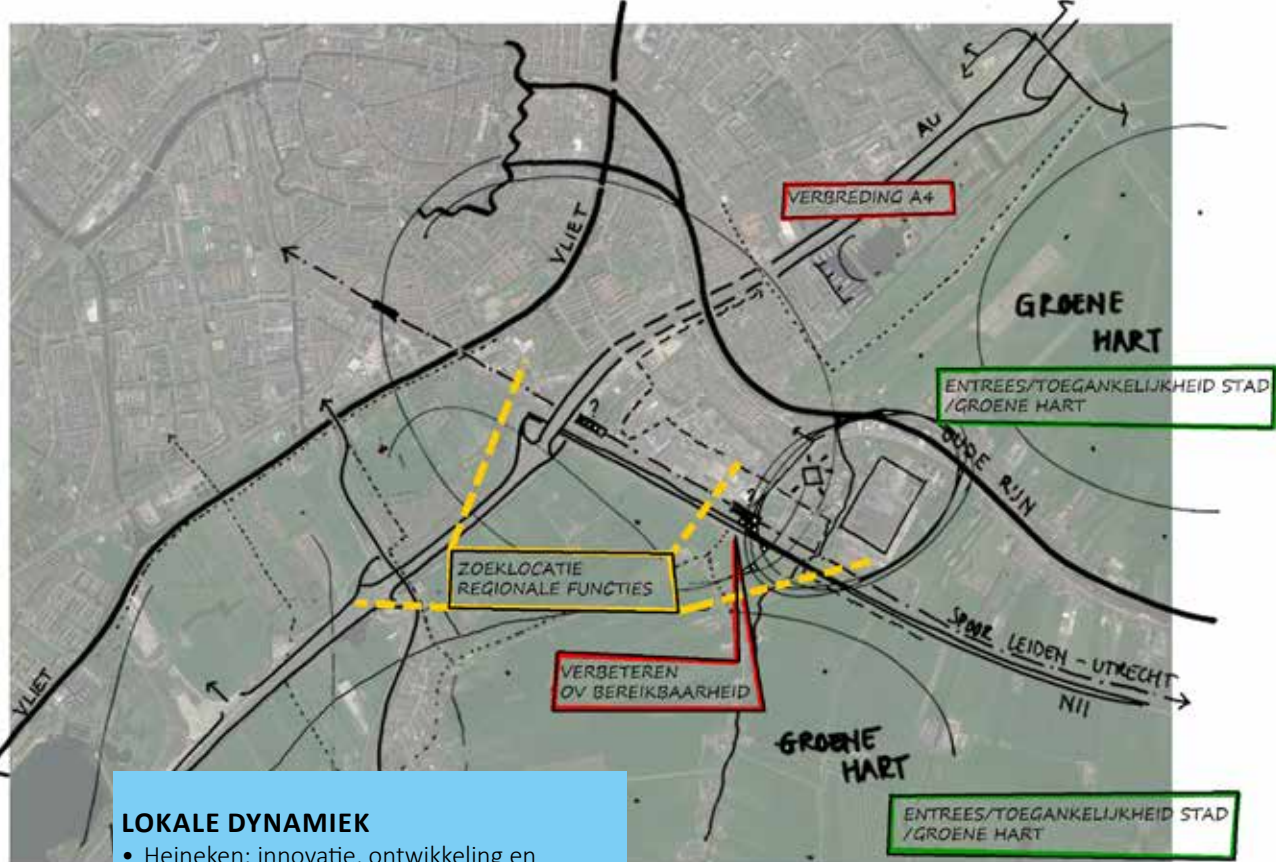
- Plaatsen gebiedsontwikkeling van Heineken in regionaal perspectief.
- Bepalen (eventuele) locaties regionale functies: onderstation 150 KV, vrachtwagen-verzorgingsterrein, carpoolplekken Leidse regio, stadsdistributie, opwek zonne- en windenergie en buffervat warmtenet.
- Bepalen zonering Oude Rijn/N11 zone (ook richting Alphen): waar begint en eindigt het landelijke gebied/Groene Hart en waar het stedelijke gebied.
- Hoe benutten we hier de economische hub-functie (voedsel, energie, toerisme).
- Verbeteren van de OV-bereikbaarheid en overstap tussen de systemen.
- Typering en frequentie van de treinverbinding Leiden-Alphen-Utrecht.
- Versterken van de recreatieve routes, toegankelijkheid en ecologische verbindingen tussen stad en Groene Hart, inclusief goede insassing van verbreding A4.
- Bodemdaling in relatie tot de landbouw.

Fig. 36

Panorama Potentiegebied 4







### LOKALE DYNAMIEK

- Heineken: innovatie, ontwikkeling en functiemenging. Deel uitplaatsen kantoor-functie, behoud brouwerij. Wens energie-neutraal in 2030. Heineken 900 werknemers kantoor (wordt 250), 600-700 werknemers brouwerij.
- 500 woningen in W4 + kantoren + buffervat warmte-infrastructuur.
- Project 'Klimaatbestendig Zoeterwoude-Rijndijk'.
- Verdichting aanliggende stedelijke gebieden, waaronder Leiden Zuid-West, Lammenschans.
- Aanleg warmte-infrastructuur (regionaal).
- Regionaal: Visie Vlietzone ( provincie Zuid-Holland).

Fig. 37  
Kansenkaart Potentiegebied 4



## Kansen

- Veelzijdige en innovatieve hub-functie. Heineken en omgeving als visitekaartje aan de oostzijde van de regio.
- Heineken nog meer benutten als aanjager voor verduurzaming, circulaire economie en mix van programma's (stedelijk en groen) in de omgeving. Gebiedsontwikkeling Heineken biedt kans op wederzijds profijt voor kennisinstituten in de regio (technische opleidingsplaatsen), samenwerking met andere bedrijven en agrarische sector. Daarnaast kansen voor het verkopen van duurzame, circulaire, groene en recreatieve ambities door bijvoorbeeld het fysiek verbinden van Heineken met het Groene Hart door recreatieve routes over land en over water.
- OV meer als drager inzetten voor ruimtelijke en programmatische ontwikkelingen op de lijn Leiden- Alphen- Utrecht. Halte ter plaatse van A4 of Heineken.
- Versterken recreatieve poort tussen stad en Groene Hart.
- Verder uitbouwen overslag weg en water distributie en Park & Ride.

## Beschrijving van het gebied

Aan de oostzijde van het aaneengesloten verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn ontmoeten Leiden en Zoeterwoude elkaar. Hier staat Heineken, de grootste brouwerij van Nederland. Heineken werkt vol ambitie om energieneutraal en meer circulair te worden en neemt daarbij internationaal, lokaal en regionaal een leidende rol.

Het open en karakteristieke veenweidelandschap contrasteert mooi met de stedelijke gebieden. Historische lintbebouwingen langs de Oude Rijn, de Vliet en de Lange Miening verbinden Leidschendam-Voorburg, Zoeterwoude en Leiden. De Oude Rijn en de Vliet zijn belangrijke ruimtelijke en cultuurhistorische structuren. Langs de westzijde van de A4 heeft Leiden een reeks groengebieden en parken ontwikkeld. Het gebied wordt in noord-zuid richting en naar het oosten toe doorsneden door de A4 en de N11 en het spoor Leiden-Utrecht.

## Meerdere opgaven

**Bodemdaling:** Bodemdaling vindt vooral plaats bij park Cronesteyn, de Oostvlietpolder en rond Zoeterwoude-Dorp. De draagkracht is in het verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn op orde.

### **Water/ klimaatverandering/duurzaamheid:**

Het project in Zoeterwoude-Rijndijk 'Klimaatbestendig Zoeterwoude-Rijndijk' speelt in op de opgaven rond klimaatadaptatie. Heineken zet in op een kwalitatief hoogwaardige en duurzame ontwikkeling (o.a. energie, circulariteit) en heeft de omgeving steeds meegenomen in afwegingen over energietransitie, klimaatadaptie en biodiversiteit. Het resultaat is een breed gedragen duurzaamheidsbewustzijn in het gebied.

De kwaliteit van het water is voor de brouwerij van cruciaal belang. Het bedrijf heeft hiervoor een verbinding met het waterwingebied in de Wassenaarse en Katwijkse duinen en een verbinding met het IJsselmeer.

Het water in en rond Grote Polder, Westbroekpolder en wellicht ook de Barrepolder en Oostbroekpolder is gevoelig voor verzilting.

Deze verzilting kan mogelijk gevolgen hebben voor het agrarische grondgebruik.

Bij extreme regenval blijft het water staan in de kommen van weilanden. Bij extreme neerslag komt de bereikbaarheid van de Industrieweg en de Nassaulaan in Zoeterwoude-Rijndijk in het geding.

**Natuur, landschap en recreatie:** Het karakteristieke veenweidelandschap ten oosten van de A4 is goed ontsloten voor wandelaars. Het Toeristisch Overstap Punt in Zoeterwoude vormt nu al een aantrekkelijk startpunt voor een aantal recreatieve routes door het gebied.

Er zijn nu meerdere fiets- en wandelpassages over en onder de A4. Met het verbreden van de A4 moet de kwaliteit van de verbindingen haaks bewaakt worden. Ook wordt een goede verbinding voor wandelaars tussen Oostvlietpolder en park Cronesteyn steeds belangrijker. Bij de inrichting van de Europaweg in het kader







Fig. 38  
N11 en de containerhaven in  
Alphen aan de Rijn



Fig. 39  
Heineken in Zoeterwoude

van het project Rijnlandroute moet dit een aandachtspunt zijn.

Het systeem van de Oude Rijn, de Zijl en de Kaag is onderdeel van de Staande Mast Route. De Vliet, het Rijn-Schiekanaal en de Meerburgerwatering zijn belangrijke noord-zuidverbindingen voor de recreatievaart. Zij maken een aantrekkelijk watersportgebied met meren en plassen bereikbaar.

**Mobiliteit:** Water heeft ook een belangrijke transportfunctie. Heineken voert, vanuit duurzaamheidsoogpunt, mout aan via de Oude Rijn en organiseert het transport van het bier naar Rotterdam over water vanaf containerterminal Alpherium via de Gouwe. Afstemming tussen vervoer over water en het autoverkeer is essentieel, in verband met de opening van bruggen. De A4, de belangrijkste noord-zuidverbinding tussen Amsterdam en Den Haag-Rotterdam, moet verbreed worden tussen Burgerveen en N14. Dit is nodig vanwege de aanleg van de Rijnlandroute. Hiervoor wordt nu een structuurvisie en MER gemaakt. Dit heeft ook gevolgen voor de knoop met de N11 en de knoop van de Europaweg met de A4.

Verdere verdichting van het stedelijk gebied als gevolg van de woningbouw heeft onder andere effect op de drie stedelijke ontsluitingswegen, de Europaweg, de Hoge Rijndijk en de Persant Snoepweg. De bewegende bruggen in deze routes voor de vrachtvaart zijn eveneens van invloed op de doorstroming. Bij de ontwikkeling van de stedelijke (woon)gebieden aan weerszijden van de A4 is het de opgave deze goed met elkaar te verbinden, zonder dat dit te veel druk oplevert van verkeer naar de bedrijvenlocaties. Hierbij kunnen goede regionale (snel)fietsroutes en OV een belangrijke rol vervullen. Deze regionale fietsroutes zijn ook belangrijk voor de bereikbaarheid van Haaglanden en Alphen aan den Rijn.

De N11 en het spoor verbinden Leiden, via dit gebied, met Alphen aan den Rijn en Utrecht. Nu zijn er treinstations bij Leiden Lammenschans en in Alphen. Er zijn initiatieven geweest om stations toe te voegen op deze lijn ter hoogte van de Zoeterwoudse wijk Verde Vista en bij Ha-

zerswoude-Rijndijk. Deze zijn tot op heden niet gerealiseerd. De vraag is of en hoe de oostzijde van het verstedelijkt gebied langs de Oude Rijn, en daarmee ook het gebied rond Heineken, ontsloten moet worden via HOV en welke rol de spoorlijn Leiden-Alphen daarin kan vervullen. Daarnaast is er de wens de frequentie (nu 2x per uur) van de intercity tussen Leiden en Utrecht te verhogen, om zo de kwaliteit van deze verbinding te verbeteren. Dat is naast een aanpassing van het spoorboekje ook een technische opgave in verband met de zachte veen ondergrond.

**Wonen:** In en aan dit potentiegebied vindt een flinke verdichting plaats, bijvoorbeeld bij Verde Vista, bij transformatie in de Leidse Lammenschansdriehoek en verdichting in Leiden Zuid-West. De ambitie is om woningen toe te voegen en kwalitatief hoogwaardige en merendeels autoluwe woonmilieus te realiseren (zie ook mobiliteit).

**Werkgelegenheid:** Bij Heineken wordt tweederde van de kantoormedewerkers verhuisd naar Leiden Centraal en Schiphol. Heineken onderzoekt de mogelijkheden voor een eventueel nieuw programma op het eigen terrein, waarbij ze kansen zien voor verdere verduurzaming en circulariteit in combinatie met bijvoorbeeld congresfaciliteiten, start-ups en een OV-hub/transferium. Herontwikkeling van Heineken biedt kansen in regionaal verband, vandaar dat afstemming met stakeholders en betrokken gemeenten wenselijk is. Tussen N206 en Vliet wordt bedrijvigheid en sportvoorzieningen ontwikkeld (Leidse Vlietzone).

Zoals overal in het veenweidegebied staat de bedrijfsvoering van de agrariërs onder druk door de lage prijzen van agrarische producten, de noodzaak voor schaalvergroting, de combinatie van bodemdaling en veenoxidatie en de uitstoot van CO<sub>2</sub> en methaan. Behalve een agrarische functie, heeft dit gebied ook betekenis voor toerisme en recreatie. Een integraal toekomstperspectief moet uitwijzen op welke wijze het veenweidegebied zich kan ontwikkelen.





*Fig. 40*  
*Windmolens langs de N11 in*  
*Zoeterwoude*

**Energie:** Met zes windturbines is de energietransitie in dit gebied al zichtbaar. Dat er veel meer duurzame energie nodig is, is inmiddels ook duidelijk. In de RES-Holland Rijnland wordt verkend hoe dit ruimtelijk ingepast kan worden. De innovatieve hub A4-N11 Heineken is in beeld als het gaat om de inpassing van de hoofdleiding warmtenet tussen Rotterdam en Leiden. Onderdeel hiervan is een warmteknoppunt met een buffervat op bedrijventerrein Grote Polder.

Alliander zoekt voor de ondersteuning van het energienet ca 6 ha ruimte voor een 150kV onderstation in de zone rond de A4 (strekt zich uit tot buiten dit potentiegebied). De opgave is om samen binnen de regio een locatie te vinden waar Alliander een onderstation kan realiseren.

#### **KANSEN IN CIJFERS**

- Bereikbaarheid Leiden CS – Heineken: bus elke 30 min – 35 min reistijd.
- Zoeklocatie nieuwe treinstations: Hazerswoude-Rijndijk, Verde Vista (ook wel Siemens) locatie, Heineken.

## Regionaal belang

Dit gebied ligt in het hart van het verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn. Hier komen gebieden en ontwikkelingen van verschillende aard bij elkaar: het Leiden Bio Science Park, Vliegkamp Valkenburg, Valkenburgse Meer, Oude Rijn, A44 en (nieuwe) woon-, werk- en groengebieden van Katwijk, Leiden, Oegstgeest en Wassenaar. Het wordt door zware infrastructuur en de Oude Rijn doorsneden. Het gebied is volop in beweging. Zo heeft het Leiden Bio Science Park zich ontwikkeld tot het grootste kenniscluster van Nederland op het gebied van Life Sciences & Health. Het staat internationaal hoog aangeschreven. Langs en aan de andere zijde van de Oude Rijn worden aantrekkelijk woon-, werk en recreatiegebieden ontwikkeld op voormalig vliegkamp Valkenburg, 't Duyfrak en Nieuw Rhijngeest.

Gelegen op het snijvlak van vier gemeenten vraagt de positie en betekenis van dit gebied om een samenhangende visie op de ruimtelijke kwaliteit in het hart van de regio.

Fig. 41

Panorama Potentiegebied 5

## Regionale opgaven

Hoofdpogaven in samenhang bekijken:

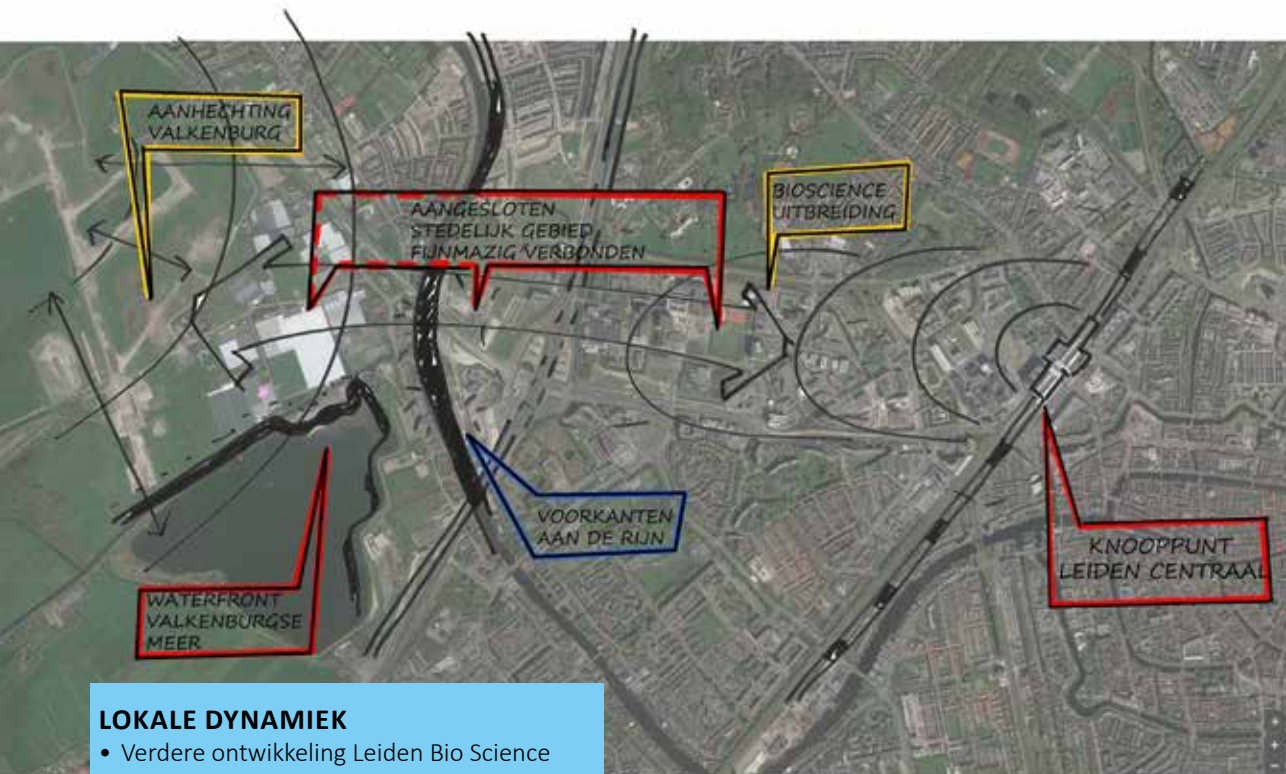
- Versterken van de ruimtelijke samenhang en de kwaliteit tussen de aanengroeiende stedelijke gebieden en de Oude Rijn.
- Blauw-groene kwaliteiten (Oude Rijn, Valkenburgse Meer en landgoederenzone) benutten als drager voor het hart van Hart van Holland. Daarmee bijdragen aan versterking van het internationale vestigingsklimaat.
- Verbeteren regionale (OV)-bereikbaarheid, incl. first & last mile en hier op afstemmen van ontwikkellocaties en hun programmering. Ook als bijdrage aan het vestigingsklimaat.
- Leiden CS ontwikkelen als multimodale OV-terminal.

Ruimtelijke en programmatische kansen benutten (in samenhang met elkaar en met een verbeterd OV-netwerk):

- ontwikkelen Leiden Bio Science Park tot innovatiedistrict
- realiseren attractieve woningbouwmilieus
- positioneren Valkenburgse Meer in de regio als recreatief brandpunt
- verbeteren doorgaande fietsroutes en oversteekbaarheid Oude Rijn (oeververbindingen)
- Inspelen op toekomstige vraag energievoorziening. Mede in relatie tot eventueel datacentrum







### LOKALE DYNAMIEK

- Verdere ontwikkeling Leiden Bio Science Park naar 25.000 arbeidsplaatsen en totaal 3.000 woningen (deels gerealiseerd).
- Opwaardering openbare ruimte: Hartlijn Leiden Bio Science Park, versterken biodiversiteit en parken.
- Verbeteren 'last mile' in het LBSP.
- Toevoegen verblijfsplekken aan de Oude Rijn.
- Woningen toevoegen binnen bestaand stedelijk gebied (deels gerealiseerd).
- Aanleg Rijnlandroute en verbreding N206.
- Ontwikkeling woningbouw op Locatie Valkenburg (5000+ woningen), 20 ha hoogwaardige bedrijvigheid en planvorming Mient Kooltuin.
- Valkenburgse Meer – recreatieve ontwikkeling.

Fig. 42  
Kansenkaart Potentiegebied 5



## Kansen

- ‘Van stadsranden naar hart’- Perspectief voor een kwalitatief hart voor Hart van Holland, waar Oude Rijn, Leiden Bio Science Park, woon- en werkgebieden, Valkenburgse Meer, natuur en recreatie bij elkaar komen. De verbindende schakel bij uitstrek binnen de regio.
- Leiden Bio Science Park ontwikkelt zich verder tot innovatiedistrict en als aanjager kenniseconomie. Combinatie met wonen, voorzieningen, openbare ruimte, groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Samenwerking met diverse opleidingen in de regio en toeleverende bedrijven.
- Heldere verbindingen binnen aan elkaar groeiend stedelijk gebied, inclusief doorgaand groen-blauw raamwerk en recreatieve routes.
- Valkenburgse Meer als recreatieve spil in omgeving (van lokale naar regionale betekenis)- recreatieve verbindingen, stadsstrand, (water)sport, recreatie, natuur, archeologie, cultuur. Wellicht op termijn wonen aan het Valkenburgse Meer.
- Oude Rijn als ruimtelijke drager met (zoveel mogelijk) openbare oevers en goede routes (langs en over het water).
- Voormalig vliegveld Valkenburg is wat betreft locatie en omvang unieke kans als aanvulling op palet woon- en leefmilieus en versterking van het vestigingsklimaat in de regio.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen op een duurzame en klimaatbestendige manier ontwikkelen (klimaatbestendig bouwen en inrichting openbare ruimte).

## Beschrijving van het gebied

Leiden Bio Science Park en omgeving ligt in het hart van het verstedelijkte gebied tussen zee en Zoeterwoude. Door de verdere verstedelijking op het Leiden Bio Science Park, de Leidse stationsomgeving, in Katwijk (o.a. Locatie Valkenburg) en Oegstgeest en de ontwikkelingen in de mobiliteit kan het gebied als een aantrekkelijk hart gaan functioneren. Ondanks de veelheid van opgaven die op het gebied afkomen is er, mits goed benut, relatief veel ruimte. Dat biedt enorme kansen voor het gebied.

Het Leiden Bio Science Park is de grootste Life Sciences & Healthcampus van Nederland en behoort tot de top van de Life Sciences & Health clusters in Europa. Vanwege die prominente plek is het Leiden Bio Science Park onderdeel van de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van het Rijk. De ambitie is om door te groeien van 19.000 naar 25.000 directe banen.

Het LBSP heeft nu een goede positie ten aanzien van de internationale concurrentie. Hier moet de komende jaren wel stevig op geïnvesteerd worden om die positie te behouden en verder te versterken. Dat vraagt dat de doorontwikkeling tot innovation district verder vorm krijgt, waarbij het stationsgebied dit optimaal ondersteunt als (mondiaal) topmilieu. Hierbij moet de verbinding tussen LBSP-stationsgebied-historisch centrum verder worden versterkt waarbij het stationsgebied zich verder moet ontwikkelen als OV-knoop en entree van de stad en als centrale schakel/centrum tussen de oude en de nieuwe stad.

In (de omgeving van) het gebied zijn en worden diverse woningbouwlocaties ontwikkeld. Langs de Oude Rijn verrijzen nieuwe woonbuurten met veelal openbare oevers. Op voormalig vliegveld Valkenburg wordt de komende jaren een aantrekkelijk woon-, werk en recreatiegebied ontwikkeld.

Het gebied is vanaf de oostzijde ontsloten door Leiden Centraal en biedt directe verbindingen met Schiphol, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De Leidse spoorzone is een van de 13 aandachtslocaties van de Verstedelijkingsalliantie, de coalitie van rijk, de provincie Zuid-Holland en acht gemeenten, waaronder Leiden, die werken aan verdere verdichting op binnenstedelijke toplocaties. Door de daarvoor essentiële versterking van het openbaar vervoer is er veel aandacht voor de ontwikkeling van het Leidse stationsgebied.

Via De A44 verbindt het gebied voor automobilisten met Schiphol, Amsterdam en







Fig. 43  
Straatbeeld Bio science park



Fig. 44  
Horeca bij het Valkenburgsemeer

Den Haag. In het onderliggende autonetwerk is de N206 de belangrijkste ontsluitingsweg die het strand en de kustgemeenten met het nationale snelwegnetwerk verbindt. De weg verbindt bovendien het Leiden Bio Science Park met onder andere woningbouwlocatie Valkenburg, ESA-ESTEC en het bedrijventerrein 't Heen. De Rijnlandroute die nu wordt aangelegd verbindt N206/A44 met de A4 en vormt de zuidelijke randweg om Leiden.

### **Meerdere opgaven**

**Bodem en erfgoed:** Het Leiden Bio Science Park en omgeving ligt op de stroomruggen van de Oude Rijn. Het heeft daarmee een geschiedenis die teruggaat tot voor de Romeinen. Aan zuidelijke oever, de 'Romeinse kant', liggen het Castellum van Valkenburg en meer naar het oosten, onder de kassen bij Zijlhoek en de bedrijventerreintjes langs de rand van het Valkenburgse Meer, de bijhorende vicus (Romeinse burgernederzetting) en de binnendijkse verbindingsweg naar Forum Hadrianus (Voorburg). De zoektocht is welke kansen en belemmeringen deze rijke schatten uit het verleden bieden voor ontwikkelmogelijkheden ter plaatse.

**Water/klimaatverandering/duurzaamheid:** De belangrijkste drager van het landschap is de Oude Rijn. Door de verstedelijking dreigt de rivier aan het zicht onttrokken te worden. De rivier vormt met het Valkenburgse Meer een waterstelsel waar zowel het Hoogheemraadschap als Dunea gebruik van maken om water te bufferen en te transporteren naar het duingebied voor de productie van drinkwater. Het Valkenburgse Meer is een van de KRW oppervlaktewateren. Hier is de opgave de ecologische waterkwaliteit te verbeteren. De plas is ook een zwemwaterlocatie.

**Natuur, landschap, recreatie:** In het gebied komen de Oude Rijn, polders, strandwallen en strandvlakten bij elkaar waardoor er sprake is van een grote landschappelijke diversiteit. Waar het Valkenburgse Meer nu een perifere ligging heeft en nog deels omringd wordt door glastuinbouwgebied de Zijlhoek en een bedrij-

venterreintje gaat dit door de woningbouwontwikkeling Locatie Valkenburg veranderen. Ook over de toekomst van het glastuinbouwgebied is het gesprek geopend. De zuidzijde van het Valkenburgse Meer (Wassenaar) wordt uitgebreid ten behoeve van zandwinning en daarna ingericht worden als natuuroever. Door al deze veranderingen in de omgeving kan het Valkenburgse Meer een regionale recreatieve spelfunctie krijgen.

De groene buffer tussen Katwijk en Wassenaar moet de robuuste natuurlijke verbinding richting het oosten worden bij de ontwikkeling van het landschapspark Hollandse duinen.

Het gebied is ook onderdeel van de kenmerkende Zuid-Hollandse landgoederenstructuur. De landgoederen Oud Poelgeest, De Geesten Endegeest en het Bos van Bosman zijn belangrijke 'stepping stones' in de Landgoederenzone en biedt kansen om de groene recreatieve systemen lokaal (Maaldrift en Zuidwijk) regionaal te versterken. Het park Landskroon (Nieuw Rijngeest) en het groen in het Duyfrak kunnen die ontwikkeling ondersteunen.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten op een duurzame en klimaatbestendige manier plaatsvinden zodat dit ook bijdraagt aan de versterking van de biodiversiteit en de ecologische waterkwaliteit. Zo wordt bij de (her)inrichting van de openbare ruimte van het Leiden Bio Science Park aangesloten bij het onder- en aanliggende landschap en wordt ingezet op versterking van de biodiversiteit.

**Mobiliteit:** Vrijwel het hele gebied ligt binnen de 2 km straal (5-10 minuten fietsen) van het station Leiden Centraal. Een uitstekende verbinding met het NS-spoor en luchthaven Schiphol is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied tot een Innovation District.

De Oude Rijn, het spoor, de A44, de Rijnlandroute en de N206 verbinden het gebied, maar betekenen ook evenzevele barrières. In combinatie met de gemeentegrenzen vergroot dit het risico dat het gebied versnipperd en de kansen op synergie niet worden verzilverd. Er wordt hard gewerkt aan de weg- en OV-ver-







Fig. 45  
Moderne kantoren bio science park



Fig. 44  
Passage LUMC bio science park

bindingen. Met de Rijnlandroute wordt eindelijk een betere verbinding tussen de A44 en de A4 gerealiseerd. En medio 2020 start de R-net verbinding tussen Leiden CS en Katwijk en Noordwijk. De toekomst zal uitwijzen of dit voldoende is om de groei van de mobiliteit op de langere termijn op een duurzame wijze op te vangen.

Voor de samenhang in het verstedelijkte gebied en de versterking van de economie (ESA-ES-TEC, 't Heen, kust) en nieuwe (woningbouw) projecten is de N206 (Tjalmaweg) belangrijk. Deze weg is echter nu al zwaar belast. Alternatieven worden daarmee steeds belangrijker. Om tot een goed functionerend gebied te komen moet het verstedelijkte gebied als eenheid beschouwd worden en de onderliggende verkeersstructuur daarop aangepast worden. Dat betekent dat een inhaalslag nodig is voor het langzaam verkeer (o.a. regionale fietsroutes) en hoogwaardige openbaar vervoer. Daarmee groeit ook het belang van Leiden Centraal als centrale vervoershub voor de regio en wordt ontwikkeling tot OV-terminal urgent.

**Energie:** De kenniseconomie is data gedreven. Voor ingewikkelde berekeningen is de kwaliteit van het netwerk cruciaal. Er is al een data-centrum op het Leiden Bio Science Park. Het is niet uit te sluiten dat op termijn het Leiden Bio Science Park, ESA ESTEC, de universiteit en Unmanned Valley meer rekenkracht nodig hebben. Voor de planning van het energienet is het belangrijk om hier tijdig inzicht in te krijgen omdat datacentra grote energiegebruikers zijn (en warmteleveranciers zijn). Ook omdat hier een relatie ligt met de uitbreiding, de versterking en de redundancy van het elektriciteitsnet.

## KANSEN IN CIJFERS

- Unieke positie LBSP: omvangrijk cluster Life Science- direct verbonden met knooppunt Leiden CS.
- Oppervlakte: 117 hectare; bijna 19.000 arbeidsplaatsen en verdere groei. 103 biomedische bedrijven van startups tot multinationals, 11 research instituten, TNO, musea: Naturalis Biodiversity Center en Corpus experience human body.
- Internationaal vestigingsmilieu: combinatie life-science bedrijven, onderwijs, woningen, sport, voorzieningen, horeca.
- Directe relatie met onder andere Universiteit Leiden, LUMC, Hogeschool Leiden, Leidse instrumentenmakers school, MBO Rijnland, PLNT, BTF, ESA ESTEC.



# 5 VIJF RODE DRADEN

## 5.1 INLEIDING

Uit de thematische onderzoeken en het werken aan potentiegebieden (hoofdstuk 4) komen vijf 'rode draden' als conclusie naar voren die relevant zijn voor het hele gebied. Deze vijf 'rode draden' bieden de context waarbinnen de meer lokale gebiedsontwikkeling van de potentiegebieden moet plaatsvinden.



# RODE DRAAD 1

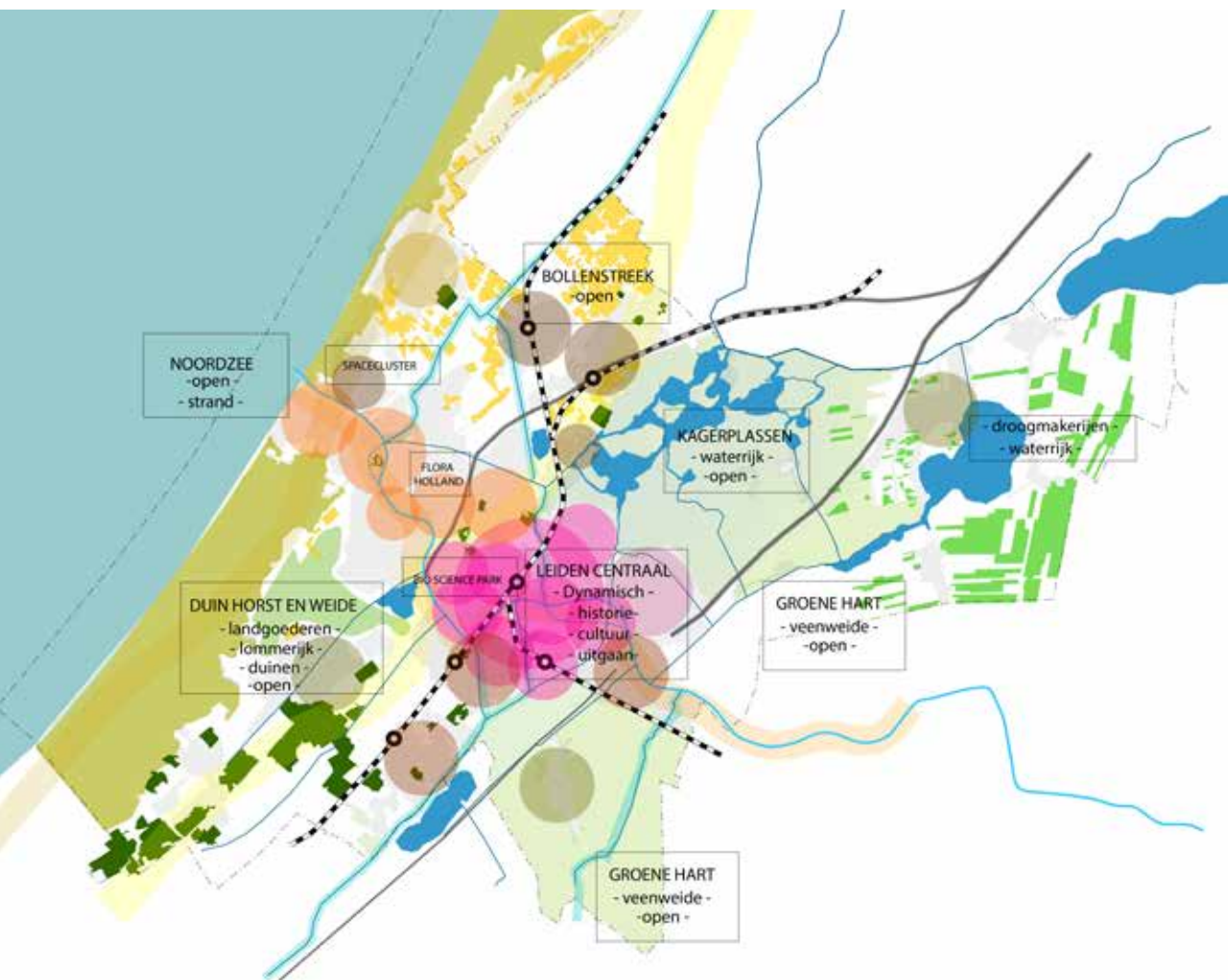


Fig. 45  
Kaart complementaire kwaliteiten



## **RODE DRAAD 1: *Kwaliteit door verscheidenheid***

Hart van Holland is een gebied met een lange en rijke ontstaansgeschiedenis die op veel plekken te beleven is in de historische kernen, via waterwegen als de Oude Rijn en De Vliet en via eeuwenoude landschappelijke structuren als linten en dijken. Er is een rijk palet aan onderscheidende woonmilieus van heel stedelijk wonen tot zeer luw wonen in het landschap, waarbij de kernen ieder een eigen identiteit hebben. Er zijn vijf heel verschillende landschapstypen op zeer korte afstand gelegen: de kust, de strandwallen en strandvlakten, de landgoederenzone, het plassengebied en het veenweidegebied. En het is een economisch sterke en vitale regio, met zowel internationale bedrijven en topsectoren als een brede economische basis. Deze waarden maken van Hart van Holland een sterke regio. Ze dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, met een grote verscheidenheid aan kwaliteiten. Zo is er in de verstedelijkte as langs de Oude Rijn een verschil in dynamiek en nabijheid tussen de oost- en westzijde van de regio: van het dorp in het grootschalig open en idyllisch polderland in het oosten via een (hoogstedelijk) dynamisch midden met infrastructurele hoofden die zorgen voor directe nabijheid naar de

attractieve kuststrook in het westen, waar rust en reuring elkaar afwisselen in kustplaatsen, duinen en natuur.

Ook in noord-zuidrichting, op beide flanken van de verstedelijkte as, is veel verscheidenheid. Deze gebieden met de kernen in het groen, zijn ontstaan op de historische strandwallen en strandvlakten, evenwijdig aan de huidige kust. Aan de zuidzijde zijn deze te herkennen in een lommerrijk landschap waarin kernen, bos en open weiden elkaar nu afwisselen. Aan de noordwestzijde is een bedrijvig landschap ontstaan door de bollenteelt. Hierin worden de kernen op de hogere strandwallen afgewisseld door relatief open stukken bollenland met daarin agrarische bebouwing. Een gebied wat onder druk staat om verder te verstedelijken. Het noordoostelijk veenweidegebied is waterrijk: hier start het Hollandse Plassengebied.

Deze kwaliteiten van de regio Hart van Holland kunnen beter benut en versterkt worden, wanneer er bij het werken aan plannen en projecten een voortdurend bewustzijn is over de positie die de projectlocatie heeft in de regio en wat deze plek toe kan voegen aan de kwaliteit van de regio als geheel, dus inclusief de landschappen.

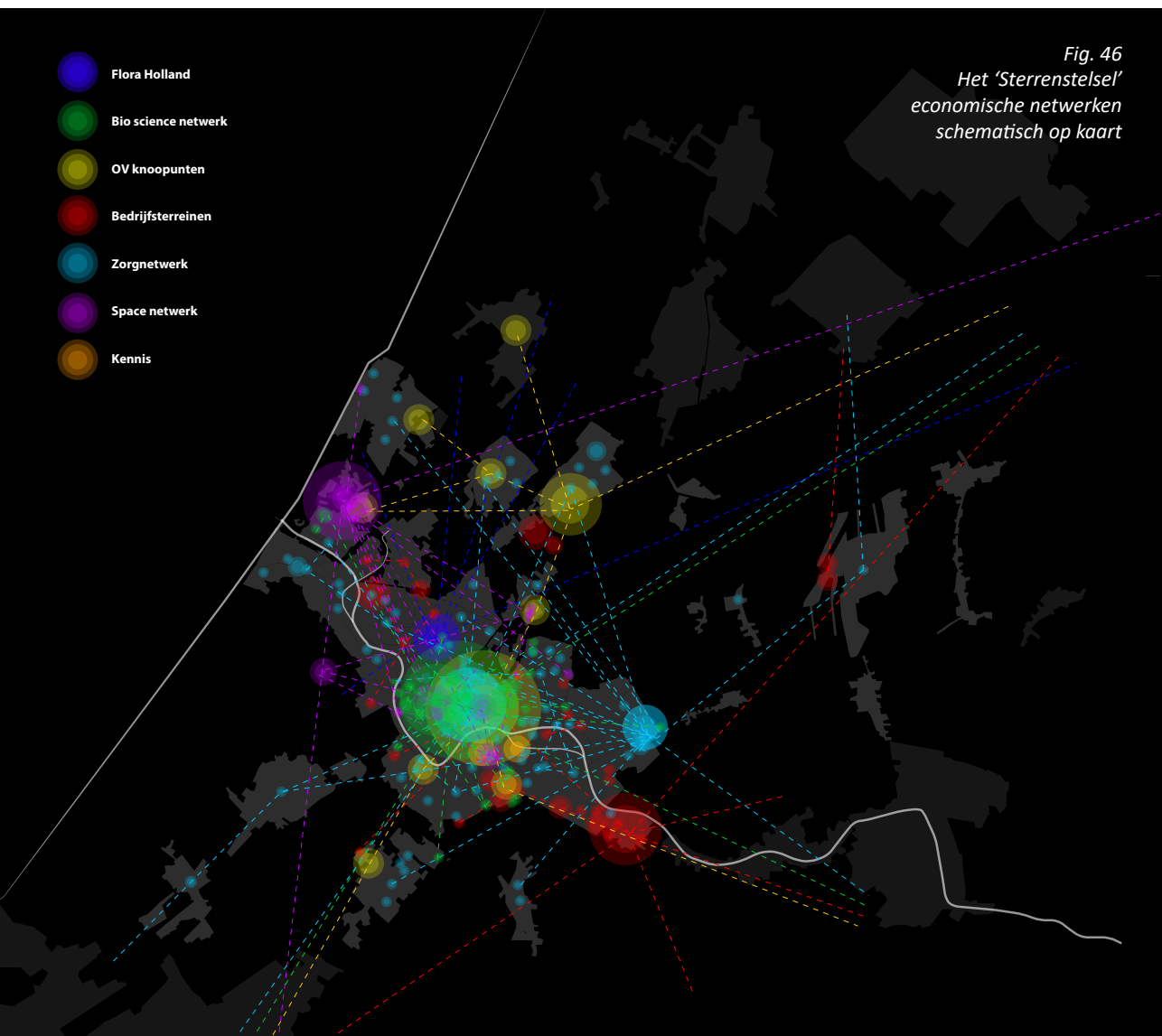
### **KWALITEIT DOOR VERSCHIEDENHEID**

- Rijk palet aan leefmilieus, landschappen, economische functies en identiteiten uitbouwen en versterken
- Specifieke ligging in de regio benutten voor de kwalitatieve versterking van Hart van Holland.
- Verschillen koesteren en uitbouwen.

# RODE DRAAD 2

- Flora Holland
- Bio science netwerk
- OV knooppunten
- Bedrijfsterreinen
- Zorgnetwerk
- Space netwerk
- Kennis

Fig. 46  
Het 'Sterrenstelsel'  
economische netwerken  
schematisch op kaart



## **RODE DRAAD 2: Wederkerigheid tussen economische functies en regio**

De toonaangevende bedrijven(clusters) functioneren los van elkaar, maar kennen ook een wederzijds profijt. Zo is er uitwisseling tussen ESA ESTEC, ruimtevaart- en onderzoeksbedrijven en de Universiteit Leiden op Leiden Bio Science Park en beïnvloeden grotere bedrijven en kleine start-ups elkaar op een positieve manier. Daarbij zijn er vele kennis- en onderwijsinstellingen, zowel de universiteit Leiden, Hogeschool Leiden als MBO (denk aan de Leidse instrumentmakers School en MBO Rijnland). Zij vormen de kweekvijver voor nieuw talent voor de bedrijven. Bedrijven bieden omgekeerd praktijkervaringen, stageplekken aan het onderwijs en vervolgens een werkplek. Vandaag de dag is het voor bedrijven cruciaal dat talent in de nabijheid beschikbaar is. Dat maakt dat met name het Leiden Bio Science Park een samenhangend ecosysteem vormt. De sterke economische clusters hebben ook een 'trickle-down effect': ze genereren spin-off voor de brede economische basis, het MKB, in de vorm van banen en inkomen. Ook hiervoor geldt het belang van versterking van de relaties tussen toonaangevende bedrijven en andere bedrijven in de regio, mede om de toonaangevende clusters beter en breder te laten wortelen in dit gebied. Dat vraagt ook ruimte in de regio voor deze brede economische basis, de niet-mengbare bedrijvigheid en de startende, nog minder kapitaalintensieve bedrijven. Zij dragen allen bij aan het 'ecosysteem' van de economische functies. Op die manier heeft de hele regio baat bij het versterken van de kenniseconomie en vice versa. De relaties zijn verbeeld in bijgaand 'sterrenstelsel'.

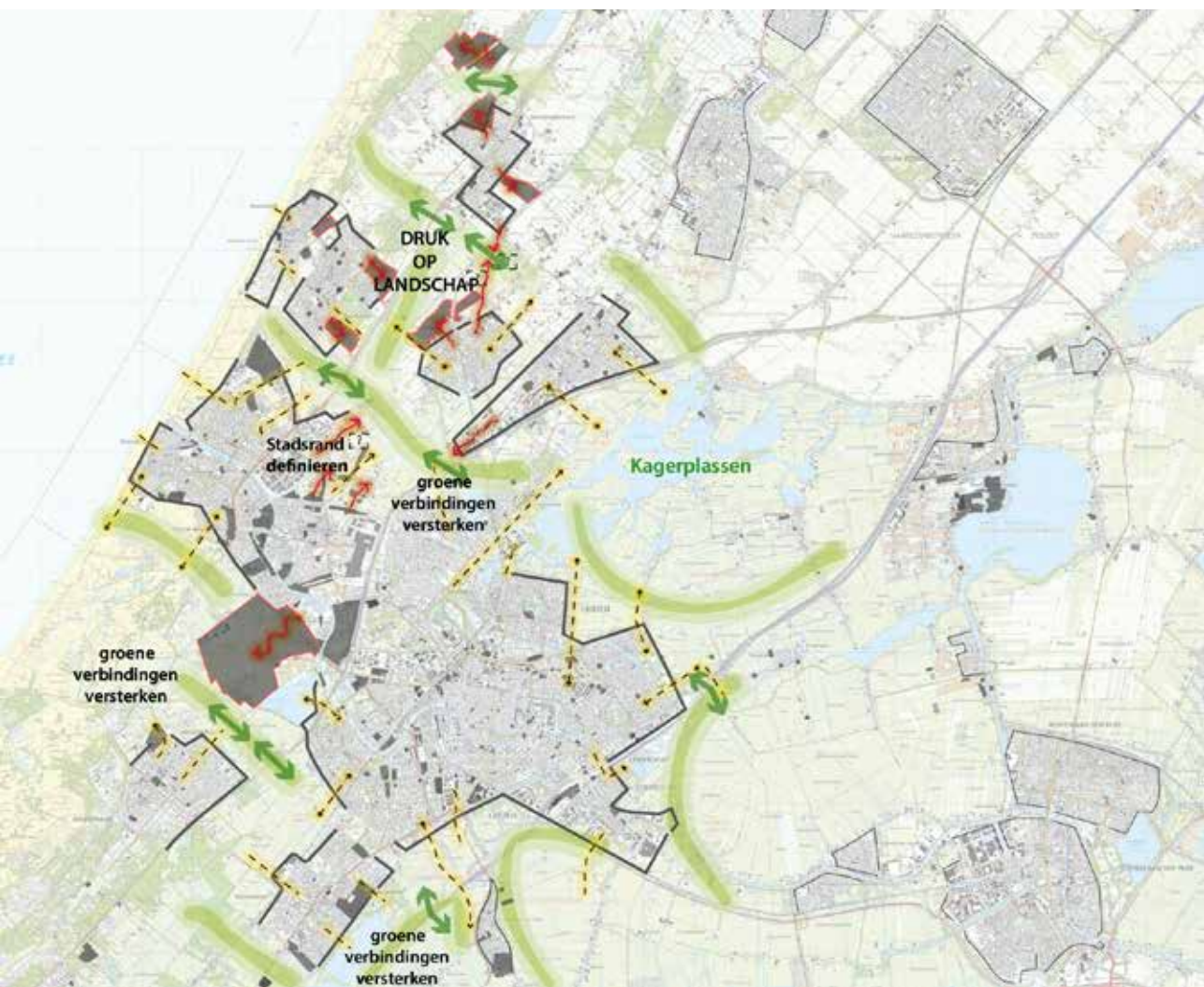
Dankzij de gunstige ligging tussen de Metro-poolregio's Den Haag-Rotterdam en Amsterdam (MRDH, MRA), de nabijheid van luchthaven Schiphol en de relatief korte afstand tot Utrecht is er volop uitwisseling mogelijk met kennisintensieve bedrijven en instellingen in andere regio's. Goede verbindingen, maar ook kennisnetwerken en de mogelijkheid voor studenten om hun onderwijs aan verschillende universiteiten samen te stellen, zijn onontbeerlijk voor een florierende kenniseconomie. Leiden werkt hiervoor samen in de Medical Delta en de Economic Board Zuid-Holland. Daarnaast is Leiden aandeelhouder van Innovation Quarter (IQ), de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor Zuid-Holland. Dit doet Leiden in het belang van de hele regio. Ook Holland Rijnland en Alphen aan den Rijn ondersteunen vanuit dit oogmerk IQ.

De wederkerigheid tussen de economische functies en de regio moet verder versterkt worden. Goede OV-verbindingen zijn hierbij essentieel. Ook aantrekkelijke woonmilieus, waarin internationale kenniswerkers zich thuis voelen, met goede voorzieningen en recreatiemogelijkheden zijn van belang. Omgekeerd kan het bedrijfsleven een bijdrage aan de omgeving leveren. Een goed voorbeeld hiervan is Heineken dat agrariërs uit de omgeving betreft bij het verkorten van de kringlopen en het circulair maken van het bedrijf.

### **WEDERKERIGHEID TUSSEN ECONOMISCHE FUNCTIES EN REGIO**

- Toonaangevende economische brandpunten sterker inbedden in regionaal denken en handelen.
- 'Trickle-down effect' van sterke economische clusters naar brede economische basis.
- Hart van Holland: een aantrekkelijke woon- en vestigingsplaats voor kenniswerkers.
- Strategische ligging van Hart van Holland in de Randstad uitbouwen.

# RODE DRAAD 3



## LEGENDA







-  Stadsrand met harde overgang stad-landschap
-  Uitleg locatie woningbouw
-  Beweging verstedelijking het landschap in
-  Woningbouwlocaties verdichting/transformatie
-  Verbinding stad met het omliggende landschap
-  Groene verbinding
-  Schematische weergave landschappen

Fig. 48  
Kaart Rode Draad 3





### **RODE DRAAD 3: Aantrekkelijk landschap, sterk vestigingsklimaat**

Een waardevol landschap vertegenwoordigt veel verschillende waarden. Het is van invloed op de natuurwaarden en biodiversiteit, het zorgt voor demping van temperatuur-extremen, het maakt buffering van water en neerslag mogelijk, het biedt ruimte aan agrarische functies, het draagt bij aan een gezonde regio en biedt recreatie- en sportmogelijkheden, het geeft rust en ruimte aan verstedelijkte gebieden. Het landschap heeft onderscheidende cultuurhistorische waarden en karakteristieken. Kernen ontlenen ook vaak hun identiteit aan het omringende landschap, denk aan het lommerrijke karakter van Wassenaar of dat van kustplaats Noordwijk aan Zee. Het landschap draagt zo bij aan een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat (zie ook het onderzoek Blind Spot, Vereniging Deltametropool, 2016).

Toch gaat het op veel van deze aspecten niet goed met het landschap. Het intensieve gebruik van het landschap en de verdergaande verstedelijking en versnippering trekt een zware wissel op de vijf verschillende landschapstypen: de kust, de strandwallen en strandvlakten, de landgoederenzone, het plassegebied en het veenweidegebied.

In het onderzoek 'Natuurlijke leefomgeving Hart van Holland, Basis in balans (september 2019)' worden urgente opgaven voor het buitengebied inzichtelijk gemaakt, zoals het keren van de dalende trend in de mate van biodiversiteit. Door intensieve productie, uitstoot en verstoring/versnippering neemt het aantal plant- en diersoorten in hoog tempo af. Grote ruimtevragers in het landschap, zoals voorzieningen voor wind-energie, zonne-energie, energie infrastructuur, stedelijke uitbreidingen, extra infrastructuur en recreatieve voorzieningen, zetten het buitengebied verder onder druk. Ook bodemdaling van vooral veengebieden leidt, in combinatie met intensief agrarisch gebruik en klimaatadaptatie, tot complexe opgaven. Dit alles heeft aanzienlijke impact op het landschap en vraagt om nieuwe integrale perspectieven voor het landelijk gebied en (nieuwe) economische verdienmodellen, opgesteld door de verschillende overheden en de belanghebbenden.

Vaak zijn verschillende delen van het landschap van elkaar gescheiden door (snel)wegen, spoorbanen en/of waterwegen. Het is noodzakelijk dat er goede passages worden gemaakt die het voor mens en dier mogelijk maken om op een logische en goede manier van het ene naar het andere landschap te komen. Goede verbin-

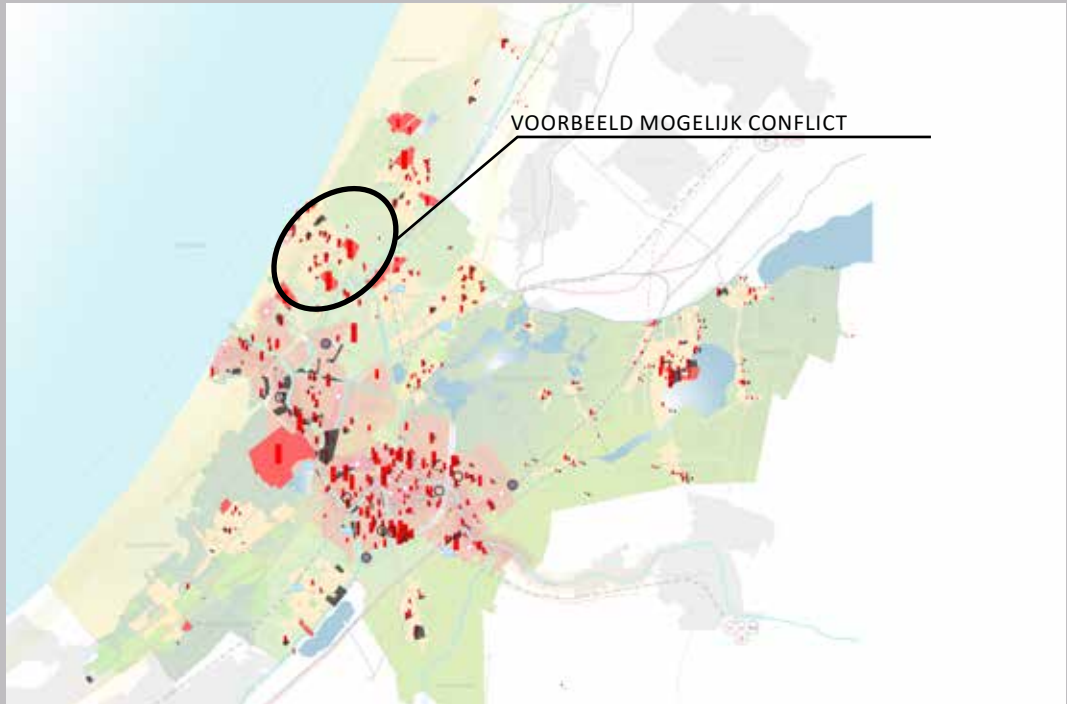
#### **AANTREKKELIJK LANDSCHAP, STERK VESTIGINGSKLIMAAT**

- Zorgvuldig omgaan met / en versterken van landschappelijke structuren en waarden.
- Goede verbindingen tussen landschappen (ecologie, recreatie).
- Goede verbindingen tussen stedelijk gebied, buitengebied en duidelijke stadsranden, ook als versterking van het vestigingsklimaat.
- Vanuit het landschap naar de stad kijken: maat van het landschap (be)leefbaar houden voor mens en dier.

# SELECTIE DIAGNOSE KAARTEN OP BASIS VAN GEGEVENS UIT 2019

Uitgelichte mogelijke conflicten zijn een selectie en ter illustratie.

## VERSTEDELIJKING - VISIE - LANDSCHAP



## ENERGIE - NATUURLIJKE LEEFOMGEVING

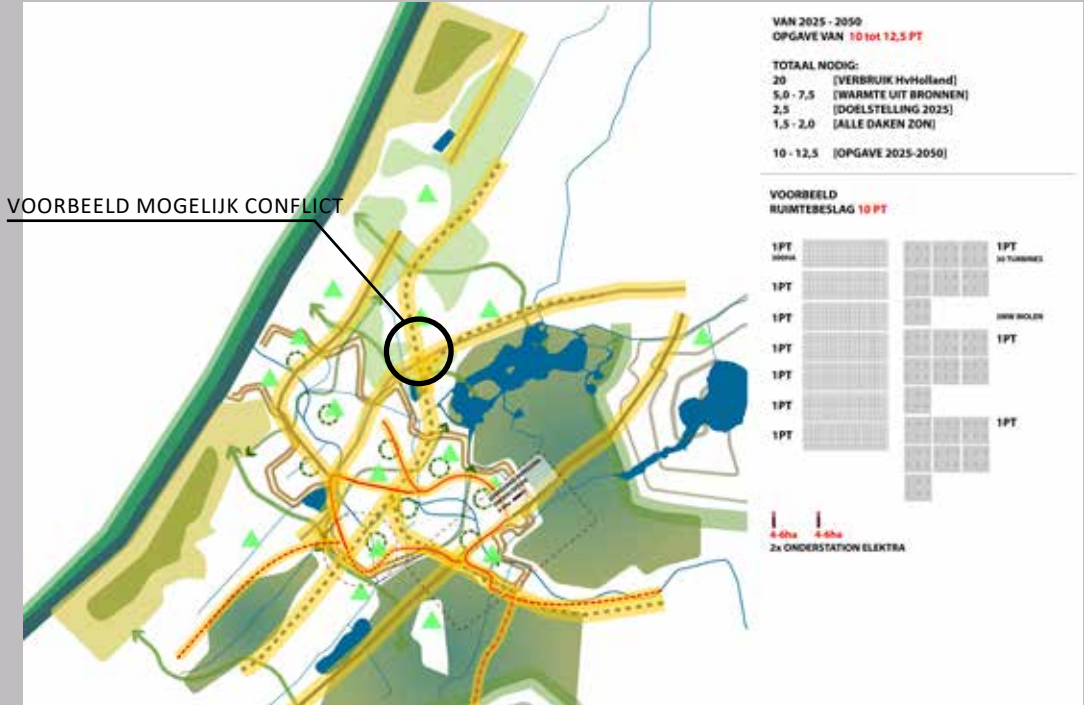


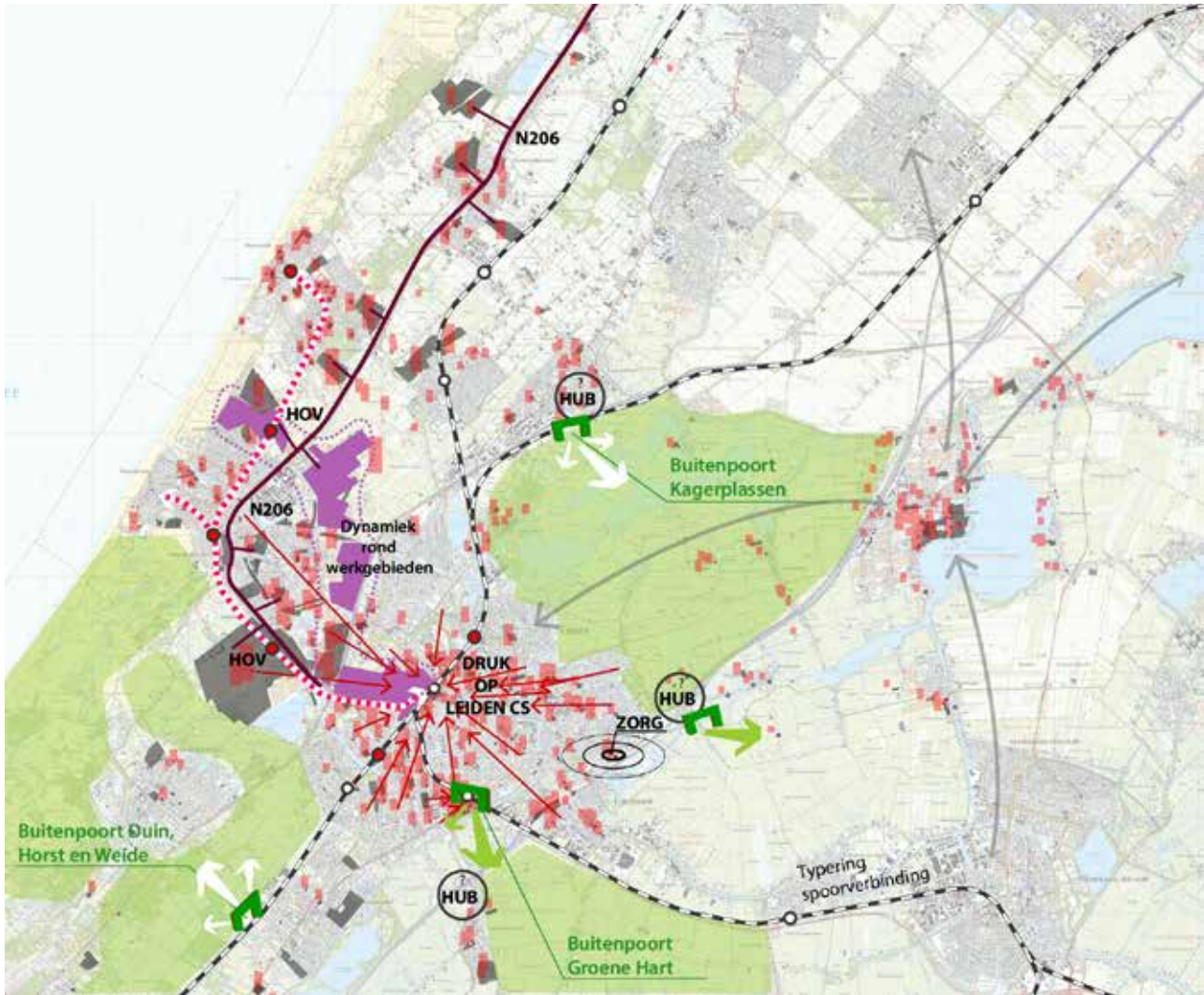
Fig. 49

Diagnosekaarten Rode draad 3

dingen tussen de verschillende landschappen zijn essentieel voor de biodiversiteit omdat dit de leefgebieden van soorten vergroot en de uitwisseling van genen beter mogelijk maakt. Ook voor mensen is dit belangrijk omdat dit de beleving en de recreatieve waarde van het landschap sterk vergroot en daardoor mede zorgt voor de instandhouding van de landschappen. Het maakt het mogelijk grotere 'rondjes' te maken en de landschappelijke verschillen te beleven. De belangrijkste oost-westverbindingen zijn die aan de noordzijde van de regio van de kust en duinen (Nationaal Park Hollandse Duinen), via het Bollenlandschap naar de Hollandse Plassen/veenweidelandschap en die aan de zuidzijde van de kust en duin en bos (Nationaal Park Hollandse Duinen) via het landschap van Duin, Horst en Weide naar het Groene Hart.

Doordat voor uitbreiding vaak vanuit de kernen naar buiten wordt gekeken, wordt het open landschap steeds verder opgeknipt en verkleind. Het is essentieel dat de kwaliteit van het landschap centraal wordt gesteld bij de toekomstige stedelijke ontwikkeling zodat landschappen voldoende maat behouden en (be)leefbaar blijven voor mens en dier.

# RODE DRAAD 4



## LEGENDA











-  Kans: Buitenpoort [NS station]
-  Kans: Mobiliteitshub - overstappunt | overslagpunt | oplaadpunt
-  Woningbouwlocaties provincialeplanmonitor 2019
-  Schematische weergave aantal woningen per locatie
-  Inzicht: Toenemende druk op Leiden CS
-  Inzicht: Toenemende druk op N206
-  Kans: Verbeterd OV voor de intensiverende westflank
-  Inzicht: Bereikbaarheid kernen in landschap onder druk
-  Inzicht: Zorgcluster - regionale avond en nachtpost
-  Dynamiek werkgebieden -  
[Bio Science District - Space Innovatie District - Flora Holland - Bedrijfsterrein compensatie]

Fig. 50  
Kaart Rode Draad 4

## **RODE DRAAD 4: Afstemming mobiliteit en verstedelijking**

Een betere afstemming tussen mobiliteit en verstedelijking (wonen en werken) in de regio is dringend nodig. Nu al staat het verkeer vast in de regio – de N206 en de A4 staan beiden op de eerste plaats wat betreft filezwaarte op N- en Rijkswegen in 2019. Er staat er veel woningbouw gepland ten westen van de A44. In deze zone is ook uitbreiding van de Space Campus voorzien. De ontsluiting van deze locaties zal in belangrijke mate plaatsvinden via de N206, een weg die afgelopen jaar als hoogste genoteerd werd wat betreft filezwaarte.<sup>8</sup> Daarnaast wordt voor de zone tussen N206 en A44 uitbreiding van bedrijventerreinen verkend. Ook hiervoor is de ontsluiting ontoereikend.

Duidelijk is dat ook geïnvesteerd moet worden in de huidige infrastructuur om redenen van duurzaamheid, leefbaarheid en een transitie naar schone mobiliteit en om voldoende toegerust te zijn op de verkeerstoename die volgt uit de verdere verstedelijking op de langere termijn.

Een inhaalslag voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is noodzakelijk. Dit HOV moet passend zijn bij de ontwikkeling van deze stedelijke regio, de woon- en werkfuncties en het versterken van het (internationaal) vestigingsklimaat. Daarnaast moet het HOV qua kwaliteit en intensiteit concurrerend zijn met het autoge-

bruik en aanvullend zijn op het fietsgebruik.

Dit openbaar vervoer moet hoogwaardig zijn, zodat het een ordenend effect heeft op de verstedelijking. Hoe nieuwe locaties worden ontwikkeld hangt af van het soort HOV-stations dat er gerealiseerd kan worden.

In het kader van de Verstedelijkingsalliantie wordt onderzoek verricht naar het functioneren en doorontwikkelen van Leiden Centraal tot nationaal knooppunt en multimodale OV-terminal, mede in relatie tot de verdere verdichting binnen Hart van Holland. Dit proces is onderdeel van de landelijke dynamiek rond de besteding van de MIRT-gelden. Voor Leiden is dit van essentieel belang. Deze ontwikkeling moet meegenomen worden in de verdere (mobiliteits) onderzoeken en planvorming van Hart van Holland en Holland Rijnland.

Dit onderzoek moet ook inzicht geven in de mogelijkheid om op de langere termijn nieuwe stations toe te voegen op de bestaande spoorlijnen om zo de bereikbaarheid van de regio per spoor te vergroten. De viersporigheid op de Oude Lijn (Den Haag – Leiden) lijkt ruimte te bieden voor extra sprintercapaciteit. Extra stations geven de mogelijkheid om stedelijke en/of

### **AFSTEMMING MOBILITEIT EN VERSTEDELIJING**

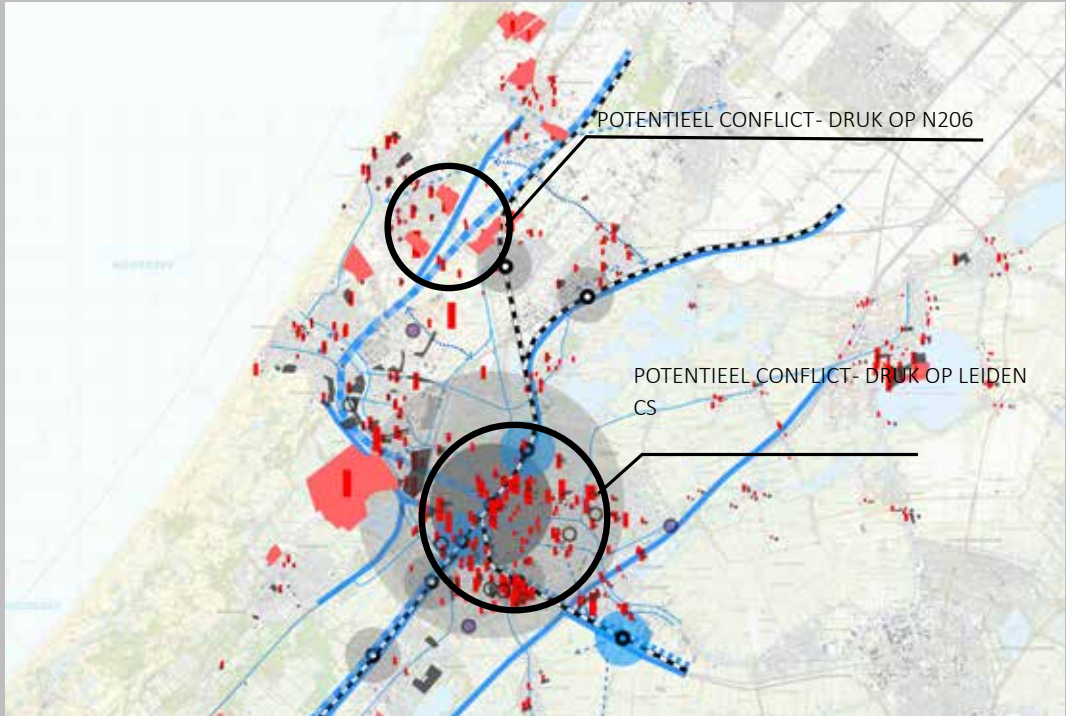
- Afstemming mobiliteit en verstedelijking is urgent.
- Ordenend principe HOV en afstemmen programma ontwikkellocaties.
- Leiden CS ontwikkelen als multimodale OV-terminal.
- Nieuwe stations op de lange termijn.
- Fietsnetwerk regio verbeteren.
- Kans: Buitenpoorten bijzonder landschap creëren.



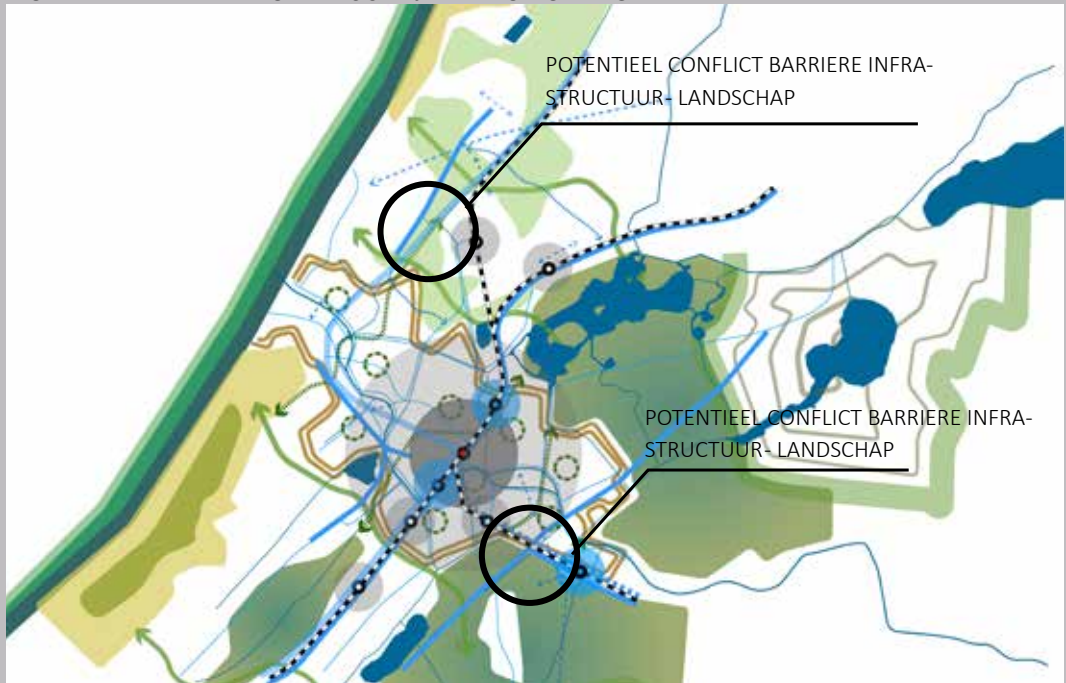
# SELECTIE DIAGNOSE KAARTEN OP BASIS VAN GEGEVENS UIT 2019

Uitgelichte mogelijke conflicten zijn een selectie en ter illustratie.

## VERSTEDELIJKING IN RELATIE TOT VISIE MOBILITEIT



## MOBILITEIT IN RELATIE TOT NATUURLIJKE LEEFOMGEVING



recreatieve functies beter te spreiden over de regio en ook verschillende 'profielen' binnen de knooppunten te ontwikkelen.

Daar waar NS-stations grenzen aan een aantrekkelijk landschap, kunnen deze gebruikt worden als recreatieve uitvalsbasis. Onder andere in Noord-Holland is gestart met het op de kaart zetten van 'Buitenpoorten'. In de regio geeft station Sassenheim toegang tot de Kagerplassen en geeft station Voorschoten toegang tot het landschap bij Duin- Horst en Weide en station Lammenschans toegang tot het Groene Hart. Met goede wandel- en fietspaden en bijvoorbeeld fietsverhuur kan hier volop van worden genoten van het landschap.

Naast een inhaalslag met betrekking tot het openbaar vervoer, is een goed en aantrekkelijk regionaal fietsnetwerk essentieel. De meeste verplaatsingen met de auto bestaan uit relatief korte ritten. De fiets (reikwijdte ca 7,5 km) en zeker ook de elektrische fiets (reikwijdte 15 km) bieden een duurzaam, ruimte-efficiënt en gezond alternatief voor korte autoritten. Daarnaast verbindt het op laagdrempelige wijze de kernen die steeds verder aan elkaar groeien.

Minstens zo belangrijk is het ontwikkelen van vervoershubs op regionale schaal, waarmee overstap, laden en distributie verbeterd kunnen worden en tegelijkertijd het wegennet ontlast wordt.

De plekken waar de mogelijkheden zijn om, naast de overslag van goederen, gelijktijdig voertuigen op te laden zijn dan interessant.

# RODE DRAAD 5



Fig. 51  
Iconen RES Holland Rijnland  
bron: Generation.Energy



## **RODE DRAAD 5: Energietransitie en een robuuste energie-infrastructuur**

De regio staat voor een grote opgave op het gebied van de energietransitie. De opgave start bij het beperken van het energiegebruik in de regio, het isoleren van de bestaande gebouwen voorraad en het benutten van dakvlakken, parkeerterreinen etc. voor het opwekken van energie. Toch kan slechts een klein deel van de energiebehoefte binnen bestaand stedelijk gebied opgewekt worden en wordt naar het buitengebied gekeken voor energieopwekking op grotere schaal met behulp van bijvoorbeeld windturbines en zonneweiden. Daarmee heeft de opgave ook een grote landschappelijke impact. In de Regionale Energie Strategieën (RES) wordt in Holland Rijnland-verband uitgewerkt wat werkbare strategieën zijn om de energietransitie mogelijk te maken. Deze moeten verder gaan dan 'schade beperken' maar uitgewerkt worden in een integraal toekomstperspectief voor de betreffende gebieden.

Warmte is een essentiële aanvulling van het energie-aanbod. Gezien het warmteoverschot in de havens en de kansen voor aquathermie door het vele oppervlaktewater in Zuid-Holland, is het een voor de hand liggende en interessante energiebron, zeker voor de verstedelijkte gebieden. Een warmtenet dat het verstedelijkte gebied van warmte voorziet zal niet in staat zijn om aan de hele energievraag te voldoen, maar kan wel de druk op het landschap verlichten en voorkomt een extra opgave voor de toch al complexe opgave naar zon- en windopwekmoogelijkheden.

Niet alleen de energieopwekking, maar ook de aan- en afvoer van energie leidt tot een grote opgave. Met de groter wordende energiestromen vanuit een toenemend aantal energiebronnen en het toenemend gebruik van huishoudens en grootverbruikers (datacentra, kassen, grote bedrijven, proefopstellingen bij kennisinstituten) wordt een steeds groter beroep gedaan op het energie-infrastructuurnetwerk en de daarin gelegen onderstations. De leveringszekerheid komt onder druk te staan.

Om dit te voorkomen moet op korte termijn het netwerk op orde worden gebracht. En om ook in de toekomst de leveringszekerheid van energie goed te borgen moet, met een blik op de toekomst, de behoefte van huidige en toekomstige (groot)verbruikers in beeld gebracht worden.

Dat vraagt grote investeringen in onderstations en (ondergrondse) infrastructuur en vraagt een zorgvuldige locatiekeuze en inpassing.

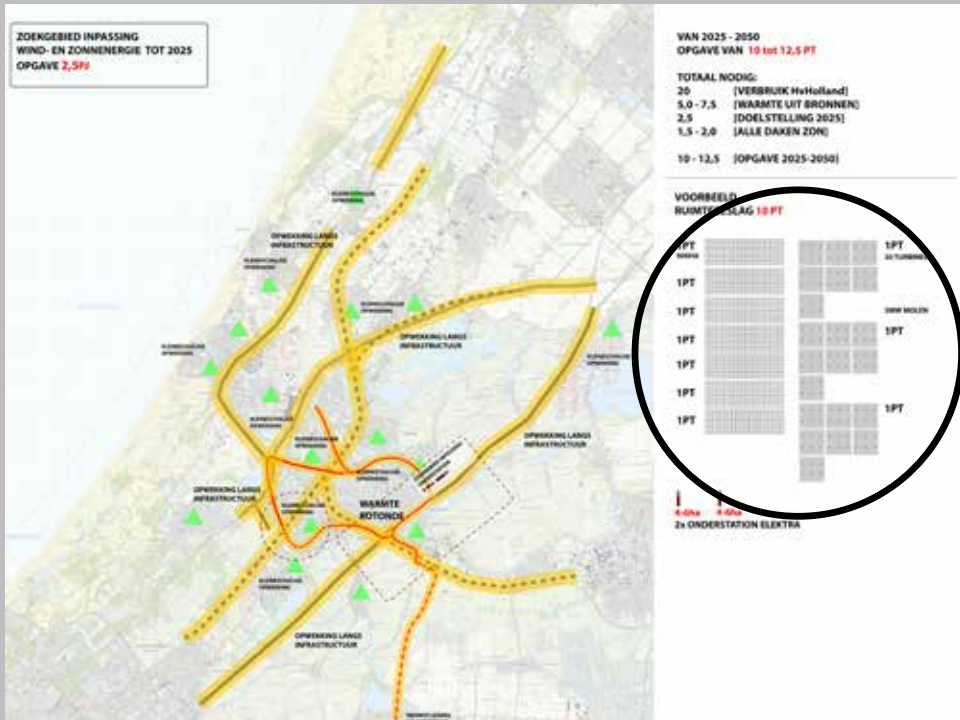
In het gebied van Hart van Holland is op korte termijn een extra onderstation van 150 kV noodzakelijk aan de oostzijde (zone langs de A4) en op middellange termijn ook aan de zuidwestzijde van de stedelijke as langs de Oude Rijn. Het ruimtebeslag is ca 6 ha per onderstation. Binnen het stedelijk gebied wordt ook op diverse locaties extra capaciteit gevraagd in de vorm van 50kV-stations, met elk een ruimtebeslag van ca 1 ha. De aan- en afleverende kabels en leidingen inpassen neemt nog meer ruimte in beslag.

### **ENERGIETRANSITIE EN -INFRASTRUCTUUR**

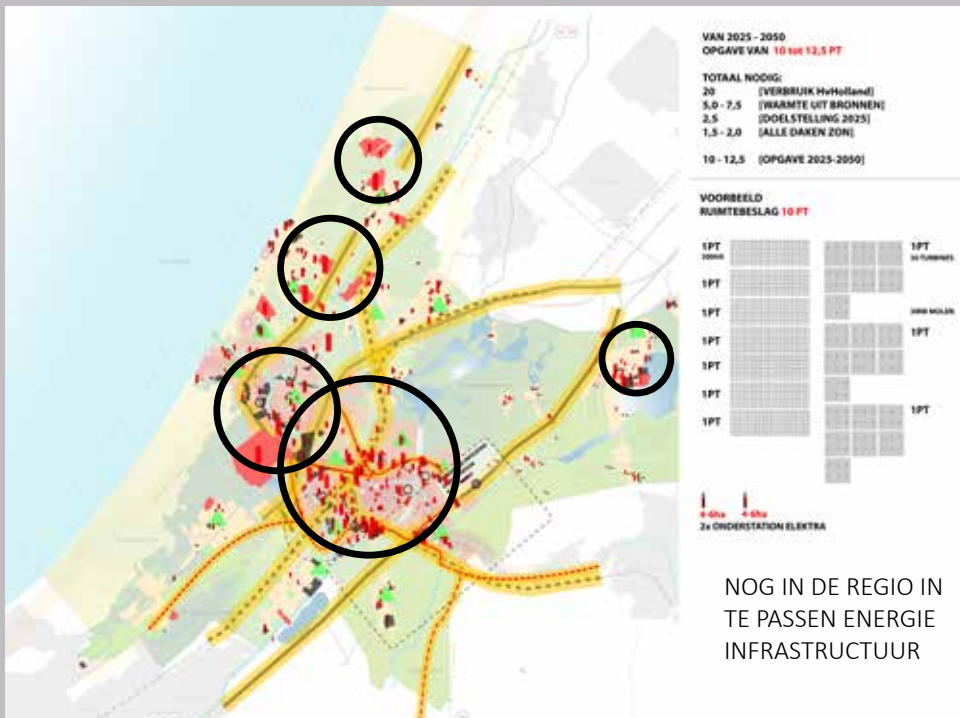
- Opgave energietransitie zorgvuldig inpassen (RES).
- Leveringszekerheid onder druk – netwerk op orde brengen.
- Behoeft huidige en toekomstige (groot)verbruikers in beeld brengen.

# SELECTIE DIAGNOSE KAARTEN OP BASIS VAN GEGEVENS UIT 2019

Energie in relatie tot natuurlijke leefomgeving



Energie in relatie tot verstedelijking; vraag in de regio groeit, druk op de netwerken neemt toe





# 6 UITVOERINGS- AGENDA

## 6.1 INLEIDING

De resultaten van de samenwerkingsagenda uit de in 2017 vastgestelde Regionale agenda Omgevingsvisie 2040 'Het Hart van Holland' zijn beschreven in de eerdere paragrafen.

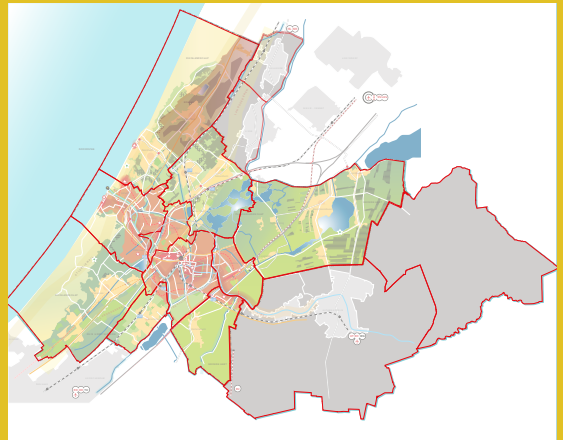
In dit hoofdstuk worden de volgende stappen en opgaven geagendeerd voor het gebied Hart van Holland. Samen kunnen we op verschillende schaalniveaus aan de slag. Zo geven de thematische en de gebiedsgerichte analyses aanleiding tot nadere uitwerking. Daarbij is de opgave leidend. Per opgave moet bepaald worden op welke schaal en met wie dit het beste kan worden opgepakt.

## 6.2 Werken op vier schaalniveaus

De opgaven worden op vier verschillende schaalniveaus uitgewerkt: lokaal, potentiegebied, subregionaal en regionaal, provinciaal, landelijk. Op elk schaalniveau staat het eenieder vrij om samenwerkingspartners te zoeken die kunnen helpen bij de uitwerking.

### **Schaalniveau 1: Lokaal doen wat lokaal kan**

Voor schaalniveau 1 is het motto 'Lokaal doen wat lokaal kan'. Dit is het niveau van de projecten die gemeenten zelf kunnen realiseren, passend binnen de regionale visie Hart van Holland. De komst van de Omgevingswet maakt afstemming van het juridische instrumentarium noodzakelijk. Het kan de regio sterker maken als lokaal ruimtelijk beleid en bijvoorbeeld omgevingswaarden en de vergunningverlening, regionaal en met de Omgevingsdienst West-Holland wordt afgestemd en aansluit bij de regionale doelstellingen en belangen.



*Fig. 53  
Kaart gemeentegrenzen Holland Rijnland en Hart van  
Holland*

### **Schaalniveau 2: Samenwerken aan regionale opgaven**

Op dit niveau wordt samengewerkt door enkele gemeenten, bijvoorbeeld aan de potentiegebieden. Vanaf 2020 worden potentiegebieden door betreffende gemeenten en samen met stakeholders in het gebied, uitgewerkt tot projecten en programma's om de gebiedsontwikkeling op gang te brengen. Daarvoor zullen per potentiegebied ook projectorganisaties opgezet moeten worden. Omwille van de inzet van mensen en middelen is onderling afstemming nodig welk deelproject wanneer wordt uitgewerkt. Er zijn twee potentiegebieden die eerst nog verder in beeld gebracht moeten worden.

### **Schaalniveau 3: Regionaal doen wat regionaal moet**

Dit is het niveau van de *daily urban systems*. Deze Omgevingsagenda Hart van Holland is voor het *daily urban system* langs de Oude Rijn de inbreng voor de regionale Omgevingsagenda voor Holland Rijnland. Voor Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek is een soortgelijke integrale visie/verkenning van de verschillende thema's nodig, die input vormt voor de agenda van Holland Rijnland. Hieruit volgt ook het benoemen van potentiegebieden. Waar nodig kan ook op het niveau van een *daily urban system* verder onderzoek gedaan worden. Dit is vooral relevant als het gaat om opgaven die zich specifiek binnen deze gebieden voordoen.



Fig. 54  
Ligging potentiegebieden binnen Hart van Holland en in relatie tot de visie



Fig. 55  
Conceptmatige visie op leefomgeving voor het daily urban system Hart van Holland

#### **Schaalniveau 4: Samen sterk in Holland Rijnland en richting provincie en rijk**

Er zijn meerdere opgaven die regionale aandacht op niveau van Holland Rijnland vragen. Deze zijn concreet te benoemen als ook de Omgevingsagenda's van de Duin- en Bollenstreek en van de Rijn- en Veenstreek opgesteld zijn. Op basis van de informatie die er met 'Het Hart van Holland'-proces is opgedaan zullen ook die opgaven groot, urgent en divers zijn. De acties op dit niveau zijn:

- Thematische studies, denk aan een integrale visie op duurzame mobiliteit (inclusief de modal shift), een visie op de economie in 2050, de ontwikkeling van nieuw landschap in combinatie met klimaat en energie-opgaven.
- Regionale omgevingsagenda Holland Rijnland maken: De samenwerkende gemeenten formuleren, op basis van de verschillende visies voor de Duin- en Bollenstreek, de Rijn- en Veenstreek en Hart van Holland en thematische onderzoeken, een agenda voor Holland Rijnland. Deze is input voor de lobby richting provincie en rijk.
- Agenda's voor provinciale en rijkstafels opstellen. De Regionale omgevingsagenda

Holland Rijnland, maar mogelijk ook andere agenda's die nodig zijn om verder te komen op specifieke onderwerpen/opgaven (bijvoorbeeld mbt mobiliteit en economie), vormen inzet voor de gesprekken met de provincie en het rijk. De onderwerpen op die agenda sluiten aan bij de opgaven op de provinciale en rijkstafels.

Binnen Holland Rijnland is (hoogstwaarschijnlijk) prioritering van projecten nodig. Dat vraagt om een afweging wat past op de provinciale en nationale schaal. Het is goed om die afwegingen te doen binnen de context van de vier prioriteiten die door de NOVI zijn benoemd:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
- Duurzame economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied.

Dat hoeft niet moeilijk te zijn omdat die al heel herkenbaar zijn in de Omgevingsagenda van Hart van Holland. Bij deze afweging zijn tijd, plaats en de kans op succes van invloed.



*Fig. 60  
Drie daily urban  
system die elkaar  
gedeeltelijk  
overlappen vormen  
Holland Rijnland*

## 6.2 Aan de slag met thematische onderzoeken en potentiegebieden

De onderzoeken zijn nog niet allemaal van vergelijkbare kwaliteit. Dat kan ook niet. Sommige onderwerpen zijn zo nieuw dat nog lastig is om de implicaties te doorzien. Soms vragen ontwikkelingen elders aandacht waardoor de focus (tijdelijk) verschuift. De mobiliteitsstudies die Leiden als partner in de Verstedelijkingsalliantie heeft uitgevoerd brengen de afhankelijkheid en de kwetsbaarheid van Hart van Holland van de OV-terminal Leiden Centraal in beeld. De druk op Leiden Centraal heeft niet alleen gevolgen voor het OV-systeem. Het werkt door in het hele mobiliteits-systeem van Hart van Holland zeker omdat de automobilititeit vastloopt op de A4 en de N206. Dat heeft weer gevolgen voor de regionale economie. Er moet in dit haperende systeem geïnvesteerd worden, wat dan het effectiefst is vraagt om nader onderzoek. Ook de ontwikkelingen rond de energie-infrastructuur gaan razendsnel. De informatie die in de onderzoeken voor de natuurlijke leefomgeving, gezondheid, energie, verstedelijking en mobiliteit is verzameld is dus ook niet het eindpunt. Het is input voor verder handelen en onderzoek en het is kennis die we praktisch proberen in te zetten in projecten en gebiedsontwikkelingen. Om de achterblijvende economie en de haperende mobiliteit een impuls te geven moeten we daadwerkelijk aan de slag met de potentiegebieden. De verantwoordelijke gemeenten hoeven de resultaten van die onderzoeken niet af te wachten om in gesprek te gaan met de stakeholders in het gebied en te verkennen wat volgens die partijen nodig is om de gebieden sterker te maken. Dit doen ze waar nodig in samenwerking met relevante partners in de omgeving (Holland Rijnland, MRDH, MRA etc.)

Voor de potentiegebieden zijn de (regionale) opgaven benoemd en de kansen in beeld gebracht. Voor de nog uit te werken potentiegebieden moet dit nog gebeuren. De opgave zit soms in het nog ontbreken van informatie, soms in de doorvertaling naar de ruimtelijke consequenties en altijd in de ontwerpogpa-

ve. Hoe maken we deze plek zo goed dat het bijdraagt aan onze ambities om economisch sterker, gezonder en veiliger, duurzamer en robuuster te worden, zowel op het lokale als regionale schaalniveau? En is het daarmee een onderwerp voor de provinciale of de nationale agenda?

### AAN DE SLAG MET LANDSCHAP, GROEN EN BIODIVERSITEIT

Dit gaan we doen: het onderzoek naar de Natuurlijke Leefomgeving biedt op de schaal van Holland Rijnland een complete staalkaart van de waarde van het landschap. Het geeft weer waar het onder druk staat en waar de kansen liggen. Gezien de impact en omvang van de grote opgaven, waaronder energietransitie, klimaatadaptatie, verstedelijking en de toekomst van de agrarische sector zal het landschap ingrijpend veranderen. Dat vraagt om een integraal gebiedsgericht toekomstperspectief voor de grotere gebieden. Dit moet afgestemd op alle kenmerken en waarden ter plaatse (maatwerk) en samen met de betrokken partijen. Dat begint met de ambitie voor de ontwikkeling van landschapsstructuren en met afstemming met de andere ruimtelijke ontwikkelingen in Hart van Holland en in Holland Rijnland.

Een volgende stap is de relatie met het Nationaal Park Hollandse Duinen in beeld brengen en de overgangsmilieus tussen kust en het veenweide en plassengebied. De vijf potentiegebieden kunnen stepping stones in de ruimtelijke ontwikkeling zijn. De energiestructuren en de water- en klimaatopgaven kunnen de aanleiding zijn om die verbindingen te maken.

Het onderzoek naar de natuurlijke leefomgeving laat ook het belang van het verstedelijkte gebied zien als reservaat en broedkamer van soorten. De recreatieve verbindingen tussen stad en land moeten zodanig worden ingericht dat niet alleen mensen zich gemakkelijk tussen stad en land verplaatsten maar ook de flora en de fauna. Dat vraagt om een andere benadering van het groen in het verstedelijkte gebied en om een meer diverse inrichting. Ook hier zijn de energietransitie en de klimaatmaatregelen weer een aanjager.



## AAN DE SLAG MET ENERGIE

Dit gaan we doen: naast de plaatsing van duurzame energiebronnen is het transport van energie en de aansluiting bij de gebruikers een grote ruimtelijke opgave. De tracés, de onderstations en de pompen moeten worden vrijgehouden van andere ruimteclaims. In de energietransitie zijn er nog veel technische onduidelijkheden.

De verwachting is dat dit de eerste jaren zo blijft. Ondertussen moet tijdens de verbouwing de verkoop wel doorgaan. Bij de inpassing van de energie-infrastructuur zullen prioriteiten gesteld moeten worden. Door de druk op het bestaande elektranet begint de verbouwing nu. Het net moet worden verzaaid worden terwijl de contouren van een eindbeeld; een 'Grand Design' nog onduidelijk zijn.

Het in samenspraak met de energieproducenten en netbeheerders ontwikkelen van een Grand Design is een gemeentelijke opgave. Gezien de verwevenheid van het verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn is dit een gemeentegrensoverstijgende opgave. Uiteraard gaat dit in nauw overleg met de RES-Holland Rijnland.

Er is binnen 'Het Hart van Holland' een werkorganisatie nodig om de bestaande energienetten aan te passen aan de autonome groei van de vraag en voor te bereiden op energietransitie. Dit is een urgente opgave.

De zoektocht naar de locaties voor groot-schalige opwekking van zon en wind ligt bij de RES-Holland Rijnland. Dat vraagt afstemming met andere ruimtelijke opgaven zoals verstedelijking, economie en mobiliteit. Voor een aantal van de zachtere opgaven, zoals het maken en verbinden van landschappen, het inpassen van de klimaatmaatregelen en gezondheid biedt dit een kans om wel tot realisatie te komen. Een werkorganisatie is nodig om de energie-transitie uit te voeren.

Ook de ontwikkeling van aquathermie wordt getrokken door de RES-Holland Rijnland. De keuze voor aquathermie vraagt om afstemming in de beheermaatregelen en ontwikkelopgaven van

de gemeenten. De toewijzing van water voor aquathermie kan gevolgen hebben voor de wateropgave, de ontwikkeling van groen/blauwe structuren en recreatie. Het vraagt afstemming met water gerelateerde partijen zoals het hoogheemraadschap, Dunea, de Omgevingsdienst West-Holland en mogelijk ook met de LTO.

## AAN DE SLAG MET ECONOMIE

Dit gaan we doen: uit de beschrijving van de potentiegebieden valt te lezen dat de economische kracht voor de regio van belang is om zowel welvaart als welzijn in de regio Hart van Holland te versterken. Onze economische cijfers laten zien dat de economie in de regio een voorzichtig stijgende lijn laat zien, maar dat omliggende regio's, met name aan de noordkant van onze regio op de lijn Haarlemmermeer-Amsterdam – Utrecht, maar ook regio's als Zwolle, Wageningen en Eindhoven veel sterkere groeicijfers laten zien. Onze economische groei blijft achter. Onderzoeken vanuit Bureau Louter, het PBL, de Rabobank en Blaauwberg ondersteunen deze analyse.

De vernieuwing van de economie waarin robotisering, kunstmatige intelligentie, digitalisering en 5G sleuteltechnologieën leidend zijn, is cruciaal voor de doorontwikkeling van onze kenniseconomie. De kennis over deze vernieuwende economie geeft ons het inzicht dat wij als overheden een actievare (meer stimulerend en faciliterende) rol<sup>7</sup> hebben dan voorheen bij deze transitie. Cruciaal is dat we dat in triple helix verband, dus in samenwerking met overheden, onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers, doen.

We gaan onze basis voor een krachtige economie op orde brengen. Dat betekent dat we het vestigingsklimaat in onze regio verder gaan versterken. Dat doen we door invulling te geven aan belangrijke factoren die maken dat talent

7 Zie hiervoor bijvoorbeeld het gedachtengoed van Mazzucato die ook een inspirerende rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van het Hoekstra/Wiebes fonds. (<https://www.vn.nl/newcapitalism-economie-mariana-mazzucato/>)

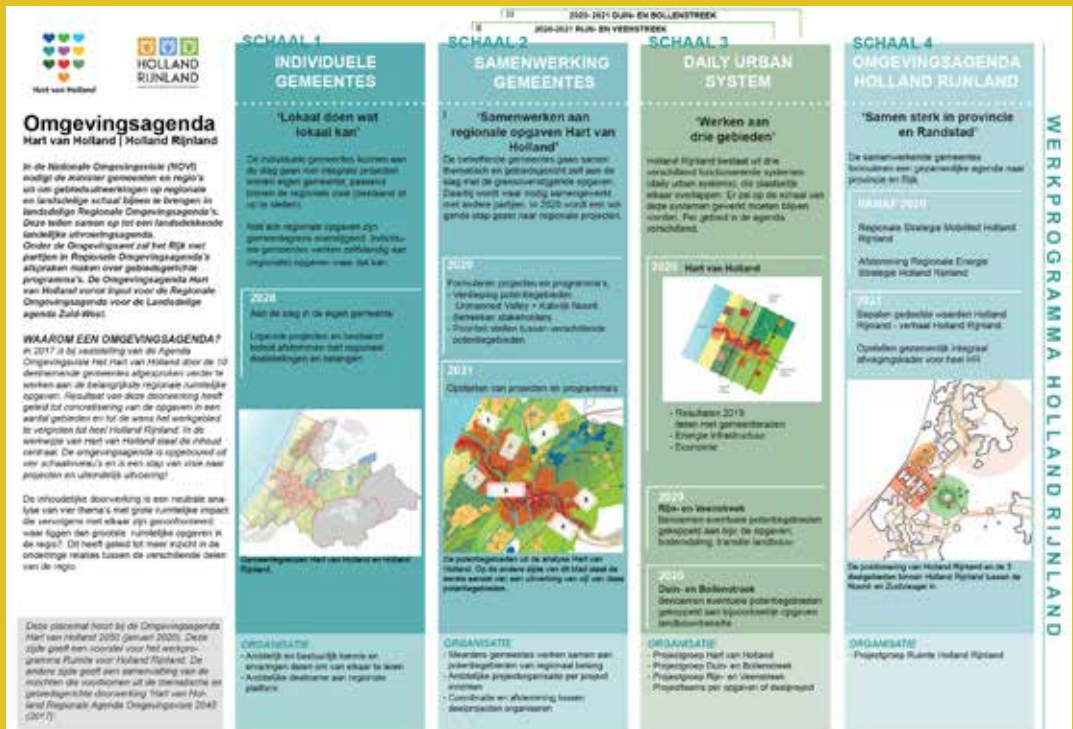


Fig. 61 De Placemat met de uitvoeringsagenda; "Dansen tussen de verschillende schaalniveaus" De placemat is op besproken tijdens het PHO+ januari 2020 en dit hoofdstuk vormt de uitwerking van de placemat.

naar onze regio komt en bedrijven zich hier willen en kunnen vestigen. We werken daarom aan het energievraagstuk, de mobiliteit en bereikbaarheid van onze regio, de bouw van het juiste type woningen, voldoende internationaal onderwijs, aan een groene en gezonde leefomgeving met (culturele) voorzieningen voor onze inwoners en werknemers. Dat vraagt om een sectoraal overstijgende blik maar zeker ook gemeentegrensoverstijgende blik op de ontwikkeling van onze regio.

Alleen dan zijn wij in staat om onze economie en brede welvaart in Hart van Holland op een hoger niveau te laten presteren en ons echt te kunnen meten met de ons omringende regio's. In het belang van onze bedrijven, onze kennisinstellingen en het welzijn van onze inwoners.

**AAN DE SLAG MET VERSTEDELIJKING**

Dit gaan we doen: het is noodzakelijk om inzicht te hebben in de verwachte behoefte in 2050. Het verdichtingsonderzoek dat Katwijk en Lei-

den hebben laten uitvoeren geeft een indicatie hoeveel verdichting en transformatie mogelijk is met behoud van de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Dat maakt het mogelijk om locaties te selecteren en de programmering op elkaar af te stemmen. Dit vraagt om een gezamenlijke selectie en afstemming van ontwikkel-, transformatie-, herbestemmings- en verdichtingslocaties om in de regionale behoefte te voorzien.

Ook is een inventarisatie nodig van plekken die vanwege duurzaamheidsopgaven (energie, klimaat, bodem, biodiversiteit), landschappelijke waarden en gezondheid wel of juist niet voor de specifieke typen ontwikkeling in aanmerking komen. In de potentiegebieden gaan we hier met projecten ervaring mee opdoen.

Omdat de economische motor van Hart van Holland, ondanks de grote potentie, achterblijft bij de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven moeten we hierin blijven investeren willen

wij bedrijven vasthouden en de economische groeiachterstand ombuigen. Er moet voldoende bedrijfsruimte zijn. Dat geldt voor bestaande en startende bedrijven die de regio ook vast wil houden als ze succesvol zijn en meer ruimte nodig hebben. Dat vraagt om een integrale visie op de economie van Hart van Holland waar de bedrijventerreinenstrategie onderdeel van is. Daarvoor moet de mobiliteit op orde zijn. Uiteraard gaat het dan ook over de first- and last mile voor de kennisclusters en Heineken.

Er moet voldoende woonruimte zijn voor jongeren en starters. Dat geldt ook voor de short-stay woningen voor kenniswerkers en de studenten die een belangrijke vestigingsvoorwaarde zijn voor bedrijven om voor Hart van Holland te kiezen.

Ook de voorzieningen moeten op orde zijn. Het afkalvende winkelbestand in de kernen is daarom een punt van zorg. De retailvisie van de Leidse regio biedt een sturingsinstrument om meer grip op die ontwikkeling te krijgen.

Het is beter gesteld met de aanwezigheid van onderwijs en scholing. Hart van Holland biedt het hele spectrum van onderwijs. Voor de kenniseconomie is de aanwezigheid van internationale scholen een belangrijk argument om voor de regio te kiezen. De vraag voor internationale basisscholen neemt toe. Tot slot moeten de mogelijkheden voor ontmoetingen op orde zijn. Dat vraagt om goede horeca en om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De aanwezigheid van de kust en de sterke landschappen is een pluspunt dat gekoesterd en benut moet worden.

Er moeten afspraken worden gemaakt hoe we voldoende diverse woonmilieus opbouwen waar ook ruimte is voor starters en financieel minder draagkrachtige groepen. Dat doen we binnen het bestaande stads en dorpsgebied en we versterken daarnaast onze omliggende kwalitatief hoogwaardige landschappen. Daarbij houden we rekening met de onvermijdelijke gevolgen van de energietransitie, de bodemdaling

en de veranderingen in landbouwsector.

### **AAN DE SLAG MET MOBILITEIT**

Dit gaan we doen: Er is een visie nodig hoe de mobiliteit van 'Het Hart van Holland' tot 2050 vorm moet krijgen met het oog op de verstedelijking. Er is nog veel onduidelijk maar een aantal richtingen is helder. Zowel het OV-systeem als het autoverkeer hapert. Leiden Centraal is het belangrijkste vervoersknooppunt in de regio. De capaciteit en kwaliteit van het knooppunt voldoet niet meer. Om de verstedelijkingsopgave vorm te geven en de economische potentie van de regio en het Bio Sciencepark te benutten is een transformatie nodig naar een hoogwaardige OV hub met voldoende capaciteit voor bus, fiets- en treinreizigers en goede overstapfaciliteiten en kwaliteit van openbare ruimte, informatievoorziening en serviceniveau. De doorontwikkeling van Leiden Centraal moet in samenhang opgepakt worden met positionering en van de vijf andere vijf NS-stations in Hart van Holland en de andere (hoogwaardig) openbaar vervoerssystemen. Dat laatste vraagt om een vervoerswaardestudie in relatie tot verstedelijkingslocaties en systeemkeuze binnen 'Het Hart van Holland'.

Met het veranderen van vervoerspatronen verandert ook het gebruik van de snelle assen (spoor, A4 en de A44) en neemt het onderliggende netwerk met de verbindingen voor de e-bike, de fiets en de voetganger in belang toe. De N206, de A44 en de A4 staan hoog in de nationale filelijsten. Er wordt hard gewerkt aan de Rijnlandroute en de verbreding van de A4. Ook blijft de knoop bij de A44 en de Tjalmaweg en de passage van de N206 aandacht vragen.

Een visie hoe de mobiliteit richting 2050 zal gaan veranderen vraagt ook om een visie op ketenmobiliteit (van-deur-tot-deur-reis), mobility as a service (MAAS) en welke ingrepen nodig zijn om de infrastructuur voor fietsen en wandelen te optimaliseren. Het vraagt om de uitvoering van het huidige snelfietsroutenetwerk en de uitbreiding daarvan richting 2050.

De ontwikkeling van het NS-station Leiden Centraal en het bijhorende HOV en OV-netwerk is onderdeel van de gesprekken in de Verstedelijkingsalliantie en kent een eigen dynamiek. De aanvullende onderzoeken naar de bereikbaarheid voor voetgangers, (snel) fietsers en auto's moeten hierop aansluiten. Dit wordt nu opgepakt in Holland Rijnland verband.

### **AAN DE SLAG MET GEZONDHEID**

Dit gaan we doen: de 'Gezondheidskaart' nodigt uit tot reflectie. Wat geeft gebieden hun kleur en is het nodig en mogelijk om hier verandering in te brengen. Het onderzoek geeft praktijkvoorbeelden voor gezonde verstedelijking, groen in de buurt, de verbetering van de actieradius en doet voorstellen hoe wijken en buurten completer gemaakt kunnen worden. Daarbij houdt het onderzoek rekening met verschillen in stedelijkheid en verdichting. Belangrijke verbeteringen zijn vaak meer beweeggroen en een goede openbare ruimte die uitnodigen tot bewegen en spontane ontmoetingen.

Mogelijk helpt het om eerst aan de slag te gaan in de potentiegebieden. Daar kan het aansluiten bij andere programma's zoals de natuurlijke leefomgeving en de inpassing van de klimaat- en energieopgaven en de economische en stedelijke ontwikkelingen.

Het is uiteraard een opgave voor mobiliteit om naast de technische voorschriften en verkeersveiligheid ook de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van belang te laten zijn bij de inrichting. Want het moet tenslotte fijn zijn buiten.

## **6.3 Besluitvorming en sturing**

De Regionale Omgevingsagenda 2040, 'Aan de slag met Hart van Holland' is geen eindpunt. Het markeert slechts wat volgens de beste kennis van dit moment de opgaven in dit gebied zijn voor de gemeenten van Hart van Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het is een 'foto van de regio' wat een markering is en daarmee het vertrekpunt voor het vervolg. Vervolgens vraagt dit keuzes over de prioritering en het ambitieniveau van de opgaven.

Om de volgende stap te kunnen zetten is overeenstemming over de opgaven nodig. Er moeten keuzes worden gemaakt. Het vervolgproces gaat ook over samenwerking en uitvoering. De samenwerkingsagenda krijgt echt betekenis als duidelijk wordt wat er aan inzet en financien nodig is om opgaven te realiseren en hoe, waar en met welke instrumenten de verschillende overheden samen met bedrijfsleven en maatschappelijke partijen invulling (kunnen of moeten) geven aan deze samenwerking.

# 7 VIJF JAAR HART VAN HOLLAND

'Het Hart van Holland' heeft in de afgelopen jaren landelijk veel aandacht gekregen door de manier waarop werd samengewerkt. In 2018 werd dat door de minister gewaardeerd met de 'Aandeslag-trofee'. Het is een blijk van waardering voor gemeenten, regio's of coalities die inspirerende voorbeelden zijn voor het werken in de geest van de Omgevingswet. Het was een eer en een verrassing om zoveel waardering te krijgen. Een verrassing omdat 'Het Hart van Holland' niet begonnen is als een Omgevingswet-traject.



De samenwerking in Hart van Holland is in 2013 ontstaan uit de noodzaak om met buurgemeenten tot een gezamenlijke visie te komen op de ruimtelijke ontwikkelingen. Het voorstel om te experimenteren met het nieuwe ruimtelijke planningsinstrument heeft goed uitgepakt. Werken in de geest van de Omgevingswet vraagt een andere manier van werken met elkaar en opent nieuwe wegen.

### Geleerde lessen

*De samenwerking heeft geleid tot een aantal noties:*

In de huidige werkwijze wordt vooral lokaal en regionaal sectoraal beleid opgesteld. Omdat beleidsprocessen ingewikkeld zijn, is de neiging groot om het vastgestelde beleid te zien als een definitief eindproduct. Er is weinig oog voor wat er in andere domeinen gebeurt. Domeinen die overigens op dezelfde sectorale manier tot hun eindproducten komen. De basishouding is conserverend, afhoudend en star, terwijl flexibiliteit, dynamiek en integraliteit nodig zijn.

Dat levert conflicten op. Met een onzekere uitkomst. Als we meer grip op de ontwikkelingen willen dan moeten we integraler werken, zoals de Omgevingswet ook voorstaat.

Een andere notie is dat processen lineair georganiseerd worden. Ieder project spant zich tot het uiterste in om de eigen deadlines te halen, zoals de Regionale Energie Strategie (RES) van Holland Rijnland. Als het de ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar af te stemmen, dan moet het eigen project een relatie hebben met andere ruimtelijke processen. Dat zou effect moeten hebben op de manier waarop het werk wordt georganiseerd, voor de manier waarop met andere partijen wordt samengewerkt en voor de producten die we opleveren.

*Als we het samen  
doen kan het  
meer worden*



Fig. 62  
*Prijzuitreiking Aan de Slag Trofee 2018*



**Hart van Holland**

Fig. 63  
*Bij de naam Het Hart van Holland hoorde een sterk beeldmerk, dit logo is hiervoor ontworpen*

Bovendien verandert de wereld om ons heen. De ontwikkelingen gaan zo snel dat onze werkwijze moet veranderen. We hebben de wijsheid niet meer in pacht. Dat maakt ons afhankelijker van specialisten en de dialoog met die specialisten om consequenties van de veranderingen te begrijpen. Dat besef maakt ons betere gesprekspartners voor bewoners en belanghebbenden, omdat wij ons realiseren dat ook zij specialistische kennis hebben.

Daarmee verandert ook de manier waarop wij voor onze resultaten samenwerken. Deze worden nog steeds met de beste kennis van het moment gemaakt en vastgesteld, maar het zijn eerder halffabricaten die dienstbaar zijn aan bredere ontwikkelingen. Daar zullen beleidsmakers, organisaties, bestuurders en bewoners aan moeten wennen. Hoe de nieuwe balans tussen zekerheden en onzekerheden eruitziet, en wat dit betekent voor de samenwerking met partijen, participatie en communicatie, is nog onduidelijk.

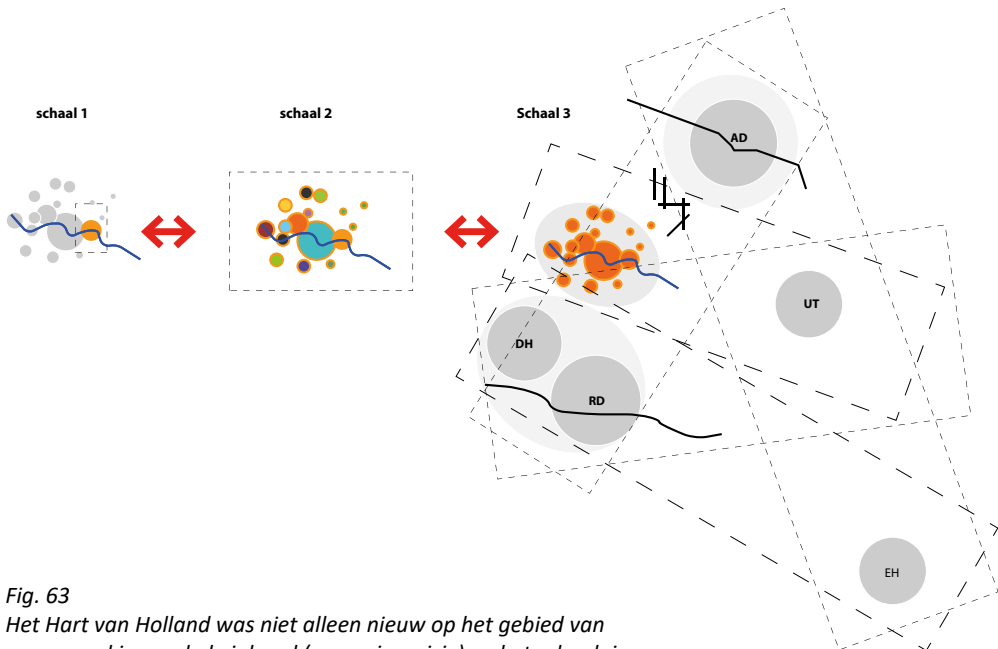
Het is goed om met de Omgevingswet in het verschiet ons af te vragen hoe ruimtelijke opgaven dan worden geagendeerd, integraal afgewogen, geborgd en gemonitord. En hoe de participatie is georganiseerd.

### Drie uitgangspunten

*Het succes van 'Het Hart van Holland' zit in drie uitgangspunten:*

#### 1. 'CONTENT DRIVEN'

De inhoud staat altijd centraal. De deelnemende organisaties brengen in beeld welke grote ontwikkeling op het gebied afkomen en hoe wij ons daarop moeten voorbereiden. Ook de controversiële onderwerpen worden geagendeerd en de mogelijke gevolgen voor de lange en korte termijn worden in beeld gebracht. Het ontwerp onderzoek is een goede werkwijze om dat gesprek op tafel te krijgen. Het uittekenen van de ruimtelijke consequenties is voor alle betrokkenen een begrijpelijke manier om inzichtelijk te maken hoe ruimtelijke ontwikkelingen wel of niet samengaan. Het biedt ook



**Fig. 63**  
*Het Hart van Holland was niet alleen nieuw op het gebied van samenwerking; ook de inhoud (omgevingsvisie) en het schaalniveau waren nieuw.*



ruimte om het speelveld te vergroten, andere opgaven te introduceren en synergie-kansen te verkennen. Het maakt ook inzichtelijk hoe belangrijk het is om te streven naar een integrale benadering van opgaven en naar integrale oplossingen.

## 2. 'A COALITION OF THE WILLING'

Grote opgaven houden zich niet aan grenzen. De samenwerking van 'Het Hart van Holland' is ontstaan vanuit een gedeeld gevoel van urgentie en vergelijkbare opgaven. Het is georganiseerd rond het *daily urban system*, het stedelijk gebied langs de Oude Rijn van Zoeterwoude tot aan zee. Deze gemeenten staan niet alleen voor dezelfde opgaven, ze hebben dezelfde speelruimte en worden ook geconfronteerd met de manier waarop deze opgaven bij de burens gerealiseerd worden. Van daaruit wordt gezocht naar oplossingen. Dat zorgt voor een gedeelde verantwoordelijkheid bij het succes van de samenwerking.

Een samenwerking met onwillige of onverschillige partijen gaat over verdelingsvraagstukken en niet over oplossingen.

## 3. 'TRAVEL LIGHT'

Het gedeelde gevoel van urgentie en verantwoordelijkheid geeft vertrouwen dat er wordt samengewerkt om succesvol te zijn. Vertrouwen maakt dat het proces met zo min mogelijk bureaucratische rompslomp tot een concreet handelingsperspectief voor de deelnemende gemeenten kan komen. Het is geenszins een vrijblijvende exercitie. Het eindresultaat moet bestuurlijk worden vastgesteld, bij voorkeur door de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten en de verenigde vergadering van het hoogheemraadschap. Omdat de informatie en de gemaakte afwegingen politiek gevoelig kunnen zijn, worden de raden dan ook vroegtijdig bij het proces en het besluitvormingsproces betrokken.

Regionale besluitvorming is complexer dan



Buiten de  
gebaande  
paden gebeurt  
het!

Fig. 64

In het kader van Het Hart van Holland is veel beeldmateriaal gemaakt, sterke beelden bekijken

lokale besluitvorming. Een belangrijk knelpunt is dat amenderen bijna niet mogelijk is. Dat maakt lokaal maatwerk lastig. De onderlinge afhankelijk tussen parallelle processen waarbij verantwoordelijkheden mogelijk overgaan naar andere bestuurders of bestuurslagen kan de eigen autonomie onder druk zetten. Dat vraagt moed en vertrouwen om samen verder te komen.

De gemeentelijke besluitvormingsprocessen zijn nog niet voldoende ingericht op de flexibiliteit en snelheid die de nieuwe werkelijkheid vraagt. Doorlooptijden van het besluitvormingsproces zijn hier nog niet op aangepast. Hart van Holland heeft daarom de werkwijze aangepast en raden voorafgaand aan het

moment van besluitvorming betrokken. Als nieuwe informatie politieke risico's met zich meebracht zijn de colleges en de raadsleden van de betrokken gemeenten en de bestuurders van het hoogheemraadschap hierover bijgepraat. Ook in de voorbereiding van de integrale afstemming van de verschillende thema's, 'de doorprikssessies', is er met de betrokken raden gesproken om de lokale politieke gevoeligheden in beeld te brengen. Dat heeft onder meer tot het inzicht geleid dat één generiek afwegingskader voor heel 'Het Hart van Holland' gebied nog te complex was. Het andere belangrijke inzicht was dat het gesprek beter wordt als een concrete aanleiding geïdentificeerd kan worden. Voor de geselecteerde potentiegebieden bleek dat de economie te zijn.



Fig. 65  
Congres Hart van  
Holland in Corpus

Een sterk verhaal  
voor de regio is  
van levensbelang



## Colofon

### *Organisatie*

M. van der Laan Werkorganisatie Duivenvoorde  
F. Goedbloed Gemeente Leiden

### *Projectgroep*

A. Kuiten Hoogheemraadschap Rijnland  
D. van Leeuwen Gemeente Noordwijk  
J. Aardoom Gemeente Noordwijk  
N. van Eeden Gemeente Oegstgeest  
C. van der Helm Gemeente Kaag en Braassem  
C. van der Meer Gemeente Zoeterwoude  
M. Schuring HLT samen  
H. Koornneef Provincie Zuid-Holland  
X. van Ginkel Holland Rijnland  
S. Ligthart Holland Rijnland  
J. van Velthoven Gemeente Katwijk  
M. Koot Gemeente Katwijk  
F. Goedbloed Gemeente Leiden  
S. Maarschall Gemeente Leiden  
T. van der Eng Gemeente Leiden  
K. Lievense Gemeente Leiderdorp  
M. van der Laan Werkorganisatie Duivenvoorde

### *Tekst*

F. Goedbloed  
T. van der Eng  
S. Maarschall  
M. van der Laan

### *Eindredactie*

Eric Went en Marijn Kramp

### *Vormgeving*

Nanda Alderliefste (noinoloi.nl)  
Tom van der Eng (bureauvandereng)

### *Foto's*

Gemeente Leiden

### *Kaarten en figuren*

Tom van der Eng (bureauvandereng)  
Sacha Maarschall Gemeente Leiden



