

Trends en knelpunten Holland Rijnland

Op weg naar een mobiliteitsagenda

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Titel document: Trends en knelpunten

Holland Rijnland

Ondertitel: Op weg naar een mobiliteitsagenda

Versie: 02/definitief

Datum: 23 maart 2017

Projectnummer: BE8226-101-100

Auteur(s): Alex van Gent, Lieke Hüsslage

Gecontroleerd door: Peter Nijhout

Goedgekeurd door: Amber van Tatenhove

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **F**
+31 33 463 36 52 **T**
info@rhdhv.com **E**
Royalhaskoningdhv.com **W**

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

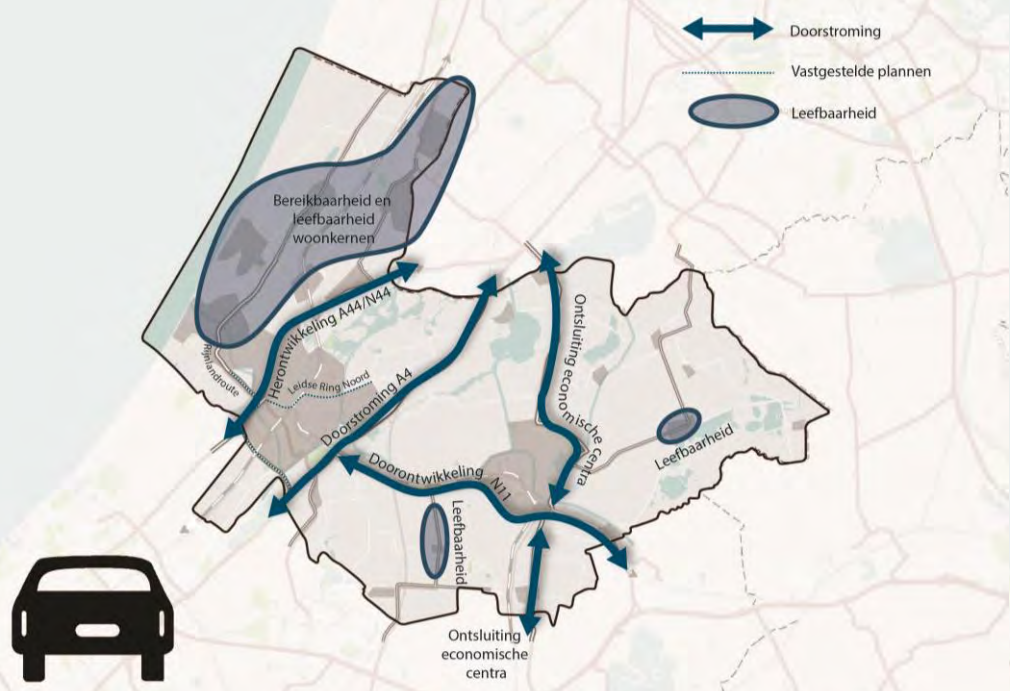
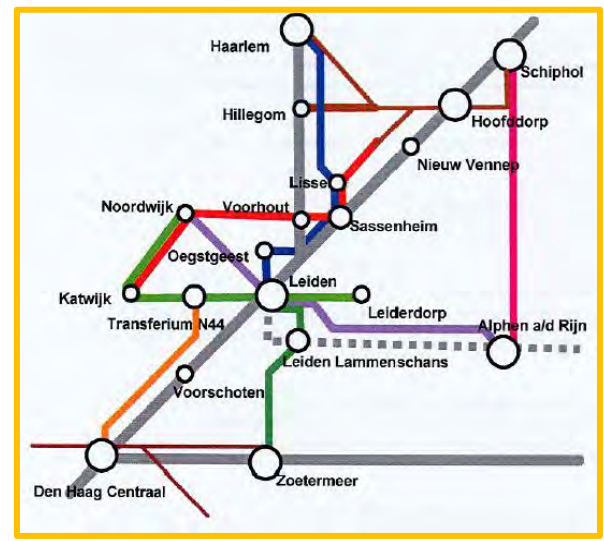
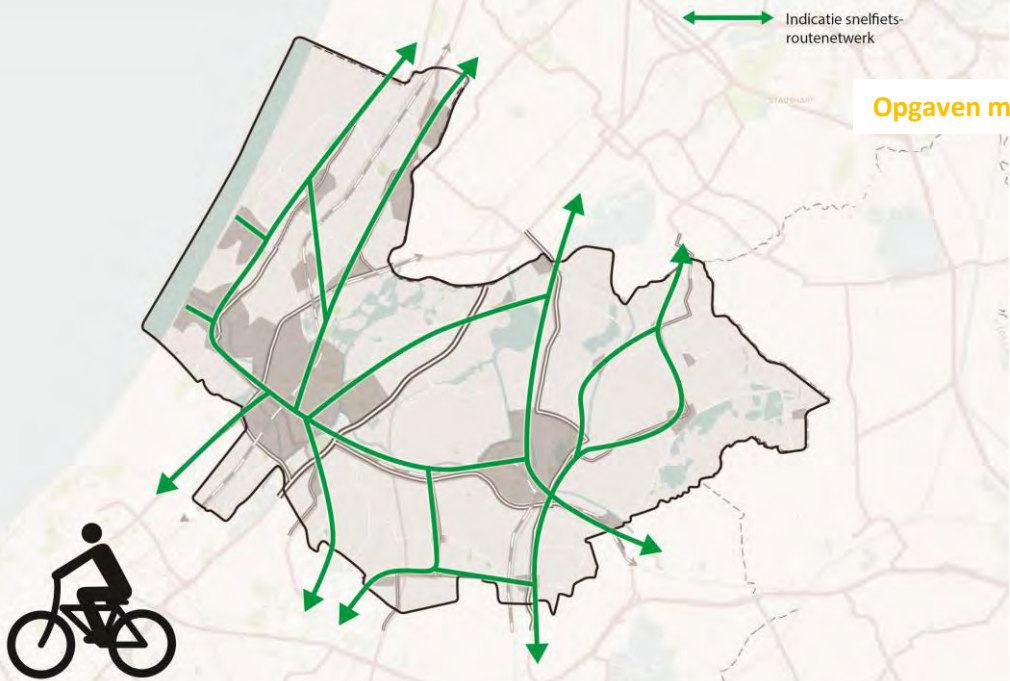
Inhoud

Managementsamenvatting	Pg. 4
1. Inleiding	Pg. 7
2. Knelpunten en kansen	Pg. 13
3. Trends en ontwikkelingen	Pg. 24
4. Regionale Mobiliteitsagenda	Pg. 38
5. Vervolg	Pg. 50

Bijlagen

I. Leden van de projectgroep	Pg. 54
II. Bronnenlijst	Pg. 57
III. Regionale ambities	Pg. 58
IV. Projectenlijst	Pg. 59

Opgaven modaliteiten



Management samenvatting

Aanleiding

Holland Rijnland is een samenwerkingsorgaan voor 14 gemeenten waarbinnen ook door die gemeenten wordt samengewerkt. Holland Rijnland is bezig met het uitwerken van de knelpuntenanalyse in het kader van het speerpunt mobiliteit. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem in de regio te garanderen zijn de (toekomstige) mobiliteitskansen en -knelpunten in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de geplande toekomstige ontwikkelingen, zowel ruimtelijk-economisch als infrastructureel. Daarnaast kunnen diverse trends en ontwikkelingen effect hebben op de mogelijke knelpunten en kansen.

Op basis van bovenstaande analyses is de regionale Mobiliteitsagenda ontwikkeld. Kaders hiervoor zijn de regionale ambities en speerpunten die zijn gesteld in de Inhoudelijke Agenda 2016-2020, het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan inclusief de jaarlijks geactualiseerde uitvoeringsprogramma's en het Regionaal Investerings Fonds.

Doel van de studie

Doelstelling van dit onderzoek is het opleveren van:

- een algemene visie op het toekomstige verkeer en vervoer in de regio;
- een praktische lijst met per modaliteit de belangrijkste regionale thema's voor de langere termijn;
- als basis voor mogelijke toekomstige lobby strategieën en beoordeling van subsidieaanvragen.

Deze Mobiliteitsagenda vormt de onderlegger voor de thema's en projecten waar de regio zich de komende periode sterk voor zal maken. Hierbij is gekeken naar het integrale verkeer- en vervoerssysteem, met aandacht voor de verschillende vervoerwijzen: fiets, openbaar vervoer, vervoer over water, landbouwverkeer en (vracht)autoverkeer.

1.3 Aanpak

Aangezien er al veel informatie beschikbaar is over de huidige en toekomstige knelpunten is er zoveel mogelijk uit gegaan van de bestaande studies, analyses en plannen. Na het in beeld brengen van de huidige typering van de regio en de toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen, zijn de toekomstige knelpunten geïnventariseerd (deskresearch).

Vervolgens zijn de trends en ontwikkelingen met mogelijke invloed op mobiliteit geanalyseerd en specifiek gemaakt voor de regio Holland Rijnland. Hiervoor zijn, na het uitvoeren van deskresearch, interactieve werksessies georganiseerd, met vertegenwoordigers vanuit de gehele regio. Hierbij zijn zowel verkeerskundigen betrokken, als een bredere groep deskundigen (ruimtelijke ordening, economie en belangenorganisaties TLN/EVO, ANWB en Rover).

De uitkomsten van de knelpunteninventarisatie en de analyse van de trends en ontwikkelingen zijn tegen de ambities en speerpunten van de regio gelegd. Hieruit is de Regionale Mobiliteitsagenda Holland Rijnland voortgevloeid. Hierbij is ook kritisch gekeken naar de toegevoegde waarde van de regio, aanvullend aan de afzonderlijke gemeenten, de provincie en het rijk. Tot slot zijn de projecten gekoppeld aan de Regionale Mobiliteitsagenda. De agenda is met deze werkwijze dus zowel 'bottom-up' (vanuit de knelpunten en projecten) als 'top-down' opgebouwd (vanuit regionale ambities en trends). Ook is per agendapunt de rol van de regio en de gemeenten beschreven, voor het vervolg van de Mobiliteitsagenda.

De studie is begeleid door een regionale projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van gemeenten Alphen aan den Rijn, Katwijk, Leiden en Teylingen, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland. Regelmatig zijn de (tussen)resultaten afgestemd met en fijn geslepen door de ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten uit de regio, middels het Ambtelijk Overleg (AO) en bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit het Portefeuillehoudersoverleg (PHO) Verkeer.

Infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen

Er wordt in de regio Holland Rijnland flink geïnvesteerd in bereikbaarheid. In de komende jaren worden diverse projecten gerealiseerd. Zo wordt er voor fietsers en voetgangers een brug gebouwd tussen 't Duyfrak in Valkenburg en Oegstgeest aan de Rijn. Voor autoverkeer en OV worden

de Rijnlandroute, Leidse Ring Noord en Noordelijke Randweg Voorhout aangelegd en specifiek voor OV wordt er gewerkt aan R-net Noordwijk – Schiphol, R-net Alphen – Schiphol, R-net Leiden – Katwijk – Noordwijk en R-net Leiden - Leiderdorp. Ook wordt er gestudeerd naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Greenport regio Boskoop en van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Duin- en Bollenstreek. Tot slot wordt er in de Rijn- en Veenstreek gestudeerd naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming als gevolg van zwaar- en landbouwverkeer.

Tegelijkertijd blijft de regio zich ook in hoog tempo ontwikkelen. Zo zijn er de grote woningbouwopgaven in Katwijk en Teylingen, maar ook in de kleinere gemeenten als Lisse, Oegstgeest, Kaag en Braassem en Nieuwkoop. Het stationsgebied in Leiden wordt getransformeerd en het Bio Science Park wordt uitgebreid. Ook de Greenports in de Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Aalsmeer blijven constant in beweging. Tot slot groeien recreatie en toerisme in het kustgebied met de congressentra en stranden, rondom de Keukenhof en in de waterrijke gebieden in de Rijn- en Veenstreek.

Knelpunten en kansen

Fiets:

- Zwakke schakels
- Ontbrekende schakels
- Kans: Gewenste snelfietsroutes

Auto:

- Doorstromingsknelpunten
- Leefbaarheidsknelpunten

Openbaar vervoer:

- Voldoende kwaliteit hoofdnet rail
- Voedende OV-lijnen
- Kans: Ketenmobiliteit

Vaarwegen:

- Breedte en diepte beperking
- Kruisende verkeerstromen
- Kans: Goederenvervoer over water

Trends en ontwikkelingen

De wereld verandert snel en de ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Dit geldt voor technologische ontwikkelingen, maar ook voor sociaal-economische en maatschappelijke trends. De mogelijke impact van al deze trends op mobiliteit is lastig exact te voorspellen, maar deze studie geeft inzicht in de meest relevante thema's en scenario's. De trends en ontwikkelingen hebben een grote mate van diversiteit wat betreft zekerheid en termijn van optreden, abstractieniveau en concreetheid, regionale differentiatie binnen Holland Rijnland en impact op mobiliteit.

Om de analyse behapbaar te maken zijn de trends geclusterd in drie thema's. Deze thema's zijn overigens niet alles omvattend, ook sluiten ze elkaar niet uit.

1. Verduurzaming: Meer aandacht voor duurzaamheid, natuur, gezondheid en kwaliteit van leven.
2. E-maatschappij: Technologische ontwikkeling op allerlei terreinen; zelfrijdende auto's, internet-of-things, online shoppen en werken.
3. Verstedelijking: Trek naar de stad en stedelijke gebieden. Groei van het aantal huishoudens en inwoners.

Er is op basis van de analyses een aantal algemene conclusies te trekken wat betreft de mogelijke invloed op mobiliteit:

- Ondanks de ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor reizen (thuiswerken, online shoppen, videoconferencing), blijft de vraag naar mobiliteit groeien. Zowel tijdens de spitsen, als daarbuiten.
- Er komt meer diversiteit in mobiliteit, doordat er meer mogelijkheden komen en door betere informatievoorziening worden deze bij meer mensen bekend. De verkeersvraag spreidt zich meer over de dag, over de verschillende vervoerswijzen (fiets en OV, en combinaties daarvan middels ketenmobiliteit) en ook over verschillende routes (betere benutting van het onderliggend wegennet, o.a. door betere informatievoorziening). Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van het integrale verkeer- en vervoerssysteem.

- Door de toenemende mobiliteit en druk op hoofd- en onderliggend wegennet, blijven de bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijke issues.
- Toenemende aandacht en ambities op het gebied van duurzaamheid (energietransitie) leiden tot groei van het gebruik van duurzame brandstoffen. Dit geldt zowel voor elektrische en waterstof (vracht)auto's en openbaar vervoer, e-bikes en elektrisch aangedreven schepen.
- Het wordt steeds meer algemeen geaccepteerd om ruimtegebruik in woongebieden voor te behouden aan duurzamere vormen van mobiliteit.

Regionale mobiliteitsagenda

De Regionale mobiliteitsagenda vormt de onderlegger voor projecten waar de regio zich sterk voor zal maken. Dit betreft een adaptieve agenda, mede omdat de exacte invloed van de diverse trends op mobiliteit lastig te voorspellen zijn. Vanuit de inventarisatie van trends en ontwikkelingen, knelpunten en de regionale ambities zijn opgaven geformuleerd. Op basis hiervan zijn regionale opgaven benoemd op het gebied van mobiliteit in de regio Holland Rijnland (zie volgende pagina).

Vervolg

De mobiliteitsagenda vormt een basis voor samenwerking en investeringen en het vergemakkelijkt een gezamenlijk en slagvaardig optreden naar derden toe. Hierbij valt te denken aan lobbytrajecten. Het is belangrijk om er bewust van te zijn dat de regionale mobiliteitsagenda een levend document is dat onderhoud vergt.

Om de gezamenlijke agendapunten een stap verder te brengen zijn per regionale opgave acties benoemd die de gezamenlijke gemeenten in Holland Rijnland moeten uitvoeren. De nadruk ligt hier op de gezamenlijke afstemming en lobby.



Fiets

Regionale opgaven

- Aanwijzen van een regionaal snelfietsroutenetwerk Holland Rijnland
- Formuleren kwaliteitseisen regionale snelfietsinfrastructuur

Vervolg acties

- Gezamenlijk opstellen van kwaliteitseisen snelfietsroutenetwerk
- Gezamenlijk opstellen van het regionale snelfietsroutenetwerk
- Bepalen projecten en kosten
- Lobby bij provincie Zuid-Holland en I&M voor financiering / prioriteit projecten regionaal snelfietsnetwerk
- Uitvoeren van projecten en coördineren van subsidies mede op basis van een regionaal snelfietsnetwerk



Openbaar vervoer

Regionale opgaven

- Input leveren voor de nieuwe OV-concessie voor Zuid-Holland-Noord, op basis van de ov-visie Holland Rijnland

Vervolg acties

- Bepalen van gezamenlijke wensen en ambities, op basis van de (geactualiseerde) OV-visie
- Lobby input Holland Rijnland bij nieuwe OV-concessies (provincie Zuid-Holland, I&M, MRDH, NS, ProRail en overige omliggende regio's)



Scheepvaart

Regionale opgaven

- Stimuleren goederenvervoer over water
- Verbeteren doorstroming rondom kruisingen wegen en vaarwegen (bruggen)

Vervolg acties

- Analyseren en afstemming over verbeteren doorstroming rondom bruggen
- Lobby voor betere doorstroming rondom bruggen en een beter gebruik van de Gouwe, Oude Rijn en het Alpherium bij Provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland
- Stimuleren gebruik Alpherium



Auto

Regionale opgaven

- Verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland
- Verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland

Vervolg acties

- Analyseren en afstemmen over herontwikkeling A/N44, doorontwikkeling van N11, ontsluiting Greenports en bepalen van projecten voor onderliggend wegennet
- Lobby voor betere doorstroming op hoofdwegen bij Rijkswaterstaat, I&M en PZH en voor verbetering van leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek bij de provincie Zuid-Holland

Overig

Agendapunten

- Verkeersveiligheid
- Duurzaamheid
- Landbouwverkeer
- Recreatie en toerisme
- 'Talking traffic' / Smart mobility

Vervolg

- Uitvoeren actieplan verkeersveiligheid;
- Afstemming van beleid binnen de gemeenten;
- Aanhaken bij onderzoeken die in de omliggende regio's plaatsvinden op het gebied van landbouwverkeer;
- Aangehaakt blijven bij initiatieven uit 'Talking traffic';
- Recreatie en toerisme: aanhaken bij 'Agenda groen na 2020';
- Duurzaamheid: stimuleren van elektrische voertuigen.

*Duin- en
Bollenstreek*

Leidse regio

*Rijn- en
Veenstreek*

STADSHART

Inleiding

1.1 Aanleiding

Holland Rijnland is bezig met het uitwerken van de knelpuntenanalyse in het kader van het speerpunt mobiliteit. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem te garanderen in de regio Holland Rijnland zijn de (toekomstige) mobiliteitsknelpunten en -kansen in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de geplande toekomstige ontwikkelingen, zowel ruimtelijk-economisch als infrastructureel. Daarnaast kunnen diverse trends en ontwikkelingen effect hebben op de mogelijke knelpunten en kansen.

Op basis van bovenstaande analyses is de regionale Mobiliteitsagenda ontwikkeld. Kaders hiervoor zijn de regionale ambities en speerpunten die zijn gesteld in de Inhoudelijke Agenda 2016-2020 (16 december 2015), het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP) inclusief de jaarlijks geactualiseerde uitvoeringsprogramma's en het Regionaal Investerings Fonds (RIF).

1.2 Doel van de studie

Doelstelling van dit onderzoek is tweeledig, namelijk het opleveren van:

- een algemene visie op het toekomstige verkeer en vervoer in de regio;
- een praktische lijst met per modaliteit de belangrijkste regionale thema's voor de langere termijn.

Deze Mobiliteitsagenda vormt de onderlegger voor de thema's en projecten waar de regio zich de komende periode sterk voor zal maken. Hierbij is gekeken naar het integrale verkeer- en vervoerssysteem, met aandacht voor de verschillende vervoerwijzen: fiets, openbaar vervoer, vervoer over water, landbouwverkeer en (vracht)autoverkeer. De agenda vormt ook de basis voor mogelijke toekomstige lobby strategieën en beoordeling van subsidieaanvragen.

1.3 Aanpak

Aangezien er al veel informatie beschikbaar is over de huidige en toekomstige knelpunten is er zoveel mogelijk uit gegaan van de bestaande studies, analyses en plannen. Na het in beeld brengen van de huidige typering van de regio en de toekomstige ruimtelijke en infrastructurele plannen, zijn de toekomstige knelpunten geïnventariseerd (deskresearch).

Vervolgens zijn de trends en ontwikkelingen met mogelijke invloed op mobiliteit geanalyseerd en specifiek gemaakt voor de regio Holland Rijnland. Hiervoor zijn, na het uitvoeren van deskresearch, interactieve werksessies georganiseerd, met vertegenwoordigers vanuit de gehele regio. Hierbij zijn zowel verkeerskundigen betrokken, als een bredere groep deskundigen (ruimtelijke ordening, economie en belangenorganisaties TLN/EVO, ANWB en Rover).

De uitkomsten van de knelpunteninventarisatie en de analyse van de trends en ontwikkelingen zijn tegen de ambities en speerpunten van de regio gelegd. Hieruit is de Regionale Mobiliteitsagenda Holland Rijnland voortgevloeid. Hierbij is ook kritisch gekeken naar de toegevoegde waarde van de regio, aanvullend aan de afzonderlijke gemeenten, de provincie en het rijk. Tot slot zijn de projecten gekoppeld aan de Regionale Mobiliteitsagenda. De agenda is met deze werkwijze dus zowel 'bottom-up' (vanuit de knelpunten en projecten) als 'top-down' opgebouwd (vanuit regionale ambities en trends). Ook is per agendapunt de rol van de regio en de gemeenten beschreven, voor het vervolg van de Mobiliteitsagenda.

De studie is begeleid door een regionale projectgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van gemeenten Alphen aan den Rijn, Katwijk, Leiden en Teylingen, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland. De leden van de projectgroep zijn opgenomen in bijlage I en zijn de vertegenwoordigers van de subregio's. Zowel de stedelijke agglomeraties als het landelijk gebied zijn vertegenwoordigd in de projectgroep. Regelmatig zijn de (tussen)resultaten afgestemd met en fijn geslepen door de ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten uit de regio, middels het Ambtelijk Overleg (AO) en bestuurlijke vertegenwoordiging vanuit het Portefeuillehoudersoverleg (PHO) Verkeer.



Processchema aanpak studie

1.4 Typering Holland Rijnland

Met het begrip Holland Rijnland wordt zowel het gebied, als de samenwerking tussen de veertien deelnemende gemeenten, als de organisatie bedoeld. Het gebied Holland Rijnland ligt tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en is daarmee een belangrijk woongebied voor werkers in die regio's. Holland Rijnland is ook de naam van het samenwerkingsverband van en voor veertien gemeenten voor opgaven die te complex zijn om door een individuele gemeente gerealiseerd te worden, grensoverschrijdend zijn of waarbij samenwerking eenvoudigweg tot meer efficiëntie en een beter resultaat leidt. Ten slotte duidt de naam Holland Rijnland ook op de organisatie die de samenwerkende gemeenten ondersteunt. De netwerkorganisatie Holland Rijnland stimuleert en faciliteert samenwerking tussen gemeenten onderling, bedrijfsleven, onderwijs en kennisinstellingen.

1.5 Infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen

Er wordt in de regio Holland Rijnland flink geïnvesteerd in bereikbaarheid. In de komende jaren worden diverse projecten gerealiseerd. Zo wordt er voor fietsers en voetgangers een brug gebouwd tussen 't Duyfrak in Valkenburg en Oegstgeest aan de Rijn. Voor autoverkeer en OV worden de Rijnlandroute, Leidse Ring Noord en Noordelijke Randweg Voorhout aangelegd en specifiek voor OV wordt er gewerkt aan R-net Noordwijk – Schiphol, R-net Alphen – Schiphol, R-net Leiden – Katwijk – Noordwijk en R-net Leiden - Leiderdorp. Ook wordt er gestudeerd naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Greenport regio Boskoop en van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Duin- en Bollenstreek. Tot slot wordt er in de Rijn- en Veenstreek gestudeerd naar zwaar- en landbouwverkeer.

Tegelijkertijd blijft de regio zich ook in hoog tempo ontwikkelen. Zo zijn er de grote woningbouwopgaven in Katwijk en Teylingen, maar ook in de kleinere gemeenten als Lisse, Oegstgeest, Kaag en Braassem en Nieuwkoop. Het stationsgebied in Leiden wordt getransformeerd en het Bio Science Park wordt uitgebreid. Ook de Greenports in de Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Aalsmeer blijven constant in beweging. Tot slot groeien recreatie en toerisme in het kustgebied met de congrescentra en stranden, rondom de Keukenhof en in de waterrijke gebieden in de Rijn- en Veenstreek.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de (toekomstige) knelpunten en kansen voor de verschillende modaliteiten in de regio.

Hoofdstuk 3 gaat in op de maatschappelijke, economische en technologische trends en ontwikkelingen die invloed hebben op mobiliteit in de regio.

In hoofdstuk 4 wordt de Regionale Mobiliteitsagenda gepresenteerd. Deze is opgebouwd uit de informatie uit de eerdere hoofdstukken en de confrontatie hiervan met de regionale ambities en doelen op het gebied van mobiliteit ('top-down' aanpak). Hierbij zijn ook de bestaande projectlijsten van de verschillende modaliteiten betrokken ('bottom-up' aanpak).

Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven wat de rol van de regio is bij de uitwerking van de verschillende onderdelen van de Regionale Mobiliteitsagenda.



Knelpunten en kansen

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de knelpunten en kansen op het gebied van mobiliteit in Holland Rijnland beschreven. Dit doen wij door onderscheid te maken in vier modaliteiten en overige knelpunten:

- fiets (§ 2.2)
- openbaar vervoer (§ 2.3)
- auto (§ 2.4)
- scheepvaart (§ 2.5)
- overig (§ 2.6).

Zoals in het vorige hoofdstuk benoemd, is er zoveel mogelijk uit gegaan van vigerende beleidsstukken en bestaande studies, analyses en plannen van o.a. Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland, subregio's, de gemeenten en aanliggende regio's. Ook is aansluiting gezocht bij de netwerkanalyses van de provincie. De bronnenlijst is opgenomen in bijlage II. Daarnaast is voor de inventarisatie van knelpunten en kansen gebruik gemaakt van de input van de projectgroep tijdens werksessies.

De uitgevoerde analyses en probleeminventarisatie hebben geleid tot inzicht in de grootste toekomstige bereikbaarheidsknelpunten in de regio Holland Rijnland. Hierbij is rekening gehouden met de vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele plannen. Bij het bepalen van de knelpunten en kansen is de nadruk gelegd op knelpunten en kansen die relevant zijn voor de regio en ten minste bovenlokale impact hebben.

Voor fiets en openbaar vervoer zijn met name de kansen voor verbeteringen en opwaarderen van de netwerken benoemd. Bij het autonetwerk zijn met name de knelpunten voor de doorstroming op bepaalde belangrijke verbindingen geïdentificeerd. Voor scheepvaart zijn zowel knelpunten als kansen benoemd voor de beroepsvaart. De volgende paragrafen geven per modaliteit een samenvatting van de belangrijkste knelpunten en kansen. Tot slot zijn in de laatste paragraaf knelpunten en kansen beschreven die de modaliteiten overstijgen. Hierbij gaat het om de aspecten:

- landbouwverkeer
- toeristische en recreatieve
- verkeersveiligheid en
- duurzaamheid.

Knelpunten en kansen fiets

- Ontbrekende schakels
- Gewenste snelfietsroutes

U1: Alphen aan den Rijn: Fietsbrug Aarkanaal
U3: Alphen aan den Rijn: Fietspad Steekterbrug
U38: PCT/ITC Hazerswoude-Dorp Rijnwoude
U35: Rijnwoude doortrekken fietspad naar HOV
U21: Zoetermeer- Zoeterwoude-Dorp- Leiden zuid
U42: Zoeterwoude: Laan van Oud Raadwijk
U34: Oegstgeest: Fietsbrug 't Duyfrak
U11/U17: Katwijk: knoop Leiden West
U12: Katwijk : vrijliggend fietspad Biltlaan
U39: Teylingen: Sassenheim-Noord-Noordoost
U40: Teylingen: Verbinding Haarlemmertrekvaart
U28: Lisse: Lisse-Noordwijkerhout-Noordwijk
U31: Noordwijkerhout: Schippersvaartweg
U29: Lisse: 2e oeververbinding Lisse - Lisserbrug
U6: Hillegom: Hillegom - Bennebroek

68: Leiden - Voorhout - Noordwijk
65: Katwijk - Noordwijk
67: Leiden - Sassenheim - Hillegom
64: Leiden - Rijnsburg
66: Voorschoten - Leidendorp
69: Leiden - Zoetermeer





2.2 Knelpunten en kansen fiets

De knelpunten en kansen voor het fietsverkeer zijn gebaseerd op:

- Uitvoeringsprogramma (UP) fiets (juni 2016)
- Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 (februari 2016)
- Input vanuit projectgroep

Bij fiets is gefocust op utilitair fietsverkeer (fietsverkeer met als motief woon-werk, woon-school of woon-winkel en derhalve niet recreatief van aard), gezien het concurrerende karakter met autoverkeer over de weg. Op veel locaties is de scheiding tussen utilitair en recreatief niet 'hard' en kunnen beide type fietsers profiteren van de uitkomsten van deze studie. Specifieke knelpunten voor alleen recreatief fietsverkeer vallen buiten de scope van deze studie.





Voor het fietsverkeer wordt onderscheid gemaakt in twee type knelpunten: zwakke schakels in het bestaande netwerk en ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk. De **zwakke schakels** zijn verbindingen die wel aanwezig zijn maar niet voldoen aan de gewenste normen. Hier kan gedacht worden aan onvoldoende breedte, niet vrijliggend of slecht verhardingsmateriaal. Deze normen zijn binnen de regio overigens niet uniform. De **ontbrekende schakels** zijn verbindingen die nu nog niet aanwezig zijn waardoor fietsers moeten omrijden.

Naast bovengenoemde knelpunten, is er de wens om meerdere **snelfietsroutes** aan te leggen. Dit wordt gezien als een grote kans voor het fietsverkeer in de regio. Indirect geeft dit aan waar er knelpunten liggen in het bestaande regionale fietsnetwerk.

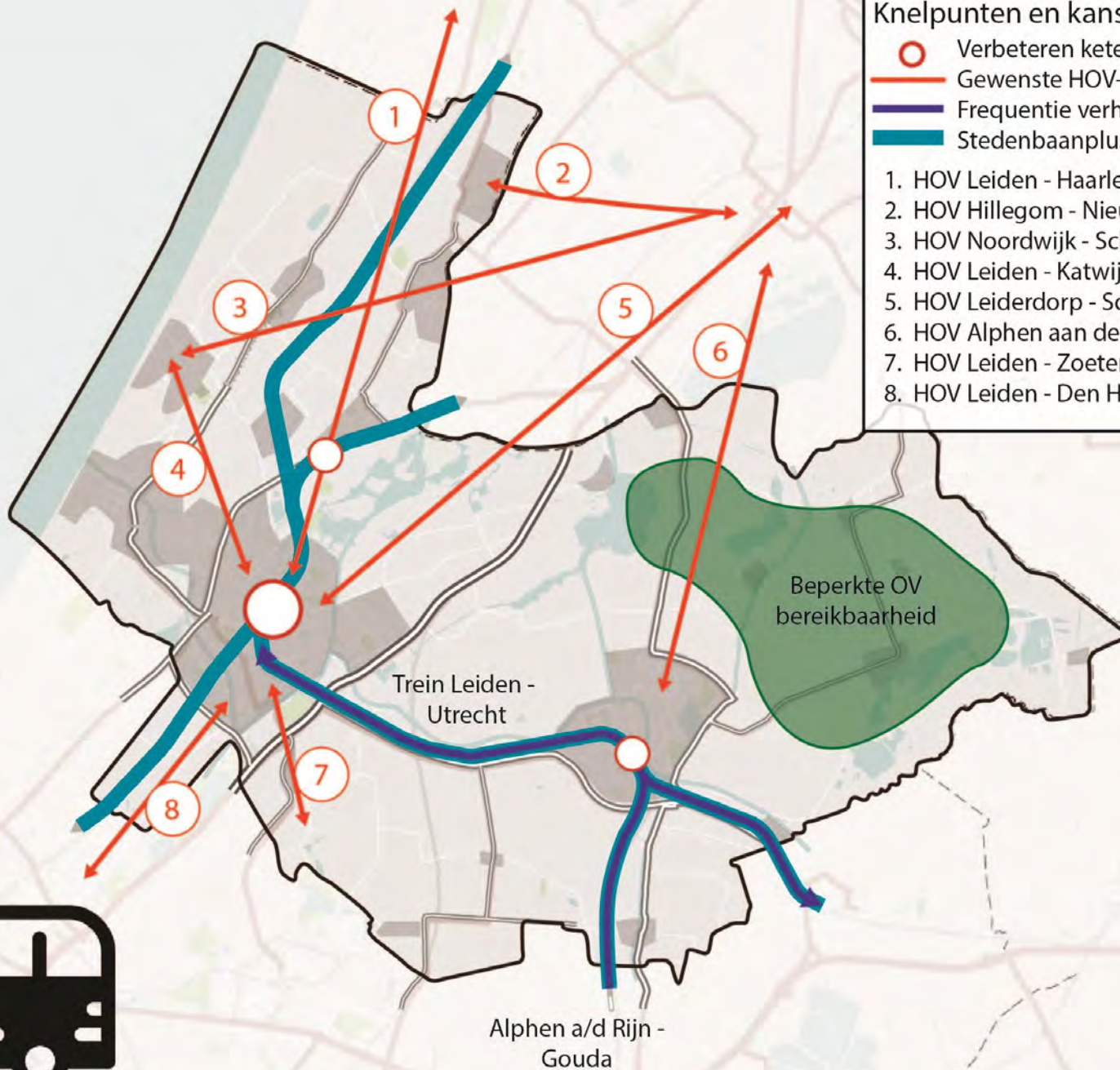
Een kans voor fiets(financiering) is de positieve bijdrage van fiets aan het behalen van de doelstellingen uit de nationale Energieagenda (Energietransitie) en lokale duurzaamheidsdoelstellingen.

Fiets kan een belangrijke bijdrage leveren in het versterken van de ketenmobiliteit en 'mobility as a service' (bijvoorbeeld deelfietsystemen en park & bike). De kansen hiervoor staan beschreven onder openbaar vervoer.

Knelpunten en kansen openbaar vervoer

-  Verbeteren ketenmobiliteit
-  Gewenste HOV-verbinding
-  Frequentie verhoging gewenst
-  Stedenbaanplus

1. HOV Leiden - Haarlem
2. HOV Hillegom - Nieuw Vennep - Schiphol
3. HOV Noordwijk - Schiphol
4. HOV Leiden - Katwijk - Noordwijk
5. HOV Leiderdorp - Schiphol
6. HOV Alphen aan den Rijn - Schiphol
7. HOV Leiden - Zoetermeer
8. HOV Leiden - Den Haag



2.3 Knelpunten en kansen openbaar vervoer

Openbaar vervoer is met name op de langere afstanden en binnen stedelijk gebied een concurrerend alternatief voor de auto. De knelpunten en kansen voor het openbaar vervoer in Holland Rijnland zijn gebaseerd op:

- Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer Holland Rijnland;
- Programma Stedenbaan;
- input vanuit projectgroep.

Op basis van het UP OV-visie is het gewenst om een aantal OV-lijnen op te waarderen naar hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-lijnen. Daarnaast is op een aantal spoorlijnen een frequentieverhoging gewenst.

Vanuit Stedenbaan wordt met name ingezet op:

- locatiekeuze van geplande woningen en kantoren nabij Stedenbaanstations (buiten de scope van dit onderzoek);
- verbeteren ketenvoorzieningen rond treinstations en OV-haltes (parkeerplaatsen, fietsenstallingen, reisinformatie, veiligheid, comfort);
- zorgen voor voldoende spoorinfrastructuur om meer treinen te kunnen laten rijden (op basis van het Programma Hoogfrequent Spoor).






Het stimuleren van ketenmobiliteit kan door het verbeteren van de voorzieningen (zie Stedenbaan), maar ook door de mogelijkheden voor overstappen tussen auto en openbaar vervoer te verbeteren, tussen fiets en openbaar vervoer en tussen verschillende vormen van OV. Het verbeteren van de 'first en last-mile' speelt hierbij een rol. Dit betreft met name de bereikbaarheid van stations en haltes per fiets, voet en 'voedende OV-lijnen'. Betere ketenmobiliteit en toegankelijkheid van haltes biedt kansen voor OV in zowel het buitengebied als in het stedelijk gebied.

Met name in dunner bevolkte buitengebieden is het lastig om buslijnen (gedurende de hele dag) rendabel te houden. Dit is belangrijk, mede gezien de sociale functie van OV. Dit knelpunt speelt met name in de Rijn- en Veenstreek, maar ook in de Duin- en Bollenstreek en voor de 'voedende lijnen' in de meer stedelijke gebieden. Hier liggen kansen met de mogelijke koppeling van openbaar vervoer aan doelgroepenvervoer. Het 'strekken' van lijnen i.v.m. een efficiëntere dienstregeling, staat hier op gespannen voet met het dekkingsgebied van de OV-haltes en daarmee de bereikbaarheid van de regio per OV.

Een kans voor OV(-financiering) is de positieve bijdrage van OV aan het behalen van de doelstellingen uit de nationale Energieagenda (Energietransitie) en lokale duurzaamheidsdoelstellingen.

Benutting van bovenstaande kansen moet zorgen voor aantrekkelijker openbaar vervoer in de regio, waardoor openbaar vervoer concurrerder wordt met de auto.

Knelpunten auto

-  Afwikkelingsknelpunt elke dag
-  Afwikkelingsknelpunt frequent
-  Leefbaarheid elke dag

1. Den Haag - Amsterdam/Schiphol
2. Leiden - Den Haag
3. Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht
4. Oost - west verbinding
5. Gouda - Alphen aan den Rijn - Amsterdam/Schiphol

Leefbaarheid



2.4 Knelpunten en kansen autoverkeer

De knelpunten en kansen voor gemotoriseerd verkeer zijn gebaseerd op:

- regionaal verkeersmodel RVMK Holland Rijnland 2030 v3.0;
- actuele verkeersinformatie via Google Traffic;
- DVM Sturingsvisie Holland Rijnland (2012);
- input vanuit de projectgroep.

Er worden voor gemotoriseerd verkeer twee type knelpunten geïdentificeerd, namelijk doorstromingsknelpunten en leefbaarheidsknelpunten. Voor de overzichtelijkheid zijn niet alle afzonderlijke knelpunten weergegeven, maar zijn de knelpunten geclusterd.



Doorstromingsknelpunten

De grootste doorstromingsknelpunten bevinden zich op de rijkswegen tussen Den Haag en Schiphol/Amsterdam en tussen Leiden en Den Haag. Deze knelpunten hebben ook invloed op de bereikbaarheid van de kernen in de regio zelf en met de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet. Ook op de verbindingen Leiden – Alphen aan den Rijn – Utrecht en Alphen aan den Rijn – Amsterdam/Schiphol is er regelmatig sprake van doorstromingsknelpunten.

Op een lager schaalniveau bevinden zich de doorstromingsknelpunten op aansluitingen van het rijkswegennet met het stedelijk netwerk, met name in de Leidse regio.

Daarnaast zijn er frequent doorstromingsknelpunten op de oost-west verbindingen in de subregio Duin- en Bollenstreek. Dit betreffen de zogenaamde ‘sporten op de ladder’, tussen de A44 en de N206.




Tot slot zijn er belangrijke doorstromingsknelpunten op de rijkswegen buiten de regio, die wel een grote invloed kunnen hebben op de bereikbaarheid van de regio. Dit gaat met name om de A4 bij Den Haag, de A4 bij Hoofddorp (relatie Schiphol/Amsterdam) en de A12 bij Zoetermeer (wisselwerking met de N11). De doorstroming op de A2 en de A9 heeft invloed op het verkeer op het onderliggend wegennet in de Rijn- en Veenstreek.

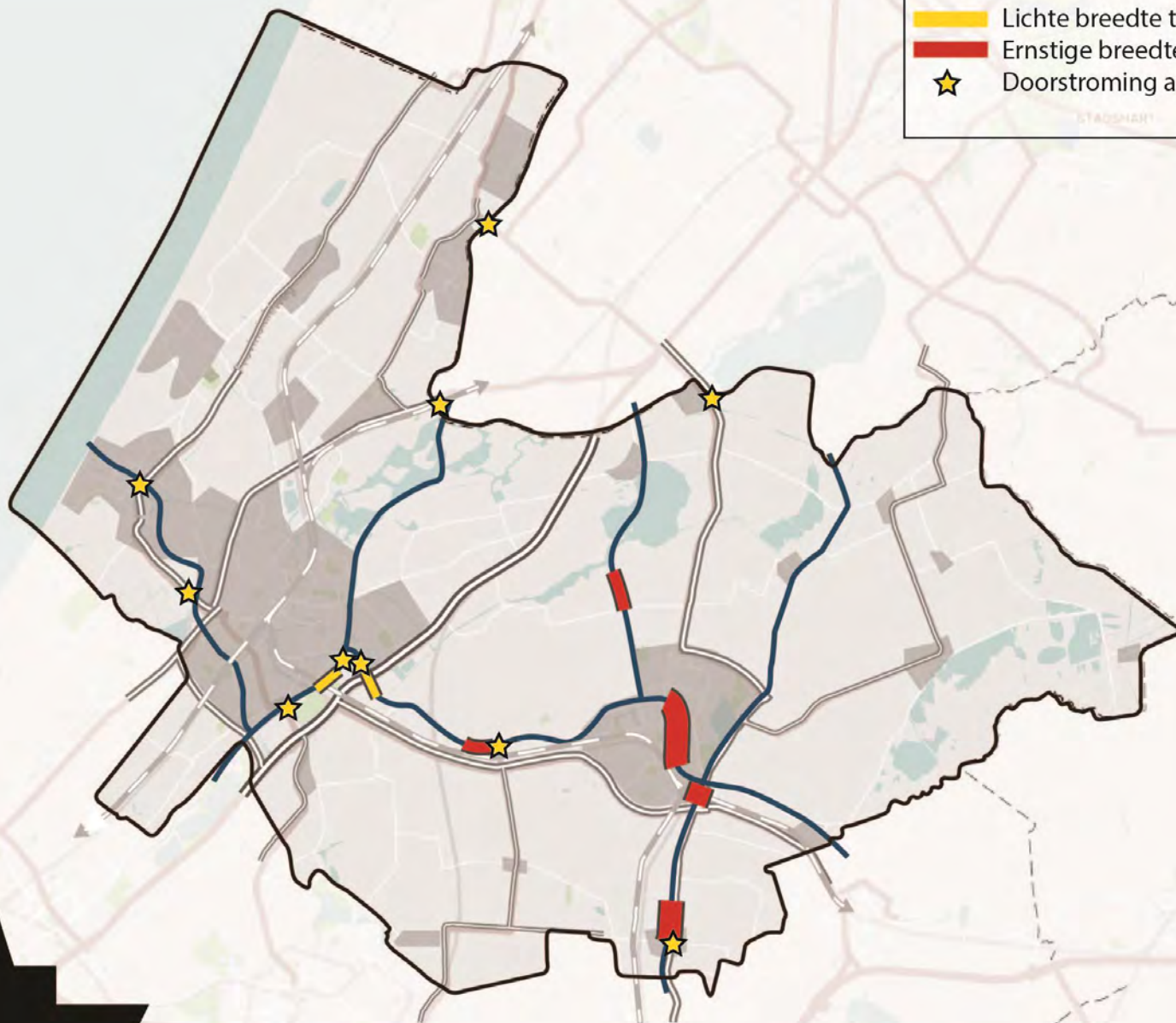
Leefbaarheidsknelpunten

De leefbaarheidsknelpunten doen zich voor bij de kernen waar veel doorgaand verkeer door de kernen is. Dit is met name bij de kernen Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Hillegom en Hazerswoude-Dorp.

Een kans voor auto is de positieve bijdrage van elektrische auto's aan het behalen van de doelstellingen uit de nationale Energieagenda (Energietransitie) en lokale duurzaamheidsdoelstellingen.

Knelpunten scheepvaart

-  Lichte breedte tekort/diepte beperking
-  Ernstige breedte tekort/diepte beperking
-  Doorstroming auto bij geopende brug





2.5 Knelpunten en kansen scheepvaart

De knelpunten en kansen voor scheepvaart zijn gebaseerd op:

- Netwerkanalyse Provincie Zuid-Holland;
- input vanuit projectgroep.

Bij scheepvaart is gefocust op beroepsvaart, gezien het concurrerende karakter met goederenvervoer over de weg. Recreatieve scheepvaart is indirect meegenomen middels de impact op kruisende verkeersstromen. Knelpunten in de doorstroming van recreatievaart vallen buiten de scope van deze studie. De volgende twee type knelpunten zijn geïdentificeerd:

- breedte en diepte beperkingen van de vaarwegen;
- doorstromingsknelpunten bij kruisingen met weginfrastructuur.

De vaarwegen die het meest relevant zijn voor de beroepsvaart zijn de Gouwe en de Oude Rijn. Deze liggen dichtbij logistieke centra en Greenport Regio Boskoop. Door de breedte- en dieptebeperkingen is het overigens niet mogelijk om met alle typen beroepsvaart over deze vaarwegen te varen.

In de regio zijn er verschillende plaatsen waar vaarwegen en wegen elkaar kruisen. Zowel de scheepvaart als fiets, openbaar vervoer en autoverkeer ondervinden hinder van deze bruggen, zowel in de vorm van langere reistijden als door onvoorspelbare reistijden. Wanneer de brug geopend is om een schip te laten passeren lopen de wachtrijen bij het wegverkeer op. Daar tegenover staat dat de beroepsvaart ook vertraging oploopt door de wachttijd bij bruggen en omdat niet alle brugregimes op elkaar zijn afgestemd.

Een concrete kans in Holland Rijnland is de ambitie van Heineken om 'het groenste biertje ter wereld' te brouwen. Duurzaam transport levert daarbij een belangrijke bijdrage, hier liggen mogelijkheden voor (elektrisch) vervoer over water.

Een andere kans voor de scheepvaart in de regio is de ligging van overslagterminal Alpherium, aan de Gouwe, vlakbij de Oude Rijn en dichtbij de N11 en de spoorlijn Utrecht – Gouda – Leiden.

2.6 Overige knelpunten en kansen

Naast de knelpunten en kansen per modaliteit, zijn er ook knelpunten en kansen beschreven die de modaliteiten overstijgen. Dit gaat om aspecten die over de modaliteiten heen spelen. De volgende aspecten zijn onderscheiden:

- landbouwverkeer;
- toeristische en recreatieve;
- verkeersveiligheid en
- duurzaamheid.

Landbouwverkeer

De problematiek met landbouwverkeer speelt met name in het landelijk gebied van de Rijn- en Veenstreek en de Duin- en Bollenstreek. Hierbij gaat het enerzijds om de bereikbaarheid en het functioneren van agrarische bedrijven. Anderzijds zijn er conflicten tussen het zware landbouwverkeer en de doorstroming op (provinciale) wegen en de verkeersveiligheid bij inhalen en bij de confrontatie met kwetsbare fietsers en voetgangers.

Toerisme en recreatie

De regio Holland Rijnland herbergt een aantal toeristische en recreatieve topattracties, met onder andere de Keukenhof, de kuststreek, conferentiecentra, Waterrecreatiegebieden in Rijn- en Veenstreek, Leiden Museumstad, Avifauna, Naturalis, etc.

De bereikbaarheid van deze locaties is daarom belangrijk voor het economisch functioneren van de regio. Anderzijds zorgen de piekbelastingen naar deze attracties soms voor opstoppingen op het wegennet van Holland Rijnland, met name in de kuststreek en in de Duin- en Bollenstreek.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is onlosmakelijk verbonden met mobiliteit. Bewegen leidt per definitie tot ontmoetingen en confrontaties. In een Duurzaam Veilig ontworpen en vormgegeven verkeerssysteem moeten deze confrontaties met een acceptabele snelheid en verschil in snelheid en massa plaatsvinden.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een actueel thema en komt in grote lijnen neer op het vervullen van huidige behoeften, zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen. Deels gaat dit om hoe we omgaan met (fossiele) energie en het creëren en in stand houden van een prettige woon- en leefomgeving ('kwaliteit van leven'). Mobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Hierbij gaat het zowel om welke projecten er worden uitgevoerd, maar ook de wijze waarop projecten worden uitgevoerd. Dit thema komt nadrukkelijk terug in het volgende hoofdstuk.



1

2

3

4

5

Trends en ontwikkelingen

De wereld verandert snel. Op allerlei vlakken zijn er ontwikkelingen die invloed hebben op de manier waarop we leven, functioneren en ook op hoe we ons bewegen. Dit heeft ook invloed op de manier waarop de openbare ruimte en het mobiliteitssysteem moeten worden ingericht.

In paragraaf 3.1 staat de werkwijze beschreven hoe we tot de gevolgen voor de regio Holland Rijnland van de trends en ontwikkelingen zijn gekomen. In paragraaf 3.2 zijn themaclusters algemeen toegelicht. De resultaten van de trends en ontwikkelingen specifiek voor mobiliteit in Holland Rijnland en de verschillende subregio's staan beschreven in paragrafen 3.3 - 3.5. Naast de drie themaclusters zijn er ook overige trends die invloed hebben op mobiliteit in de regio Holland Rijnland, deze zijn beschreven in paragraaf 3.6. Tot slot zijn in paragraaf 3.7 de conclusies beschreven.

3.1 Werkwijze

Als eerste zijn de trends geïnterviewd middels deskresearch. Hierbij is zeer breed gekeken. Zowel sociaal-economische, maatschappelijke als technologische trends zijn meegenomen, maar ook meer abstracte trends als demografische ontwikkelingen en klimaatverandering. Binnen Royal HaskoningDHV is veel kennis aanwezig over de verschillende trends en mogelijke invloed van de trends op mobiliteit, zowel vanuit de werkgroep 'Trends & mobiliteit' als vanuit diverse uitgevoerde studies.

Vervolgens zijn deze trends geclusterd in drie thema's, namelijk: verduurzaming, e-maatschappij en verstedelijking (zie paragraaf 3.2 voor een globale beschrijving van de trends).

Daarna zijn de effecten van de trends en ontwikkelingen specifiek voor mobiliteit in Holland Rijnland ingeschat. Hierbij is ook onderscheid gemaakt naar de verschillende subregio's. Dit is gedaan middels twee werksessies. Eén werksessie met een brede werkgroep (ruimtelijk-economische experts uit de regio en belangenorganisaties) en één sessie met de verkeerskundigen van de 14 gemeenten.

3.2 Toelichting van de themaclusters

De trends en ontwikkelingen hebben een grote mate van diversiteit wat betreft zekerheid van optreden, abstractieniveau / concreetheid, regionale differentiatie binnen Holland Rijnland en impact op mobiliteit. Om de analyse behapbaar te maken hebben we de trends geclusterd in drie thema's:

- Verduurzaming: Meer aandacht voor duurzaamheid, natuur, gezondheid en kwaliteit van leven.
- E-maatschappij: Technologische ontwikkeling op allerlei terreinen; zelfrijdende auto's, drones, internet-of-things, online shoppen en werken.
- Verstedelijking: Trek naar de stad en stedelijke gebieden. Groei van het aantal huishoudens en inwoners.

Deze zijn overigens niet alles omvattend, ook sluiten de drie thema's elkaar niet uit. De definitie van deze thema's worden in deze paragraaf toegelicht.





Verduurzaming

Klimaatverandering heeft een forse impact op mens en natuur. De zeespiegel stijgt, het weer wordt extremer en de biodiversiteit neemt af. Daarnaast komt er steeds meer aandacht voor gezondheid en kwaliteit van leven. Door de toenemende aandacht voor het klimaat wordt de ontwikkeling van duurzamere en nieuwe vervoersmiddelen en –concepten gestimuleerd. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit. Er is meer aandacht voor de fiets en het OV. De aandacht voor fiets komt ook voort uit toenemende aandacht voor gezond leven en meer bewegen. Belangrijke effecten worden verwacht van elektrificatie van de fiets, verduurzaming van infrastructuur en de energietransitie.

Door elektrificatie zijn de e-voertuigen sterk in opkomst. Steeds meer voertuigen kunnen volledig of deels elektrisch rijden. Daarbij gaat het om zowel (vracht)auto's, fietsen en zelfs schepen. Naast de elektrische voertuigen zijn er ook steeds meer alternatieve brandstoffen die gebruikt worden. Hierbij kan gedacht worden aan rijden op waterstof. Door elektrificatie wordt de snelheid en de actieradius van de fiets (e-bike) vergroot. De fiets gaat op grotere afstanden concurreren met de auto en het openbaar vervoer. Dit biedt ook kansen om de ketenmobiliteit fiets-OV te verbeteren. Dat geldt zeker als er (real-time) informatie beschikbaar komt waar reizigers hun keuzes op kunnen baseren.

Verduurzaming van infrastructuur heeft bredere betekenis dan mobiliteit alleen. Denk bijvoorbeeld aan een wegdek met de capaciteit om accu's op te laden of warmte vast te houden of gemaakt van gerecyclede materialen.

De energietransitie geeft een impuls aan elektrisch aangedreven vervoer en aan de (door)ontwikkeling van niet-fossiele brandstoffen. In diverse Europese, nationale, provinciale en regionale beleidsstukken zijn doelen gesteld voor het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen (bijv. in het Nationale Energieakkoord).

E-maatschappij

Technologische ontwikkelingen volgen elkaar steeds sneller op en verspreiden zich steeds sneller over de wereld. Dit lijkt een onomkeerbaar proces. De komende jaren laten als eerste een verdere ontwikkeling in bestuurdersondersteunende systemen zien, die op de langere termijn evolueert naar volledig automatisch rijden. Deze ontwikkeling is belangrijk voor zowel individueel als collectief personenvervoer (o.a. Adaptive Cruise Control (ACC) en Lane Keeping Systems (LKS)) als voor goederenvervoer (o.a. truck platooning en onbemande schepen). Voertuigen staan continue in verbinding met elkaar en met de omgeving.

Over het effect van automatisch en connected rijden op het ruimtebeslag van verkeer bestaat een nog grotere mate van onzekerheid. Doordat voertuigen continue met elkaar in verbinding zijn is er veel data beschikbaar. Dit biedt kansen om verkeersstromen te optimaliseren. Hierdoor zijn de bestuurders en de voertuigen steeds beter geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie. Door intensivering en vernieuwing van verkeersmanagement en verkeersinformatie wordt het mogelijk om de weggebruiker beter te gaan bedienen en de bereikbaarheid te vergroten.



De technologische ontwikkelingen hebben ook invloed op de industrie: Smart Industry, met o.a. digitalisering en verweving van apparaten, productiemiddelen en organisaties (het 'internet of things'), 3D-printen en de beschikbaarheid van 'big-data'. Daarnaast gaan industrieën zich meer concentreren en specialiseren. Het schaalvoordeel biedt kansen om efficiënter om te gaan met logistieke stromen. Daarnaast leidt de opkomst van circulaire economie tot kleinschaligheid met kortere verplaatsingsafstanden als gevolg.

Ook de verkeerssystemen ontwikkelen zich snel. Hiermee groeien ook de mogelijkheden voor verkeersmanagement. VRI's worden 'smart' en online ('Talking Traffic') en er komt steeds meer verkeersdata beschikbaar, wat allerlei mogelijkheden voor o.a. reisinformatie met zich meebrengt.

In de toenemende complexiteit van onze samenleving hangen toepassingen van technologieën bovendien steeds meer met elkaar samen. Door een betere bereikbaarheid, maar ook vanuit de toenemende diversiteit van de bevolking en verdere individualisering van de samenleving zien we een toenemende flexibilisering van zowel de woon- als de werklocatiekeuze ontstaan: 'het nieuwe werken'. Verplaatsingen worden hierdoor meer diffuus en de behoefte aan vraaggestuurd vervoer groeit.

Het is nog onzeker of deze locatiegebondenheid in de toekomst verder af zal nemen en wat de invloed daarvan zal zijn op de grootte van de mobiliteitsvraag. Voorlopig zien we echter nog geen daling van de mobiliteit.

Verstedelijking

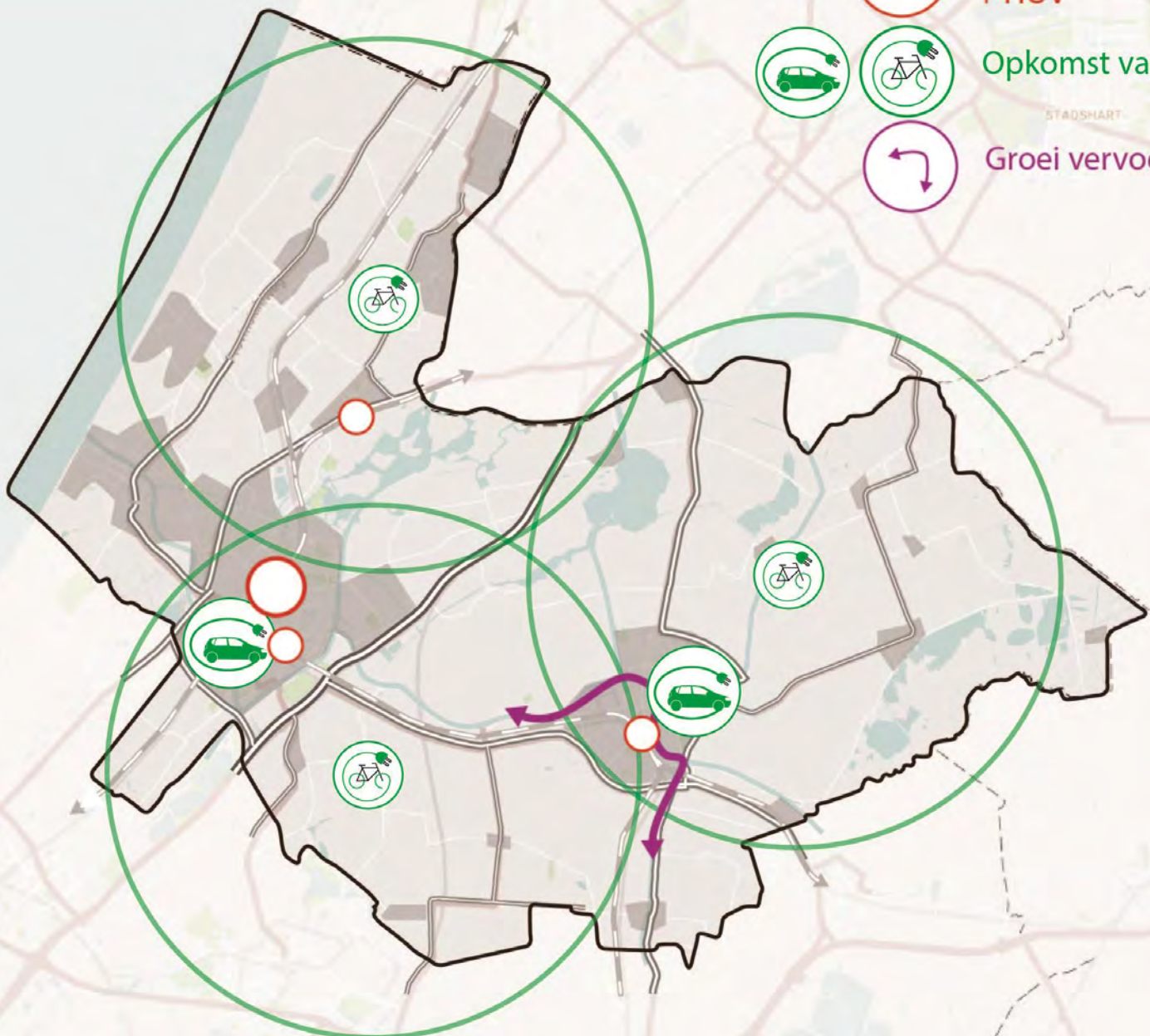
Op maatschappelijk vlak is er een aantal ontwikkelingen waardoor de behoefte aan mobiliteit groeit. Zo blijft de bevolking groeien door natuurlijke aanwas, migratie en een stijgende levensverwachting. De groei van de bevolking zorgt voor meer verplaatsingen van en naar de plekken waar de mensen zich vestigen. De extra verplaatsingen zijn zowel woon-werkverplaatsingen, als extra recreatieve verplaatsingen. Op welke wijze en in welke richting is afhankelijk van de beschikbare vervoersmodaliteiten en de locaties van wonen, werken en recreëren. Zo wordt er in stedelijke gebieden relatief meer gebruik gemaakt van openbaar vervoer en in meer landelijke gebieden meer met de auto.



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



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



- Versterken OV knooppunten + HOV
- Opkomst van de e-voertuigen
- Opkomst van de e-voertuigen
- Groeï vervoer over water

3.3 Impact verduurzaming op de regio

Tijdens de interactieve werksessies over de impact van de trends op mobiliteit in Holland Rijnland, kwamen de volgende drie onderwerpen naar voren waar de regio op moet inzetten:

- De opkomst van e-voertuigen
- Het versterken van OV-knooppunten
- Het groei van vervoer over water

Opkomst van e-voertuigen

De opkomst van de e-bike heeft in Holland Rijnland zowel impact binnen de kernen als buiten de kernen. Doordat de fiets op grotere afstanden gaat concurreren met de auto en het openbaar vervoer, zal het aantal (snel)fietsers toenemen.

De opgaven voor Holland Rijnland op dit gebied zijn om voor deze nieuwe voertuigen voldoende oplaadpunten aan te bieden en om de infrastructuur aan te passen aan de aangepaste eisen die deze nieuwe voertuigen met zich meebrengen. Daarbij gaat het met name om de hogere snelheden waarmee gereden wordt op e-bikes.

Ook bij OV komt er steeds meer aandacht voor schoner vervoer. Het verduurzamen van het openbaar (stads)vervoer is een hot-topic en in een aantal provincies zijn al afspraken gemaakt over emissievrij OV. Ook Holland Rijnland kan hier rekening mee houden bij een nieuwe OV-concessie.

Versterken OV-Knooppunten

Tijdens de werksessies kwam de opgave voor het versterken van OV-knooppunten sterk naar voren. Door in te zetten op betere overstapmogelijkheden op OV-knooppunten en een verbeterde first- en last-mile wordt het reizen per openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt (stimuleren ketenmobiliteit). Dit hangt mede samen met de trend verstedelijking. Er is steeds minder ruimte voor auto in de stad en er wordt meer ruimte gemaakt voor OV en fiets, dit komt ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit en luchtkwaliteit.

Groei vervoer over water

Vervoer over water kan een goed (en duurzaam) alternatief zijn voor vervoer over de weg. Zo heeft Heineken als doel om het 'groenste' biertje te produceren. Het transport van hun bier maakt hier ook onderdeel van en voor de regio Holland Rijnland gebeurt dit transport grotendeels over het water, via overslag bij het Alpherium.

Verduurzaming speelt ook voor vervoer over water. Enkele schepen van NedCargo zijn bijvoorbeeld geschikt gemaakt om uiteindelijk te gaan varen met een elektrische motor. De opgave voor Holland Rijnland is om duurzaam vervoer over water te stimuleren.

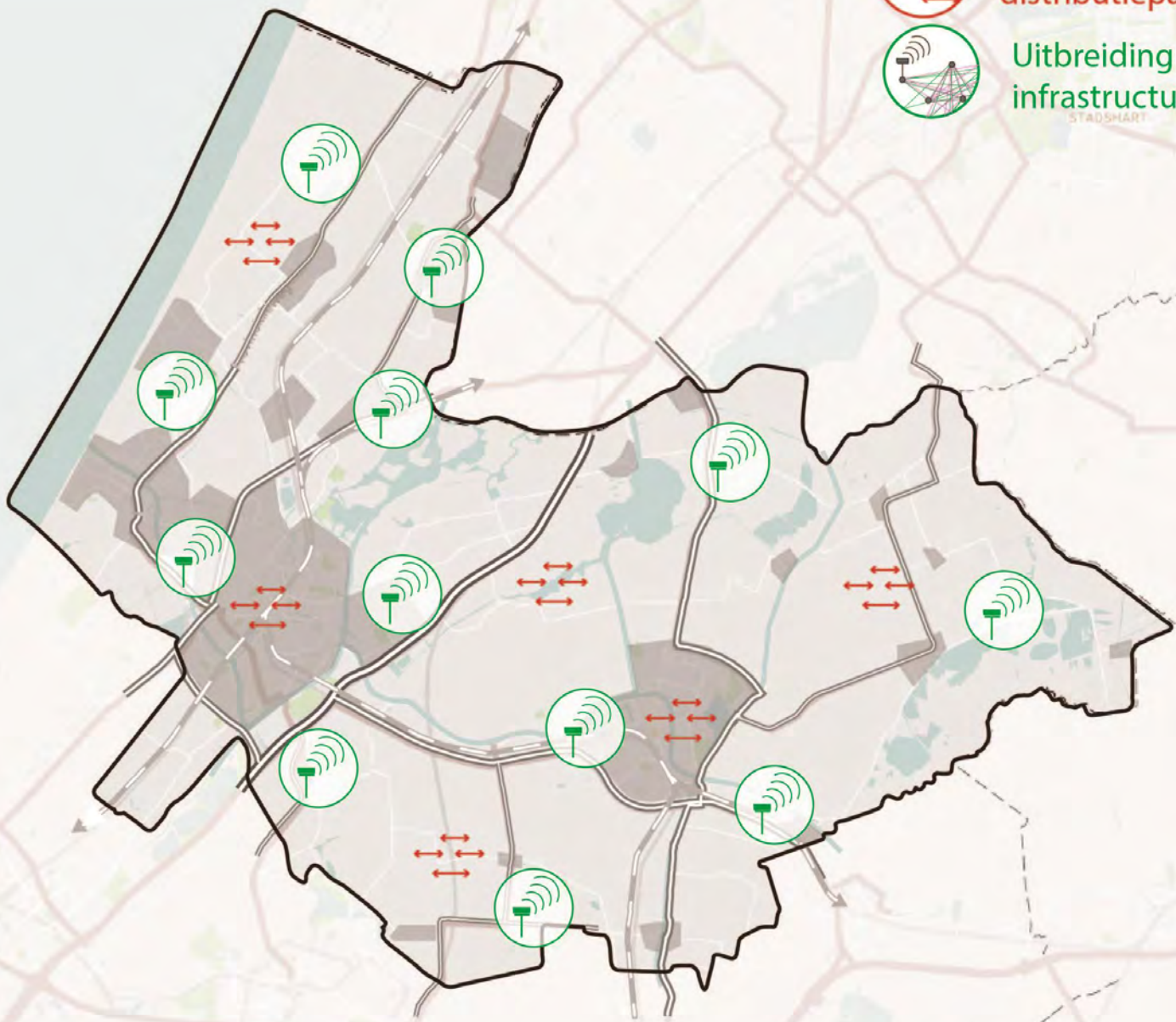


Veranderende
distributiepatronen



Uitbreiding digitale
infrastructuur

STADSMART



3.4 Impact e-maatschappij op de regio

Tijdens de interactieve werksessies over de impact van de trends op mobiliteit in Holland Rijnland, kwamen de volgende twee gevolgen naar voren waar de regio op moet inspelen:

- de veranderende distributiepatronen;
- uitbreiding van digitale infrastructuur.

Veranderende distributiepatronen

Door de opkomst van de digitale economie wordt steeds meer thuisbezorgd met kleinere voertuigen. Waar voorheen één keer per dag de post wordt bezorgd, kan dit nu op elk moment van de dag. Ook voor bedrijven gebeurt dit steeds meer. Deze trend concentreert zich niet op een bepaald gebied in de regio. Zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied doet deze trend zich voor. De opgave voor Holland Rijnland is de infrastructuur op deze veranderde stromen aan te passen.

Uitbreiding digitale infrastructuur

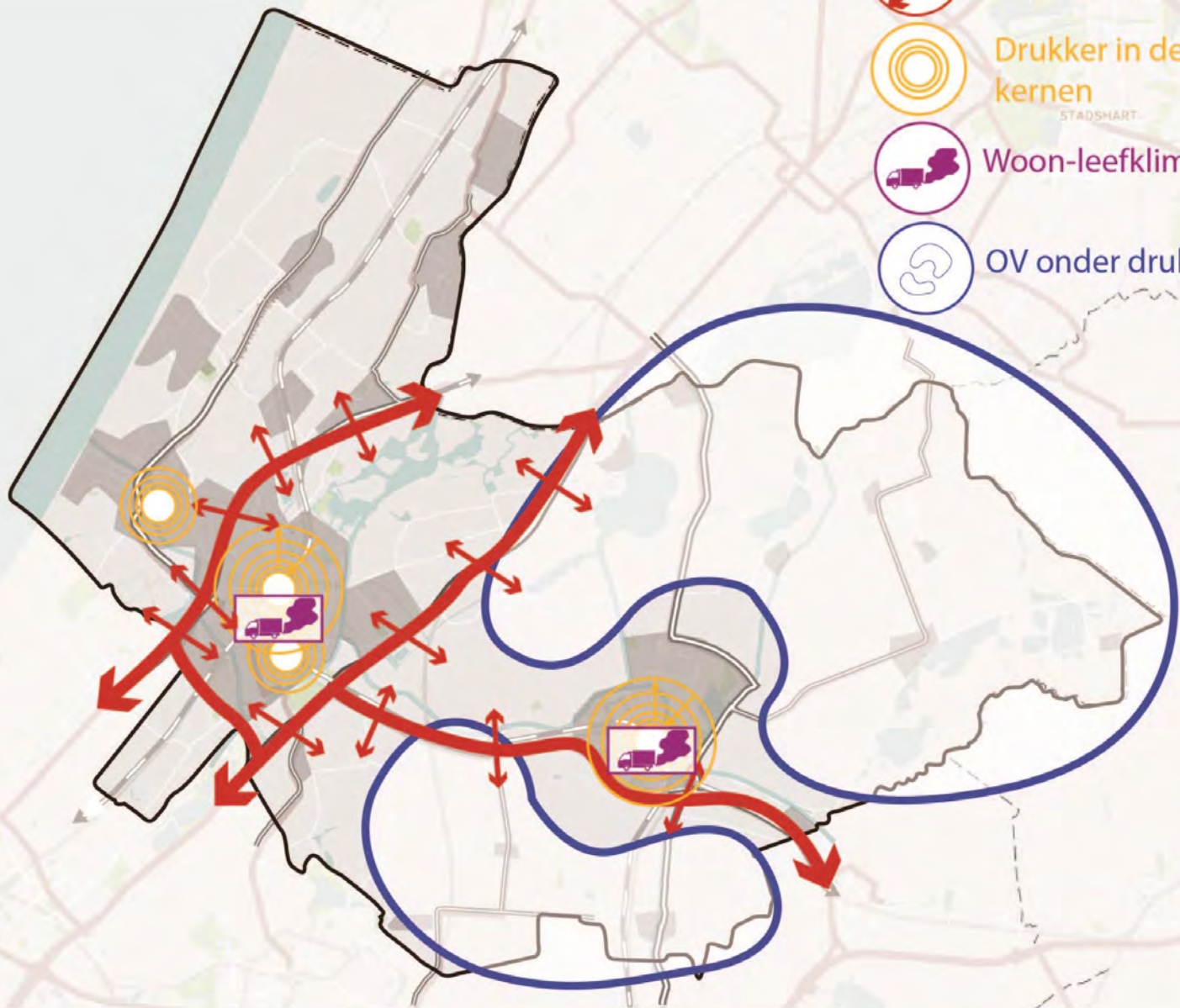
Door sterke groei van de technologische ontwikkelingen en het online netwerk zijn er steeds meer apparaten en voertuigen die communiceren via de digitale infrastructuur. Om te kunnen vertrouwen op deze apparaten/voertuigen is het belangrijk dat er goede verbindingen zijn. Dit is tevens ook belangrijk om het thuis(tele)werken te stimuleren

Er komen steeds meer 'slimme VRI's', waardoor er steeds meer verkeersdata beschikbaar komt. Dit geldt ook voor mobiele data. Dit biedt allerlei mogelijkheden voor o.a. actuele reisinformatie en verkeersmanagement in Holland Rijnland.

Als gevolg van bovenstaande komt er steeds meer data en wordt opslag van data ook belangrijker. Door de beschikbaarheid van 'BIG-data' is het mogelijk om meer en sneller onderzoek en analyses uit te voeren.



De opgave voor Holland Rijnland is om bij het aanpassen van fysieke infrastructuur rekening te houden met de uitbreiding van de digitale infrastructuur. Daarnaast moet Holland Rijnland aangehaakt blijven bij de 'Talking Traffic' ontwikkelingen, zodat de mogelijkheden voor (dynamisch) verkeersmanagement optimaal benut kunnen worden.



3.5 Impact verstedelijking op de regio

Tijdens de interactieve werksessies over de impact van de trends op mobiliteit in Holland Rijnland, kwamen de volgende vier gevolgen naar voren waar de regio op moet inspelen:

- Drukker op toeleidende wegen
- Drukker in stedelijk gebied/kernen
- Woon-leefklimaat onder druk
- Rendabel OV onder druk op 'dunnere lijnen'

Drukker op toeleidende wegen

Door onder andere de groei van de bevolking, de geplande ontwikkelingen in de regio, de steeds kleinere huishoudens en de autonome groei van mobiliteit neemt het aantal verplaatsingen toe. Dit heeft tot gevolg dat het op hoofdwegen zoals de A2, A4, A12, A44 en N11 drukker wordt. Maar door drukte op de hoofdwegen wordt het ook drukker op de toeleidende wegen en op het onderliggend wegennet.

Drukker in stedelijk gebied/kernen

Niet alleen op de toeleidende wegen wordt het drukker maar in de stedelijke gebieden/kernen wordt het drukker. Door kleinere huishoudens is er behoefte aan bijvoorbeeld meer woningen. Door de schaarste aan ruimte in de steden stijgen de (vastgoed)prijzen. De woningbouwopgave geldt overigens niet alleen in de grotere steden, maar ook op lager schaalniveau vindt er een trek plaats van de kleinere kernen naar de grotere kernen.

Woon-leefklimaat onder druk

Door de verstedelijking neemt de druk op de ruimte toe. Verschillende functies, zoals wonen, mobiliteit, natuur, landschap en recreatie concurreren met elkaar. Deze druk samen met een toename van het aantal verplaatsingen zorgt ervoor dat de woon- en leefklimaat in stedelijke gebieden onder druk komt te staan. Auto's worden minder als vanzelfsprekend geaccepteerd in het straatbeeld. In het landelijk gebied hecht men zeer aan de landschappelijke kwaliteit van de omgeving. Het is een opgave voor Holland Rijnland om een aantrekkelijk woon-leefklimaat te creëren en toch een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen.

Rendabel OV onder druk op 'dunnere lijnen'

Door de focus op dikkere lijnen in stedelijk gebied, komt rendabel OV op dunnere voedende lijnen en OV in het buitengebied onder druk te staan. In deze gebieden zullen mensen voor een belangrijk deel afhankelijk blijven van de auto, als het OV-aanbod verder wordt verschaald. De opgave voor Holland Rijnland is om ook het openbaar vervoer in het buitengebied frequent te laten rijden en de bestaande lijndiensten te handhaven. Zodat ook inwoners die geen auto tot beschikking hebben kunnen reizen.

3.6 Overige trends

Naast de trends en ontwikkelingen in de drie benoemde thema's, zijn er ook nog andere trends die invloed kunnen hebben op mobiliteit in de regio Holland Rijnland. Hierbij kan gedacht worden aan:

- de demografische ontwikkelingen, zoals de groeiende bevolking door migratie maar ook door stijgende levensverwachting;
- de verdere individualisering van de samenleving. De persoonlijke behoeftes staan centraal;
- politieke ontwikkelingen;
- groei van toerisme en recreatie: De verwachting is dat de wereldwijde economie zal blijven groeien net als de welvaart. De stijgende welvaart zorgt voor een groei van de vrijetijdseconomie. Vanuit andere werelddelen wordt het makkelijker om Nederland te bezoeken. Deze toeristen komen via de luchthavens Nederland binnen en bezoeken veelal de toeristische topattracties. Gezien de ligging van Schiphol en de toeristische trekpleisters in de regio, kan dit grote invloed hebben op Holland Rijnland.

3.7 Conclusies

De wereld verandert snel en de ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Dit geldt voor technologische ontwikkelingen, maar ook voor maatschappelijke en sociaal-economische trends. De mogelijke impact van al deze trends op mobiliteit is lastig exact te voorspellen, maar deze studie geeft inzicht in de meest relevante thema's en scenario's.

De geïnterpreteerde trends en ontwikkelingen hebben een grote mate van diversiteit wat betreft zekerheid en termijn van optreden, abstractieniveau en concreetheid, regionale differentiatie binnen Holland Rijnland en impact op mobiliteit.

Toch is er een aantal algemene conclusies te trekken wat betreft de mogelijke invloed op mobiliteit:

- Ondanks de ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor reizen (thuiswerken, online shoppen, videoconferencing), blijft de vraag naar meer mobiliteit groeien. Zowel tijdens de spitsperiodes, als daarbuiten.
- Er komt meer diversiteit in de mobiliteit, doordat er meer mogelijkheden komen en door betere informatievoorziening deze mogelijkheden bij meer mensen bekend worden. De verkeersvraag spreidt zich meer uit over de dag, maar ook over de verschillende vervoerswijzen (fiets en openbaar vervoer, maar ook combinaties daarvan middels ketenmobiliteit) en ook over verschillende routes (betere benutting van het onderliggend wegennet, o.a. door betere informatievoorziening). Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van het integrale verkeer- en vervoerssysteem.
- Door de toenemende mobiliteit en druk op hoofd- en onderliggend wegennet, blijven de bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijke issues.
- Toenemende aandacht en ambities op het gebied van duurzaamheid (energietransitie) leiden tot groei van het gebruik van duurzame brandstoffen. Dit geldt zowel voor elektrische en waterstof (vracht)auto's en openbaar vervoer, e-bikes en elektrisch aangedreven schepen.
- Het wordt steeds meer algemeen geaccepteerd om ruimtegebruik in woongebieden voor te behouden aan duurzamere vormen van mobiliteit.

Overzicht opgaven trends en ontwikkelingen

Opgaven **duurzaamheid**

- De opgaven voor Holland Rijnland op dit gebied zijn om voor deze nieuwe voertuigen voldoende oplaadpunten aan te bieden en om de infrastructuur aan te passen aan de aangepaste eisen die deze nieuwe voertuigen met zich meebrengen.
- Versterken OV-Knooppunten
- duurzaam vervoer over water te stimuleren.

Opgaven **e-maatschappij**

- De opgave voor Holland Rijnland is de infrastructuur op deze veranderde stromen aan te passen.
- De opgave voor Holland Rijnland is om bij het aanpassen van fysieke infrastructuur rekening te houden met de uitbreiding van de digitale infrastructuur.
- aangehaakt blijven bij de 'Talking Traffic' ontwikkelingen, zodat de mogelijkheden voor (dynamisch) verkeersmanagement optimaal benut kunnen worden.

Opgaven **verstedelijking**

- Drukker op toeleidende wegen
- Drukker in stedelijk gebied/kernen
- De opgave voor Holland Rijnland is om ook het openbaar vervoer in het buitengebied frequent te laten rijden en de bestaande lijndiensten te handhaven.



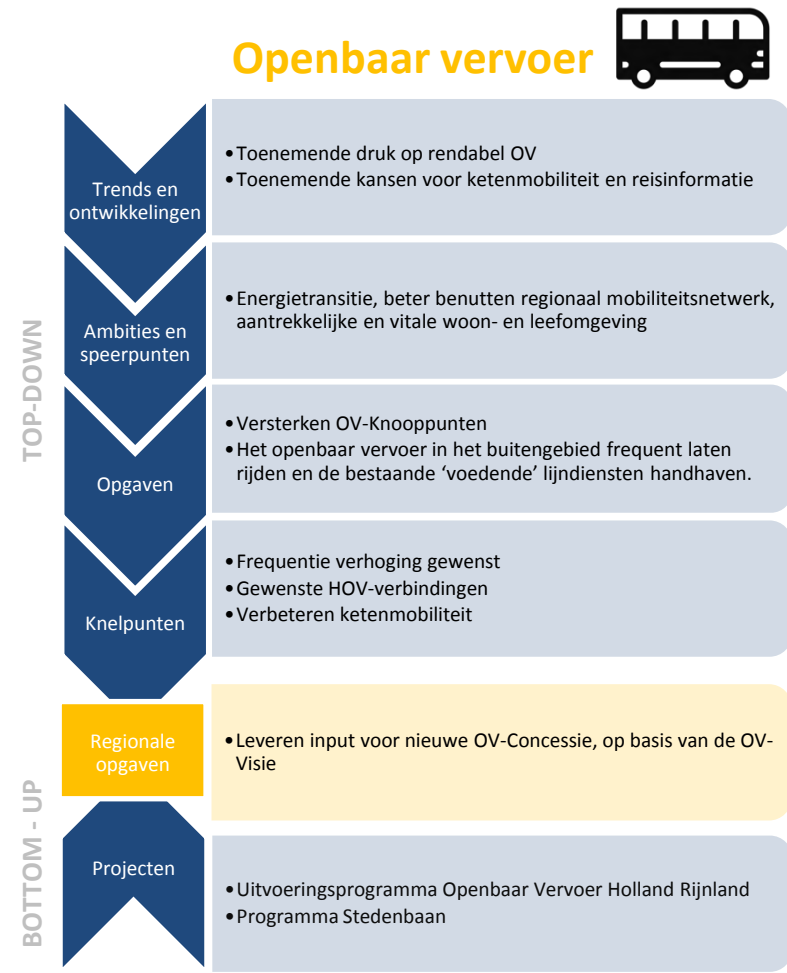
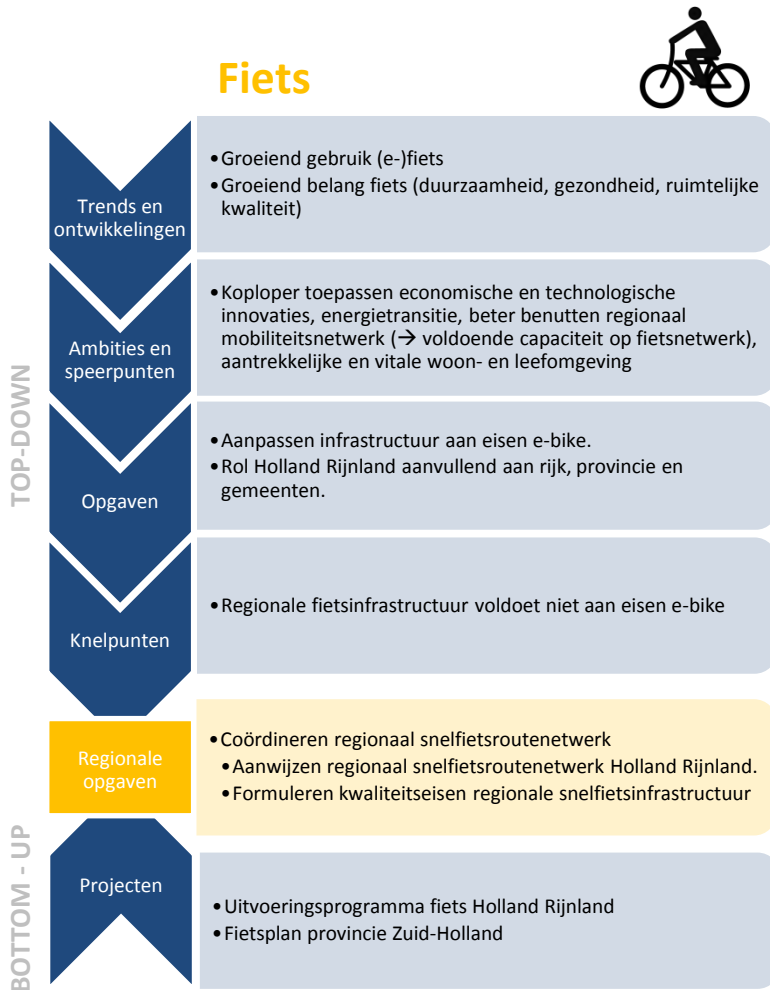
Regionale agenda mobiliteit

De Regionale mobiliteitsagenda vormt de onderlegger voor projecten waar de regio zich sterk voor zal maken. Het is van belang dat de regio een bondige heldere agenda heeft waar ze de komende jaren uit kan putten voor projecten. Dit betreft een adaptieve agenda, mede omdat de exacte invloed van de diverse trends op mobiliteit lastig te voorspellen zijn. Middels monitoring en evaluatie kunnen de knelpunten in de gaten worden gehouden en indien nodig kan de agenda worden bijgesteld.

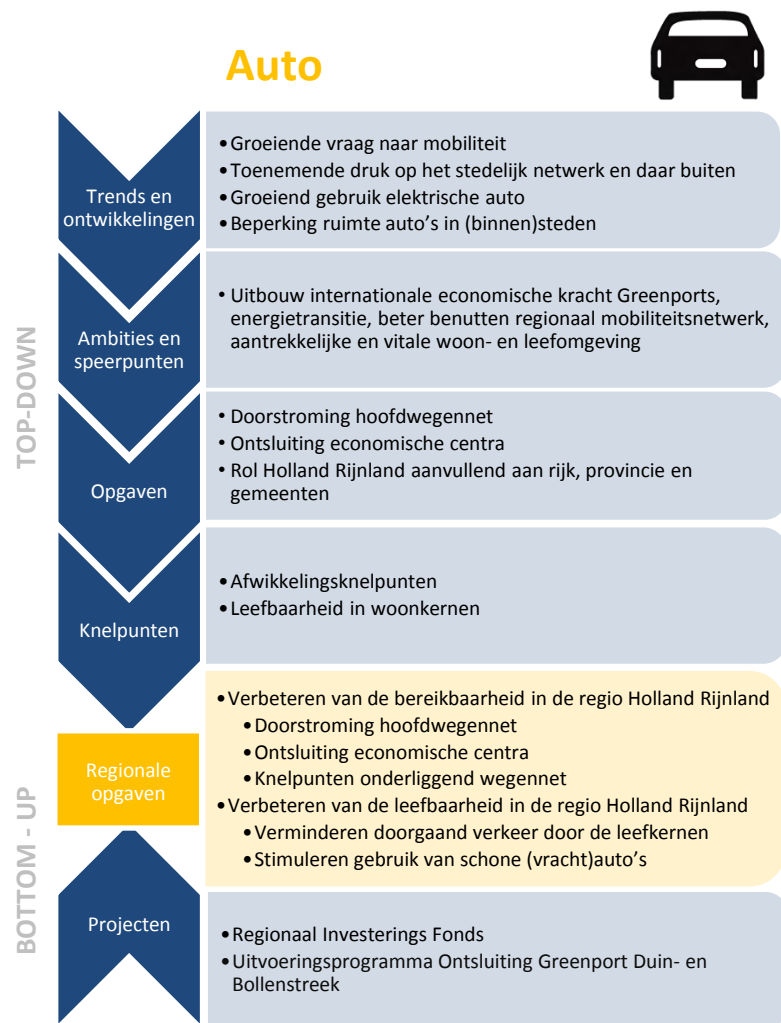
Vanuit de inventarisatie van trends en ontwikkelingen, knelpunten en de regionale ambities zijn opgaven geformuleerd. Op basis hiervan zijn de volgende regionale opgaven benoemd op het gebied van mobiliteit in de regio Holland Rijnland:

- Fiets:
 - Formuleren kwaliteitseisen regionale snelfietsinfrastructuur.
 - Aanwijzen regionaal snelfietsrouten netwerk Holland Rijnland.
- Openbaar vervoer:
 - Leveren input voor de nieuwe OV-concessie, op basis van de OV-visie.
- Auto:
 - Verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.
 - Verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland.
- Vaarwegen:
 - Stimuleren goederenvervoer over water.
 - Verbeteren doorstroming fiets, OV, autoverkeer en scheepvaart rondom de belangrijkste kruisingen van regionale wegen en vaarwegen.
- Algemeen:
 - verkeersveiligheid;
 - duurzaamheid;
 - landbouwverkeer;
 - recreatie en toerisme.

Op de volgende pagina's is de onderbouwing van deze Regionale opgaven schematisch weergegeven. In de volgende paragrafen worden de modaliteiten nader toegelicht.



Onderbouwing Regionale opgaven uit de Agenda Mobiliteit (fiets en OV)



Onderbouwing Regionale opgaven uit de Agenda Mobiliteit (scheepvaart en auto)

4.1 Ambities

De regio Holland Rijnland heeft verschillende ambities (zie bijlage III) . In dit document is gefocust op de speerpunten:

- uitbouwen internationale economische kracht en en beter benutten van het regionaal mobiliteitsnetwerk. De huidige knelpunten blijven, omdat de trends tot meer mogelijkheden voor mobiliteit leiden en een betere benutting, maar voorlopig niet tot minder spitsverkeer;
- verbeteren van de leefomgeving en inzetten op energietransitie. Dit sluit aan bij de het thema ‘verduurzaming’. De regio heeft de kans om in te zetten op faciliteren van schone en duurzame vervoersmiddelen (elektrische auto, fiets, OV en schepen).

4.2 Algemene uitgangspunten

Alle projecten en maatregelen moeten rekening houden met onderstaande algemene uitgangspunten:

- verkeersveiligheid;
- duurzaamheid;
- landbouwverkeer;
- bereikbaarheid toeristische en recreatieve bestemmingen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid moet volwaardig worden meegenomen in de projecten die worden uitgevoerd in Holland Rijnland, zowel tijdens de uitvoering als tijdens de permanente situatie. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid in de regio verbeterd met de uitvoering van het Regionaal Programma Verkeersveiligheid en Actieprogramma Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2017 - 2019.

Landbouwverkeer

Holland Rijnland moet voldoende aandacht hebben voor landbouwverkeer. Hierbij moet een balans worden gevonden tussen het functioneren van agrarische bedrijven en een goede doorstroming en verkeersveiligheid voor het verkeer. De gemeenten Zoeterwoude, Kaag & Braassem en Nieuwkoop hebben zich aangesloten bij een onderzoek naar zwaar vracht- en landbouwverkeer in het landelijk gebied, dat wordt uitgevoerd door de regio Midden-Holland.

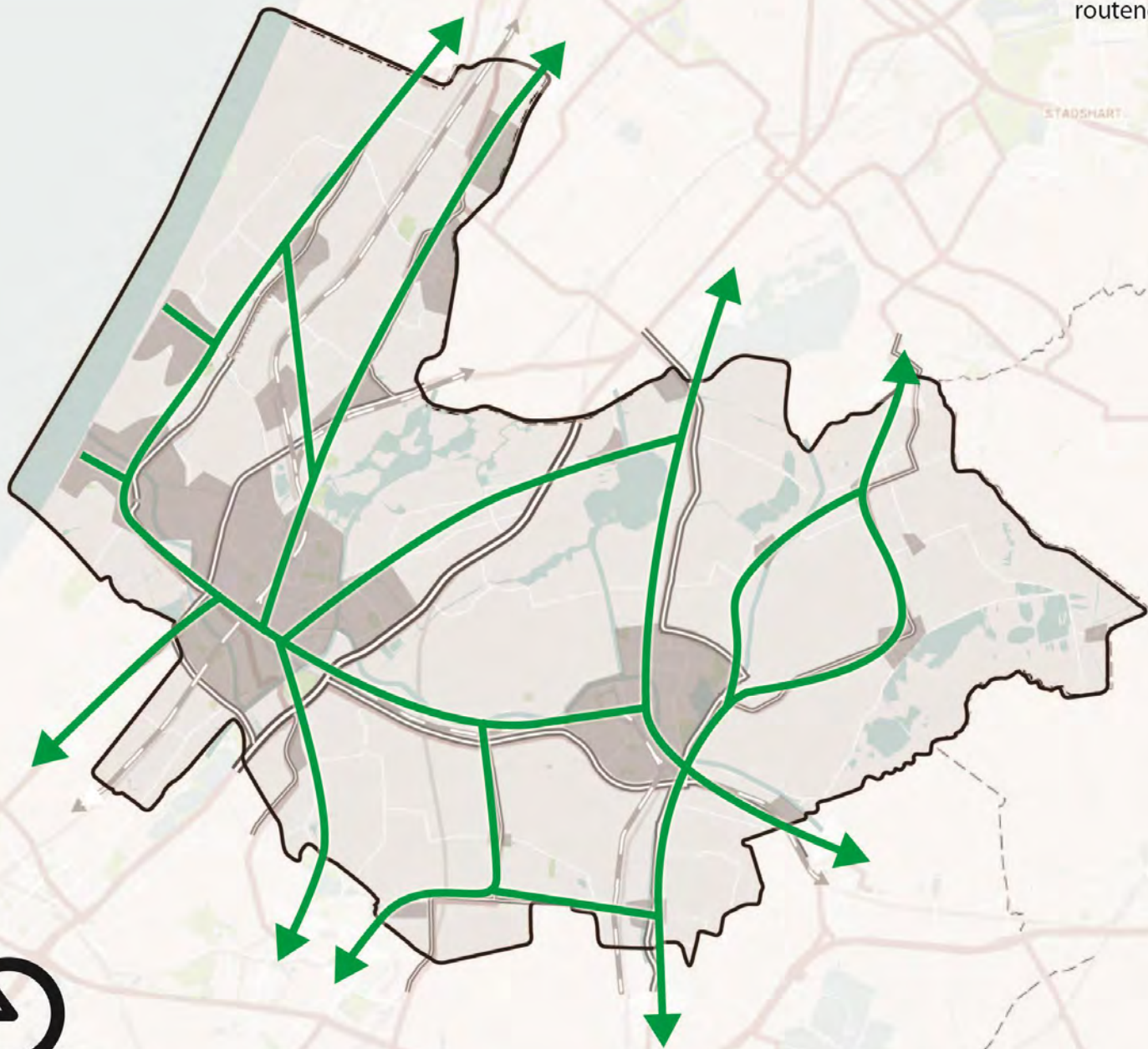
Duurzaamheid

Bij de keuze en uitvoering van projecten moet aandacht zijn voor duurzaamheid. Door de toepassing door duurzame technieken bij de uitvoering van projecten (cradle-to-cradle), meenemen van totale lifecycle costs, energietransitie en duurzaam materiaalgebruik. Maar ook door het stimuleren van elektrische voertuigen (zowel fiets, auto's, bussen als scheepvaart), door het faciliteren van laadvoorzieningen (auto), aanpassen van infrastructuur (fiets) en stellen van eisen in de OV-concessie (OV).

Toerisme en recreatie

Toerisme en recreatie moeten worden gefaciliteerd, middels het opnemen van de belangrijkste bestemmingen in de netwerken van de verschillende modaliteiten. Daarnaast moet er voldoende aandacht zijn voor het behouden van de ruimtelijke kwaliteit, waar de regio Holland Rijnland bekend om staat. Voor langere termijn wordt dit onderdeel meegenomen in de discussie over de nieuwe ‘Agenda groen na 2020’ (Groenprogramma 2020). Deze discussie wordt eind 2017 gestart.

Indicatie snelfiets-
routenetwerk



4.3 Fiets

De regio Holland Rijnland heeft als ambitie een aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving te zijn. Om dit te behalen is het belangrijk dat de regio goed per fiets bereikbaar is. Kansen zijn:

- aanwijzen van een regionaal snelfietsrouten netwerk Holland Rijnland;
- formuleren kwaliteitseisen regionale fietsinfrastructuur.

Aanwijzen van een regionaal snelfietsrouten netwerk Holland Rijnland.

Plannen en aanleggen van een snelfietsrouten netwerk. Een snelfietsrouten netwerk is aangepast aan de groeiende snelheidsverschillen die ontstaan door de groei van de e-bike. De belangrijkste kenmerken zijn:

- samenhangend logisch snelfietsnetwerk;
- directe en snelle verbindingen. Daarnaast is het belangrijk dat de bestaande fietsinfrastructuur ook op de komst van de e-bike wordt aangepast.

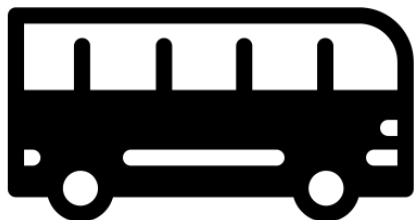
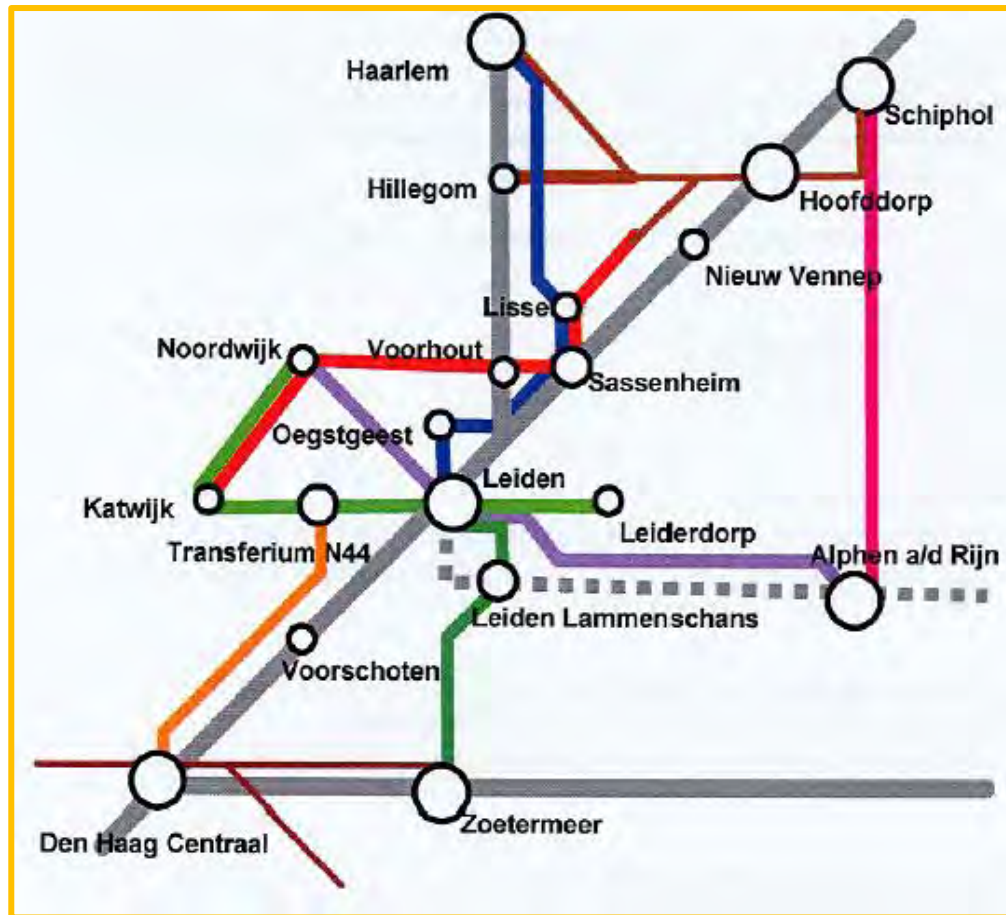


Formuleren kwaliteitseisen regionale snelfietsinfrastructuur

Om een hoge kwaliteit snelfietspaden te garanderen en om te zorgen voor uniformiteit in de regio is het belangrijk dat dezelfde richtlijnen en standaarden worden gebruikt bij de aanleg van de snelfietsinfrastructuur. Het gaat hierbij onder andere om:

- breedte (geschikt voor de hogere snelheden);
- type en kleur verharding;
- 'vergevingsgezindheid'. Dit heeft als doel om infrastructuur zodanig te ontwerpen dat de kans op fouten minimaal is en als er een fout wordt gemaakt, dit niet direct tot ernstig letsel hoeft te leiden. De aanpak bestaat uit vier componenten: balanshouden, koers houden, ruimte voor foutcorrectie, geen obstakels;
- type kruispunten.

Daarnaast is het versterken van ketenmobiliteit belangrijk, de kansen hiervoor staan beschreven onder openbaar vervoer.



*“metrokaartje” van het HOV-netwerk
Bron: OV-visie Holland Rijnland, eerste deelrapport (2012)*

4.4 Openbaar vervoer

Holland Rijnland heeft als ambitie een aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving te zijn. Daarnaast is energietransitie een speerpunt. De kans voor Holland Rijnland is om input te leveren voor de nieuwe OV-concessie voor Zuid-Holland-Noord. De input hiervoor moet worden afgestemd met de regionale OV-visie. Door input te leveren 'aan de voorkant' van het proces en afgestemd met de gehele regio, kan Holland Rijnland meer invloed uitoefenen op de uitkomsten. Aandachtspunten zijn (zie hoofdstuk 2):

- opwaarderen (H)OV-routes tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden (R-net) zowel in, maar ook buiten, de regio (samenhangend netwerk dat ook aansluit op buurregio's);
- versterken mogelijkheden voor ketenmobiliteit door de kwaliteit van OV-knooppunten te verbeteren (treinstations, HOV-haltes en P+R-voorzieningen). Dit kan zowel op het gebied van overstapvoorzieningen, als (fiets)parkeerfaciliteiten en overige faciliteiten en functies;
- in stand houden 'verzorgende' functie OV: verzorgende OV-lijnnet in stand houden, mogelijk gekoppeld aan doelgroepenvervoer of kleinschalig vraaggestuurd OV.

4.5 Auto

De regio Holland Rijnland heeft als ambitie een aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving te zijn. Om dit te behalen is het belangrijk dat de regio goed per auto **bereikbaar** is en dat de **leefbaarheid**sknelpunten worden verminderd/opgelost. Dit zijn de regionale mobiliteitsopgaven voor de auto.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid worden drie agendapunten onderscheiden:

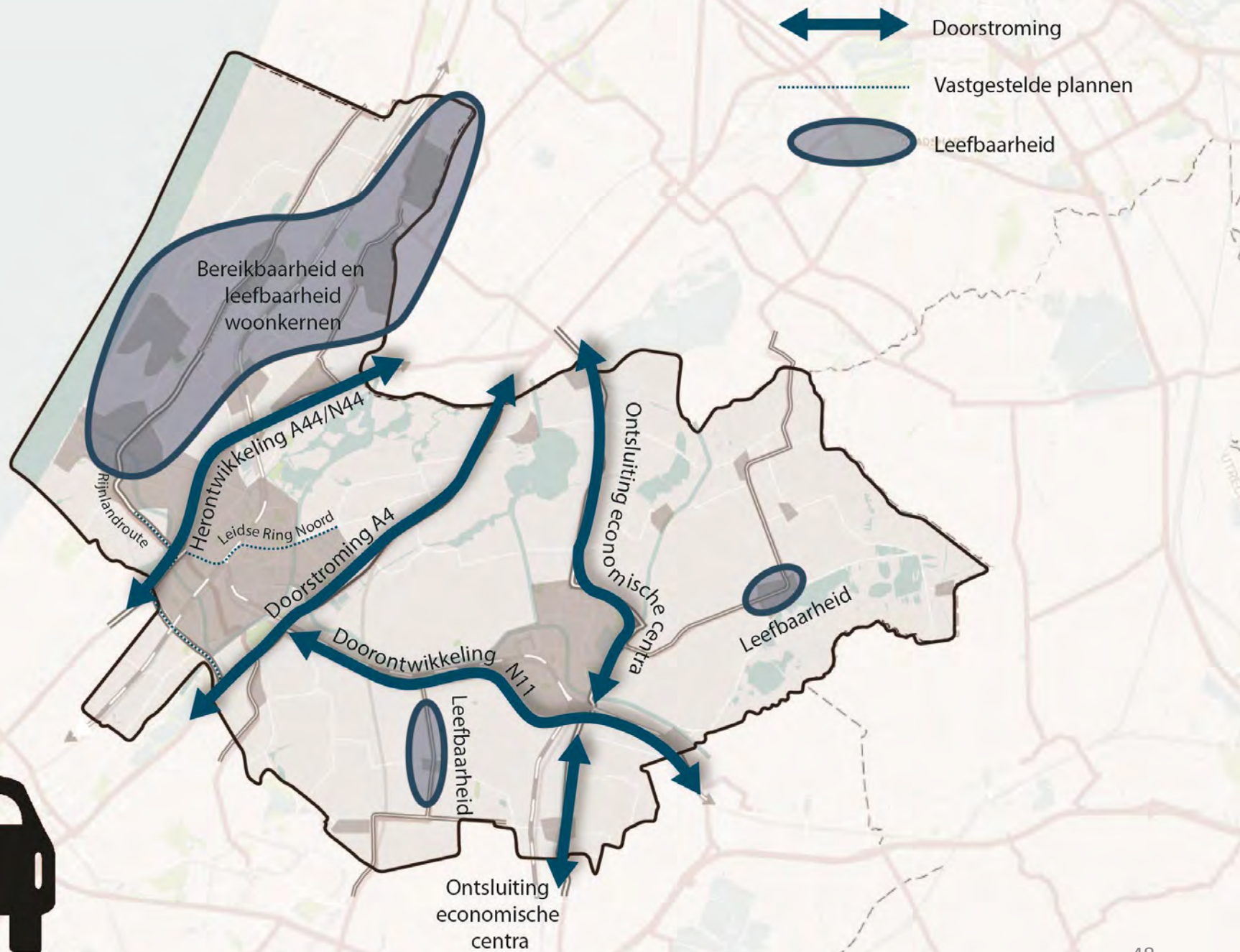
- Garanderen doorstroming op het hoofdwegennet. Hieronder wordt verstaan een goede doorstroming op de A4, herontwikkeling van de N44/A44-corridor en de doorontwikkeling van de N11. Buiten de regio gaat het met name om de doorstroming op de A4 richting Hoofddorp en Den Haag, de A12 bij Zoetermeer en de A2 en A9.
- Verbeteren ontsluiting economische centra, zoals de Greenports Regio Boskoop en Duin- en Bollenstreek en de Leidse agglomeratie.
- Beter benutten van het onderliggend wegennet. Dit geldt met name bij knelpunten op het onderliggend wegennet die worden veroorzaakt door grotere stromen op het OVN door knelpunten op het hoofdwegennet. Beter benutten van het onderliggend wegennet vergroot de robuustheid van het totale wegennet.

Leefbaarheid

Voor leefbaarheid worden twee agendapunten onderscheiden:

- Verminderen doorgaand verkeer door de leefkernen.
- Stimuleren gebruik van schone (vracht)auto's.







4.6 Scheepvaart

De regio Holland Rijnland heeft als ambitie een koploper te zijn in het toepassen van economische en technologische innovaties. Daarnaast is een van de speerpunten om de internationale economische krachten uit te bouwen, de leefomgeving te verbeteren en energietransitie. De regionale opgaven zijn:

- stimuleren van goederenvervoer over water;
- verbeteren doorstroming fiets, OV, autoverkeer en scheepvaart rond brugopeningen.

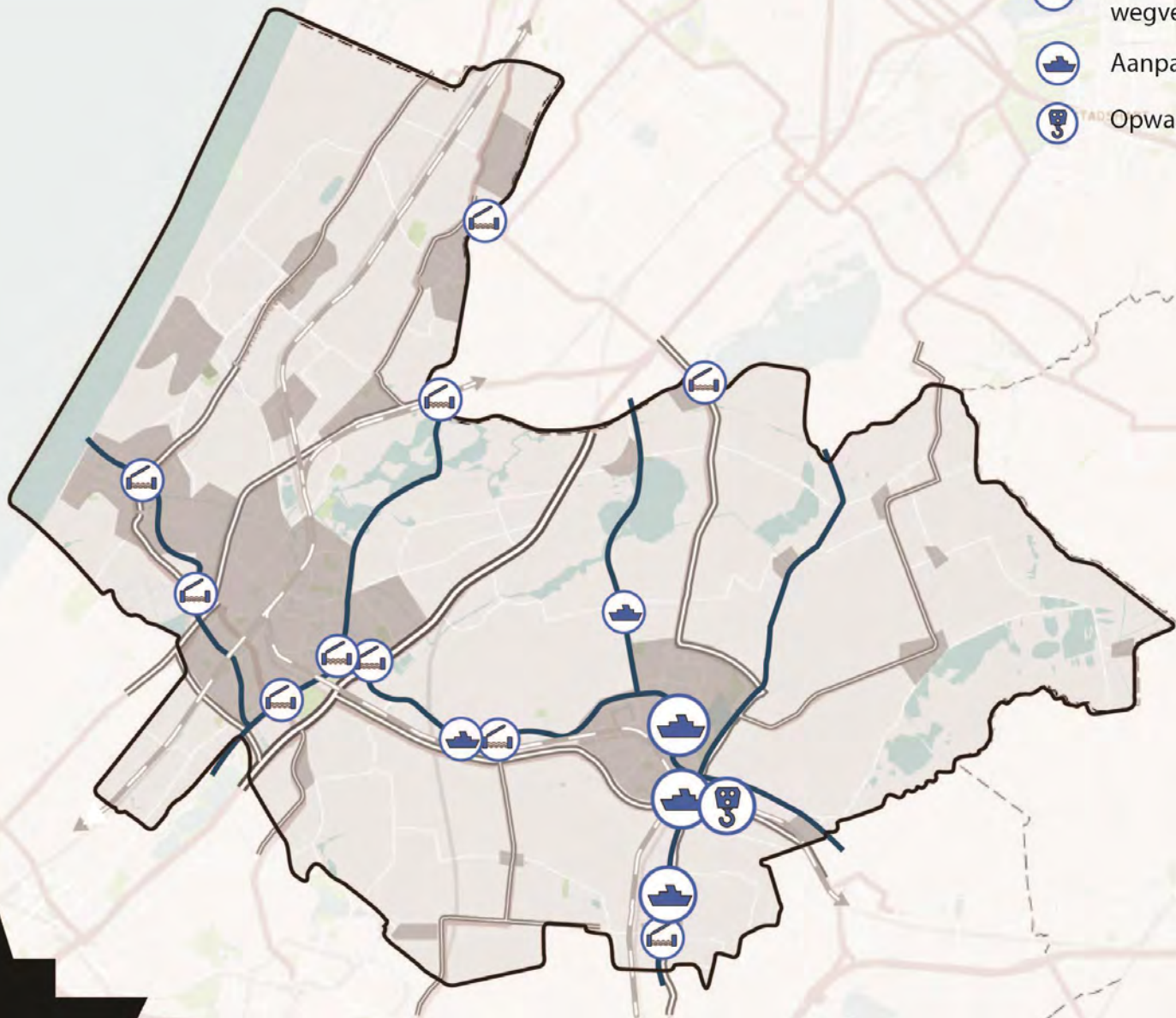
Stimuleren goederenvervoer over water

Om het goederenvervoer over water te stimuleren is het een vereiste dat de vaarwegen geschikt zijn voor meer en grotere schepen. De knelpunten van te smalle en te ondiepe vaarwegen moeten aangepast worden. Daarnaast zouden de overslag locaties opgewaardeerd moeten worden. De focus ligt hier op het Alpherium en overige multimodale overslagpunten (water/spoort/weg)

Verbeteren doorstroming fiets, OV, autoverkeer en scheepvaart rond brugopeningen

Door schippers en wegverkeer te voorzien van actuele informatie over brugopeningen, kan vertraging worden verminderd en wordt hun reistijd voorspelbaarder. Het afstemmen van brugopeningen (bijvoorbeeld middels 'Blauwe Golven') verkort de reistijd voor scheepvaart. Ook het toepassen van een Smart Brugregime zou voor een verbetering van de doorstroming voor zowel scheepvaart als voor het gemotoriseerd verkeer kunnen zorgen.

-  Verbeteren doorstroming wegverkeer en scheepvaart
-  Aanpassen vaarwegen
-  Opwaarderen Alpherium





1 2 3 4 5

Vervolg

De mobiliteitsagenda vormt een basis voor samenwerking en investeringen en het vergemakkelijkt een gezamenlijk en slagvaardig optreden naar derden toe. Hierbij valt te denken aan lobbytrajecten. Het is belangrijk om er bewust van te zijn dat de regionale mobiliteitsagenda een levend document is dat onderhoud vergt.

Om de gezamenlijke agendapunten een stap verder te brengen zijn per regionale opgave acties benoemd die de gezamenlijke gemeenten in Holland Rijnland moeten uitvoeren. De nadruk ligt hier op de gezamenlijke afstemming en lobby.



Fiets

Regionale opgaven

- Aanwijzen van een regionaal snelfietsroutenetwerk Holland Rijnland
- Formuleren kwaliteitseisen regionale snelfietsinfrastructuur

Vervolg acties

- Gezamenlijk opstellen van kwaliteitseisen snelfietsroutenetwerk
- Gezamenlijk opstellen van het regionale snelfietsroutenetwerk
- Bepalen projecten en kosten
- Lobby bij provincie Zuid-Holland en I&M voor financiering / prioriteit projecten regionaal snelfietsnetwerk
- Uitvoeren van projecten en coördineren van subsidies mede op basis van een regionaal snelfietsnetwerk



Openbaar vervoer

Regionale opgaven

- Input leveren voor de nieuwe OV-concessie op basis van de ov-visie Holland Rijnland

Vervolg acties

- Bepalen van gezamenlijke wensen en ambities, op basis van de (geactualiseerde) OV-visie
- Lobby input Holland Rijnland bij nieuwe OV-concessies (provincie Zuid-Holland, I&M, MRDH, NS, ProRail en overige omliggende regio's)



Scheepvaart

Regionale opgaven

- Stimuleren goederenvervoer over water
- Verbeteren doorstroming rondom kruisingen wegen en vaarwegen (bruggen)

Vervolg acties

- Analyseren en afstemming over verbeteren doorstroming rondom bruggen
- Lobby voor betere doorstroming rondom bruggen en een beter gebruik van de Gouwe, Oude Rijn en het Alpherium bij Provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland
- Stimuleren gebruik Alpherium



Auto

Regionale opgaven

- Verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland
- Verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland

Vervolg acties

- Analyseren en afstemmen over herontwikkeling A/N44, doorontwikkeling van N11, ontsluiting Greenports en bepalen van projecten voor onderliggend wegennet
- Lobby voor betere doorstroming op hoofdwegen bij Rijkswaterstaat, I&M en PZH en voor verbetering van leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek bij de provincie Zuid-Holland

Overig

Agendapunten

- Verkeersveiligheid
- Duurzaamheid
- Landbouwverkeer
- Recreatie en toerisme
- 'Talking traffic' / Smart mobility

Vervolg

- Uitvoeren actieplan verkeersveiligheid;
- Afstemming van beleid binnen de gemeenten;
- Aanhaken bij onderzoeken die in de omliggende regio's plaatsvinden op het gebied van landbouwverkeer;
- Aangehaakt blijven bij initiatieven uit 'Talking traffic';
- Recreatie en toerisme: aanhaken bij 'Agenda groen na 2020';
- Duurzaamheid: stimuleren van elektrische voertuigen.



Bijlagen

-
- I. Leden van de projectgroep
 - II. Deelnemers iRoom-sessies
 - III. Bronnenlijst
 - IV. Regionale ambities
 - V. Projectenlijst

Leden van de projectgroep

Naam	Organisatie
Iris de Bruyne Jeroen Ververs	Regio Holland Rijnland
Ricardo Heijne	Gemeente Alphen aan den Rijn (Rijn- en Veenstreek)
Cees van der Hulst	Gemeente Katwijk (Duin- en Bollenstreek / Leidse regio)
Thomas Dijker	Gemeente Leiden (Leidse regio)
Fariq Ishaak	Gemeente Teylingen (Duin- en Bollenstreek)
Martijn van de Ven	Provincie Zuid-Holland
Lieke Hüsslage Alex van Gent	Royal HaskoningDHV

Deelnemers iRoom-sessies

Naam	Organisatie
Iris de Bruyne Jeroen Ververs	Regio Holland Rijnland
Cees van der Hulst	Gemeente Katwijk (Duin- en Bollenstreek / Leidse regio)
Hans van Dam	Rover Holland Rijnland
Ko Droogers	ANWB
Manon van Duijn	Provincie Zuid-Holland
Jaap Molenaar	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Mark van Schuylenburg	BEREIK
Marcel Vissers	Voorzitter projectgroep Bereikbaarheid Economische Agenda Duin- & Bollenstreek
Mohamed Kalai	Regio Midden Holland
Wout Terra	Arriva
Pieter van der Straaten	Gemeente Leiden
Laura van Klink	VNO NCW Holland Rijnland
Roel Bouman	Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
Bastiaan de Roo	Gemeente Leiden
Lieke Hüsslage Alex van Gent	Royal HaskoningDHV

Bronnenlijst

1. Innovatiepartnerschap Talking Traffic www.beterbenutten.nl/talking-traffic (2017)
2. Programma Stedenbaan www.zuidelijkerandstad.nl/content/stedenbaan (2017)
3. Actuele verkeersinformatie via Google Traffic (2017)
4. Het Hart van Holland – regionale agenda – Omgevingsvisie 2040 (concept 5 juli 2016)
5. Mobiliteitsbeeld 2016 – Kennisinstituut voor Mobiliteit (oktober 2016)
6. Strategische agenda Regio Midden-Holland (6 juli 2016)
7. Uitvoeringsprogramma fiets Holland Rijnland (concept juni 2016)
8. Uitvoeringsprogramma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (concept 30 april 2016)
9. Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer Holland Rijnland, Actualisatie april 2016 (28 april 2016), uitwerking van de OV-visie Holland Rijnland
10. Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Midden-Holland (4 maart 2016)
11. Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 “samen verder fietsen” (februari 2016)
12. Inhoudelijke Agenda 2016-2020 Holland Rijnland (16 december 2015)
13. Mobiliteitsnota Leiden 2015 – 2022 (29 mei 2015)
14. RVMK Holland Rijnland V3.0-verkeersmodel, actualisatie en harmonisatie van het verkeersmodel Holland Rijnland (juli 2014)
15. Regionale structuurvisie 2020 Holland Rijnland (januari 2014)
16. Factsheet Regionaal Investeringsfonds (RIF) (16 april 2013)
17. DVM Sturingsvisie Holland Rijnland (2 januari 2012)
18. OV-visie Holland Rijnland, schakels in het Zuidvleugelnet (2012)
19. Uitvoeringsprogramma RVVP Holland Rijnland 2012-2015 (februari 2012)

Regionale ambities

De regionale ambities zijn vastgesteld in de 'Inhoudelijke Agenda 2016-2020' van Holland Rijnland (16 december 2015). Deze Agenda benoemt de speerpunten die in verschillende coalities en samenwerkingen worden opgepakt. De agenda is gericht op kracht van de regio en verbindt deze met innovatiekracht en netwerkkracht. Het is een dynamisch document. De huidige opgaven zijn aan verandering onderhevig, ambities moeten soms bijgesteld of gewijzigd worden gezien de tijdgeest. Trends en ontwikkelingen in de maatschappij vragen om flexibiliteit zodat de regio proactief kan inspelen op wat de situatie vraagt.

De netwerkorganisatie Holland Rijnland heeft als visie: *“zorgdragen binnen de regio voor een optimale verbinding, ontmoeting en samenwerking op ruimtelijk, economisch en sociaal gebied”*. Twee van de vier ambities die hieronder vallen hebben een relatie met de opgaven voor mobiliteit:

- Ambitie 2. Koploper in het toepassen van economische en technologische innovaties.
- Ambitie 3. Aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving .

De bijbehorende speerpunten van Holland Rijnland zijn:

- Innovatieve, slimme en vernieuwende aanpak en doorontwikkeling (niet alleen economische topsectoren).
- Energietransitie (duurzame en decentraal, elektriciteit en warmte), opgave één van economische speerpunten PZH.
- Grote kansen voor betere beheersing van mobiliteit door toepassing van technologie en data gedreven aanpak.
- Steun uitbouw internationale economische kracht van Greenports Duin- en Bollenstreek, regio Boskoop en Aalsmeer.
- Aantrekkelijke groene bestemming voor inwoners en recreanten (verbinding stad-land).
- Beter benutten regionaal mobiliteitsnetwerk.
- Ondersteun gemeenten bij verwerven subsidies (regionale projecten) + strategische verkenningen + kennisdelen.

Projectenlijst

Fiets

Projecten	Status	Financiering	Draagvlak	Agenda: Snelfietsroute netwerk	Agenda: Formuleren kwaliteitseisen
Snelfietsroute Leiden - Katwijk	studie	niet geregeld	veel	x	
Snelfietsroute Leiden - Rijnsburg	voorbereiding	niet geregeld	gemiddeld	x	
Snelfietsroute Katwijk - Noordwijk	opgave	niet geregeld	gemiddeld	x	
Snelfietsroute Voorschoten - Leiderdorp	-	-	-	x	
Snelfietsroute Leiden Sassenheim - Hillegom	-	-	-	x	
Snelfietsroute Leiden - Voorhout - Noordwijk	studie	niet geregeld	onbekend	x	
Snelfietsroute Leiden - Zoetermeer	studie	niet geregeld	gemiddeld	x	

Scheepvaart

Projecten	Status	Financiering	Draagvlak	Agenda: Stimuleren goederen vervoer	Agenda: verbeteren doorstroming
Uitbouwen multimodale overslag Alpherium	voorbereiding	geregeld	veel	x	
Aanpassen inrichting vaarwegen (Gouwe & Oude Rijn)	-	-	-		x
Opstellen visie op bedieningsregime bruggen (rekening houdend met belangen van fiets, OV, autoverkeer en scheepvaart)	-	-	-		x
Afstemmen bedieningsregime bruggen regionale auto-/OV-/fietsroutes, over Gouwe, Oude Rijn en Ringvaart	-	-	-		x
Brug Tjalma beweegbaar houden	opgave	niet geregeld	veel		

Openbaar vervoer

projecten	Status eind 2016	Financiering	Draagvlak	Agenda: voorbereiden OV- concessie
R-net Leiden - Leiderdorp	voorbereiding	geregeld	veel	
HOV Leiden - Den Haag via Voorschoten (lijn 45)	opgave	niet geregeld	onbekend	
HOV Leiden - Haarlem via Lisse (lijn 50)	studie	niet geregeld	onbekend	
HOV Leiderdorp - Schiphol	-	-	-	
HOV Noordwijk - Schiphol	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	
OV Hillegom - Nieuw Vennep	opgave	niet geregeld	gemiddeld	
R-net Leiden - Katwijk	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	
R-net Leiden - Noordwijk	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	
Spoor Leiden Utrecht: sprinter	voorbereiding	geregeld	veel	
Spoor Leiden Utrecht: intercity	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	
Busstation Leiden Centraal omklappen	studie	niet geregeld	gemiddeld	
Stedenbaanplus	-	-	-	
Collectief Vraagafhankelijk Vervoer	-	-	-	
Fietsparkeren en P+R station Alphen aan den Rijn	voorbereiding	geregeld	veel	
Looproutes centrum station Alphen aan den Rijn	studie	niet geregeld	veel	
P+R station en OV-fiets Hillegom	opgave	niet geregeld	veel	
OV-fiets station Sassenheim	voorbereiding	geregeld	veel	
Bewegwijzering P+R station Sassenheim	voorbereiding	geregeld	veel	
Lobby voor milieuvriendelijke voorwaarden in de nieuw te verlenen OV-concessie	-	-	-	
Ongelijkvloerse spoorwegkruising Leidsche Schouw	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	
Fietsparkeren station Voorschoten	studie	niet geregeld	veel	
Spoor Haarlem - Leiden	-	-	-	
Transferium A44	-	-	-	

Auto

projecten	Status	Financiering	Draagvlak	Agenda: Hoofdwegenet	Agenda: Ontsluiting economische centra	Verminderen doorgaand verkeer door kernen	Agenda: stimuleren gebruik schone (vracht)auto's	Agenda: Verminderen knelpunten op onderliggend wegennet, veroorzaakt door knelpunten op hoofdwegennet.
Verbreding A4 Leidschendam - Rijnlandroute	voorbereiding	geregeld	veel	x				
Ongelijkvloerse aansluiting Alphen aan den Rijn-West (Leidse Schouw)	opgave	niet geregeld	weinig	x				
Verbeteren doorstroming aansluiting A4 - N11	-	niet geregeld	weinig	x				
Visie N11, in relatie tot regionaal wegennet (doorstroming, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid)	opgave	niet geregeld	weinig	x				
Visie N44/A44 in relatie tot regionaal wegennet (doorstroming, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid)	-	niet geregeld	weinig	x				
Noordwestelijke randweg Alphen aan den Rijn	opgave	niet geregeld	onbekend		x	x		
Ontsluiting Greenport regio Boskoop	studie	geregeld	veel		x	x	x	x
Hazerswoude-Dorp (N209)	studie	geregeld	veel			x		x
Verbeteren aansluiting A12 - N11 (Bodegravenboog)	opgave	niet geregeld	veel	x	x	x		
Leidse Ring Noord: en No Regretmaatregelen	voorbereiding	geregeld	veel		x			
Leidse ring Noord: deel Plesmanlaan	voorbereiding	geregeld	gemiddeld		x			
Leidse ring Noord: deel Willem de Zwijgerlaan	voorbereiding	geregeld	gemiddeld		x			
Leidse ring Noord: deel Oude Spoorbaan	voorbereiding	geregeld	gemiddeld		x			
Noordelijke Randweg Rijnsburg	studie	niet geregeld	veel		x	x		
Noordelijke Randweg Voorhout	voorbereiding	geregeld	gemiddeld		x	x		
Duinpolderweg	studie	niet geregeld	gemiddeld		x	x		
Doorstroming N11 W van Hazerswoude elke dag	opgave	niet geregeld	weinig	x		x		
Doorstroming A44/N44 Z van Oegstgeest elke dag	-	niet geregeld	weinig	x				
Doorstroming A44 N van Oegstgeest incidenteel	-	niet geregeld	weinig	x				
Verlengde Bentwoudlaan	studie	geregeld	gemiddeld		x	x		
Leefbaarheid Hazerswoude-dorp	opgave	geregeld	veel			x		x
Maatregelen Hoge Rijndijk – Leiderdorpse Brug	opgave	geregeld	onbekend					x
Herinrichting HoLa	voorbereiding	geregeld	gemiddeld					?
Instellen eenrichtingsverkeer Morsweg	opgave	geregeld	gemiddeld		x			
Doorstroming N206 W van A4 elke dag	-	-	-	x	x			
RLR Duinvallei	opgave	niet geregeld	onbekend	x	x			
Doorstroming N449 Rijnsburg incidenteel	opgave	niet geregeld	veel					x
Beeklaan Noordwijk - N206, rotondes, alzijdige aansluiting N206	studie	niet geregeld	onbekend	x				
Doorstroming N208 Lisse incidenteel	-	-	-					x
N207 tussen N205 en N208	opgave	niet geregeld	onbekend		x			
Ontwikkelingen N44 Wassenaar – Rijnlandroute	-	niet geregeld	weinig	x				
Ontwikkelingen A44 - Rijnlandroute – Burgerveen	-	niet geregeld	weinig	x				
Ongelijkvloerse aansluiting Zoeterwoude N11	voorbereiding	geregeld	gemiddeld	x				
Ontsluiting Greenport regio Boskoop	-	-	-		x			
Ontsluiting Greenport Aalsmeer	-	-	-		x			
Stimuleren aanleg laadvoorzieningen elektrische of waterstof auto's	-	-	-				x	
Stimuleren gebruik elektrische voertuigen	-	-	-				x	
Doorstroming N207 noord (trajectdeel 5 - Leimuiden)	Voorbereiding	niet geregeld	weinig					
Extra rijstrook A4 leiden	studie	geregeld	veel	x				
Reconstructie Leidseweg Noord (Vanaf Voorschoterweg tot gemeentegrens met Leiden)	studie	niet geregeld	veel		x			
Deelprojecten Rijnlandroute? (Europaweg/Lammenschansplein)				x				x