

VERKENNING RUIMTELIJK-ECONOMISCHE OPGAVEN voor het programma Beter Bereikbaar Gouwe

Eindrapportage



COLOFON

Versie 1.4 – Definitief concept
27 mei 2020

Provincie Zuid-Holland

Begeleidingsgroep

 (provincie Zuid-Holland) (Movares-P2)

Deze verkenning is tot stand gekomen met input van gemeentelijke vertegenwoordigers van de kernpartners op 1 oktober 2019 en 12 maart 2020.

MANAGEMENTSAMENVATTING

Waarom deze ruimtelijk-economische verkenning? – Gedurende het trechteringsproces voor een maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe (B.B.G.) ontstond eind 2019 behoefte om de gebiedsvisie uit de 1^e fase van B.B.G. aan te scherpen. Daarmee kunnen we scherper invulling geven aan de B.B.G.-doelstelling om de economie te versterken. Ook de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit adviseerde om de bestaande gebiedsvisie te verdiepen.

Wat hebben we daarvoor gedaan – De BAG heeft het ontwerpteam van de provincie Zuid-Holland gevraagd een verdiepende ruimtelijke verkenning uit te voeren. Daarvoor zijn een ruimtelijk-economische opgavenkaart en ruimtelijke kwaliteitenkaarten gemaakt. Vervolgens is geïdentificeerd wat de kern van de (toekomstige) infrastructuuropgave voor het gebied is. Hiervan kan het programma Beter Bereikbaar Gouwe gebruik van maken. Het ontwerpteam functioneert in die zin als adviseur voor BBG.

Wat komt daar uit – Naast de knelpuntenaanpak - die sowieso van groot belang is in de B.B.G. - hebben we gekeken naar ruimtelijke trends, kansen en ambities die er in het gebied bestaan. Uit die verkenning is een toekomstbeeld samengesteld. Dat beeld bestaat uit vijf denkstappen:

HET GEBIED IS EEN ONTMOETINGSPUNT VAN CORRIDORS ...

1. Het gebied omsloten door N11, A4 en A12 is een ontmoetingspunt van nationale en internationale corridors. De economische kansen en ruimtelijke druk die hieruit ontstaat is de basis voor de lokale knelpunten én voor de economische kansen die we nu in het gebied zien.

... MET DRIE VERSCHILLENDE GEBIEDSOPGAVEN ...

2. We zien binnen het gebied drie verschillende gebiedsopgaven:
 - a. Ten westen van de Gouwe zien we een relatief hoog dynamisch gebied dat tegen bereikbaarheidsproblemen aan loopt. Er is hier ruimtelijk al veel veranderd en het gebied gaat zich verder ontwikkelen. De Gouwe (zelf onderdeel van een bovenregionale goederencorridor) is een barrière om dit hoog-dynamische gebied via de huidige N207 goed aan te sluiten op het economisch systeem ten noorden en ten zuiden van het gebied.
 - b. Ten oosten van de Gouwe zien we, ruimtelijk-economisch gezien, een relatief laag-dynamisch gebied waarbij de economische functies relatief goed zijn ontsloten met interne infrastructuur en de huidige N207. Oost-Westverbindingen en toegang tot A12 blijven aandachtspunten.
 - c. Rondom de Gouwe – van Oude Rijnzone tot in Rotterdam – ligt een bundel van infrastructuur (water, rail, weg, fiets) waaromheen stedelijke functies, én economische functies, waaronder Greenport zich clusteren. Lokaal mist een fijnmaziger net van oost-west verbindingen om deze

bundel optimaal te laten functioneren en leefbaarheidsknelpunten op te kunnen lossen.

... DIE VRAGEN OM ZOWEL EEN GOEDE N-Z ONTSLUITING ALS EEN GOEDE O-W ONTSLUITING.

3. Hieruit volgt dat om de ruimtelijk-economische ambities waar te maken – ook na realisatie van de N207-Zuid - er voor het bovenregionaal functioneren een goede verbinding tussen N11 en N455 ontbreekt. En dat er voor het beter lokaal functioneren een nieuwe, alternatieve oost-west route over de Gouwe ontbreekt.

DAARVOOR BESTAAN DIVERSE OPTIES ...

4. Voor zowel Noord-Zuid-verbinding als voor Oost-West-verbinding zijn er verschillende ruimtelijke oplossingsrichtingen in beeld (zonder nu al exacte tracés te kiezen). Fase 2 van BBG bestaat daarbij uit twee stappen. We werken van grof naar fijn. Aan het einde van stap 1 nemen beslissers een besluit op hoofdlijnen voor een samenhangend pakket. In stap 2 worden schetsontwerpen gemaakt en tracés ingetekend. Het is van belang om aan die werkwijze vast te houden en niet te vroeg definitieve tracés vast te stellen. Zo ontstaat meer ruimte voor discussie, wensen en bedenkingen. De ruwe oplossingsrichtingen zijn o.b.v. de ruimtelijke verkenning:
 - a. Noord-Zuid
 - i. Realisatie van nieuwe infrastructuur binnen bestaande bundel tussen PCT/ITC en langs de Gouwe

- ii. Nieuwe of verbeterde infrastructuur in/rondom Hazerswoude (west, oost of door Hazerswoude-Dorp).
 - iii. Vanaf Zoetermeer richting N11/A4 (niet onderzocht in BBG, maar in N206-N209)
 - iv. Aanvullend op bovenstaande: verbinding N11-A12 bij Bodegraven (Bodegravenboog)
 - b. Oost-West
 - i. Nieuwe oeververbinding aan noordkant van sierteeltgebied (i.c.m. een Noord-Zuid-verbinding vanaf N455)
 - ii. Nieuwe brug in Boskoop
 - iii. Een Noord-Zuid-verbinding tussen N455 en N11 i.c.m. betere benutting van het N11-aquaduct

... WAARBIJ NIEUWE INFRASTRUCTUUR OOK KAN BIJDRAGEN AAN RUIMTELIJKE KWALITEIT

5. Bij alle opties wijzen we naast de *beoordeling* van het effect van nieuwe infrastructuur op ruimtelijke kwaliteit op de mogelijkheden om met nieuwe infrastructuur ruimtelijke kwaliteit in het gebied te *vergroten*. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van de provincie, samen met gemeenten uitgewerkt in gebiedsprofielen, is naast bescherming juist óók gericht op het ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit via een integrale gebiedsaanpak. Dan zijn twee type maatregelen mogelijk:
 - a. Beleidsmaatregelen zoals compenseren van waarden op een andere plek
 - b. Architectonische maatregelen, d.w.z. het goed ontwerpen c.q. aanpassen van het gebied en zorgvuldig inpassen van nieuwe infrastructuur

Inhoud

1. Inleiding.....	9
Programma Beter Bereikbaar Gouwe	10
Aanleiding voor deze verkenning	10
Hoofdboodschap ruimtelijk-economische verkenning	11
Context: Afweging van maatregelen binnen trechteringsproces BBG	13
Opdracht voor deze verkenning	15
Uitwerking: opgavenkaart en ruimtelijke kwaliteit	16
Context en historie van Beter Bereikbaar Gouwe	17
Bouwstenen voor een robuuste keuze.....	17
2. Beter Bereikbaar Gouwe - terugblik op ontstaan van de opgave.....	20
Gebiedsafbakening	20
Doorstart van bovenregionale strategie	23
Ontwikkelingen sinds 2005.....	25
Voormalig vierluik van beleid en strategie	26
De N207-corridor als planconcept.....	28
Ambitie binnen Gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe	31
Meer dynamiek ten westen van de Gouwe	33

Nieuwe ruimtelijke opgaven	33
Energietransitie	34
Klimaatverandering, bodemdaling en veen	34
Klimaatadaptatie	34
3. Ruimtelijke dynamiek rondom en in het studiegebied van Beter Bereikbaar Gouwe: update planconcept N207-corridor	35
Ruimte en infrastructuur	36
Bovenregionale dynamiek	38
Regionale dynamiek	40
Dynamiek op de as Alphen-Gouda	40
Dynamiek in het tussengebied	41
Greenport Boskoop	42
Lokale ruimtelijke ontwikkelingen	46
Bevindingen	48
4. Drie zones, één gebied: Ruimtelijk-economische opgaven	50
Integrale ruimtelijk-economische opgavenkaart	50
Opgaven voor 'Westzone'	55
Opgaven voor 'Oostzone'	58
Opgaven voor de 'Gouwe-zone'	60
Conclusie: Twee hoofdopgaven voor infrastructuur	63

5. Een heldere opdracht voor BBG: twee hoofdpogaven infrastructuur 65

De rol van infrastructuurmaatregelen.....	66
Twee infrastructurele hoofdpogaven op basis van ruimtelijk-economische verkenning	66
Eerst oplossingsrichtingen, dán pas tracés.....	67
Oplossingsrichtingen noord-zuid-opgave.....	67
Oplossingsrichting I – Bundeling van infrastructuur	67
Oplossingsrichting II – Rondom Hazerswoude	68
Oplossingsrichting III – In verlengde van N209-Zuid	68
Oplossingsrichting IV – N11-A12-verbinding.....	68
Optimalisatie bestaande infrastructuur	68
Oplossingsrichtingen oost-west-opgave	69
Oplossingsrichting I. Nieuwe oeververbinding Noord.....	69
Oplossingsrichting II. Nieuwe brug in Boskoop	69
Oplossingsrichting III. Via N11-aquaduct met nieuwe N-Z-verbinding	69
Optimalisatie bestaande infrastructuur	69

6. Ruimtelijke kwaliteiten 73

Bouwstenen voor keuzes.....	74
Ruimtelijke kwaliteit in het provinciaal omgevingsbeleid	74
Ontwikkelingsgericht provinciaal omgevingsbeleid: ruimtelijke kwaliteit.....	75
Inpassen en beschermen.....	75
Aanpassen en versterken	75
Transformeren en verbeteren	76

Compenseren en uitruilen.....	76
Richtpunten ruimtelijke kwaliteit in Provinciale Omgevingsbeleid	77
Karakteristiek BBG-studiegebied: vier gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit	79
De vier gebiedsprofielen.....	79
Gebiedsspecifiek beeld van ruimtelijk kwaliteit.....	84
Ruimtelijke kwaliteit voor BBG: Beleid	84
<i>Beschermingscategorie 1</i>	86
<i>Beschermingscategorie 2</i>	86
<i>Gebiedsoverschrijdende kwaliteiten</i>	88
Ruimtelijke kwaliteit voor BBG: structuren en bouwstenen.....	90
7. Bouwstenen voor ruimtelijke argumentatie bij oplossingsrichtingen	93
De zevensprong van Verdaas	93
Argumenten op drie schaalniveaus.....	94
Aanscherping van criteria bij effectbeoordeling t.a.v. ruimte en economie	97
Algemene aanbevelingen vanuit ruimtelijk perspectief.....	100
Lijst van figuren	103

1. Inleiding

In dit hoofdstuk laten we zien hoe de ruimtelijk-economische doelstelling voor het programma Beter Bereikbare Gouwe samenhangt met mogelijke infrastructuur-maatregelen. We lichten toe hoe een recent advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit en signalen over de ruimtelijk-economische argumentatie in het trechteringsproces naar een maatregelenpakket binnen Beter Bereikbaar Gouwe noodzaakte tot een verdiepende ruimtelijke verkenning. Deze rapportage is het resultaat van deze verkenning.



Figuur 1 - In deze verkenning geven we een aanscherping van het waarom, hoe en wat van het programma Beter Bereikbaar Gouwe. De opgavenkaart en de kwaliteitskaarten slaan een nieuwe brug tussen het 'waarom' en het 'hoe' van BBG.

Programma Beter Bereikbaar Gouwe

Het Programma Beter Bereikbaar Gouwe heeft als doel om de regionale economie en de concurrentiekracht van de regio te versterken. Ook willen de partners de leefkwaliteit in steden, dorpen en het buitengebied verbeteren. Specifiek gaat het bij dat laatste om het oplossen van knelpunten voor leefbaarheid rondom de bruggen over de Gouwe en in Hazerswoude. Om daaraan te werken ontwikkelt de provincie Zuid-Holland in nauwe samenwerking met partners een integrale strategie voor het gebied waarin opgaven in samenhang worden aangepakt en problemen structureel worden opgelost. Daarbinnen ontwikkelen de partners van het programma Beter Bereikbaar Gouwe een pakket aan infrastructuurmaatregelen die eraan bijdragen de doelen te bereiken. De voorliggende verkenning richt zich met name op 'hoe' een integrale benaderingswijze meerwaarde oplevert voor het bepalen van de eerder gestelde doelen over economie en leefbaarheid (zie Figuur 1).

Aanleiding voor deze verkenning

Eind 2019 is de opdracht voor de voorliggende ruimtelijk-economische verkenning geformuleerd. De aanleiding is tweeledig. Enerzijds ontstond binnen het trechteringsproces naar een maatregelenpakket voor het programma Beter Bereikbaar Gouwe behoefte aan aanscherping van de beoordeling van ruimtelijk-economische criteria per maatregel. Anderzijds gaf de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke

Kwaliteit een signaal af om vanuit ruimtelijk perspectief een bredere, gebiedsgerichte blik op de opgave te ontwikkelen. Uit deze twee behoeften volgt de opdracht.

Aan het einde van Fase1 van het programma BBG is de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) om een advies gevraagd voor het trechteringsproces in de tweede fase. De kernpartners van BBG hebben in Fase 2 het advies omarmt. Deze verkenning probeert daarom ook antwoord te geven op dit advies. De hoofdlijnen van het advies zijn:

1. **Schrap een nieuwe oostelijke verbinding**, uitbreiding en opwaardering van de oostelijke ring lijkt eerder een nieuw leefbaarheidsprobleem te geven.
2. **Reduceer de uitkomsten van de verkenning tot een heldere opdracht**, hanteer vier opgaven die voorlopig betrekkelijk onafhankelijk van elkaar kunnen worden opgepakt.
3. **Hanteer eerst een fase van verkenning**, de alternatieven, de voorkeursoplossing en de ontwerpopgave zijn nu aan bod en moeten breed gezien worden. De PARK verwijst hierbij naar de fasering van de Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit bij Infrastructurele Werken, die hieronder is weergegeven.
4. **Zet in op een structurele oplossing**, denk vanuit een beeld en koers voor de langere termijn.

5. **Vul de Gebiedsvisie aan**, er mist een meer integrale aanpak alsook duiding van de betekenis van de gekozen koers voor de na te streven mobiliteit.
6. **Voeg waarde toe**, denk vanuit de waarde die de nieuwe infrastructuur kan hebben voor de ontwikkeling, gebruik en beleving van het gebied.
7. **Durf te ontwerpen**, zowel bij de keuze van het tracé als het vormgeven van routes middels een nieuwe inrichting.
8. **Breng cruciale details in beeld**, belangrijke aspecten als dwarsprofielen en aansluitingen en locaties 'waar het knelt' moeten nu worden weergegeven en verbeeld.

Hoofdboodschap ruimtelijk-economische verkenning

In deze verkenning geven we in vijf stappen ruimtelijke bouwstenen voor keuzes t.a.v. infrastructuuropgaven binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe:

Stap 1 – De aanleiding en context van deze verkenning: deze verkenning werkt de ruimtelijk-economische visie uit Fase 1 verder uit om het trechteringsproces naar een maatregelenpakket voor B.B.G. te voeden met ruimtelijke argumenten. De verkenning geeft zo ook antwoord op advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit.

Stap 2 – Bovenregionale positionering van de opgave: naast lokale knelpunten laten we zien dat maatregelen binnen B.B.G. werken op regionale en bovenregionale schaal. Dit is zowel binnen het doelbereik als wat betreft de effecten buiten het doelbereik van het programma.

Stap 3 – Typering ruimtelijke opgave in drie deelgebieden: We laten zien hoe in het werkingsgebied van Beter Bereikbaar Gouwe de ruimtelijk-economische opgave verschilt ten westen van de Gouwe, rondom de Gouwe en ten oosten van de Gouwe. De verschillen in ruimtelijke dynamiek laten zien op welke wijze infrastructuur aansluit bij de karakteristieke dynamiek van de deelgebieden.

Stap 4 – Infrastructurele hoofdoggaven: Vanuit ruimtelijk-economisch perspectief verhelderen we de infrastructuuropgave. De infrastructurele hoofdoggaven zijn, vanuit deze verkenning gezien, een verbeterde Noord-Zuid-verbinding en een verbeterde Oost-West-verbinding in het gebied.

Stap 5 – Randvoorwaarden ruimtelijke kwaliteit – We laten in deze verkenning zien wat de gebiedsspecifieke bouwstenen zijn voor het beoordelen én het ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit als integraal onderdeel van het programma Beter Bereikbaar Gouwe.

De nadere uitwerking van de gebiedsvisie maakt inzichtelijk dat het gebied vanuit het perspectief van drie schaalniveaus (lokaal, regionaal én bovenregionaal) vraagt om zowel een (nieuwe) Noord-Zuid-verbinding als een (nieuwe) Oost-West-verbinding. De huidige ruimtelijke-economische ontwikkelingen en trends in het gebied laten zien dat de Greenport zowel aan de oostkant van de Gouwe én de westkant door ontwikkelt en dat vraagt om een oost-west verbinding die niet dwars door dorpskernen loopt.

Aan de westkant vraagt ook de uitbreiding van het ITC/PCT en de druk vanuit de A12-zone én bedrijvigheid rondom de Oude Rijn om een goed Noord-Zuid ontsluiting. Ook de komst van een flink aantal nieuwe woningen in het zuiden van het gebied en in Zoetermeer maken dit noodzakelijk: veel werkgelegenheid ligt ten noorden van het onderzoeksgebied.

Doordat we nu – meer dan in de Gebiedsvisie in de 1e Fase van Beter Bereikbaar Gouwe - bovenregionale, regionale en lokale ontwikkelingen in samenhang bezien is het toekomstbeeld robuust voor de komende decennia. Voorbehoud is dat de (nog op te stellen) lokale visies nog niet zijn verwerkt en dat het beeld geen toekomstvisie met einddatum 2040 of verder is.

Nieuwe ontwikkelingen als energietransitie, bodemdaling en circulaire economie geven we met dit toekomstbeeld nog

niet veel richting. Wel is het een logische vertaling van recente trends en ontwikkelingen, met de kanttekening dat dit vóór de corona-crisis is verkend. Voldoende robuust betekent dat dit toekomstbeeld verdedigbaar en geldig is voor het BBG-programma met scope en tijdshorizon 2030.

Wij doen in deze verkenning de volgende acht aanbevelingen (zie slothoofdstuk voor nadere toelichting):

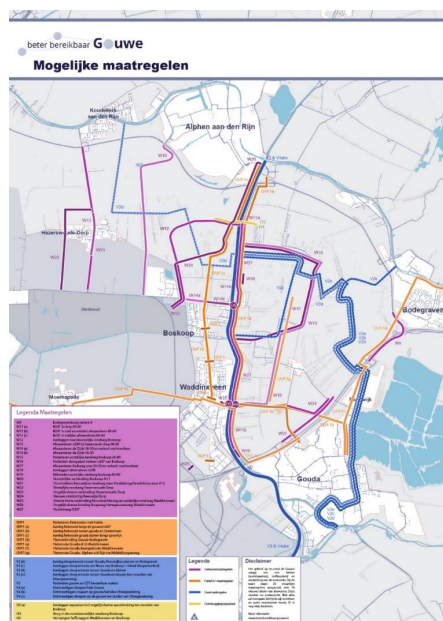
- A. Verschil maken: Durf onderscheid te maken tussen de economische opgave aan de westkant en de oostkant van de Gouwe en de huidige kwaliteit en robuustheid van daarbij passende regionale infrastructuur (Zie Opgavenkaart - Figuur 22).
- B. Bovenregionaal 'leitbild': Bezie de opgave van Beter Bereikbaar Gouwe op bovenregionaal niveau, voortbouwend op een geactualiseerd N207-corridor-concept (Zie Figuur 15).
- C. Ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit: Weeg naast 'aantasting' van bestaande ruimtelijke kwaliteiten ook de ontwikkelpotentie voor ruimtelijke kwaliteit mee in de totstandkoming van en onderhandeling over het maatregelenpakket.
- D. Basisprincipes ruimtelijke kwaliteit: Bouw door op het provinciale ruimtelijke kwaliteitsbeleid.
- E. Twee infrastructurele hoofdopgaven: Reduceer op basis van de ruimtelijk-economische opgavenkaart de hoofdkeuzes voor BBG t.a.v. weg-maatregelen

tot twee hoofdkeuzes: structureel oplossen van de noord-zuid-opgave en structureel oplossen van de oost-west-opgave.

- F. No regret: Fietsverbindingen (snelfiets en bereikbaarheid stations) en recreatieve verbindingen (varen en fiets) zijn vanuit de opgavenkaart no regret-maatregelen waar sowieso voor gekozen kan worden.
- G. Eerst oplossingsrichting, dan pas tracés: Durf exacte tracékeuze uit te stellen tot de volgende fase; kies nu op hoofdlijnen voor oplossingsrichtingen passend bij de ruimtelijk-economische opgave die in de volgende fase uitgewerkt kunnen worden.
- H. Nieuwe opgaven en onzekerheid: Heb bij keuzes oog voor onzekerheden die op het gebied afkomen vanuit opgaven die nog geen ruimtelijk programma of toekomstbeeld voor ruimtelijke transformatie hebben.

Context: Afweging van maatregelen binnen trechteringsproces BBG

Binnen het programma Beter Bereikbare Gouwe (BBG) is de tweede fase gestart. In de eerste fase van het programma zijn mobiliteitsscenario's ontwikkeld. Op basis van de mobiliteitsscenario's zijn voor het gebied tussen Alphen en Waddinxveen/Gouda 26 maatregelen voor verkeer en vervoer per fiets en OV, water en weg geïdentificeerd. Deze zijn gedurende het proces met ideeën uit het gebied uitgebreid tot een verzameling van 40 mogelijke maatregelen (Figuur 2 – www.beterbereikbaargouwe.nl/maatregelen). De partners in de BBG beoordelen de maatregelen op basis van een afwegingskader dat in de eerste fase is vastgesteld.



Figuur 2 - Deze kaart laat de 40 maatregelen zien die op dit moment onderdeel zijn van de afweging binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Deze verkenning liep gedurende het proces waarin een eerste set van 26 maatregelen werd uitgebreid naar 40 maatregelen.

De beoordeling van maatregelen naar ruimtelijke en economische criteria is een kwalitatieve beoordeling. De kernvraag is hoe we ervoor zorgen dat keuzes in het Programma Beter Bereikbaar Gouwe ook op lange termijn nog passen bij de ambities in het gebied én bij autonome ontwikkelingen waar we als overheden weinig of geen invloed op hebben.

In Fase 2 is vanaf juni 2019 een Verkenningfase gestart waarbij voorlopig de volgende planning wordt aangehouden:

0. Alle maatregelen eerst per maatregel kritisch worden beschouwd;
1. De maatregelen zijn voorgelegd aan belangen- en bewonersvertegenwoordigers, met als doel elke maatregel te verrijken en nieuwe ideeën of alternatieven aan te reiken. De PARK adviseerde om niet alleen de getekende maatregelen te hanteren, maar ook alternatieve maatregelen in beeld te brengen. Tot begin januari 2020 hebben bestuurlijke- en gebiedspartijen gelegenheid gekregen om nieuwe maatregelen aan te reiken. Deze lijst met maatregelen ligt in BAG3 op 14 februari voor aan de bestuurders met een advies voor nadere uitwerking;

2. De ruimtelijk-economische criteria, die in Fase1 zijn vastgesteld, in diverse werkbijeenkomsten met vertegenwoordigers van kernpartners goed tegen het licht worden gehouden en geconcretiseerd in de periode tussen oktober 2019 en april 2020, aangevuld met actuele visietrajecten uit de omgeving en resulterend in een integrale gebiedsgerichte opgavenkaart.
3. Stapsgewijs een keuzeproces wordt ingezet, zodat bestuurders met steeds meer inzicht dankzij inhoudelijke input en na herhaaldelijke consultatie met omgevingspartijen, kunnen komen tot een logisch samenhangend maatregelenpakket: een voorkeursbesluit.
4. Rond de zomer 2020 start de nadere planuitwerking van het samenhangend maatregelenpakket, zodat eind 2020 een gefundeerd uitvoeringsprogramma voorgesteld kan worden.

Opdracht voor deze verkenning

Formuleer ruimtelijke en economische randvoorwaarden in relatie tot de mogelijke infrastructurele maatregelen in het Gouwe gebied. Scherp de gebiedsvisie aan, laat zien hoe op gebiedsniveau met de BBG waarde toegevoegd kan worden en wat mogelijk structurele infrastructuur oplossingen zijn bij de ruimtelijk-economische opgaven. Verwerk de bevindingen in een aangescherpt afwegingskader binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG).

Deze verkenning is gestart vóór de corona-crisis. De in de verkenning benoemde opgaven vloeien voort uit een trendmatige benadering van ontwikkelingen in het studiegebied. Van ca. 10-15 jaar terug is ongeveer tien jaar vooruit gekeken. Het vormt een uitwerking van de gebiedsvisie uit de eerste fase van Beter Bereikbaar Gouwe. De economische crisis als gevolg van corona brengt nieuwe onzekerheden mee voor de economische sectoren waar het gebied op drijft en de randvoorwaarden voor deze sectoren om door de crisis heen te komen en om optimaal en duurzaam te functioneren in de periode daarna. Vooral het lokaal, regionaal en bovenregionaal functioneren van de Greenport Boskoop in de toekomst kan grote impact hebben op wat gezamenlijke overheden als infrastructuur opgave voor het gebied zullen zien. In hoeverre dit de gebiedsvisie ter discussie stelt is een politieke keuze waar we in deze verkenning niet op voorsorteren.

[Uitwerking: opgavenkaart en ruimtelijke kwaliteit](#)

De hoofdvraagstelling van deze verkenning is welke ruimtelijk-economische opgaven het gebied vanuit de trendmatige ontwikkeling op middellange (2030) tot lange termijn (2040) kent; en wat dat mogelijk betekent voor de afwegingen die worden gemaakt rondom de infrastructuuropgaven waar Beter Bereikbaar Gouwe voor staat.

De opdracht is erop gericht om de bouwstenen uit deze verkenning te gebruiken binnen het trechteringsproces van het BBG-programma dat in 2020 doorlopen wordt. Het is met name gericht op:

- De aanscherping van de invulling van het beoordelingskader voor de onderzochte maatregelen in de tweede fase van Beter Bereikbaar Gouwe
- Een bredere redeneerlijn op gebiedsniveau waarmee de gebiedsvisie uit fase 1 verder wordt aangescherpt
- Het vanuit deze twee invalshoeken ontwikkelen van ruimtelijk-economische randvoorwaarden voor de keuzes binnen Beter Bereikbaar Gouwe

We doen in deze verkenning geen uitspraken over keuzes op tracéniveau. We leveren met deze rapportage een redeneerlijn rondom oplossingsrichtingen voor infrastructuur

op basis van een schets van de ruimtelijk-economische opgaven waar dit gebied voor staat. We bieden daarmee beslisinformatie voor bestuurders welke een integrale, brede afweging van opgaven en belangen in het gebied vooronderstelt. De omarming, eind 2019, van het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit door de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) vormt de bestuurlijke basis voor deze verkenning.

In het studiegebied hebben we met de kernpartners van het programma Beter Bereikbaar Gouwe vanaf oktober 2020 een proces doorlopen. Het proces bestond uit:

- a. Twee workshops met kernpartners BBG: oktober 2019 (inventariseren ruimtelijke ontwikkelingen) en maart 2020 (toetsen bevindingen en verrijken argumentatie)
- b. Productarticulatie met het kernteam van Beter Bereikbare Gouwe en het ingenieursbureau dat adviseert over de tweede fase van BBG
- c. Verdiepende interviews met experts van gemeente Alphen aan den Rijn en Stichting Greenport Regio Boskoop om kennislacunes t.a.v. trends in de Greenport te vullen
- d. Verwerken informatie uit gemeentelijke toekomstbeelden
- e. Een ontwerpende-verkennende aanpak door een ontwerpteam van provinciale medewerkers

Context en historie van Beter Bereikbaar Gouwe

Voor een robuuste keuze binnen het BBG-programma is het van belang om met partners en belanghebbenden een gedeeld beeld te hebben van de achtergrond van het programma. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is een direct uitvloeisel van de keuze rond 2005 om op bovenregionaal niveau het planconcept N207-corridor te omarmen en als ruimtelijk-economische 'leitbild' voor ontwikkeling en infrastructuuropgaven te nemen.

Het concept van deze corridor gaat dus niet in eerste instantie over het wegtracé van de N207, maar over de concentratie van economische functies rondom de bundel van infrastructuur van Schiphol tot Rotterdam via Alphen en Gouda, en dan met name daar waar het de oost-west assen van de N11 en de A12 ontmoet. Aan dit 'leitbild' is de afgelopen jaren hard gewerkt. Concrete projecten zoals de N207-Zuid geven al deels invulling aan het toen geschetste toekomstbeeld, evenals de economische strategie voor A12-corridor, de Greenports-strategie en de 'Groene Corridor' langs Oude Rijnzone en Gouwe.

Ook woningbouwontwikkelingen versterken de komende jaren deze corridor. Tegelijkertijd komen er nieuwe en hernieuwde opgaven op het gebied af: circulaire economie, klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze dynamiek noodzaakt tot een herijking van het bovenregionale planconcept. We doen daarvoor in deze verkenning een eerste aanzet (Figuur 15). De uitdaging voor de N207-corridor is om te komen tot een toekomstbestendige ontwikkeling die recht doet aan de ontmoeting van drie bovenregionale systemen die elk de komende jaren in ontwikkeling zullen zijn: de opgave om de stedelijke economie en leefkwaliteit van de Zuidvleugel te versterken, de veenweide-opgave voor het Groene Hart en een robuuste en duurzame ontwikkeling van het logistiek-industrieel systeem waarbinnen ook de Greenports een rol spelen.

Bouwstenen voor een robuuste keuze

Met deze verkenning rijken we als uitwerking van het bovenregionale 'leitbild' een viertal bouwstenen aan voor een robuustere keuze binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe:

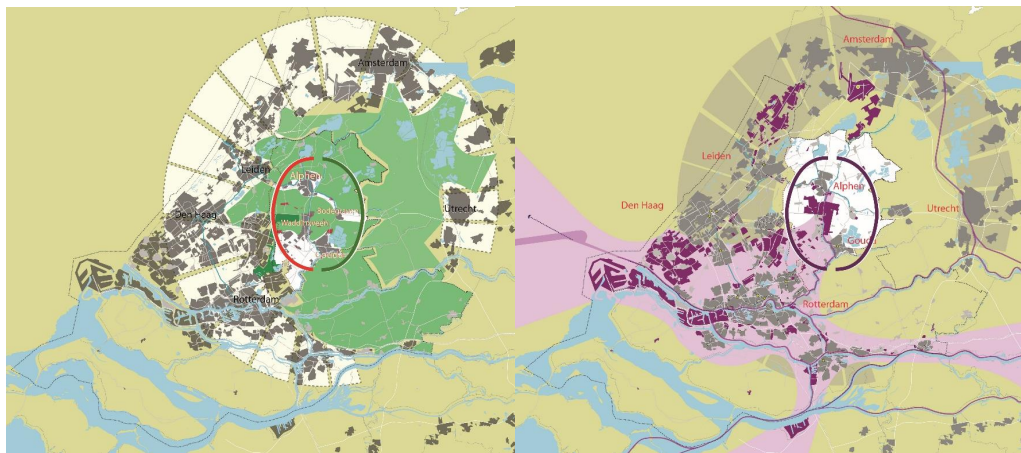
- Een aangescherpte redenerlijn over het waarom, hoe en wat van het programma Beter Bereikbaar Gouwe (Figuur 1); hierin kan onderscheid gemaakt worden tussen lokale, regionale en bovenregionale doelen.
- Een integrale opgavenkaart (Figuur 22) voor het studiegebied met oog voor bovenregionale, regionale én lokale dynamiek (trendvolgend); de

legenda structureert de opgaven waar de BBG een antwoord op geeft en verbindt infrastructuuropgaven aan de ruimtelijk-economische opgaven (Figuur 23). Een opgavenkaart kan in het BBG-proces bij de belanghebbenden een gedeeld beeld scheppen van de opgaven waar het maatregelenpakket een antwoord op geeft. Deze opgavenkaart vormt een aanscherping van de gebiedsvisie uit Fase 1 van de BBG en is de basis voor aanscherping van de infrastructurele opgaven in deze verkenningsfase.

- Twee kwaliteitenkaarten met een legenda waarmee wij faciliteren: (a) beoordeling van maatregelen op basis van provinciaal ruimtelijk beleid over ruimtelijke kwaliteit, (b) een breder, ontwikkelgericht gesprek over ruimtelijke kwaliteitsstrategieën om mee te nemen in de onderbouwing van en

onderhandelingen over het maatregelenpakket (Figuur 31 - Figuur 32).

- De bundeling van de 'opdracht' aan het BBG-programma tot een tweetal hoofdkeuzes verbeeld in twee 'opties-kaarten' met oplossingsrichtingen bij deze hoofdkeuzes: verbeteren van de noord-zuidverbinding tussen N455 en N11 en het verbeteren van de oost-westverbinding over de Gouwe (Figuur 28a en 28b).



Figuur 3 - Bovenregionale duiding gebiedsopgave. Het gebied ligt op de kruising van Zuidvleugel, Groene Hart en Industrieel-Logistiek systeem. Dit veroorzaakt een gebiedseigen kwaliteit en dynamiek. De Gouwe-N207-bundel vormt een markante scheidslijn én verbinding tussen de systemen.

2. Beter Bereikbaar Gouwe - terugblik op ontstaan van de opgave

In dit hoofdstuk laten we zien dat de opgaven en varianten waarop we in Beter Bereikbaar Gouwe studeren een lange voorgeschiedenis kennen. We bouwen met dit programma door op het planconcept van de N207-corridor. De onderliggende ruimtelijk-economische opgaven uit de periode 2005-2010 spelen deels nog steeds. Tegelijkertijd komen er nieuwe opgaven op het gebied af.

Gebiedsafbakening

Deze ruimtelijk-economische verkenning richt zich op de trendmatige ontwikkeling van het gebied tussen A4, N11 en A12 (Figuur 4). De nadruk ligt daarbij op het gebied ten

oosten van Zoetermeer: een gebied dat continu verandert (Figuur 5). Deze verkenning positioneert dit studiegebied op bovenregionaal niveau als onderdeel van een gebied van Schiphol tot aan de haven van Rotterdam (Figuur 3).

In

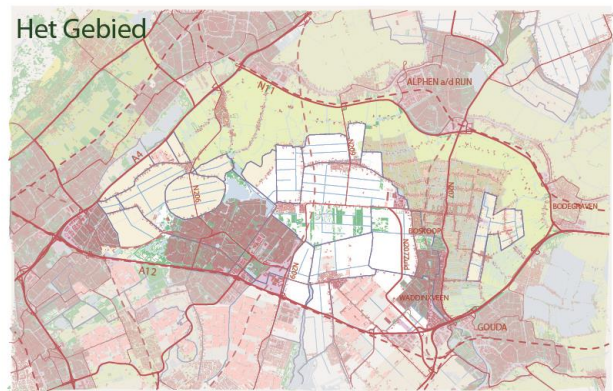
Figuur 3 - Bovenregionale duiding gebiedsopgave. Het gebied ligt op de kruising van Zuidvleugel, Groene Hart en Industrieel-Logistiek systeem. Dit veroorzaakt een gebiedseigen kwaliteit en dynamiek. De Gouwe-N207-bundel vormt een markante scheidslijn én verbinding tussen de systemen.

laten we zien dat het gebied ligt tussen tot het Groene Hart en Zuidvleugel. De centrale ligging in relatie tot grote steden in de Randstad en het Groene Hart met twee middelgrote steden (Alphen en Gouda) en veel dorpen. De kleine steden zijn goed bereikbaar zowel per auto als per OV. Deze locatie legt druk op het gebied en heeft de afgelopen decennia geleid tot veel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zie Figuur 5). En dit zet zich voorlopig ook door. Ten zuiden van Alphen ligt het gebied van Wijk en Wouden, een fijnmazig veengebied dat in tweeën wordt gedeeld door de logistieke as Alphen-Gouda met gevolgen voor de langzame en recreatieve routes. Een derde deel van het gebied ligt slechts deels in het Groene Hart en wordt gevormd door droogmakerijen, hierin ligt de

Zuidplaspolder waar al lange tijd naar gekeken wordt voor grootschalige ontwikkelingen.

Het tweede beeld in Figuur 3 laat zien dat het gebied een enigszins perifeer gelegen onderdeel is van de logistieke as van Zuid Holland. Productie en handel vinden elkaar op deze strategische locatie tussen mondiale aanvoer- en exportstromen, regionale afzetmarkt in de Randstad en het achterland richting oostelijk en zuidelijk Nederland en Duitsland.

De as Alphen-Gouda is met de Greenports en logistieke hubs rondom de A12 feitelijk onderdeel van het industrieel systeem en de logistieke as van Zuid Holland. De infrastructuur-as die de basis is voor deze positie wordt gevormd door de combinatie van vaarwater de Gouwe-IJssel-Oude Rijn, N207-N207 Zuid en R-net; Binnen het gebied: Greenportsierteelt, PCT terrein, Oostland-GlasParel, container terminal Alpherium. Ook Heineken (als onderdeel van de 'Groene Corridor') en Bleizo (als onderdeel van de A12-zone) maken onderdeel uit van dit systeem, ook al liggen zij aan de randen van het studiegebied van deze verkenning.



Figuur 4 - Het studiegebied van de ruimtelijk-economische verkenning: het gebied tussen A4, N11 en A12.



Figuur 5 - Nieuwbouw naar bouwjaar tot en met 2019

Doorstart van bovenregionale strategie

Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is het resultaat van een doorstart van bovenregionale gebiedsstudies voor de N207-corridor uit de periode 2005-2010. Het toenmalig Streekplan-Oost gaf een integrale, ontwikkelgerichte gebiedsvisie op dit gebied dat de overgang vormt tussen Zuidvleugel en Groene Hart. Na de crisis waarin integrale gebiedsprogramma's deels tot uitvoer kwamen en deels strandden bleek de problematiek van een toekomstbestendige infrastructuur nog steeds op tafel te liggen.

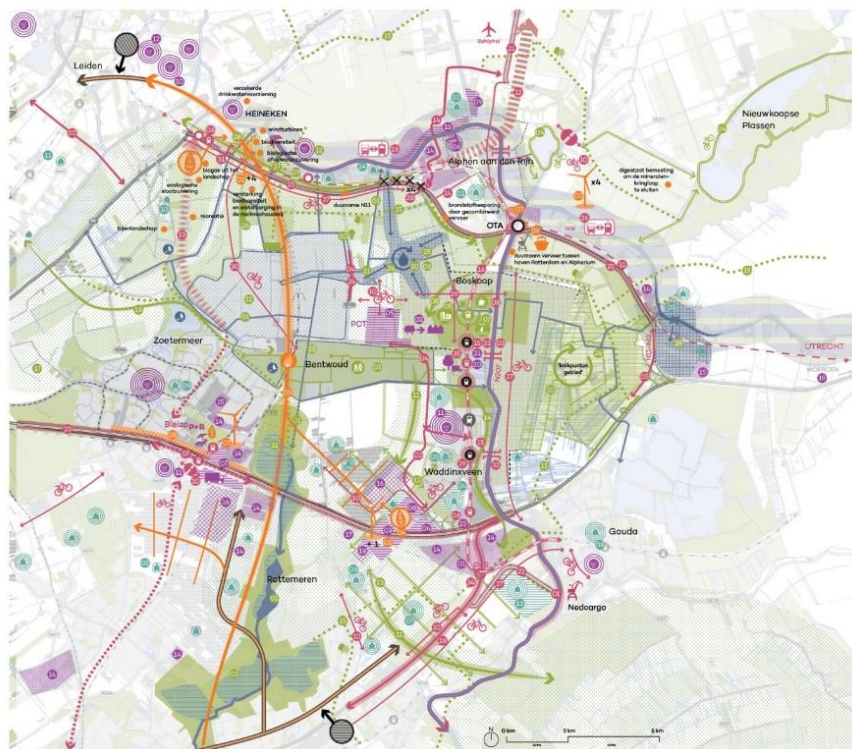
De eerste stap in deze doorstart was de gebiedsinventarisatie in 2016 onder de noemer 'Lange Termijnverkenning Boskoop en omgeving' (Posad i.o.v. provincie Zuid-Holland) (Figuur 6). In deze verkenning werden ruimtelijke ontwikkelingen in beeld gebracht in het studiegebied tussen N11, A4 en A12. In 2017 tekenden de provincie en gebiedspartners daarnaast de Intentieovereenkomst Groene Corridor.

Daaropvolgend is bestuurlijk gekozen voor een scherpere focus op de stapeling van mobiliteitsvraagstukken (varen, fiets, weg en OV) in de Programmatische Aanpak Gouwe. In deze fase is een globale, bovenregionale gebiedsvisie opgesteld in samenhang met scenario's voor de aanpak van bereikbaarheidsopgaven (RHDHV i.o.v. provincie Zuid-Holland en kernpartners).

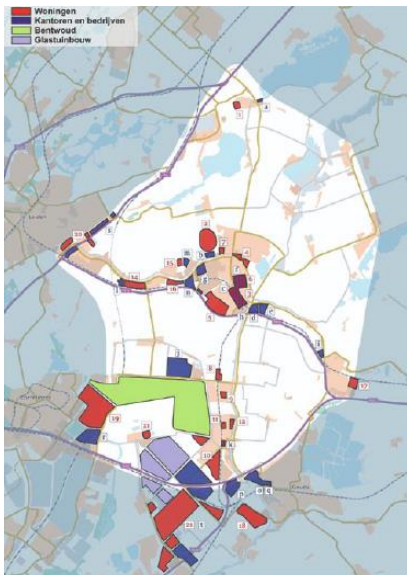
Met de vaststelling van de visie en het afwegingskader voor maatregelen is de eerste fase afgerond. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe geeft vorm aan de 2^e fase van het proces en richt zich op de samenstelling van een maatregelenpakket voor infrastructuur tussen de N11 en de A12 rondom de Gouwe. Gelijktijdig is begin 2020 op initiatief van gemeenten een gezamenlijk proces gestart rondom de N206 en N209 tussen Zoetermeer en de A4-N11.

CONCLUSIE GEBIEDSFOTO

- Infrastructuur**
- nieuwe weg
- onderhoud nodig/verbeteren van de weg
- snelweginfrastructuur
- nieuwe fietswielbrug
- HDV lijn
- HDV lijn n.l.b.
- verbeteren HDV lijn
- HDV station
- verbeteren stationsomgeving
- nieuwe station
- verbeteren schepvaart
- nieuwe kade
- spoorweg
- bestaande containerterminal
- zoekgebied containerterminal
- HDV lijn n.l.b.
- logistiek overslag punt
- Werklocatie / economie**
- gepland bedrijventerrein
- beschikbaar terrein
- planologische gebiedsinbouw
- nieuw distributiecentrum
- logistiek centrum
- opstande detailhandel/locatie:**
- 4500-4500 m²
- 4 000 - 8 000 m²
- tot 15 000 m²
- Energie**
- bestaande windturbine
- geplande windturbine
- gekoelde windturbine
- zoekgebied biomassecentrale
- studie naar warmtetransportleiding
- warmterelais tussen in kasgebied
- bestaande warmtetransportleiding
- bestaande warmtetransportleiding - stadsverwarming
- zonnepanelen
- duurzame inbouwten Groene Oerkaats
- Wonen (ha)**
- tot 6
- 6 - 10
- 11-25
- 26-100
- 101-318
- Natuur en recreatie**
- ecologische verbinding
- regionale ecologische verbinding
- recreatief route
- landschappelijke kwaliteiten benutten van open en leefbaar
- knikpunten gebied
- ecologische verbinding Bantwoud - Duinen
- voetgangerspad
- nieuwe park
- waternijlga
- voorverbinding
- parken zone



Figuur 6 - Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen in Lange Termijnverkenning Boskoop e.o. (2016). Deze kaart is inmiddels deels gedateerd.



Figuur 7 - Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen in corridorstudie N207 (2006)

Ontwikkelingen sinds 2005

In een samenhangende aanpak van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen is het gebied rondom de N207 in die context al langer onderwerp van studie. Planvorming voor de N207-corridor van de A4 bij Schiphol tot de A12 bij Gouda is al gaande sinds de vroege jaren 2000.

Voor de periode na de VINEX-operatie (vanaf ca. 2005) is er in die tijd een nieuwe groeiambitie voor Zuid-Holland ontwikkeld (Figuur 7). Uitbreidingsplannen voor Waddinxveen, Gouda en Zuidplaspolder kwamen tot stand – en zijn inmiddels deels in uitvoering. Glastuinbouw en bedrijventerreinen werden gemoderniseerd. De provincie hanteert voor (glas)tuinbouw en sierteelt een concentratiestrategie voor teeltareaal. Onder invloed van modernisering en digitalisering werden en worden in lijn daarmee nieuwe terreinen voor glastuinbouw en (logistieke) bedrijvigheid rond de A12 ontwikkeld.

Met Integrale Ruimtelijke Projecten zoals Zuidplaspolder en de Oude Rijnzone en de daarin gerelateerde Rijn-Gouwe-lijn zetten provincie en gemeenten een ontwikkelgerichte, integrale koers uit. Als onderdeel van deze strategie is

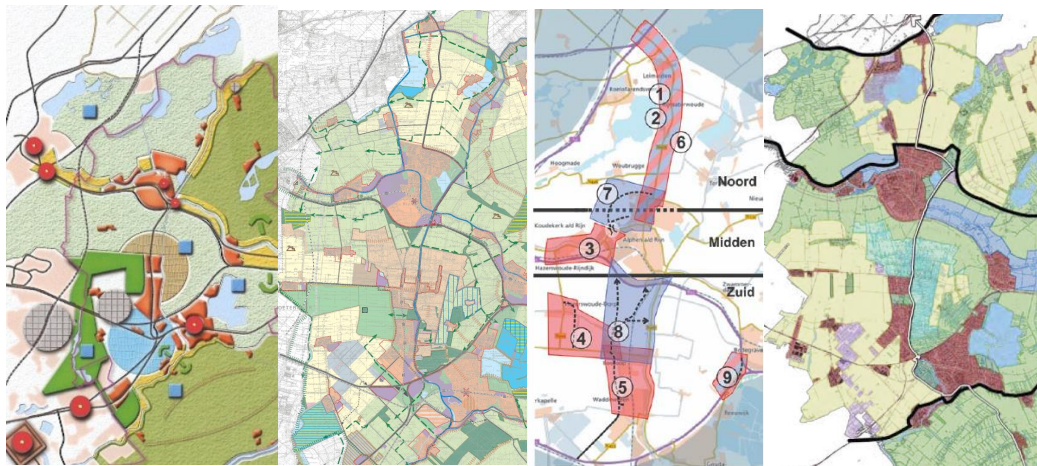
daarnaast het Bentwoud aangelegd - hoewel in kleinere omvang dan gepland.

Greenport Boskoop heeft roerige jaren meegemaakt met een groeispurt voor de crisis uitbrak in 2007 – waaruit de groei van het PCT-ITC-terrein is voortgekomen (Pot- en Containersteelt Terrein - International Trade Centre). Tijdens de crisis had de Greenport het moeilijk en werd met name aan de oostkant van de Gouwe gezicht naar alternatieve ontwikkelpaden met een grotere rol voor verbreding van de bedrijfsvoering en recreatie.

Sinds het eind van de economische crisis rond 2015 zit de sector weer in de lift en zet het proces van opschaling (minder, maar grotere teelt- en handelsbedrijven) en modernisering door. Met de corona-crisis van 2020 krijgt de sector weer zware klappen.

Voormalig vierluik van beleid en strategie

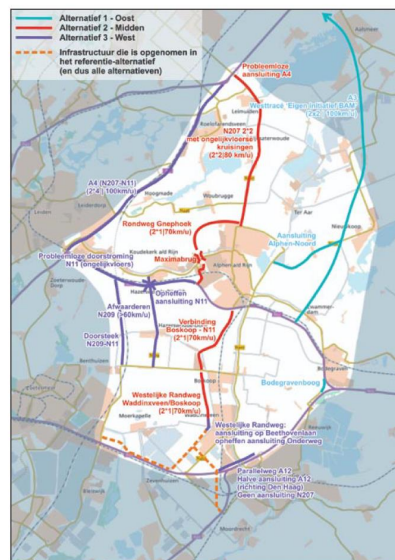
Het ruimtelijk-economische toekomstbeeld voor dit gebied is dus ca. 15-20 jaar oud. De zoektocht naar het bijbehorende infrastructuurnetwerk van wegen en openbaar vervoer is net zo oud met de Corridorstudie N207 als basis. Het toenmalige toekomstbeeld bestond uit strategie, beleid en maatregelenpakket voor infrastructuur (Figuur 8).



Figuur 8 - Van links naar rechts: strategiekeert streekplan-Oost (2006), Functiekaart streekplan-Oost (2006), maatregelenpakket Corridorstudie N207 (2006), Landschappen in de studie de Mooi Zuid-Holland Route (2007)

De N207-corridor als planconcept

Met Beter Bereikbaar Gouwe bouwen we door op het planconcept van de N207-corridor zoals ontwikkeld in de Corridorstudie N207. In deze corridorstudie is voor het eerst een breed scala aan scenario's en (pakketten van) oplossingsrichtingen voor infrastructuur verkend (Figuur 9). Er is daarbij onderscheid gemaakt tussen de N207-Noord (ten noorden van Alphen) en de N207-Zuid (tussen Alphen en Waddinxveen/Gouda).



Figuur 9 - Alternatieve oplossingsrichtingen voor opgaven langs de N207-corridor uit de Corridorstudie N207 (2006)

Een deel van de scenario's en oplossingsrichtingen zijn toen afgevoerd, zoals de A3 door het Groene Hart. Een deel van de maatregelen – uit verschillende 'alternatieven' (oplossingsrichtingen) komt in vervolprojecten en – programma's steeds opnieuw terug. Het gaat daarbij steeds om:

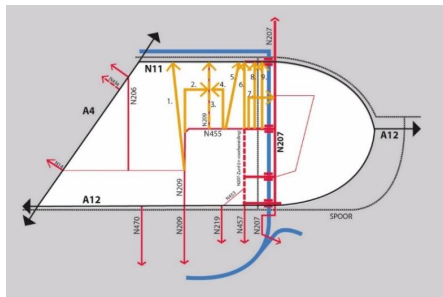
- Hoe N455 te verbinden aan de A12 c.q. de 'Gouweknoop' (het cluster aan ruimtelijke ontwikkelingen rondom de A12 op de gemeentegrens tussen Gouda, Waddinxveen en Zuidplas)
- Hoe de N455 toekomstbestendig wordt verbonden aan de N11, aansluitend bij de ruimtelijk-economische dynamiek ten westen van de Gouwe van A12 tot N11 en met oog voor leefkwaliteit in kernen en landschappen. Er is de afgelopen jaren een tiental varianten bestudeerd (Figuur 11)
- Welk toekomstperspectief er is voor de ontwikkeling van landschapskwaliteit voor de leefomgeving van de steden, voor recreatie en in relatie tot wateropgaven; en hoe zich dat verhoudt tot infrastructuuropgaven
- Wat de ontwikkelrichting is voor stedelijke ontwikkeling (woon- én werklocaties) en wat daarvoor aan infrastructuur nodig is op lokaal, regionaal en bovenregionaal niveau
- Wat het duurzaam toekomstperspectief is van de sierteelt, van de landbouw (op veen en in de droogmakerij) en van de tuinbouw in dit gebied; en wat daar aan infrastructuur voor nodig is

Na de oplevering van de N207-corridorstudie is daar nadrukkelijker bijgekomen:

- Hoe de barrière van de Gouwe voor oost-west-verkeer wordt aangepakt i.r.t. optimaal functioneren van de Gouwe als vaarweg ('groene corridor'; zie Figuur 10) en leefkwaliteit in woongebieden



Figuur 10 - Planconcept Groene Corridor



Figuur 11 - Er zijn sinds 2005 veel alternatieven bestudeerd voor het verbinden van de N455 en de N11 (eigen inventarisatie)



Figuur 12 - Lopende projecten N207-Zuid (2020)

Als uitwerking van de Corridorstudie N207 is een eerste pakket van maatregelen voor de N207-Zuid (tussen N11 en A12) inmiddels in een vergevorderd stadium van planstudies:

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/planstudie-n207zuid/n207-zuid-fase-1>

Concrete lopende projecten zijn:

- Onderhoud en veiligheid rondom de bestaande N207 langs de Gouwe: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/n207-gouda-boskoop/>
- N207-Zuid met maatregelen bij Hazerswoude-Dorp, bij Waddinxveen en tussen Waddinxveen en Boskoop: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/>

De uitvoering van deze projecten is startpunt voor het Programma Beter Bereikbaar Gouwe.

Ambitie binnen Gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe

Startpunt voor deze verkenning is de gebiedsvisie zoals die is vastgesteld in de eerste fase van het programma Beter Bereikbaar Gouwe. In de gebiedsvisie staan drie kernwaarden centraal: 1. Sociaal en landelijk karakter 2. Economie en duurzaamheid 3. Landschap en recreatie.

Ambities

Voor het studiegebied van de BBG hebben partners ambitie. De gebiedsvisie kan als volgt samengevat worden:

- Aantrekkelijk leefmilieu op de rand van Groene Hart én Zuidvleugel
- Versterken regionale economie en concurrentiekracht van de regio die o.a. in (stedelijke) kernen, aan de Oude Rijn, in de A12-zone en Greenport Boskoop zit
- Transitie naar een toekomstbestendige landbouw en aantrekkelijk landschap in het veengebied en de droogmakerijen; recreëren in een landschap met kwaliteit

- Versterken en moderniseren Greenport Boskoop (circulair, duurzame logistiek, innovatieve bedrijfsvoering w.o. digitalisering)

Knelpunten

Naast deze ambitie voor middellange tot lange termijn kent het gebied knelpunten voor de korte tot middellange termijn. Hier beoogt het programma Beter Bereikbaar Gouwe óók een antwoord op te geven. We kunnen deze knelpunten als volgt samenvatten uit de gebiedsvisie en andere onderzoeken:

- Leefbaarheid op orde (milieu, veiligheid)
- Bereikbaarheid voor huidige functies verbeteren (inwoners, tuinders, overige bedrijven)
- Bovenregionale bereikbaarheid: doorgaand verkeer zoveel mogelijk via hoofdwegen afwikkelen
- Oplossen van tegengestelde belangen botsen rondom de Gouwe:
 - a. rondom hefbruggen: twee kruisende logistieke stromen beten op elkaar afstemmen en bij voorkeur ontvlechten
 - b. kwaliteit van het open landschap op orde houden

- c. oplossingen zoeken om de spanning tussen hoog-dynamische bedrijvigheid en leefbaarheid op te lossen

- Greenport Boskoop staat voor een uitdaging om zijn positie te behouden door gecombineerde opgaven van bodemdaling, waterkwaliteit, bereikbaarheid en veranderende markten
- Noodzakelijk onderhoud (vaar)wegen

Uit het samenspel van deze ambities en de knelpunten volgt de doelstelling – het ‘waarom’ - van het programma Beter Bereikbaar Gouwe.

Waarom ‘Beter Bereikbaar Gouwe’

Met het programma Beter Bereikbaar Gouwe verbeteren we de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gebied; en daarmee de leefbaarheid in steden en dorpen. Tegelijk versterken we de regionale economie in het gebied, waaronder de duurzame ontwikkeling van de Greenport Boskoop en versterking van handel en logistiek. Dit alles doen we op basis van een knelpuntenanalyse en een gebiedsvisie.

Meer dynamiek ten westen van de Gouwe

Al in 2005 werd duidelijk dat de meerjarige gebiedsstrategie voor het gebied tussen Zoetermeer, Alphen en Gouda; tussen A4, N11 en A12 onderscheid maakt in dynamiek in verschillende deelgebieden. Uit zowel de inventarisatie van plannen in 2006 en in 2016 als een analyse van feitelijke ruimtelijke ontwikkelingen leidt tot het beeld dat ten westen van de Gouwe de ruimtelijke dynamiek veel groter is dan ten oosten van de Gouwe. Er is sprake van een stapeling van opgaven. Het gaat daarbij om opgaven die al langer bekend zijn (ruimte voor wonen, economie en recreatie; samenhangende ontwikkeling van OV en verstedelijking), maar ook om nieuwe opgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire en digitale economie, bodemdaling, duurzame land- en tuinbouw).

De ruimtelijke strategie uit 2005 heeft werkelijk geleid tot ruimtelijke ontwikkelingen rondom de A12 en in het middengebied tussen Alphen en Waddinxveen. We kunnen concluderen dat de N207-Zuid deels antwoorden biedt op deze ontwikkelingen en tegelijkertijd het gebied voor nieuwe uitdagingen stelt; nieuwe ontwikkelingen teweeg brengt. Het

economisch zwaartepunt verschuift, ook in Greenport Boskoop naar het gebied ten westen van de Gouwe. Dit deel van het gebied wordt steeds nadrukkelijker onderdeel van de Zuidvleugel. Ten oosten van de Gouwe is en blijft veel meer sprake van een Groene Hart-identiteit.

De N207-corridor raakt tegelijkertijd steeds meer ingebed in het bovenregionale, internationale systeem van industrie en logistiek. Gouda, Waddinxveen en Zuidplas lijken ruimtelijk gezien, met de huidige bouwplannen tot 2030, steeds verder aaneen te groeien tot een stedelijke agglomeratie met ruim 140.000 inwoners, de vierde stad van Zuid-Holland.

Nieuwe ruimtelijke opgaven

Op het studiegebied van Beter Bereikbaar Gouwe komen ook nieuwe opgaven af. Voor een deel van de nieuwe opgaven is nog onduidelijk hoe dat uitpakt in de ruimte en welke ruimtelijke programma's gaan of kunnen neerdalen in dit gebied. Keuzes in infrastructuur, landschapsontwikkeling en economische ontwikkeling zullen het raamwerk bieden om ook deze opgave ruimte te geven.

In deze verkenning was beperkt ruimte om deze nieuwe ontwikkelrichtingen te verkennen. Voor Beter Bereikbaar Gouwe kan het wat betreft ruimtelijke kwaliteit betekenen dat er meekoppelkansen of concurrerende ruimteclaims ontstaan.

Energietransitie

In 2020 zijn de concepten voor de regionale energiestrategieën (RES-sen) bekend. Het gaat in het studiegebied in ieder geval om de RES-sen voor Holland-Rijnland (Alphen a/d Rijn e.o.) en Midden-Holland (o.a. Gouda, Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk) en in mindere mate die van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (m.b.t Zoetermeer). Bij het schrijven van deze rapportage waren alleen voor Holland-Rijnland nog voorlopige kaartbeelden bekend.

Klimaatverandering, bodemdaling en veen

In het Klimaatakkoord voor Nederland is de CO₂-reductie bij bodemdaling en veenoxidatie, evenals het gebruik van veenweidegebieden voor melkveehouderij een belangrijke opgave. Dit kan mogelijk tot nieuwe keuzes in peilbeheer en functioneel gebruik van veenweidegebieden leiden. Ontwerpend onderzoek uitgevoerd in opdracht van de drie adviseurs ruimtelijke kwaliteit van de drie Groene Hart provincies bracht verschillende scenario's in beeld. Het is nog

niet duidelijk waartoe dat in het studiegebied van de BBG zou kunnen leiden.

Klimaatadaptatie

Voor klimaatadaptatie zijn nog geen regionale uitwerkingen bekend met concrete ruimtelijke programma's. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om aanleg van nieuwe waterbuffers, groenblauwe structuren in, door en vanuit stedelijk gebied (bijvoorbeeld doortrekken van de Rotte-structuur als onderdeel van Landschapspark Zuidvleugel).

3. Ruimtelijke dynamiek rondom en in het studiegebied van Beter Bereikbaar Gouwe: update planconcept N207-corridor

In dit hoofdstuk analyseren we de ruimtelijke dynamiek in het studiegebied verder. We laten zien hoe bovenregionale corridors ervoor zorgen dat er spanning ontstaat tussen belangen op lokaal en regionaal niveau. Deze spanning tussen bovenregionale, regionale en lokale economische systemen leidt direct tot de dilemma's waar het programma Beter Bereikbaar Gouwe oplossingen probeert te genereren: huidige economie faciliteren vs. toekomstige ontwikkelingen op gang brengen, oost-west-relaties in de Greenport Boskoop op lokaal niveau vs. noord-zuid-relaties van een economie die op bovenregionaal niveau functioneert. Het huidige wegennet sluit niet goed aan op de ruimtelijke en economische dynamiek. Dit leidt tot spanning op het regionale/provinciale wegennet en lokaal tot leefbaarheidsproblemen (o.a. luchtkwaliteit, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit).

Ruimte en infrastructuur

In de Corridorstudie N207 speelden ruimtelijke ontwikkelingen (gebiedsontwikkeling) een belangrijke rol op twee manieren:

- Om uitvoering haalbaar te maken en te versnellen
- Om tot een integrale visie te komen voor het gebied

In de Corridorstudie N207 (2006) is dat als volgt verwoord:

“De studie naar de verkeersinfrastructuur hangt direct samen met de ruimtelijke structuur van het gebied en de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. De komende jaren worden binnen en buiten de corridor op vele plaatsen woningen en arbeidsplaatsen toegevoegd. In het modelonderzoek wordt in het referentiealternatief (alternatief 0, zie bijlage) uitgegaan van alle ruimtelijke ontwikkelingen op basis van bestaande planvorming. In een aanvullend ruimtelijk scenario is bovendien gekeken naar de effecten van extra ontwikkelingen (bijvoorbeeld een grootschalige ontwikkeling van de Gnephoek van Alphen aan den Rijn).

In het zoeken naar gewenste toekomstige ontwikkelingen in de verkeersinfrastructuur kan het begrip ‘gebiedsontwikkeling’ op twee manieren een belangrijke rol spelen:

– Om uitvoering haalbaar te maken en te versnellen. Realisering van infrastructuur kan worden gezien als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling. De verschillende functies in deze ontwikkeling, zoals wonen, werken, groen, water en infrastructuur kunnen integraal opgepakt worden. De functies kunnen elkaar versterken. Ook kan gebiedsontwikkeling andere financieringsmogelijkheden in beeld brengen.

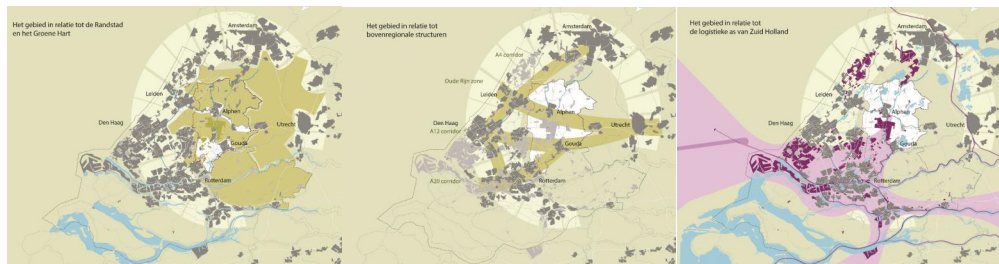
– Om tot een integrale visie te komen voor een gebied. De wenselijkheid van met name grotere verkeerskundige ingrepen hangt nauw samen met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een gebied. Het één staat niet los van het ander. Alleen binnen een integrale visie op de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied kunnen keuzes worden gemaakt in de gewenste ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur.”

Deze uitgangspunten zijn nog steeds geldig. Met deze verkenning verdiepen we met name de integrale visie en, in mindere mate, de mogelijkheden voor integrale ontwikkeling. Daar voegen we in deze verkenning nog een extra dimensie toe: de mogelijkheid om met infrastructuurinvesteringen ruimtelijke kwaliteit te versterken. Dit werken we uit in hoofdstuk 6.

In de gebiedsvisie uit de eerste fase BGG is de opgave nog slechts bovenregionaal op kaart geduid (Figuur 13). De meerwaarde van deze verkenning zit:

a) in de meer gedetailleerdere uitwerking van de ruimtelijk-economische opgaven op regionaal en lokaal niveau waarmee we de ambities op drie schaalniveaus met elkaar verbinden,

b) de verbinding van de gebiedsvisie aan het gebiedsconcept van de N207-coriidor,
c) het onderscheid in bovenregionaal, regionaal en lokaal schaalniveau en het ontwikkelen van argumenten voor infrastructuuropgaven bij deze schaalniveaus

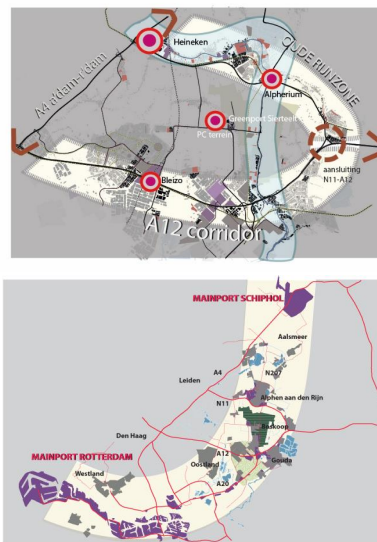


Figuur 13 - Bovenregionale duiding gebiedsopgave uit de Gebiedsvisie 1^e Fase BGG: tussen stad en Groene Hart, verbonden met regionale assen en ingebed in het logistieke systeem van Zuid-Holland.

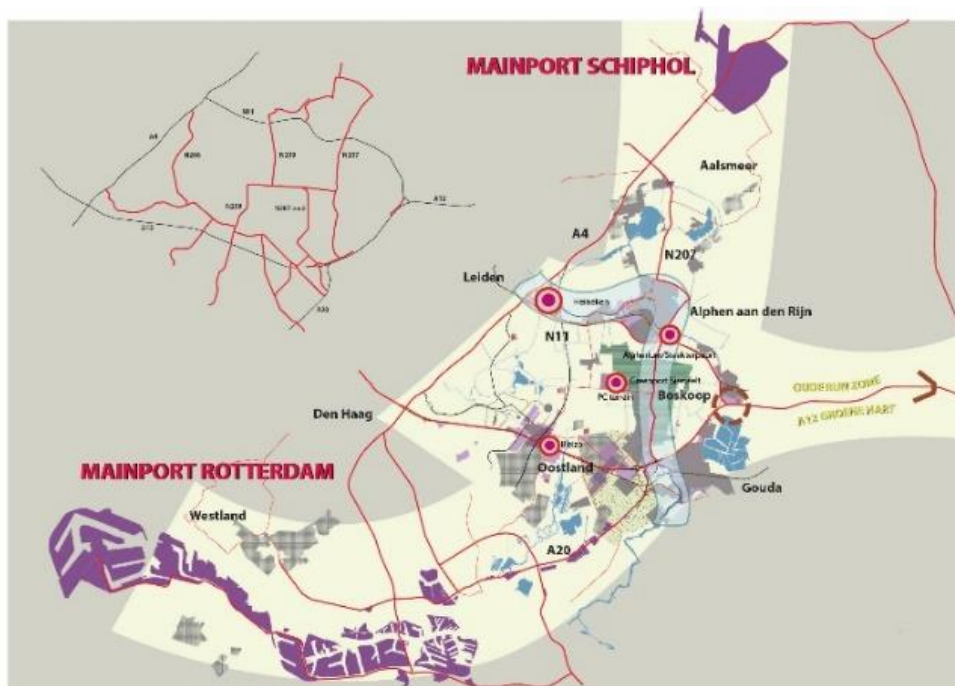
Bovenregionale dynamiek

Er zijn drie assen die ruimtelijke ontwikkelingen en economische activiteit op bovenregionaal niveau structureren (Figuur 14): een as langs de N11 en de Oude Rijn, een as langs de A12 en het spoor Den Haag-Utrecht en een as rondom de N207 en de Gouw en Hollandsche IJssel. Met name langs de A12 is sprake van een grote groei aan economische activiteit en verstedelijking. Vanaf de A12 ontstaat steeds grotere druk voor economische ontwikkeling (handel en logistiek) richting Boskoop en Alphen. Het gebied is ruimtelijk dus een knooppunt van drie economische corridors. Dit gebied zien als een dergelijk knooppunt is het 'leitbild' voor Beter Bereikbaar Gouwe op bovenregionale schaal (Figuur 15).

In het gebied ontstaan ook veel initiatieven om duurzame energiewinning (wind en zon) te realiseren. Vanuit Greenport Boskoop is daarnaast sprake van opschaling, modernisering en, gedeeltelijk, lokale heroriëntatie en concentratie van handelsactiviteiten naar nieuwe infrastructuur en nieuwe knooppunten. De Greenport sluit daarmee aan op de bovenregionale dynamiek vanuit lokale kwaliteiten zoals bodem en economische cultuur en historie.



Figuur 14 Bovenregionale dynamiek: Oude Rijn zone, Groene cirkels/Heineken, containerterminals, Beter Bereikbaar Gouwe, N207 Zuid, Transitie Greenport Siersteelt, Glas Parel-Oostland, A12 corridor/ distributie en logistiek, Gouda bovenregionaal knooppunt. Deze bouwstenen vormen drie assen waarlangs ruimtelijke en economisch activiteiten zich organiseren.



Figuur 15 – Combinatie van de drie assen leidt tot het beeld dat het studiegebied van deze verkenning op bovenregionaal niveau een strategische knooppunt van productielocaties en logistieke locaties vormt. Dit knooppunt-concept is een eerste aanzet tot herijking van het bovenregionale leitbild voor de N207-corridor.

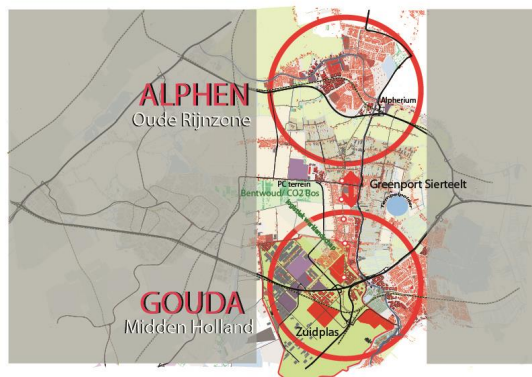
Regionale dynamiek

Dynamiek op de as Alphen-Gouda

De Gouwe en N207 (bestaand en nieuwe N207-Zuid; in samenhang met een deel van de N209) dragen als belangrijke Noord-Zuid-assen de economie van het gebied en verbinden verschillende woonmilieus met elkaar en wonen met werken (Figuur 16). De regionale treinverbinding ondersteunt de relatie, maar sluit niet naadloos aan op het bovenregionaal niveau. De Gouwe en N207 staan voor een grote onderhoudsopgave. Greenports Oostland, de A12-zone en Boskoop raken steeds meer met elkaar verweven, hoewel de signalen daarover niet eenduidig zijn.

Binnenstedelijke ontwikkeling leidt tot nieuwe vragen over de toekomst van stedelijke werkgelegenheid in dit gebied; diverse gemeenten zijn bezig met zoeklocaties voor bedrijvigheid die uit de steden zal verdwijnen. De recreatieve kwaliteit draait om routes en gebiedsbeleving op regionaal niveau. Gemeenten verwachten meer initiatieven voor wind- en zonne-energie in het gebied hoewel deze tegen grenzen van het netwerk aanlopen. Men verwacht op termijn daardoor ook een boeggolf van projecten als dat is opgelost.

Centrale vraag is of het gebied toe gaat/wil bewegen naar meer ruimtelijke en economische samenhang op deze as.

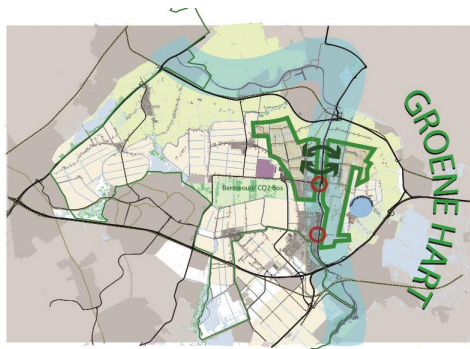


Figuur 16 - Regionale ruimtelijk-economische dynamiek voor verstedelijking op as Alphen-Gouda. De regionale dynamiek volgt uit de combinatie van stedelijke ontwikkelingen, in en rondom Gouda, Waddinxveen en Alphen a/d Rijn. Rondom Gouda en Waddinxveen ontstaat een bevolkingsconcentratie van ca. 140.000 inwoners. (Nieuwe) OV stations, werkgelegenheid in het logistieke werklandschap rondom, realisatie van energieambities en hoogwaardige groengebieden rondom de steden zijn belangrijk voor het functioneren.

Dynamiek in het tussengebied

Bodemdaling en klimaatverandering vragen om een economische – en daarmee ook ruimtelijke – transformatie van het gebied tussen N11 en A12, met name van Greenport Boskoop en naar verwachting ook in de rest het veenweidegebied (Figuur 17). Op dit moment is sprake van een intensief intern verbonden sierteeltgebied met veel kriskrasbeweging én regionale en bovenregionale/internationale relaties. Het PCT-terrein speelt een centrale rol in de schakel tussen gebied en regionale dynamiek. Economisch is sprake van onzekerheid. Sierteeltondernemers ten oosten en ten westen van de Gouwe investeren in uitbreiding van teeltruimte door overname van vrijkomende percelen en in hun handel- en logistiekfuncties. De laatste concentreren zich rondom infrastructuurassen door het gebied. Opschaling, modernisering en verduurzaming (energie, water, milieu) staan voor de deur. De Gouwe is een barrière, de hefbruggen zijn knelpunten voor de oost-west relaties en noord-zuid transport over water. De N207, N209 en N206 vormen in samenhang het verkeerskundige raamwerk van het tussengebied. De leefbaarheid in de kernen staat onder druk door vervoer en transport binnen het gebied.

Centrale vraag is wat de toekomst van Greenport Boskoop is en welke rol oost-west relaties over de Gouwe heen op lange termijn nog zullen spelen.



Figuur 17 - Ruimtelijk-economische dynamiek in het tussengebied: Het Tussengebied staat voor grote transitieopgaven, zowel in het open veenweidegebied als in de Greenport Boskoop en de landbouw in de droogmakerijen. De Gouwe en huidige N207 snijden dwars door deze productielandschappen heen, maar de productielandschappen ten westen van de Gouwe zijn matig aangesloten op deze as en het huidige functioneren leidt lokaal tot knelpunten.

Greenport Boskoop

Greenport Boskoop heeft een bijzondere positie in de economie van het gebied. Veel van de wegmaatregelen binnen het programma Beter Bereikbaar gouwe liggen direct in of aan het sierteeltgebied. De recente economische strategische visie van het bedrijfsleven in Greenport Boskoop (2020-2025) legt de basis voor een nieuwe koers naar een circulair Boskoop. De hiermee samenhangende herstructurering, modernisering en opschaling van de teelt en handel zal nieuwe ruimtelijke patronen teweeg gaan brengen. Welke vorm dat gaat krijgen is echter nog veel onduidelijkheid over. Wij zijn de volgende trends en karakteristieken:

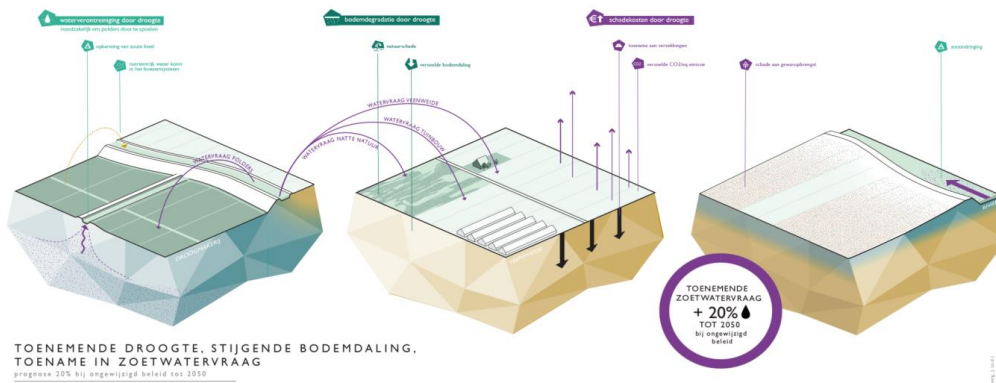
1. Het toekomstbeeld van **forse groei op het PCT-terrein** verandert het zwaartepunt en deze ruimtelijk-economische structuur van de Greenport. Er is daarbij druk om het ITC-terrein van sierteelt-gerelateerd naar een algemeen bedrijventerrein te laten 'verkleuren'. Verschillende maatregelen zullen deze ontwikkeling in meer of mindere mate ondersteunen. Er bestaat onduidelijkheid over de

positie van logistiek rondom dit knooppunt t.o.v. de logistiek in de A12-zone.

2. De sierteelt in de Greenport Boskoop kent een **grote diversiteit in economische structuur**. Laatste cijfers over logistiek stammen uit 2014. Belangrijk onderscheid is dat tussen de daghandel (75% van de transportbewegingen) en de 'actie'-handel (25% van de transportbewegingen) waarbij het voorjaar een piek in handel en transportbeweging geeft.
3. De sierteelt lijkt **in toenemende mate niet grondgebonden** en een deel van de productie voor 'actiehandel' (bulk) de laatste tijd is verhuisd naar de glastuinbouw van het Oostland. Hierbij speelt ook de prijs van de kavels een rol. De trend op korte tot middellange termijn is gefragmenteerde opschaling: stoppende bedrijven worden overgenomen en de teeltlocatie toegevoegd aan de bedrijfsvoering van bedrijven die teelt en handel op meerdere locaties omvatten. Maatregelen zullen in verschillende mate de verschillende soorten bedrijfsvoering ondersteunen. Hierbij kan verwacht worden dat het aantal kleinschalige transportbewegingen toeneemt.

4. Het centrale deel van het sierteeltgebied, op de Oost-West-as rondom de hefbrug Boskoop is een verandering gaande waarin er **steeds meer ruimte is voor andere functies**. Met een programma gericht op transformatiegebieden probeert de gemeente dit proces te stroomlijnen en lokale schuurpunten tussen functies op te lossen.
5. De **bodemdalingsproblematiek en klimaatverandering** stellen, in samenhang met opvolgingsproblemen bij individuele bedrijven, de Greenport Boskoop voor een aantal grote vragen

over duurzaamheid en economische houdbaarheid van bedrijfsvoering en van de waterhuishouding (zie Figuur 18) . De combinatie van klimaatverandering, bodemdaling en verzilting zal in dit gebied nadrukkelijk een rol gaan spelen. Men verwacht meer wateroverlast. Telers zullen mede daardoor mogelijk minder grondgebonden gaan telen: potten en containers.



Figuur 18 - Greenport Boskoop kent bodemdaling. Bodemdaling, waterhuishouding, droogte en pieken in regen, watervraag en landgebruik hangen nauw met elkaar samen. Bron: Ontwerpend Onderzoek Groene Hart (2019)

BOX - Een vingeroefening met verschillende toekomst

De toekomst van Greenport Boskoop is onzeker, hoewel de ambitie blijft om deze als krachtig cluster door te ontwikkelen. De coronacrisis van 2020 laat weer zien hoe gevoelig de sector is voor veranderingen in de omstandigheden waaronder telers en handel rondom sierteelt opereren. In de werksessie voor deze ruimtelijke verkenning (oktober 2019) is daarom geoefend met mogelijke toekomstbeelden voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de Greenport Boskoop. Hierbij zijn trends extreem doorgetrokken om te verkennen hoe het gebruik van uiteenlopende toekomstbeelden argumenten oplevert voor of tegen BBG-maatregelen. Uit de discussie kwamen vier toekomstbeelden naar voren:

A. Opschaling sierteelt en logistiek n.a.v. bovenregionale economische trends

B. Eindigheid van de huidige bedrijfsvoering in de boomsierteelt als gevolg van bodemdaling en klimaatverandering (met nieuwe inzichten zou de kwetsbaarheid voor de corona-crisis en plantziekten kunnen toegevoegd als risicofactoren)

C. Aanpassing, en voortzetting, van de boomsierteelt als gevolg van bodemdaling

D. Geleidelijke transformatie van de boomsierteelt naar (menging met) andere functies als gevolg van ruimtedruk en klimaatverandering

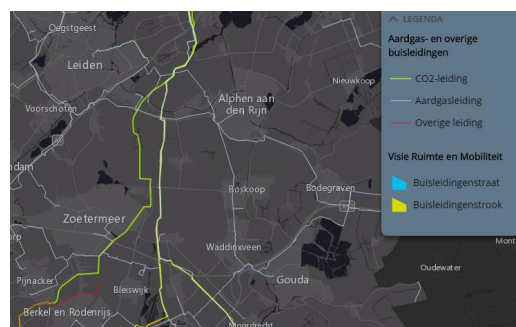
De verschillende toekomstbeelden zijn echter nog niet rijp om definitief gebruikt te worden om BBG-maatregelen te beoordelen. Zo zouden bijvoorbeeld verschillende beelden van circulaire bedrijfsvoering verwerkt moeten worden en ontbreekt nog een doorwrochte redenering van trends en trendbreuken als basis voor de toekomstbeelden. Het denken in scenario's en in beeld brengen van ruimtelijke en economische ontwikkeling leidt wel tot de voorzichtige conclusie dat ook in de Greenport het gebied ten westen van de Gouwe en ten oosten van de Gouwe waarschijnlijk een andere toekomstige ontwikkeling gaan kennen. Een noordelijke verbinding vanaf het PCT-terrein lijkt in veel scenario's relevant. Nieuwe wegverbindingen ten oosten van de Gouwe zijn niet in alle scenario's no-regret. Nieuwe Oost-West-verbindingen lijken in alle scenario's relevant, maar wel op verschillende wijzen.

Lokale ruimtelijke ontwikkelingen

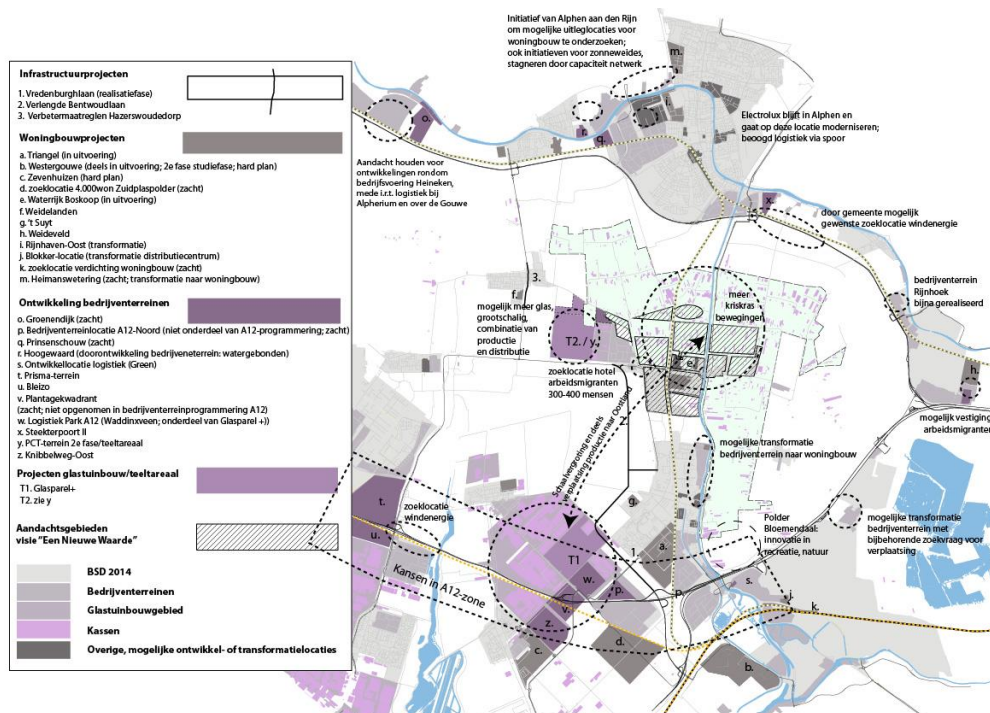
Tijdens een werksessie met gemeenten (oktober 2019) en op basis van desk research is de ruimtelijke dynamiek op lokaal niveau verder onderzocht. Het eerdere beeld van grootschalige ontwikkelingen rondom de A12, het zwaartepunt tussen Alphen en Waddinxveen ten westen van de Gouwe en het ontstaan van een stedelijke agglomeratie rondom Waddinxveen en Gouda is hierin bevestigd (Figuur 20). Een actueel overzicht van woningbouwontwikkelingen voor de middellange termijn zijn in meer detail te vinden in regionale woonvisies.

Het gebied ten oosten van de Gouwe kent gebiedsopgaven die met name gerelateerd zijn aan bodemproblematiek. Deze is, vanuit functie én bodemgesteldheid in te delen naar sierteeltgebied Boskoop, open veenweidegebied en diepe droogmakerij van de Middelburg- en Tempelpolder. De provincie werkt in deze gebieden in lokale gebiedsprocessen samen met belanghebbenden aan toekomstbestendige landschapsontwikkeling en agrarische bedrijfsvoering, mede in het licht van klimaatverandering.

Vanuit bovenregionaal niveau vinden ook verkennende studies plaats voor nieuwe kabels en leidingen in bovenregionale netwerken, met name voor warmte en elektriciteit. Ook in de huidige situatie (Figuur 19) doorsnijden verschillende leidingen het gebied.



Figuur 19 - Signaleringskaarten Bodem en Ondergrond: kabels en leidingen.
Bron: www.signaleringskaarten.nl



Figuur 20 - Visueel verslag van werksessie in oktober 2019 met gemeenten en provincie: lokale ontwikkelingen. Bronnen: workshop met gemeenten oktober 2019 - teksten en locaties zijn indicaties van mogelijke ontwikkelingen en geen beleid; plan van aanpak 2e fase BBG; trechteringsproces; inventarisatie LTV Boskoop 2016; bedrijventerreinmonitor, w.o. bestemmingsplannen / informatie regio-accounts wonen PZH; Bouwagenda (kaart Zuid-Holland); Planmonitor Zuid-Holland / informatie regio-accounts wonen PZH; Visiedocument "Een Nieuwe Waarde"

Bevindingen

De analyse in dit hoofdstuk is een trendanalyse. Wij hebben hierin niet op bovenregionaal niveau onderzocht wat mogelijke toekomstscenario's zijn voorbij de huidige trend. Een aantal opgaven zouden kunnen leiden tot nieuwe ruimtelijke programma's, zoals klimaatadaptatie, bodemdaling, energietransitie, circulaire en digitale economie.

Voor verstedelijking geldt dat binnenstedelijke intensivering de belangrijkste strategie is. In het studiegebied is echter ook sprake van stedelijke uitbreiding of, deels controversiële, initiatieven daartoe. Handel en logistiek worden op meerdere schaalniveaus steeds belangrijker in de economie van het gebied.

Op basis van de analyse van ruimtelijk-economische dynamiek is een aantal conclusies te trekken. De N207-corridor is nog steeds relevant als sturend planconcept, maar kent op regionaal en lokaal niveau enkele nuances ten opzichte van het planconcept uit 2005. De mogelijke maatregelen van de BBG krijgen een plek in een regio in beweging op meerdere schaalniveaus: Greenport Boskoop, het gebied tussen N11 en A12 en op bovenregionaal niveau. Het gaat dan om economische ontwikkelingen, ruimtelijke

ontwikkelingen, klimaatverandering en bodemdaling. De maatregelen zijn daarom meer dan een 'optimalisatie' van de huidige ruimtelijk-economische structuur vanuit verkeerskundig oogpunt.

De maatregelen die in N207-Zuid en Beter Bereikbaar Gouwe onderzocht worden, vinden tegelijkertijd plaats met ruimtelijke ontwikkelingen welke mogelijk vragen om integraal gebiedsontwerp. Bestaande ruimtelijke kwaliteit (en het ontwerpen van nieuwe kwaliteiten) kunnen drager zijn voor dat integrale ontwerp. Ook zullen (een deel van) de maatregelen de ruimtelijke en economische structuur van de regio veranderen. Tegelijkertijd volgt infrastructuur ontwikkelingen én brengt infrastructuur nieuwe ontwikkelingen teweeg.

Tegelijkertijd komen er andere opgaven op het gebied af die op langere termijn zullen leiden tot veranderingen (klimaatadaptatie, nieuwe economie, energietransitie, kringlooplandbouw). De maatregelen moeten ook dan nog steeds werken en toekomstbestendig zijn.

De ruimtelijk-economische dynamiek ten westen van de Gouwe lijkt op middellange termijn wezenlijk anders dan aan de oostkant van de Gouwe. Met name ontwikkelingen rondom de A12 en het PCT-terrein zullen een andere

ruimtelijke en economische structuur voor het gebied opleveren. Keuzes voor specifieke maatregelen of maatregelpakketten kunnen deze trend versterken of afzwakken.

Er zijn drie samenhangende gebiedsopgaven te onderscheiden met verschillende ruimtelijk-economische dynamiek en opgaven: Westzone, Gouwezone en Oostzone; Greenport Boskoop en de veenweidezone ten zuiden van Alphen hebben een bijzondere positie als regionale dwarsstructuren met eigen lokale, economische logica.

4. Drie zones, één gebied: Ruimtelijk-economische opgaven

Dit hoofdstuk vormt het centrale deel van onze verkenning. We identificeren op regionaal niveau de gebiedsopgaven waar het programma Beter Bereikbaar Gouwe aan bijdraagt. We onderscheiden daarbij drie, met elkaar samenhangende gebiedsopgaven. Deze verschillen van elkaar in ruimtelijk-economische dynamiek: ten westen van de Gouwe, de bundel van Oude Rijnzone, Gouwe en N207 en de gebiedsopgave ten oosten de Gouwe. Het zwaartepunt van de economische opgaven ligt aan de westkant van de Gouwe terwijl daar de hoofdverbinding noord-zuid aan de oostkant ligt. Dit is een van de hoofdoorzaken van de verkeerskundige en leefbaarheidsknelpunten waar de BBG voor gesteld staat. Wij pleiten voor een blik op zowel de korte als de lange termijn.

Integrale ruimtelijk-economische opgavenkaart

De meerwaarde van deze verkenning is dat we de achterliggende doelen van het programma Beter Bereikbaar Gouwe – een combinatie van ambities en het oplossen van knelpunten – vertalen naar een ruimtelijk beeld waarin de opgaven zijn samengevat. Dit integrale beeld van ruimtelijk-

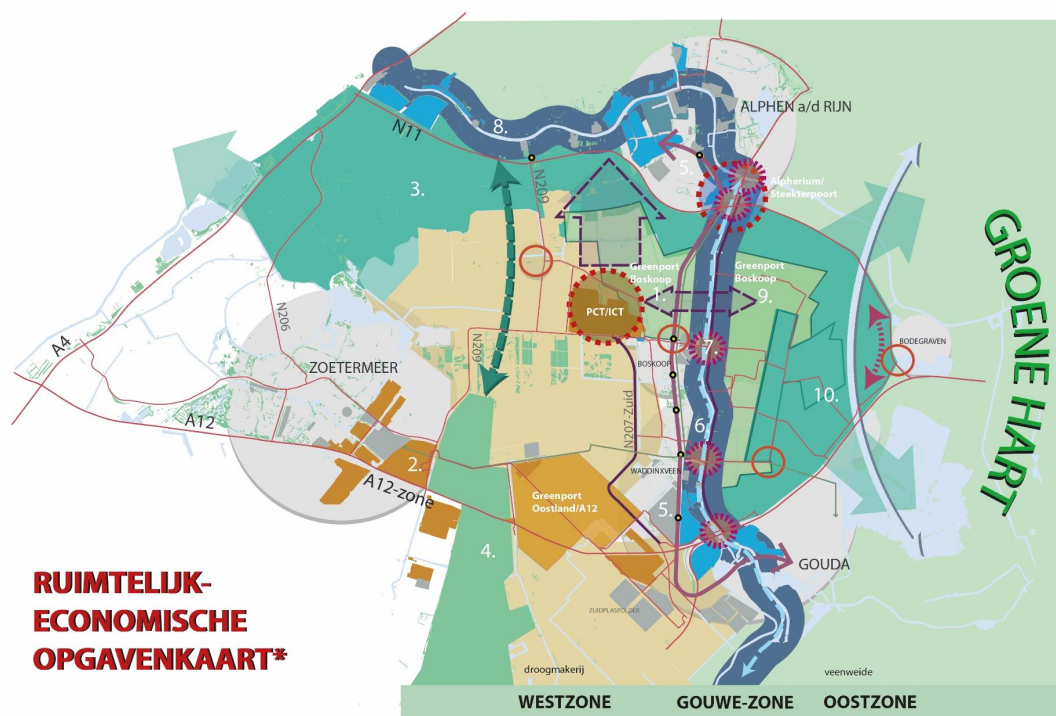
economische opgaven en daaruit voortvloeiende infrastructuuropgaven laat zien *hoe* we door een integrale aanpak de doelen zouden kunnen bereiken, meebewegend met de huidige trends (Figuur 21). De opgavenkaart biedt daarmee de basis voor een redeneerlijn waarmee infrastructuuropgave onderdeel is van de integrale visie op het gebied.



Figuur 21 - De opgavenkaart is een product dat antwoord geeft op hoe een integrale aanpak helpt de doelen van BGG te bereiken.

De trendvolgende, integrale opgavenkaart (Figuur 22) is nog geen integrale visiekaart (ruimtelijk wensbeeld) met een visie op (of scenario's voor) toekomstige ruimtelijke programma's en ruimtelijke transformatie geeft. Nieuwe wegen zullen nieuwe ontwikkelingen teweeg brengen, en daarmee structurend zijn voor het gebied. Een doorkijk naar de nieuwe dynamiek ná realisatie van BBG-maatregelen wordt met deze visie nog niet uitputtend in beeld gebracht. De opgavenkaart maakt ambities, knelpunten en overwegingen vooral explicieter, zoals deze tot nu toe reeds onderdeel waren van het BBG-proces.














Vanuit een analyse van de ruimtelijke dynamiek en ruimtelijke trends geven we met de opgavenkaart nieuwe argumenten om richtinggevend keuzes te maken over oplossingsrichtingen voor infrastructuur. We lichten hieronder per deelgebied de opgaven toe. Deze deelopgaven dienen echter ook in samenhang gezien te worden.



Figuur 22 - De integrale opgavenkaart voor Beter Bereikbaar Gouwe. De opgavenkaart en de bijbehorende legenda structureren de ruimtelijk-economische en infrastructuuropgaven voor het BBG-programma in drie zones die samen één gebied omvatten.

LEGENDA

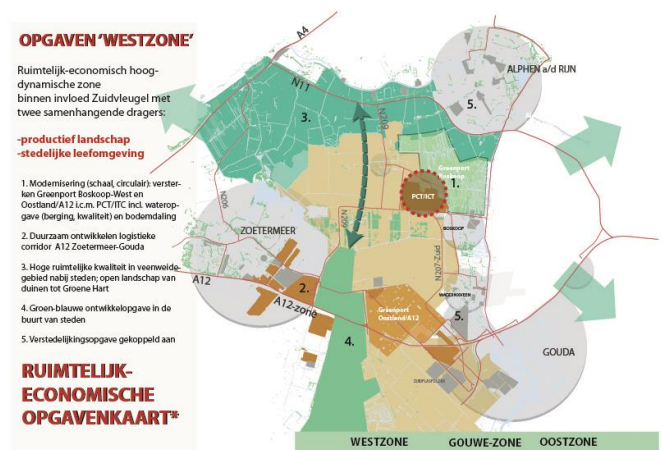
** Het studiegebied kent ook klimaat-/wateropgaven, natuuropgaven, en energieopgaven welke hier niet zijn ingetekend. Deze dienen wel meegenomen worden in mogelijke meekoppelkansen of in het geval van concurrerende ruimteclaims. Ook 'zachte' plannen of slechts globaal onderzochte kansen vragen daarbij aandacht*

	Gebiedskarakteristiek	Ruimtelijk-economische opgaven	Bijbehorende infra-opgaven
WESTZONE	 <p>Ruimtelijk-economisch hoog-dynamische zone binnen invloed Zuidvleugel met twee samenhangende dragers: productief landschap en stedelijke leefomgeving</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernisering (schaal, circulair): versterken Greenport Boskoop-West en Oostland/A12 i.c.m. PCT/ITC incl. wateropgave (berging, kwaliteit) en bodemdaling 2. Duurzaam ontwikkelen logistieke corridor A12 Zoetermeer-Gouda 3. Hoge ruimtelijke kwaliteit in veenweidegebied nabij steden; open landschap van duinen tot Groene Hart 4. Groen-blauwe ontwikkelopgave in de buurt van steden 5. Verstedelijkingsopgave gekoppeld aan OV en goede fietsverbindingen 	 <p>Verbeteren Noord-Zuid-verbinding voor ontsluiting Greenport Boskoop en Zoetermeer naar N11 t.b.v. hoogdynamische, moderniserende economie en tegelijkertijd verbetering leefkwaliteit kernen</p>  <p>OV opgaven: faciliteren comfortabele ketenmobiliteit naar stations t.b.v. realiseren 2% modal shift van weg naar OV</p> <p>Snelle fietsverbindingen tussen steden</p>  <p>Leefbaarheidsknoelpunten in de woonkernen door zwaar verkeer, sluipverkeer en opstoppingen</p>
GOUWE-ZONE	 <p>Ruimtelijk-economische corridor langs de Gouwe en Oude Rijn</p>	<ol style="list-style-type: none"> 6. Ruimtelijke bundeling van economische ontwikkelingen en water- en weginfrastructuur 7. Economische samenhang van Greenport Boskoop over de Gouwe heen faciliteren 8. Versterken en verduurzamen economie rond de 'Groene Corridor' Oude Rijnzone-Gouwe-Holl.IJssel, incl. knooppunt Alpherium/Steekterpoort en versterken (watergebonden) werklocaties 	 <p>Verbeteren West-Oost verbinding voor ontsluiting Greenport Boskoop t.b.v. moderniserende economie en verbetering leefkwaliteit kernen</p>  <p>Vaarweg Gouwe: veiligheid, capaciteit, doorstroming en geschiktheid recreatie</p>  <p>Onderhoud bestaande N207, veiligheid en comfort (snel)fietsroute en verhogen ruimtelijke kwaliteit rondom weg</p>  <p>Toekomstbestendige oplossing voor bruggen als knoelpunten weg- en watervoer: robuuste, veilige en betrouwbare ontsluiting kernen en kriskrasbewegingen Greenport</p>
OOSTZONE	 <p>Ruimtelijk-economisch laag-dynamische zone in westflank Groene Hart</p>	<ol style="list-style-type: none"> 9. Toekomstbestendige, circulaire Greenport Boskoop-Oost met hoge belevingskwaliteit en aanpak bodemdaling als onderdeel van het Groene Hart; gedeeltelijke herstructurering en transformatie 10. Aanpak bodemdaling in open veenweidegebied en Middelburg-Tempelpolder incl. toekomstbestendige landbouw en landschapsontwikkeling; met aandacht voor recreatie(vaart), natuur, waterberging en waterkwaliteitsopgave 	 <p>Bovenregionaal verkeer op hoofdwegen</p>  <p>Vergroten aanbod aantrekkelijke, doorgaande vaarroutes voor recreatie</p>  <p>Knoelpunten ontsluiting bedrijvigheid</p>

Figuur 23 - Legenda bij Integrale Opgavenkaart Beter Bereikbaar Gouwe; deze legenda is ook de legenda voor figuren 24 -26.

Opgaven voor 'Westzone'

We zien ten westen van de Gouwe een ruimtelijk-economisch hoog-dynamische zone binnen de invloedssfeer van de Zuidelijke Randstad dat ook integraal onderdeel is van het bovenregionale logistiek-industriële systeem van Zuid-Holland (Figuur 24). Dit uit zich ook in de ruimtelijke dynamiek van de afgelopen jaren welke zich naar verwachting verder door zal zetten. Deze dynamiek is ruimtelijk een optelling van ontwikkelingen in twee 'systemen': a) een productielandschap met grootschalige landbouw, tuinbouw en handel en logistiek, b) een woon- en werklandschap van steden en dorpen met OV en hoofdwegen als bovenregionale en regionale dragers.



Figuur 24 - De ruimtelijk-economische opgaven in de Westzone

Productief landschap

In het eerste deelsysteem van deze Westzone is de opkomst van grootschalige logistiek en tuinbouw rond de A12 de meest toonaangevende verandering in het gebied. Deze kent ook steeds meer overloop naar het gebied verder ten noorden van de A12 via de huidige N209 en de huidige N207. Vanuit het noorden zien we ook druk op dit systeem (zie deelopgave Gouwe-zone). Het zwaartepunt van niet-stedelijke economische ontwikkelingen komt daarmee steeds nadrukkelijker tussen de Gouwe en de Rotte te liggen.

Wij zien in de doelstellingen van Beter Bereikbaar Gouwe t.a.v. 'versterken regionale economie' de ambitie om dit productielandschap verder door te ontwikkelen: te moderniseren, te verduurzamen én op te schalen. Mogelijk ligt er ook een ontwikkelopgave voor de droogmakerij met nieuwe ruimtelijke programma's. Dit gaat verder dan de huidige plannen voor de A12-zone en zou in het verlengde liggen van de huidige trends. We onderzoeken hier nieuwe programma's voor de droogmakerij niet verder.

We zien dat bij deze ambitie de huidige regionale infrastructuur verder onder druk komt te staan; en slechts in

beperkte mate robuust is. Met name de ontsluiting naar het noorden loopt aan tegen knelpunten omdat huidige routes door dorpen lopen en daar tot leefbaarheidsknelpunten leiden: richting Schiphol en noordelijke Randstad; en richting de N11 als oost-west-alternatief voor de A12 bij calamiteiten. De reeds geplande onderdelen van de N207 Zuid geven daar slechts beperkt antwoord op.

Woon- en werklandschap

Het tweede deelsysteem in de Westzone is het woon- en werklandschap in de steden en de dorpen. Het studiegebied raakt aan drie middelgrote steden of stedelijke agglomeraties welke de komende tien jaar fors zullen groeien. Het ontwikkelen van voldoende werkgelegenheid in de steden is daarbij een aandachtspunt. In lijn met de bovenregionale verstedelijkingsstrategie verwachten we veel binnenstedelijke ontwikkelingen. In de omliggende dorpen draait het met name om het op orde houden en brengen van de leefbaarheid: sociaal, qua voorzieningen en veiligheid en milieu.

Rondom Gouda en Waddinxveen is iets bijzonders gaande. Met de realisatie van grootschalige post-Vinex

uitbreidingsplannen (Westergouwe, Triangel en mogelijk delen van de Zuidplaspolder-plannen) groeit hier over gemeentegrenzen heen de derde stad van Zuid-Holland: ca. 140.000 inwoners binnen een straal van 5km. Zoetermeer kent nu 125.000 inwoners en de stedelijke kern van Alphen ca. 73.000 inwoners. Voorlopig vormen de gemeentegrenzen echter nog 'achterkanten' van ontwikkelingen en is samenhang in de agglomeratie nog ondermaats. De inwoners van deze stedelijke agglomeratie zullen naar verwachting relatief sterk bovenregionaal georiënteerd zijn voor werk en sociaal leven.

Voor een kwalitatief hoogwaardig woon- en werklandschap zijn ook regionale groen- en waterstructuren van belang. Zo is het versterken van de Rotte-wig onderdeel van het Landschapspark Zuidvleugel. En is het open landschap van duinen tot Groene Hart blijvend van belang. Deze laatste staat echter ook voor de uitdaging van een toekomstbestendig veenweidegebied waarin CO₂-uitstoot beperkt is en een antwoord komt op bodemdaling.

Het programma Beter Bereikbaar Gouwe kent slechts zeer beperkt ambities voor dit woon- en werklandschap. Het

programma zal zich echter wel moeten verhouden tot ambities die elders zijn geformuleerd: versnelling woningbouw, klimaatadaptief en energieneutraal bouwen, en daarbij OV-georiënteerd ontwikkelen, geoptimaliseerd voor fietsen. De ambities t.a.v. bereikbaarheid binnen Beter Bereikbaar Gouwe zullen sterk beïnvloed worden door de stedelijke ontwikkeling in de omliggende drie stedelijke concentratiegebieden. De relaties naar de noordelijke Randstad zullen voor de inwoners en werknemers belangrijk zijn, evenals een vroegtijdige, hoogwaardige bereikbaarheid per OV en fiets.

Opgaven Westzone

Wij identificeren op basis van bovenstaande in de opgavenkaart de volgende ruimtelijk-economische opgaven voor de Westzone (zie Figuur 24 voor nummering):

- Modernisering (schaal, circulair): versterken Greenport Boskoop-West en Oostland/A12 i.c.m. PCT/ITC incl. wateropgave (berging, kwaliteit) en bodemdaling (1)
- Duurzaam ontwikkelen logistieke corridor A12 Zoetermeer-Gouda (2)

- Hoge ruimtelijke kwaliteit in veenweidegebied nabij steden; open landschap van duinen tot Groene Hart (3)
- Groen-blauwe ontwikkelopgave in de buurt van steden (4)
- Verstedelijkingsopgave gekoppeld aan OV en goede fietsverbindingen (5)

Daaruit vloeien drie infrastructuuropgaven die al onderdeel van Beter Bereikbaar Gouwe waren:

- Verbeteren Noord-Zuid-verbinding voor ontsluiting Greenport Boskoop en Zoetermeer naar N11 t.b.v. hoog-dynamische, moderniserende economie en tegelijkertijd verbetering leefkwaliteit kernen
- OV opgaven: faciliteren comfortabele ketenmobiliteit naar stations t.b.v. realiseren 2% modal shift van weg naar OV
- Leefbaarheidsknelpunten in de woonkernen door zwaar verkeer, sluipverkeer en opstoppingen

Opgaven voor 'Oostzone'

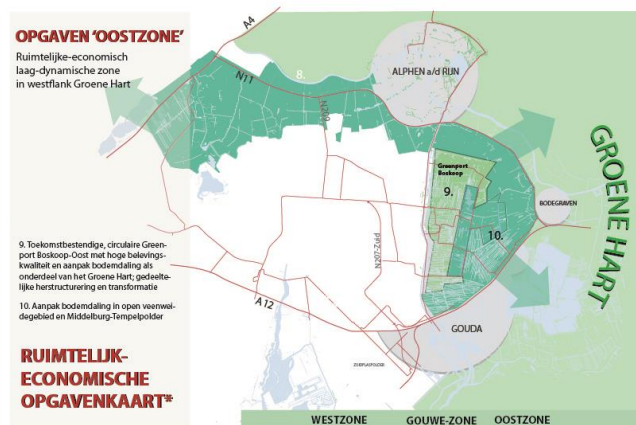
We zien ten oosten van de Gouwe een ruimtelijk relatief laag-dynamische zone (Figuur 25): het aantal functieveranderingen is de afgelopen en de komende jaren beperkt. Qua identiteit is dit nadrukkelijk onderdeel van het grote open, waterrijke landschap van het Groene Hart, ondanks de doorsnijding door de A12 en de N11. Deze wegen zijn van belang om bovenregionaal verkeer via de hoofdweginfrastructuur af te kunnen wikkelen.

Ondernemers die hier gevestigd zijn, zijn op zoek naar optimalisatie van hun bedrijfsvoering. Dit krijgt verschillende vormen. In de Greenport is sprake van modernisering en opschaling, wat zich met name uit in uitbreiding in de handel- en logistiek-functie langs lokale infrastructuur met goede verbinding naar buiten het gebied. Ondernemers geven aan steeds meer toe te bewegen naar een circulaire sierteeltsector. In de agrarische gebieden is sprake van een zoektocht naar een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Dit hangt nauw samen met bodem en watersysteem én de klimaatopgaven (adaptatie en CO2-reductie) voor het veengebied en diepliggende polders. Hier lopen gebiedsprocessen waar met agrariërs en overheden naar

nieuwe vormen van bedrijfsvoering, mogelijke gebiedstransformatie en innovatief gebiedsbeheer wordt gezocht. De afgelopen jaren is in delen van het gebied een kwaliteitsimpuls in de recreatiefunctie van het landschap gerealiseerd.

De ontsluiting – intern en naar buiten het gebied – is opvallend goed voor een laag-dynamisch gebied met lokaal een fijnmazig net van lokale wegen, en de N207 aan de oostkant van de Gouwe als directe verbinding naar N11 en A12. De knelpunten voor Greenport Oost zitten in de relatie naar de Westzone voor kriskrasbewegingen (zie opgaven in de Gouwezone) over de hefbruggen.

Recente investeringen in de handel- en logistiekfuncties bij de grote sierteeltbedrijven in de Oostzone wijzen erop dat dit een blijvende uitdaging is. Er liggen nog onbenutte kansen voor het versterken van de recreatiefunctie in de verschillende delen van de Oostzone, o.a. door vaar- en fietsroutes te realiseren of te verbeteren.



Figuur 25 - De ruimtelijk-economische opgaven in de Oostzone

Opgaven Oostzone

Wij identificeren op basis van bovenstaande in de opgavenkaart de volgende ruimtelijk-economische opgaven voor de Oostzone:

- Toekomstbestendige, circulaire Greenport Boskoop-Oost met hoge belevingskwaliteit en aanpak bodemdaling als onderdeel van het Groene Hart; gedeeltelijke herstructurering en transformatie
- Aanpak bodemdaling in open veenweidegebied en Middelburg-Tempelpolder incl. toekomstbestendige landbouw en landschapsontwikkeling; met aandacht voor recreatie(vaart), natuur, waterberging en waterkwaliteitsopgave

De gebiedsspecifieke infrastructuuropgave die hierbij hoort is met name het vergroten van het aanbod van aantrekkelijke, doorgaande vaarroutes voor recreatie. Vanuit bovenregionaal functioneren van de deelgebieden Westzone, Oostzone en Gouwezone ligt er daarnaast ook de opgave om bovenregionaal verkeer ook echt via de hoofdwegen af te wikkelen. Daarvoor is het verbeteren van de aansluiting tussen N11 en A12 van belang.

Opgaven voor de 'Gouwe-zone'

Opgaven Gouwezone

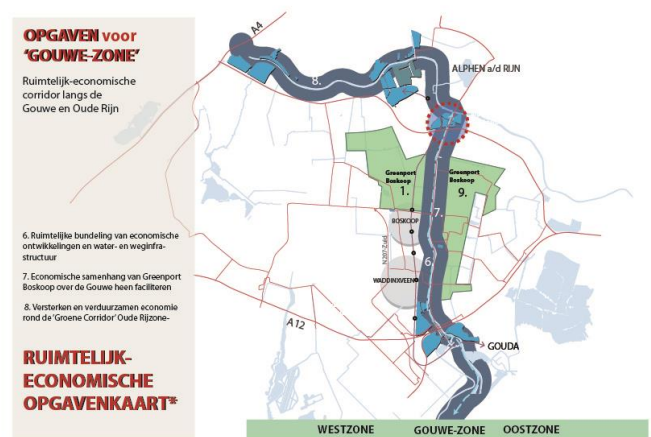
We zien langs de Oude Rijn en de Gouwe een grote concentratie bedrijven die afhankelijk zijn van de infrastructuurbundeling van water, weg en rail voor hun bedrijfsvoering. De Gouwezone hangt nauw samen met de bovenregionale distributienetwerken van de bedrijven gevestigd in deze bundel (Figuur 26).

Een brede coalitie van bedrijven en overheden hebben eerder al gezamenlijk de ambitie omarmt om hier samen te werken aan een Groene Corridor (Figuur 10). Het realiseren van een klimaatneutrale logistieke corridor tussen Zoeterwoude en de haven van Rotterdam staat daarin centraal. De productieketen van Heineken, gevestigd in Zoeterwoude staat daarin centraal. Alpherium en Steekterpoort zijn een belangrijke draaischijf tussen oost-west-vervoer over en langs de Oude Rijn en noord-zuid-vervoer langs de Gouwe.

Maar Heineken is niet de enige producent en distributeur op deze as. Zo heeft Electrolux heeft in de jaren 90 haar

distributie voor witgoed geconcentreerd in Alphen en wil dat ook de komende jaren zo houden. Samen met de gemeente is zij op zoek naar optimalisering van de aan- en afvoer over spoor. Ook Dirk van den Broek en Zeeman hebben hier distributiecentra.

Supermarktketen Hoogvliet verhuist in 2020 uit Alphen naar de A12-corridor bij Bleiswijk: hier bouwen zij een groot nieuw distributiecentrum. Aanvullend speelt bouwlogistiek, waaronder vervoer van zand en grind over water, een belangrijke rol in de Gouwezone. De bedrijventerreinen Molenwetering en Rijnhaven zijn grote concentraties van werkgelegenheid met een belangrijk aandeel industrie, handel en logistiek. Onderzoeksbureau Stec schat in dat het gebied in en rond Alphen ook de komende jaren aantrekkelijk zal blijven voor bedrijven in de logistieke sector (Holland-Rijnland, 2019), hoewel het vertrek van Hoogvliet daarvan ook de grenzen laat zien. Binnen het studiegebied van de BBG bestaat dus concurrentie tussen locaties om logistieke vestiging.



Figuur 26 - De Gouwezone als bundeling van infrastructuur en economische activiteit

De Greenport Boskoop is afhankelijk van de N207 als transportas binnen de Gouwezone. Vervoer over water via de Gouwe speelt geen rol voor de sierteelt. Daarmee vormt de Gouwe met name een barrière voor het intern functioneren van de Greenport. Een grote concentratie van werkgelegenheid, handel en distributie en teelt vindt tegenwoordig plaats rondom het ITC/PCT-terrein aan de westkant. De hefbruggen zijn kwetsbare verbindingen. Waar de Gouwe de A12 ontmoet op de grens van Gouda-Waddinxveen bevindt zich een cluster van bedrijvigheid. Een deel daarvan is watergebonden. Dit cluster is van vrij recente datum en bevestigt de strategische locatie aan de A12 voor bedrijven. Ook is de nabijheid van arbeidskrachten in Waddinxveen en Gouda, zeker bij de bouw van meer woningen, van belang voor deze bedrijven.

De Gouwe (net als de Oude Rijnzone) heeft naast een puur economische functie ook een belangrijke functie als identiteitsdrager in het gebied. De noord-zuid-as (bundel van rail, weg en water) is een herkenbaar oriëntatiepunt en uitvalsweg voor dagelijks leven en recreatieve activiteiten. De bundeling van activiteiten langs deze as biedt ook de mogelijkheid om elders landschappen open te houden.

Uit deze karakteristieken van de Gouwezone volgen verschillende ruimtelijk-economische opgaven:

- Ruimtelijke bundeling van economische ontwikkelingen en water- en weginfrastructuur
- Economische samenhang van Greenport Boskoop over de Gouwe heen faciliteren
- Versterken en verduurzamen economie rond de 'Groene Corridor' Oude Rijnzone-Gouwe-Hollandsche IJssel, inclusief knooppunt Alpherium/Steekterpoort en versterken (watergebonden) werklocaties

Hieruit volgt concreet de volgende infrastructuuropgave:

- Vaarweg Gouwe: veiligheid, capaciteit, doorstroming en geschiktheid recreatie
- Onderhoud bestaande N207, veiligheid en comfort; (snel)fietsroute en verhogen ruimtelijke kwaliteit rondom weg
- Toekomstbestendige oplossing voor bruggen als knelpunten weg- en watervervoer: robuuste, veilige en betrouwbare ontsluiting kernen en kriskrasbewegingen Greenport

Conclusie: Twee hoofdopgaven voor infrastructuur

De drie gebiedsopgaven voor de Westzone, de Oostzone en de Gouwezone kunnen niet los van elkaar en van de bovenregionale dynamiek gezien worden. In de samenhang zien we verschil tussen de opgaven ten westen en ten oosten van de Gouwe. De Gouwe en daarlangs liggende N207 zijn tegelijk barrière en verbinding. De knelpunten voor leefbaarheid in de dorpen zitten op verschillende punten in het gebied en het oplossen hiervan is een randvoorwaarde voor de keuzes in maatregelen.

Om de regionale economie te versterken is er ten westen van de Gouwe nadrukkelijk sprake van een ambitie voor groei met bijbehorende nieuwe ontwikkelingen en initiatieven. Om een sterkere economie op basis hiervan waar te maken moet de infrastructuur lokaal, regionaal én bovenregionaal goed, leesbaar en logisch functioneren. Dat is nu niet zo. Bovendien kruist bovenregionaal verkeer kwetsbare dorpsomgevingen waar leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staat. Buiten de Westzone en de Gouwezone biedt een verbeterde verbinding tussen N11 en A12 mogelijkheden voor optimalisering van oplossingen rond en ten westen van de

Gouwe. Deze zal echter niet op korte termijn gerealiseerd zijn. In de tussentijd zijn al wel no regret maatregelen te nemen om fiets en OV aantrekkelijker te maken voor inwoners en werknemers in het gebied.

Het goed functioneren van de Greenport Boskoop met een toekomstperspectief van modernisering, verduurzaming en opschaling vraagt om een goede lokale verbinding tussen teelt en handel aan de oostkant en aan de westkant van de Gouwe. Het gaat hier om lokaal problemen op te lossen om bovenregionaal te kunnen presteren. De uitdaging zit hier om lokaal knelpunten van leefbaarheid op te lossen veroorzaakt door logistiek verkeer uit de Greenport en een structurele oplossing te vinden waarbij varend verkeer en wegverkeer elkaar minder in de weg zitten. Een hogere ruimtelijke kwaliteit voor de huidige N207 is een belangrijke meekoppelkans.

Uit deze samenvatting van de gebiedsopgave en de bijbehorende infrastructuuropgaven trekken wij de conclusie dat het Programma Beter Bereikbaar Gouwe voor twee belangrijke keuzes staat. Op beide zal een antwoord op

gegeven moeten worden om de doelen van het programma te bereiken (ambities én knelpunten):

1. De opgave om de Noord-Zuid-verbinding te verbeteren waarmee het hoog-dynamische gebied ten westen van de Gouwe beter wordt verbonden aan de N11 en daarmee een lokaal, regionaal én bovenregionaal een robuustere basis ontstaat voor economische groei
2. De opgave om de Oost-West-verbinding te verbeteren waarmee intern de Greenport Boskoop wordt ontsloten met minder hinder voor de dorpen zodat de Greenport bovenregionaal beter kan presteren

De mogelijke oplossingsrichtingen voor deze twee infrastructuuropgaven worden in hoofdstuk 5 verder uitgewerkt.

5. Een heldere opdracht voor BBG: twee hoofdopgaven infrastructuur

In dit hoofdstuk geven we verder invulling aan het advies van de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit om de opgave voor Beter Bereikbaar Gouwe te reduceren tot een heldere opdracht die aansluit bij de ruimtelijk-economische visie op het gebied. We identificeerden in het vorige hoofdstuk twee hoofdopgaven: verbeteren van de noord-zuid-relatie tussen Boskoop en de N11 en het verbeteren van de oost-west relatie tussen beide kanten van de Gouwe. In dit hoofdstuk duiden we de verschillende oplossingsrichtingen per infrastructurele hoofdopgave.



Figuur 27 - In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de concrete oplossingsrichtingen: wat we kunnen doen in de BBG

De rol van infrastructuurmaatregelen

De voorgaande hoofdstukken waren gericht op de vertaling van de abstracte hoofdoelen van het programma Beter Bereikbaar Gouwe naar een integraal beeld van de gebiedsopgave. De integrale aanpak vormt het 'hoe' we denken de bovenliggende doelen (het 'waarom') van BBG te bereiken. In dit hoofdstuk zoomen we verder in naar het 'wat': wat moeten we concreet doen in termen van infrastructuur om bij te dragen aan het bereiken van de doelen. De opties en schema's op de kaarten in dit hoofdstuk zijn geabstraheerd vanuit alle bekende, onderzochte opties in de BBG én andere trajecten voor het studiegebied.

Infrastructuur is slechts één middel om de doelen van de BBG te bereiken. Om de regionale economie te versterken en een aantrekkelijk leefmilieu te realiseren zullen ook andere ruimtelijke en economische maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen vallen grotendeels buiten de scope van deze verkenning. In hoofdstuk 6 gaan we dieper in op de rol van ruimtelijke kwaliteit.

Twee infrastructurele hoofdogaven op basis van ruimtelijk-economische verkenning

Vanuit deze verkenning zien we, als afgeleide van de ruimtelijk-economische opgavenkaart twee infrastructurele hoofdogaven waar het BBG-programma voor staat: een Noord-Zuid-verbinding en een Oost-West-verbinding als antwoord op het stelsel van BBG-doelen.

Een verbeterde Noord-Zuid-verbinding geeft antwoord op bovenregionale behoefte aan een verbonden Zuidvleugel en ondersteunt de lokale en regionale economie als onderdeel van het economisch systeem op Randstadniveau. Een verbeterde Oost-West-verbinding versterkt met name de interne werking op lokaal en regionaal niveau van de Greenport Boskoop enerzijds en de bereikbaarheid van nieuwe stedelijke ontwikkelingen op regionaal niveau anderzijds. Maatregelen die goed zijn voor de economie zullen in het kader van de B.B.G. tegelijkertijd ook de lokale leefbaarheidsknelpunten op moeten lossen.

Maatregelen voor verkeersmanagement, fiets en OV zijn vanuit dit perspectief no-regret optimalisaties. Maatregelen voor de hoofdwegen (Verbinding N11-A12 bij Bodegraven) dragen sowieso bij aan een robuuster wegennet op

bovenregionaal niveau en vormen een randvoorwaarde om op langere termijn de omgeving van de bestaande N207 extra ruimtelijke kwaliteit te kunnen geven. In de bundeling van de twee hoofdogaven voor de BBG is ervanuit gegaan dat grootschalige verbreding van de Gouwe niet aan de orde is, deze maatregel lijkt immers niet kansrijk. Lokale maatregelen voor de Gouwe dienen wel integraal mee-ontworpen te worden in een eventuele herprofilering van N207, Gouwe en fietsroutes en zullen afhankelijk zijn van overige keuzes in de BBG.

Erst oplossingsrichtingen, dán pas tracés

In het proces rondom Beter Bereikbaar Gouwe draait het trechteringsproces rondom maatregelen waarin uit de best beoordeelde maatregelen een maatregelenpakket wordt samengesteld. In deze verkenning pleiten wij ervoor dat voor de door ons benoemde twee infrastructurele hoofdogaven in het maatregelenpakket eerst een keuze wordt gemaakt voor een oplossingsrichting. Sommige maatregelen kunnen vanuit ons perspectief namelijk gelezen worden als tracévarianten van eenzelfde oplossingsrichting. Het eerst onderbouwd kiezen voor een oplossingsrichting kan een robuustere keus voor een tracé later in het proces betekenen.

Oplossingsrichtingen noord-zuid-opgave

Voor de noord-zuid-opgave zien we een viertal clusters van maatregelen die we hier beschrijven als ruwe oplossingsrichtingen (Figuur 28a).

Oplossingsrichting I – Bundeling van infrastructuur

Een eerste oplossingsrichting voor aanpak van de noord-zuid-opgave met (deels) nieuwe infrastructuur is een verbinding tussen N455 en N11 die gelegen is in de bestaande bundel van Noord-Zuid-verbindingen van rail, water en huidige N207. Door bundeling van infrastructuur kunnen elders grotere open landschappen open gehouden worden. Een infrastructuuroplossing kan relatief goed aangesloten worden op de kruising van N455 en de al geplande N207-Zuid. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals een nieuwe N207-Noord (W18 in BBG), een Noordwestelijke randweg Boskoop (W12 in BBG), een mogelijk nieuwe oeververbinding (O3 in BBG, 4b in de 2005-Planstudie N207-Zuid), een nieuwe verbinding ten westen van het spoor (3a uit 1e fase 2005-Planstudie N207-Zuid), of een (deels) nieuwe verbinding gelegen tussen het spoor en de Gouwe (idee 44/51/68; zie ook 3c uit Planstudie N207-Zuid). Specifieke tracévarianten zullen in de volgende stap van Beter Bereikbaar Gouwe geïdentificeerd moeten worden.

Oplossingsrichting II – Rondom Hazerswoude

Een tweede oplossingsrichting is gericht op het verbeteren van de Noord-Zuid-verbinding met (deels) nieuwe infrastructuur rondom Hazerswoude. Hiermee kan met name een structurele oplossing voor knelpunten in Hazerswoudedorp gevonden worden. Voor het bovenregionale, economische systeem doet een dergelijke oplossingsrichting minder. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals Westelijke randweg Hazerswoude (BBG-idee 53), Tunnel Hazerswoude (BBG-idee 9&52), Oostelijke randweg Hazerswoude (2d uit 1e Fase Planstudie N207-Zuid) en Verbinding Hoogeveenseweg – N11 (2e uit 1e Fase Planstudie N207-Zuid). Specifieke tracévarianten zullen in de volgende stap van Beter Bereikbaar Gouwe geïdentificeerd moeten worden.

Oplossingsrichting III – In verlengde van N209-Zuid

Een derde oplossingsrichting is een nog westelijker verbinding tussen N11 en N455 waarbij de N209 komende van de A12 de belangrijkste Noord-Zuid-verbinding is waarop wordt aangesloten. Zo wordt ook Zoetermeer en het cluster logistiek en glastuinbouw rondom Zoetermeer directer verbonden richting N11 en richting Leiden. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals een westelijke

randweg Hazerswoude (BBG-idee 53) of een nieuwe verlengde N209 (ingebracht door Gemeente Zoetermeer in verkenning N206-N209; en dus geen onderdeel van BBG). Varianten in deze oplossingsrichting zullen al snel waardevolle, grote open landschappen doorsnijden (zie hoofdstuk 6).

Oplossingsrichting IV – N11-A12-verbinding

Een vierde oplossingsrichting is in feite geen alternatieve oplossingsrichting, maar een aanvullende, ondersteunende oplossingsrichting in combinatie met oplossingsrichtingen I t/m III. Het gaat hierbij om een nieuwe, directere verbinding tussen N11 en A12 bij Bodegraven-Reeuwijk. Er wordt onderzocht of het nuttig, noodzakelijk en wenselijk is om dit te combineren met een verlenging van de parallelweg langs de A12 tussen Gouda en Bodegraven.

Optimalisatie bestaande infrastructuur

Bij elk van bovenstaande oplossingsrichtingen heeft het meerwaarde om noord-zuid-fietsverbindingen en bereikbaarheid van stations op de noord-zuid-railverbinding te verbeteren.

Oplossingsrichtingen oost-west-opgave

Voor de oost-west-opgave zien we een drietal oplossingsrichtingen die zich richten op nieuwe infrastructuur (Figuur 28b). In Fase 1 is de oplossingsrichting om een nieuwe oeververbinding te realiseren tussen Waddinxveen en Boskoop al afgevallen.

Oplossingsrichting I. Nieuwe oeververbinding Noord

Een eerste oplossingsrichting voor de oost-west-opgave is een nieuwe oeververbinding aan de noordkant van het sierteeltgebied van Greenport Boskoop. Deze zal dan gecombineerd moeten worden met een aansluiting op N455 via een noord-zuid-route door het sierteeltgebied. Dit is tevens een van de varianten binnen de oplossingsrichting van gebundelde infrastructuur voor de noord-zuid-opgave.

Oplossingsrichting II. Nieuwe brug in Boskoop

Een tweede oplossingsrichting is het vervangen van de hefbrug bij Boskoop door een nieuwe brug. In fase 1 is het idee om de hefbruggen te verwijderen in eerste instantie afgevallen vanwege de monumentale status van de hefbruggen en omdat dit te zeer zou ingrijpen op de herkenbaarheid van de kernen. Bij de analyse van het

opnieuw ingebrachte idee om een nieuwe brug te realiseren is aangenomen dat hiervoor een oplossing wordt gevonden.

Oplossingsrichting III. Via N11-aquaduct met nieuwe N-Z-verbinding

Een derde oplossingsrichting omvat geen nieuwe oost-west-infrastructuur, maar richt zich op realisatie van een Noord-Zuid-verbinding tussen N11 en N455 om de N11 optimaal te gebruiken als Oost-West-verbinding. Hiermee is dit een oplossingsrichting die zou samen vallen met de oplossingsrichting voor gebundelde infrastructuur voor de noord-zuid-opgave.

Optimalisatie bestaande infrastructuur

Voor de oost-west-opgave is het van belang om in eerste instantie of ook in te zetten op optimalisatie van de bestaande infrastructuur om knelpunten (deels) aan te pakken. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

1. Verkeersmanagement maatregelen op de hefbruggen
2. Verbetering bereikbaarheid stations voor fiets
3. Snelfietsverbindingen tussen Alphen en Waddinxveen/Gouda en tussen Waddinxveen/Gouda en Zoetermeer
4. Onderhoud lokale 'haarvaten' van wegen

Figuur 28a en 28b - De opdracht voor het BBG-programma kan gereduceerd worden tot twee infrastructurele hoofdpogaven waarvoor elk meerdere keuzeopties bestaan. Sommige keuzeopties hebben oplossend vermogen voor beide opgaven. Deze optie-kaarten brengen de opties in beeld

NOORD-ZUID-OPGAVE: OPTIES

(onderzocht in fase 1 én 2 Beter Bereikbaar Gouwe en in overige verkenningen in zelfde studiegebied)

Vier oplossingsrichtingen bij deze opgave



OPGAVENKAART: Verbeteren Noord-Zuid-verbinding voor robuuste ontsluiting Greenport Boskoop, Zoetermeer en Waddinxveen naar N11 t.b.v. hoogdynamische, moderniserende economie en tegelijkertijd verbetering leefkwaliteit kernen

Oplossingsrichting I.

'Binnen de infra-bundel'

Nieuwe verbinding tussen N455 en N11 in/rondom de bundel van OV-tijl, Gouwe en N207; min of meer in het verlengde van de N207-Zuid. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals een nieuwe N207-Noord (W18 in BBG), een Noordwestelijke randweg Boskoop (W12 in BBG), een mogelijk nieuwe oeververbinding / O3 in BBG / 4b in Planstudie N207-Zuid), een nieuwe verbinding ten westen van het spoor (3a uit 1e fase Planstudie N207-Zuid), of een (deels) nieuwe verbinding tussen spoor en Gouw (idee 44/51/68 (zie ook 3c uit Planstudie N207-Zuid)

Oplossingsrichting II.

'Bij Hazerswoude'

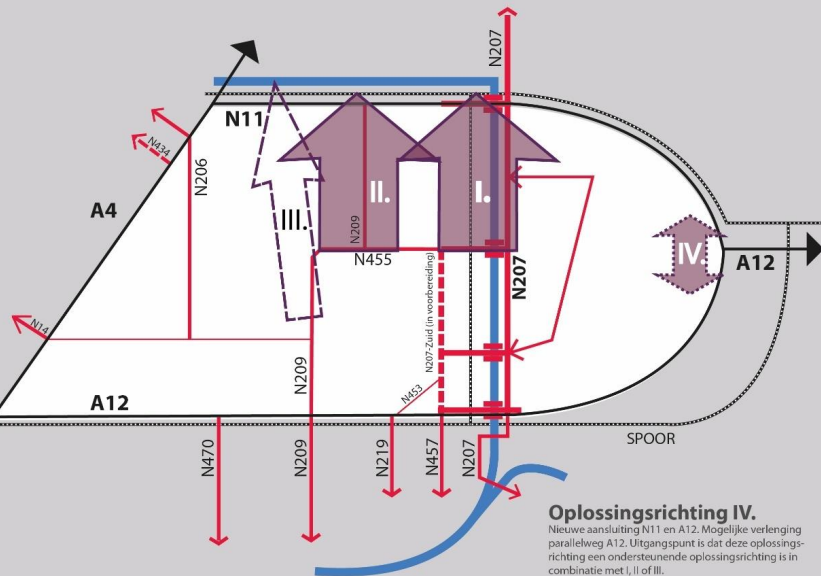
Structurele oplossing knelpunt door Hazerswoude-dorp met nieuwe infrastructuur. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals Westelijke randweg Hazerswoude (BBG-idee 53), Tunnel Hazerswoude (BBG-idee 9&52), Oostelijke randweg Hazerswoude (2d uit 1e Fase Planstudie N207-Zuid) en Verbinding Hoogeveenseweg - N11 (2e uit 1e Fase Planstudie N207-Zuid)

Oplossingsrichting III. 'In verlengde N209-zuid'

Zoetermeer/N209 verbinden richting N11 richting Leiden. Deze oplossingsrichting omvat varianten zoals een nieuwe verlengde N209 (ingebracht door Gemeente Zoetermeer in verkenning N206-N209; en dus geen onderdeel van BBG) en voor westelijke randweg Hazerswoude (BBG-idee 53)

Oplossingsrichting IV.

Nieuwe aansluiting N11 en A12. Mogelijke verlenging parallelweg A12. Uitgangspunt is dat deze oplossingsrichting een ondersteunende oplossingsrichting is in combinatie met I, II of III.



WEST-OOST OPGAVE: OPTIES

(onderzocht in fase 1 én 2 Beter Bereikbaar Gouwe)

OPGAVEKAART - Baniëreviering Gouwe als transportcorridor en het belang van een Noord-Zuid-verbinding voor economische functies aan oostzijde van de Gouwe. Ruimtelijk-economisch van belang voor samenhangend functioneren van Greenport Boskoop, leefbaarheid in kernen en regionale samenhang tussen steden (zakenvoer en forensenverkeer).

LANGE TERMIJN OPLOSSINGSRICHTINGEN

I. Nieuwe oeververbinding Noord (in combinatie met aansluiting op N455; zie oplossingsrichtingen N-Z)

II. Nieuwe brug in Boskoop

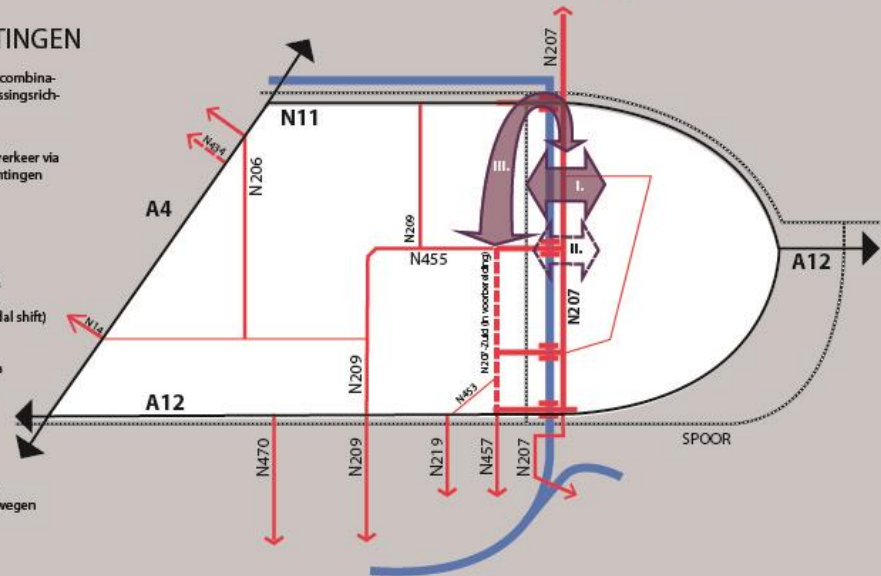
III. Nieuwe N-Z-verbinding met O-W verkeer via N11-aquaduct (zie ook oplossingsrichtingen Noord-Zuid)

OPTIMALISATIE BESTAANDE INFRA

(verlichting verkeersdruk van auto's op N207 en bruggen door modal shift)

KORTE TERMIJN

1. Verkeersmanagement maatregelen op de hefbruggen
2. Verbetering bereikbaarheid stations voor fiets
3. Snelfietsverbindingen tussen Alphen en Waddinxveen/Gouda en tussen Waddinxveen/Gouda en Zoetermeer
4. Onderhoud lokale 'haarvaten' van wegen



6. Ruimtelijke kwaliteiten

In dit hoofdstuk werken we het kader uit voor de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit uit voor maatregelen uit het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Aanvullend ontwikkelen een breder begrip van ruimtelijke kwaliteit als basis voor een strategische aanpak van ruimtelijke kwaliteit in nauwe samenhang met oplossingsrichtingen vóór de definitieve tracékeuzes. Ruimtelijke kwaliteit kan alleen versterkt worden als we durven te ontwikkelen, als we durven te ontwerpen. Er zijn meer mogelijkheden dan beschermen en inpassen. Wij houden hiermee een pleidooi om nieuwe landschapsontwikkeling integraal mee te nemen in (de onderhandelingen rondom) het maatregelenpakket voor de BBG. Daarmee kunnen klimaatopgaven, ruimtelijke kwaliteit op regionaal niveau en de transitie in het landelijk gebied en stadsranden meekoppelopgaven worden op gebiedsniveau en niet pas bij inpassing van een tracé.



Figuur 29 - Kwaliteitskaart Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland

Bouwstenen voor keuzes

In deze verkenning geven wij, o.a. vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit, bouwstenen om oplossingsrichtingen vanuit ruimtelijk-economisch perspectief te kunnen beoordelen binnen de, hiervoor toegelichte, twee infrastructurele hoofdopgaven. Wij doen op dit moment geen aanbevelingen voor best passende oplossingsrichtingen.

In lijn met het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit 'durf te ontwerpen' adviseren wij om niet bij voorbaat maatregelen af te voeren, omdat zij landschappen met waardevolle kwaliteiten doorkruisen. Van hoogwaardig inpassen tot het collectief investeren in landschapontwikkeling op gebiedsniveau zijn meerdere kwaliteitsstrategieën mogelijk die recht doen aan zowel de infrastructuuropgave als de ruimtelijke kwaliteitsopgaven: zonder ontwikkeling geen verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit in het provinciaal omgevingsbeleid

Systematiek

De provincie Zuid-Holland heeft een manier ontwikkeld waarmee ruimtelijke kwaliteit in de omgevingsvisie samenhangend en systematisch terugkomt in de manier van werken met gemeenten en in de omgevingsverordening.

“De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een ‘ja, mits-beleid’: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit (waarborg ruimtelijke kwaliteit).”

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). Dit beleid maakt naar zijn aard meerdere uitleg mogelijk. Vanuit de nieuwe sturingsfilosofie is dit een kans en geen bedreiging. Gelet op het gezamenlijke belang is een gedeelde opvatting over de uitleg en interpretatie van het kwaliteitsbeleid per concreet gebied wenselijk. Daarmee ontstaat ruimte voor maatwerk. De

kwaliteitskaart [zie Figuur 29] en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.”

Bron: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/ruimtelijke/kwaliteitskaart/>

Het ruimtelijke kwaliteitsbeleid is niet alleen van toepassing op de gemeenten, maar ook richtsnoer voor projecten en programma's van de provincie of waarin de provincie een van de partners is, zoals Beter Bereikbaar Gouwe. Het ruimtelijke kwaliteitsbeleid is uitgewerkt in samenspraak met gemeenten.

Ontwikkelingsgericht provinciaal omgevingsbeleid: ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale omgevingsbeleid is gericht op 'ja, mits...' bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals wegen, zijn vervolgens drie strategieën mogelijk binnen de kaders van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid: inpassen, aanpassen en transformeren. Uit stakeholder-processen kan daaraan ook nog een vierde strategie worden toegevoegd: compenseren en/of uitruilen van belangen en waarden.

Inpassen en beschermen

De provincie heeft landschappen met specifieke waarden aangewezen waar in principe 'inpassen' de voorkeursstrategie is: Beschermingscategorie I (zie Figuur 31). Een nieuwe weg, bijvoorbeeld, maakt daarbij 'contact' met het landschap en wordt zo goed mogelijk (met zo hoog mogelijke gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde) uitgewerkt vanuit de bestaande waarden. Bij hoge uitzondering en groot publiek belang is ook de strategie van 'aanpassen' mogelijk.

Aanpassen en versterken

Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar een wijziging op structuurniveau inhoudt, noemen we dat het 'aanpassen' van het gebied. Uitgangspunt is dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgevingen door eventueel aanvullende ruimtelijke maatregelen. Kwaliteiten kunnen daarbij ook versterkt worden en tot hun recht komen door beleefbaar verschil op overgangen tussen landschappen te ontwerpen en de gebruikswaarde van gebieden te vergroten door logische ontsluiting. De strategie van 'aanpassen' is mogelijk binnen landschappen met waarden zoals geduid in

Beschermingscategorie 2 in het ruimtelijke kwaliteitsbeleid (zie Figuur 31).

Transformeren en verbeteren

Wanneer een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit is sprake van transformeren. Vaak gaat het dan ook om functieverandering waarmee gebiedsstructuur én identiteit verandert. Ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling kan dan gewaarborgd worden door: een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd. Relevante richtpunten van de kwaliteitskaart zijn bouwstenen voor een dergelijk ontwerp. Hierbij kunnen ook aanvullende ruimtelijke maatregelen mogelijk zijn. Figuur 32 geeft een gebiedsspecifieke duiding van bouwstenen en structuren die daarbij relevant zijn voor Beter Bereikbaar Gouwe. Uitgangspunt blijft dat het gebied verandert ten goede wat betreft beleavings-, gebruiks- en toekomstwaarde.

Compenseren en uitruilen

Naast ontwerp binnen de locatie of het gebied van een nieuwe ontwikkeling biedt het ruimtelijke kwaliteitsbeleid en natuurbeleid ook aanvullende mogelijkheden. Bij aantasting van specifieke waarden kan 'compenseren' van dergelijke waarden op een andere plek soms de beste oplossing zijn.

Richtpunten ruimtelijke kwaliteit in Provinciale Omgevingsbeleid

Uit: Programma Mobiliteit 9 juli 2014 (pdf) ongewijzigd overgenomen bij Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland (2019)

Het voorliggend Programma mobiliteit operationaliseert de strategische doelstellingen voor mobiliteit en beschrijft concrete maatregelen. Het Programma ruimte operationaliseert parallel aan dit programma de strategische doelen voor ruimte. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Als uitwerking van het ruimtelijke kwaliteitsbeleid op provinciaal niveau is samen met gemeenten per gebied een gebiedsprofiel ruimtelijke kwaliteit samengesteld. Het provinciaal beleid t.a.v. nieuwe infrastructuur beoogt bij deze gebiedsprofielen aan te sluiten. In het studiegebied van het BBG-programma is sprake van vier gebiedsprofielen. De specifieke richtpunten per gebied zijn daarin terug te vinden:

Provincie Zuid-Holland, 2014, [Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas](#)

Provincie Zuid-Holland, 2014, [Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit Boskoop](#)

Provincie Zuid-Holland, 2014, [Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit Gouwe Wiericke](#)

Provincie Zuid-Holland, 2014, [Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit Wijk en Wouden](#)

Uit: Bijlage Ruimtelijke Kwaliteit bij Omgevingsvisie, Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland - GEWIJZIGD ONTWERP | GS 22 januari 2019, p.306 – 307 (pdf-versie); selectie van teksten m.b.t. provinciale wegen

Naast onderstaande tekst bevat de Bijlage Ruimtelijke Kwaliteit een uitgebreid palet aan richtpunten gericht op de specifieke landschappen en landschappelijke opgaven in het studiegebied van programma Beter Bereikbaar Gouwe. Deze zijn hier te vinden: <https://www.zuid-holland.nl/actueel/omgevingsbeleid/> > [\[Omgevingsvisie \(pdf\)\]](#)

Provinciale wegen

De samenhang tussen weg(ontwerp) en landschap is bij een provinciale weg groter dan bij een rijksweg. Veelal zijn deze wegen ontstaan door opwaardering van oude infrastructuurlijnen. Bij het ontwerp van de weg moet gezorgd worden voor een balans tussen eisen vanuit verkeerstechniek, verkeersveiligheid, inpassing en vormgeving. Een integrale benaderingswijze van de infrastructuurprojecten is nodig om tot de best mogelijke oplossingen (binnen het beschikbare budget) te komen voor

nu en later. Het gaat hierbij om een logische en functionele ligging van de weg vanuit de weggebruiker, maar ook om de belevings- en gebruikswaarden van de omgeving daaromheen. Een goede inpassing van (nieuwe) infrastructuur is belangrijk. Bij bestaande wegen kunnen inpassingsmaatregelen overwogen worden, bij voorkeur in combinatie met groot onderhoud. Per project en weg zal steeds maatwerk geleverd moeten worden om tot een goede inpassing te komen. Belangrijk daarbij is het vroegtijdig meenemen van ruimtelijke kwaliteit in het ontwerpproces en ruimtelijke kwaliteit als afwegingscriterium meenemen bij de beoordeling van inschrijvingen van projecten door aannemers. Daarbij spelen omgeving, landschap, barrièrewerking en de hoge verstedelijkingsgraad van Zuid-Holland een grote rol.

Richtpunten infrastructuur:

- Nieuwe infrastructuur wordt aangelegd als een logische verbinding van A naar B die ook na langere tijd nog begrijpbaar is.
- Bij nieuwe provinciale wegen beweegt de weg waar mogelijk mee met de hoofdrichting van het landschap.

- Nieuwe of aan te passen infrastructuur wordt altijd beschouwd als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Hieronder wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; zorgvuldig omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande ecologische en recreatieve verbindingen en behoud van gebruiks- en belevingswaarde van het omliggend gebied en logische verbinding met aansluitende infrastructuur.
- Een visuele relatie tussen weg en omgeving is gewenst. Waar wegen landschappelijke hoofdstructuren kruisen, dient de landschappelijke lijn als afzonderlijke structuur zichtbaar en herkenbaar te blijven. Deze 'contactpunten' (bijvoorbeeld tunnels, viaducten, aquaducten) worden met zorg ontworpen en komen terug in de beeldkwaliteitsparagraaf.
- Buiten het stedelijk gebied worden rijks- en provinciale -wegen niet als verstedelijkingsas benut. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen die een relatie met de weg hebben concentreren zich bij de op- en afritten van de weg.

Karakteristiek BBG-studiegebied: vier gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit

De vier gebiedsprofielen

De ruimtelijke kwaliteitskaart is samen met gemeenten uitgewerkt in gebiedsprofielen. Het studiegebied van deze ruimtelijke verkenning voor Beter Bereikbaar Gouwe raakt aan vier verschillende gebiedsprofielen met elk karakteristieke landschappen en structuren. In elk gebiedsprofiel is een 'kwaliteitsbeeld' opgenomen (Figuur 30) waarin de legenda het verhaal van het gebiedsprofiel structureert. Hieronder geven we zeer beknopte samenvattingen van de gebiedsprofielen.

Greenport Boskoop

Het gebiedsprofiel van Greenport Boskoop besteedt veel aandacht aan de historisch ontwikkeling van het gebied en hoe daaruit de waterstructuur, gebiedsstructuur, verkaveling en ruimtelijke elementen met specifieke waarde uit voort zijn gekomen. Relatief veel aandacht is er ook voor de kwaliteit van de overgangen en randen tussen het sierteeltgebied en de andere landschappen. Er is nadrukkelijk aandacht voor toekomstige opgaven zoals de positie en toekomst van PCT/ITC-terrein en het zoekgebied van een Noord-Zuid-

verbinding tussen de N455 en de N11 welke onderdeel is van de denkrichtingen voor BBG.

In het unieke veengebied van Boskoop wordt het landschapsbeeld al van oudsher door boomkwekerijen bepaald. De slagenverkaveling met een half open karakter is kenmerkend voor deze veenontginning. De Greenportregio staat aan de vooravond van een grote herstructureringsopgave. De schaalvergroting speelt hierin een grote rol, maar met behoud van de identiteit. De kwaliteitsambities voor dit gebied zijn:

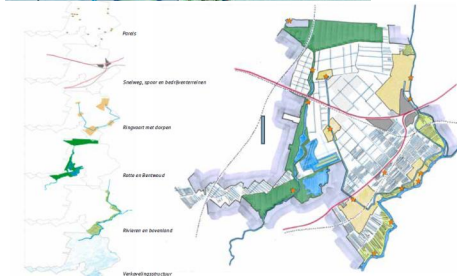
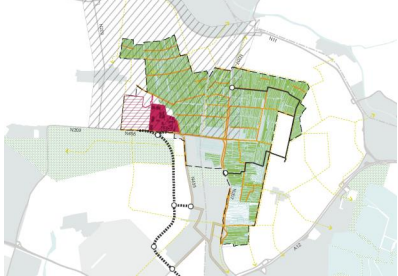
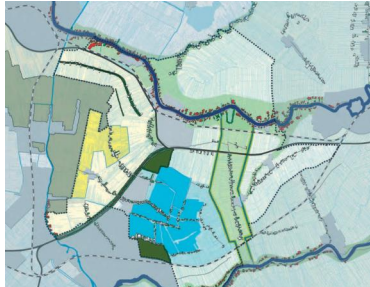
1. Rendabele bedrijfsvoering voor de sierteelt met respect voor de gebiedseigen karakteristieken.
2. Bewaren van het karakteristieke verkavelingspatroon, waterstructuur, houtakkers en kades en dijken.
3. Behoud van het veenlandschap door het afremmen van de bodemdaling.
4. Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan het contrast tussen het half open landschap van de sierteelt enerzijds en het omliggende open veenweidelandschap anderzijds.

Wijk en Wouden

Het van west naar oost lopende gebiedsprofiel Wijk en Wouden omvat een drietal type landschappen vanaf de

Oude Rijn naar het zuiden: de Oude Rijnzone, het veenweidelandschap en de overgang naar de droogmakerijen. Het gebied is onderdeel van het Groene Hart. Het gebiedsprofiel richt zich op vier ambities:

1. Versterken van de randen van het gebied, en de mate van kwaliteit en diversiteit binnen die randen, en het behouden en versterken van het herkenbare open middengebied van de polders, met relaties met de landschappen buiten Wijk en Wouden.
2. Behouden van het karakteristieke 'Oud Hollandse' landschap van de veenpolders, het versterken van de randen en de lange lijnen en verkavelingspatronen in de droogmakerijen, en het herkenbaar en beleefbaar maken van de overgang tussen het veenweide en de droogmakerijen.
3. Het behouden en versterken van de grote mate van diversiteit tussen de verschillende bebouwingslinten.
4. Versterken van de recreatieve mogelijkheden, en met name de mogelijkheden om dit landschap vanaf het water te beleven. Hier kunnen verbindingen worden gemaakt tussen de polders en de Oude Rijn, tussen stad en land, en tussen strandwallen en polders. Het vergroten van de recreatieve mogelijkheden van het gebied moet gebeuren in evenwicht met de ecologische draagkracht ter plaatse en met behoud van de rust en stilte in het gebied.



Figuur 30 - Ambitiebeelden uit de vier gebiedsprofilen voor het studiegebied van deze verkenning

Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas

Dit gebiedsprofiel richt zich op het benoemen van verschillende lagen die drager kunnen zijn voor ruimtelijke kwaliteit terwijl het gebied de komende jaren ruimtelijke veranderingen zal ondergaan. Het doel van het gebiedsprofiel is richting te geven aan die ontwikkelingen zodanig dat zij bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de streek. De kwaliteiten van het gebied zijn evident maar vaak verdrukt in de verrommeling. De hoofdambitie is dan ook de herkenbaarheid van de gebiedsidentiteit terug te brengen. Identiteitsdragers zijn:

1. Ringvaart met dorpen als typologie voor ruimtelijke ontwikkeling
2. Rottewig en Bentwoud als ruggengraat voor het gebied
3. De kwaliteit van rivieren en bovenland (Hollandsche IJssel en Gouwe) te behouden en waar mogelijk en waar aanleiding is, middels paden, beter beleefbaar te maken.
4. Bij het ordenen van ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied is de verkavelingsstructuur als uitgangspunt
5. Een nieuw snelweglandschap waar op de plekken waar bedrijventerreinen aan de snelweg liggen, nieuwe dynamiek gestimuleerd wordt zodat een duidelijk contrast ontstaat tussen de hoog dynamische snelwegomgeving en haar landschappelijke context. Uitgangspunt daarbij is concentratie van bedrijventerreinen rondom knooppunten.

6. De 'vertelkracht' van parels met een bijzondere functie (gemaal, uitkijktoren, skiberg, molenviergang etc.) en kenmerkende uitstraling versterken en verankeren in het gebied.

Gouwe Wiericke

Belangrijk is dat Gouwe Wiericke deel uitmaakt van het grotere geheel van het Groene Hart. Vervolgens vormen de polders binnen Gouwe Wiericke een palet met vele nuances. Lange lijnen met een oostwest-oriëntatie doorkruisen het gebied: de rivieren, de A12, N11 en de spoorlijnen. De linten, waaraan de verschillende polders 'hangen', zijn de structuurdragers van het gebied. Gouwe Wiericke wordt dooraderd door boezemwater en de waterpatronen van de polders met daartussen de opstreckende verkaveling.

De ambities van het gebiedsprofiel richten zich op:

1. het behouden van de grote openheid en uitgestrektheid van het veenweidelandschap van Gouwe Wiericke, het versterken van de samenhang met de andere gebieden van het Groene Hart, en het behoud van de polders, met de daarbij horende verkavelings- en waterpatronen, als dominante ruimtelijke eenheden,
2. het behouden van de nuances tussen de polders en de beleefbaarheid van de verschillende stadia van veenontwikkeling,

3. het behoud van de gevarieerde opbouw van de bebouwing langs de Oude Rijn en de panorama's vanaf de A12, N11 en de spoorlijnen,
4. het behouden en versterken van de grote mate van diversiteit tussen de verschillende bebouwingslinten,
5. versterken van de recreatieve mogelijkheden, met name voor de landschapsbeleving zowel vanaf het water als vanaf het land.

Gebiedsspecifiek beeld van ruimtelijk kwaliteit

De provinciale kwaliteitskaart (Figuur 29) is samen met gemeenten uitgewerkt in gebiedsprofielen die verderop in dit hoofdstuk kort zijn samengevat. Op basis van de vier gebiedsprofielen en het provinciaal omgevingsbeleid ontwikkelen we in deze verkenning een set van twee referentiebeelden voor ruimtelijke kwaliteit voor Beter Bereikbaar Gouwe:

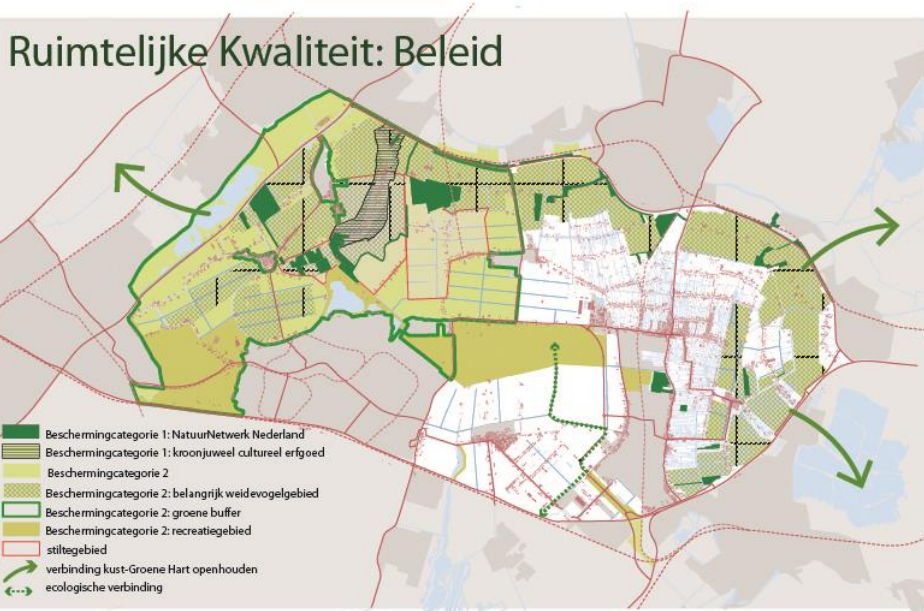
- Kaart 1 - Ruimtelijke kwaliteit: Beleid (Figuur 31)
- Kaart 2 – Ruimtelijke kwaliteit: Structuren en bouwstenen (Figuur 32)

Voor de ontwikkeling van argumenten t.a.v. ruimtelijke kwaliteit voor de keuzes binnen Beter Bereikbaar Gouwe lichten we hier enkele punten op hoofdlijnen toe. Voor concrete bouwstenen voor beoordeling en uitwerking van specifieke tracés in de volgende stappen voor Beter Bereikbaar Gouwe verwijzen naar het omgevingsbeleid en de gebiedsprofielen.

Ruimtelijke kwaliteit voor BBG: Beleid

De kaart in Figuur 31 brengt in één kaartbeeld harde toetsgronden bij elkaar die in het provinciale ruimtelijke beleid zijn vastgelegd. Deze toetsgronden zijn belangrijke uitgangspunten voor de beoordeling van de effecten van mogelijke maatregelen die in het kader van Beter Bereikbaar Gouwe genomen kunnen worden. De kaart omvat twee beschermingscategorieën voor ruimtelijke kwaliteit en een beschermingscategorie gebaseerd in beleid t.a.v. milieukwaliteit (stiltegebieden).

De beschermingscategorieën impliceren verschillende mogelijke kwaliteitsstrategieën om om te gaan met ruimtelijke kwaliteit: inpassen, aanpassen, transformeren (en eventueel compenseren) (zie eerder in dit hoofdstuk). In uitzonderlijke gevallen - als alle partijen overtuigd zijn van de meerwaarde van het plan - is het mogelijk via procedures af te wijken van de voorkeursstrategie t.a.v. ruimtelijke kwaliteit zoals vastgelegd in provinciaal beleid. Pas zo nodig de ontwikkeling aan naar inpassen (bij categorie (1) of aanpassen met de juiste structuurkenmerken (categorie 2), zodat de bestaande kwaliteiten niet in gevaar komen.



Figuur 31 - Ruimtelijke kwaliteit: In deze kaart zijn de harde randvoorwaarden t.a.v. ruimtelijke kwaliteit, zoals die opgenomen zijn in het provinciaal beleid, ingetekend.

Beschermingscategorie 1

De Omgevingsverordening van de provincie biedt, onder expliciete voorwaarden aan het ontwerpproces en ontwerp kwaliteit, voor bovenlokale infrastructuur en zwaarwegend belang nadrukkelijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Voor Natuurnetwerk Nederland gelden aanvullend op het ruimtelijke kwaliteitsbeleid regels t.a.v. bescherming van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van die gebieden. Ontheffing daarvan is mogelijk, maar onder strikte voorwaarden t.a.v. het ontbreken van alternatieven en compensatie.

Binnen het studiegebied vallen twee typen gebieden onder Beschermingscategorie 1: kroonjuwelen voor cultureel erfgoed en gebieden die onderdeel zijn van het natuurnetwerk Nederland inclusief Natura2000-gebieden waarvoor ook specifieke milieu- en natuuregels gelden.

Weipoort, ten noorden van Zoetermeer, is als kroonjuweel voor cultureel erfgoed beschermd. Weipoort is een monumentaal, schilderachtig bebouwingslint met een zeldzame tweevoudige ontginningsas. Op dit moment liggen geen van de bestudeerde maatregelen binnen Beter Bereikbaar Gouwe in de buurt van dit gebied. Bij studies betreffende de N206-N209 en mogelijke verbindingen naar de N11 ten noorden van Zoetermeer ligt dat wellicht anders.

Binnen het studiegebied voor Beter Bereikbaar Gouwe zijn meerdere gebieden relevant die onder het Natuur Netwerk Nederland vallen. Van belang daarbij is dat er drie typen gebieden onder vallen: natuurgebieden, ecologische verbindingen en gebieden die tevens Natura2000-gebied zijn. Rondom het Natur2000-gebied De Wilck, ten noordwesten van Hazerswoude is bovendien sprake van een strategische reservering voor natuur.

Langs en ten zuiden van de N11 ligt een serie natuurgebieden die onderdeel zijn van Natuurnetwerk Nederland. De oost-west verbinding is extra robuust doordat een tweetal natuurgebieden vanuit de ecologische verbindingen naar het zuiden het veenweidegebied insteken: bij Spookverlaat en ten westen van het spoor Alphen-Gouda tot aan het Rietveldse pad.

Beschermingscategorie 2

Binnen het studiegebied van deze verkenning vallen drie typen gebieden met Beschermingscategorie 2 binnen het ruimtelijk kwaliteitsbeleid: groene buffers tussen stedelijke gebieden, recreatiegebieden en weidevogelgebieden.

Het doel van groene buffers is om het contrast te behouden tussen de dynamiek en dichtheid van de stad en de luwte

van de aangrenzende groene ruimte. De groene buffer tussen Zoetermeer, Leiden en Den Haag loopt tot aan de N209 die door Hazerswoude loopt. Mogelijke oplossingsrichtingen voor Beter Bereikbaar Gouwe zullen daar rekening mee moeten houden. Belangrijk aandachtspunt daarbij is dat (nieuwe) provinciale wegen door open gebied niet als ontwikkelassen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezien moeten worden.

Het doel van recreatiegebieden is om voor inwoners van stedelijke gebieden kwalitatief hoogwaardige recreatiemogelijkheden in en nabij de stad te realiseren. In het studiegebied springen twee gebieden in het oog: het Bentwoud en het Gouwebos. De laatste heeft bij de selectie van maatregelen binnen Beter Bereikbaar Gouwe al een zodanige rol gespeeld dat opties die dit gebied doorsnijden reeds zijn afgevallen. De positie van het Bentwoud speelt met name een rol bij de besluiten t.a.v. de N207-Zuid waarvan de realisatie als startpunt voor Beter Bereikbaar Gouwe wordt beschouwd. De wijze van aansluiting van de N207-Zuid op de N455 i.r.t. besluitvorming over opties voor een verbinding naar het noorden binnen B.B.G. kan mogelijk nog wel van belang zijn voor het Bentwoud.

De bescherming van weidevogelgebieden is een combinatie van landschappelijke doelen, natuur- en

biodiversiteitsdoelen en ruimtelijke kwaliteitsdoelen. Ze vragen om een specifieke verweving van landbouw en natuur. De belangrijke weidevogelgebieden op deze kaart zijn, gelegen buiten het NNN. Ze zijn ingebed in het beleid vanwege de specifieke maatschappelijke verantwoordelijkheid voor deze karakteristieke en kwetsbare vogels, die mede de kwaliteit van het Zuid-Hollandse (veen)weidelandschap bepalen. Een groot deel van het studiegebied voor Beter Bereikbaar Gouwe, en met name de zone van oost naar west onder de N11 en het gebied ten oosten van de Gouwe is belangrijk weidevogelgebied. De kans dat nieuwe infrastructuur deze gebieden raakt is groot. Dit geldt voor veel verschillende opties c.q. maatregelen die onderzocht worden in de B.B.G. De mate waarin een maatregel de kwaliteiten aantast of versterkt zal afhangen van de randvoorwaarden die aan het ontwerp van een oplossingsrichting worden meegegeven.

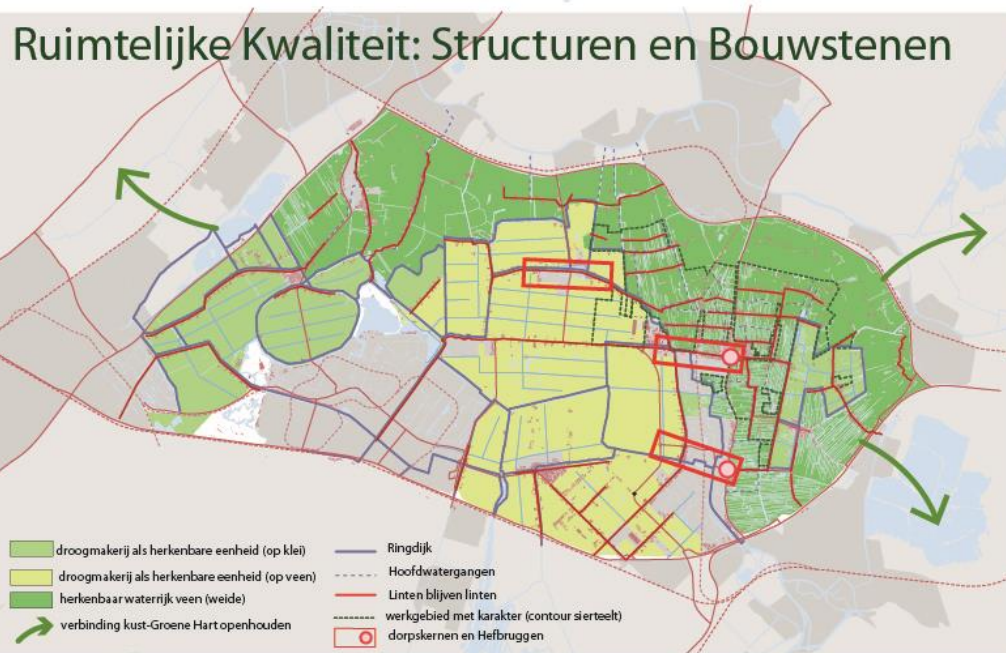
Stiltegebieden

Ten westen van Hazerswoude ligt het enige stiltegebied binnen het studiegebied van deze verkenning. Een oplossingsrichting rondom Hazerswoude of een directe verbinding van Zoetermeer naar de N11 kan van invloed zijn op dit gebied.

Gebiedsoverschrijdende kwaliteiten

Het fijnmazige netwerk van ecologische verbindingen, ingebed in een robuuste landschapsstructuur van veenweidegebieden binnen het studiegebied is niet alleen lokaal van belang. In het beleid van de provincie en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit wordt steeds het belang benadrukt dat deze bouwstenen onderdeel uitmaken van een landschapsstructuur die loopt van de kust naar het Groene Hart.

De waarde en eventuele ingrepen die deze waarde raken zullen dus ook rekening moeten houden met dat schaalniveau. In de kaart t.a.v. beleid is dat gevisualiseerd met een tweetal peilen naar de kust en naar het Groene Hart. Bovendien moet deze kaart die zich richt op beleid steeds in samenhang gezien worden met de kaart t.a.v. bouwstenen en structuren welke is gebaseerd is op de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit (zie volgende paragraaf en Figuur 32).



Figuur 32 - Ruimtelijke kwaliteit: structuren en bouwstenen bieden randvoorwaarden voor de uitwerking van nieuwe infrastructuur binnen Beter Bereikbaar Gouwe.

Ruimtelijke kwaliteit voor BBG: structuren en bouwstenen

Naast de 'harde' beleidscategorieën uit de vorige paragraaf zijn ook 'zachtere' kwaliteiten te identificeren. Deze zijn o.a. van belang voor het ontwerpen van landschapsvisie in relatie tot het (schets)ontwerp van mogelijke maatregelen in de volgende stappen van Beter Bereikbaar Gouwe. Deze zijn ook van belang i.v.m. de waarde die belanghebbenden eraan hechten. Dat is o.a. eerder tot uiting gekomen in het gezamenlijk door gemeenten en provincie vastleggen van kwaliteiten en ambities in de gebiedsprofielen. De kaart in Figuur 32 is dan ook een compilatie en selectie van vier gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit om deze behapbaar te maken binnen de context van Beter Bereikbaar Gouwe.

Met deze kaart houden wij een pleidooi over ruimtelijke kwaliteit met de volgende aandachtspunten:

- Bekijk ruimtelijke kwaliteit op meerdere schaalniveaus: (boven)regionaal én lokaal
- Denk niet alleen beschermend, maar juist ook ontwikkelingsgericht over ruimtelijke kwaliteit. Weeg dit ook in de huidige verkennende fase al mee in Beter Bereikbaar Gouwe. *Wat kunnen we, bijvoorbeeld, meegeven voor de volgende stap in het trechteringsproces van de BBG als opdracht voor*

kwaliteitsontwikkeling aan mogelijke tracés in veenweidelandschappen?

- Welke cruciale details van belang zijn om uit te werken: de plekken waar mogelijk nieuwe infrastructuur waardevolle landschappen of structuren ontmoet. *Wat is, bijvoorbeeld, de ruimtelijke omvang van de hellingbaan naar een eventueel aquaduct en wat eist dat van het ontwerp bij de 'ontmoeting' van een bebouwingslint of de hoofdwaterstructuur van de Greenport Boskoop?*
- Denk na over de manier waarop B.B.G.-maatregelen kunnen bijdragen aan de ambities uit de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld om de recreatieve mogelijkheden te vergroten? De gebiedsprofielen en het provinciale ruimtelijke kwaliteitsbeleid bevat daartoe per landschapsstructuur richtpunten voor de uitwerking.

Landschappen: Droogmakerijen en veenweidegebieden

De droogmakerijen en veenweidegebieden kennen karakteristieke verkavelingspatronen. Karakteristiek voor het studiegebied is de ontmoeting van de droogmakerijen waar Zoetermeer binnen is aangelegd met de Rotte als centrale wateras; en het veenweidegebied dat de westelijke uitloper van het Groene Hart vormt. Greenport Boskoop is binnen het veenweidegebied een verbijzondering met een geheel eigen

verkavelingspatroon en waterstructuur. Deze landschappen zijn alle door mensen 'gemaakte' landschappen die continu en nog steeds aan verandering onderhevig zijn: onder invloed van o.a. modernisering, nieuwe functies en schaalvergroting of juist schaalverkleining in land- en tuinbouw. Onder druk van bodemdaling en de daarmee samenhangende CO₂-uitstoot staan de verschillende veenweidegebieden voor de uitdaging zichzelf opnieuw uit te vinden.

Deze structuren maken onderdeel van het 'verhaal' over de geschiedenis en identiteit van het gebied. Deze verkavelingen zijn tegelijkertijd functioneel: de basis voor een gezonde waterhuishouding, agrarische bedrijfsvoering en voor de logische inpassing van andere economische functies. Belangrijk voor de beleving is maat en schaal, de overgangen tussen landschappen en de manier waarop routes door de landschappen de karakteristieke beleving maken. Soms is dat door routes met de verkavelingsrichting mee te leggen, maar op andere plekken kan een doorkruising, mits functionele eigenschappen zijn gewaarborgd, juist extra gebruiks- en belevingskwaliteit bieden.

Dijken, waterstructuren en linten

Naast hun functionele rol in het watersysteem en voor bescherming zijn (ring)dijken en (hoofd)watergangen

belangrijk onderdeel van de landschapsstructuur. Ze zijn een uiting van de cultuurhistorie van het gebied. Zichtbaarheid, toegankelijkheid (o.a. bevaarbaarheid) en beleefbaarheid zijn belangrijke aandachtspunten bij de ontmoeting van (nieuwe) infrastructuur en deze landschapselementen.

Bijzondere lijnstructuren zijn bebouwde linten. In de Greenport Boskoop en in de veenweidegebieden liggen diverse bebouwde linten in gebieden waar gestudeerd wordt op opties voor Beter Bereikbaar Gouwe. De gevolgen voor inwoners en bedrijven in deze linten zijn op individueel niveau natuurlijk van belang. Daarnaast is ook de ambitie dat linten herkenbaar blijven als linten van publiek belang. De linten kennen ook een praktische gebruikswaarde voor inwoners, bedrijven én recreanten als fijnmazig netwerk van routes. Ontmoeting en inpassing van nieuwe infrastructuur in relatie tot deze linten vergt om diverse redenen dus extra zorgvuldigheid.

Dorpen, steden en werkgebieden

De positie van dorpen en werkgebieden, deels in ontwikkeling, binnen het studiegebied van Beter Bereikbaar Gouwe is deel van de aanleiding geweest om het programma Beter Bereikbaar Gouwe te starten. Oplossing van knelpunten in de dorpen en voor de robuuste ontsluiting van bedrijvigheid zit in de kern van de doelstelling van B.B.G.

Daarbovenop is ook vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit aandacht nodig voor deze gebieden. Ze vormen belangrijke ijkpunten voor het begrijpen van en identiteit voor het gebied. Vanuit ruimtelijk kwaliteitsoogpunt blijft van belang dat de kwaliteit van deze gebieden afhankelijk is van het functioneren, beleven en flexibel zijn van deze gebieden op lokaal én regionaal schaalniveau.

7. Bouwstenen voor ruimtelijke argumentatie bij oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk ontwikkelen we een raamwerk om bij de effectbeoordeling van oplossingsrichtingen en maatregelen t.a.v. nieuwe infrastructuur binnen Beter Bereikbaar Gouwe ruimtelijke aspecten nadrukkelijk te betrekken. Het raamwerk bestaat uit drie elementen: toepassen van de Ladder van Verdaas, het ontwikkelen van de ruimtelijke argumentatie voor Beter Bereikbaar Gouwe op meerdere schaalniveaus en de operationalisering van deze uitgangspunten naar aangescherpte criteria binnen het beoordelingskader van Beter Bereikbaar Gouwe, mede op basis van de ruimtelijke kwaliteitenkaarten en de opgavenkaart. De argumentatie voor of tegen specifieke oplossingsrichtingen en maatregelen is geen onderdeel van deze verkenning. Deze is geborgd binnen andere onderdelen van het B.B.G.-proces. We doen ten slotte enkele algemene aanbevelingen voor Beter Bereikbaar Gouwe n.a.v. deze verkenning.

De zevensprong van Verdaas

Bij complexe gebiedsvraagstukken zoals waar het programma Beter Bereikbaar Gouwe voor staat, kan gebruik gemaakt worden van de 'ladder' of 'zevensprong' van Verdaas. Deze is in de Nota Mobiliteit (2004) op nationaal niveau onderdeel geworden van het Rijksbeleid voor infrastructuur, maar geen expliciet onderdeel meer van het huidige Rijksbeleid. Als methodiek kan het behulpzaam zijn om op provinciaal niveau toch terug te grijpen op deze manier van denken. Het is een hanteerbare vorm waarin verschillende onderdelen van provinciaal beleid bij elkaar kunnen komen.

De Ladder van Verdaas bestaat uit:

- 1) een ruimtelijke visie en programma
- 2) anders betalen voor mobiliteit
- 3) de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement
- 4) een optimalisatie van het openbaar vervoer
- 5) de mogelijkheden van benutting
- 6) aanpassingen van bestaande infrastructuur
- 7) realisatie nieuwe infrastructuur

De ladder kan nog steeds gebruikt worden om te helpen bij de onderbouwing van het nut en de noodzaak van projecten inzichtelijk te maken: In hoeverre stap 1 tot en met 5 afdoende zijn om een oplossing te bieden voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen; Waarom stap 6 en/of 7 noodzakelijk zijn; Welke maatregelen (uit stappen 1 tot en met 5) toegepast zullen worden om naast stap 6 en/of 7 de verbeterdoelen te halen. Het uiteindelijke

maatregelenpakket van Beter Bereikbaar Gouwe kan daarmee én robuust worden, én op navolgbare wijze goed aansluiten bij de ruimtelijke visie op het gebied. De redeneerlijn zoals we die in deze verkenning ontwikkelen biedt handvatten voor invulling van de Ladder van Verdaas voor Beter Bereikbaar Gouwe.

Argumenten op drie schaalniveaus

Het is belangrijk om de afweging tussen oplossingsrichtingen te maken vanuit verschillende schaalniveaus waarvoor we in dit rapport bouwstenen aanleveren. We noemen deze schaalniveaus “netwerk” (bovenregionale schaal), “hechting” (regionale schaal) en “profiel” (lokale schaal). Op elke schaal staan ruimte, economie en verkeer in verschillende relaties tot elkaar. In de uitwerking is het van belang om continu te schakelen tussen de schalen. De integrale opgavenkaart is daarvoor de basis (Figuur 22). We geven hier schematisch een verdere duiding van de drie schaalniveaus die in de opgavenkaart ingebed zijn met bijbehorende vraagstukken t.a.v. ruimtelijk-economische ontwikkeling (Figuur 33):

1. ***Bovenregionaal versterken van de economische functies langs de corridor die via Alphen en Gouda loopt van Schiphol tot de Rotterdamse Haven.***

Economie en verkeer (logistiek) hangen nauw samen. Deze N207-corridor - als economisch cluster - is onderdeel van het logistiek-industriële systeem

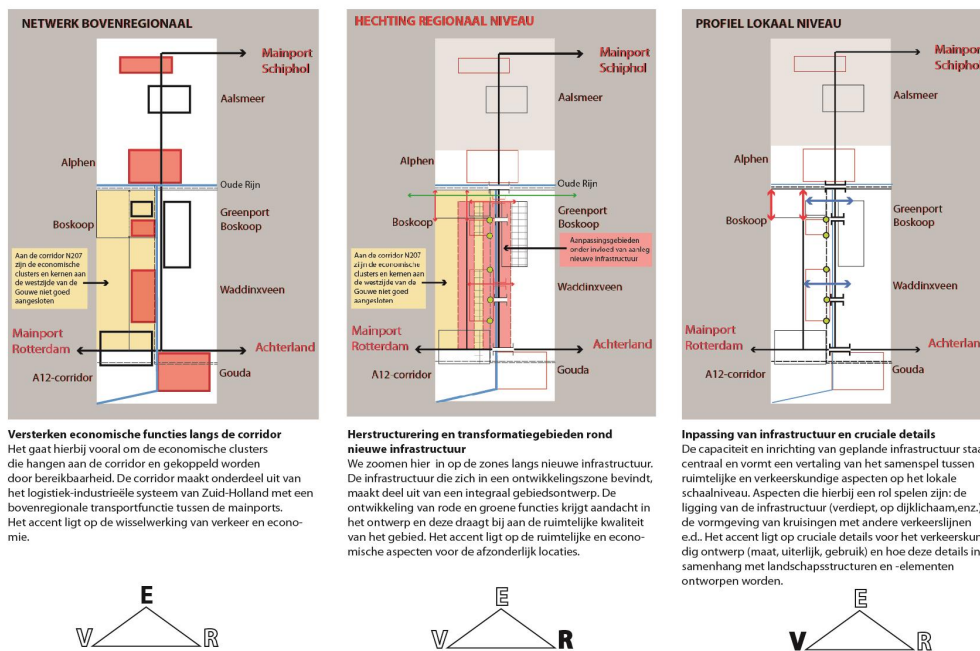
van Zuid-Holland. Het gaat in dit geval vooral om de mate waarin economische clusters binnen het studiegebied van Beter Bereikbaar Gouwe (regionaal) in of aan de corridor ‘hangen’. Bereikbaarheid maakt dat ze meer of minder goed zijn ingebed in de corridor en daar dan ook de (agglomeratie)voordelen van kunnen plukken. De economische functies ten westen van de Gouwe zijn door de barrièrewerking van de Gouwe niet optimaal verbonden aan de bovenregionale N207-corridor.

2. ***Op regionaal niveau draait het ruimtelijk-economisch vraagstuk om de samenhangende toekomst van lokale herstructurerings- en transformatiegebieden rondom eventueel nieuwe infrastructuur.*** De ruimtelijke ‘hechting’ van de infrastructuur vraagt om integraal ontwerp van de zone rondom. ‘Rode’ en ‘groene’ functies krijgen veel aandacht in de ontwerpogave op dit niveau. Het accent ligt op de ruimtelijke en economische aspecten van locaties waarbij infrastructuur volgend is. De integrale aanpak van de infrastructuur-opgave mét de ruimtelijke opgaven leidt tot een hogere ruimtelijke kwaliteit van het gebied als geheel. Er is daarbij ruimte om aanpassingen aan te brengen in

de gebiedsidentiteit waar nieuwe infrastructuur komt. De 'horizontale' ligging (tracé) van nieuwe infrastructuur in het gebied volgt uit dit schaalniveau.

3. **Inpassing van infrastructuur op lokale schaal en het ontwerp van cruciale details.** Verkeerskundige en landschappelijke aspecten komen op de lokale schaal door middel van ontwerp samen, o.a. in cruciale details. Het profiel, de capaciteit en de inrichting van een eventueel nieuwe weg staat hier centraal. Het samenspel van verkeerskundige aspecten en ruimtelijke aspecten vertalen zich naar het (weg)ontwerp. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn de verticale ligging van infrastructuur (verdiept, op dijklichaam, et cetera). Ook de mate waarin nieuwe infrastructuur aantakt aan lokale infrastructuur en de gebruikswaarde van kruisende infrastructuur, bijvoorbeeld voor fiets, is hier van belang, mede in samenhang met herstructurering en transformatie op gebiedsniveau. Dit uit zich o.a. in de vormgeving van kruisingen en inpassingsmaatregelen binnen verschillende landschappen en de bebouwde omgeving.

BETER BEREIKBAAR GOUWE - DRIE SCHAALNIVEAUS - ECONOMIE (E)- RUIMTE (R)- VERKEER (V)



Figuur 33 - Beter Bereikbaar Gouwe kan op drie schaalniveaus beschouwd worden. Hier wordt schematisch weergegeven wat het karakteristiek van de vraagstukken op elk schaalniveau is.

Aanscherping van criteria bij effectbeoordeling t.a.v. ruimte en economie

De nadere aanscherping en operationalisering van de criteria voor economische en ruimtelijke aspecten in het afwegingskader van Beter Bereikbaar Gouwe is onderschreven in de Bestuurlijke Adviesgroep van 16 april 2020. Deze verkenning legde daarvoor de basis. Het gaat hierbij vooral om de criteria voor:

- Economie
- Ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde), waaronder cultuurhistorische waarden
- Ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde)
- Ruimtelijke kwaliteit (toekomstwaarde), waaronder natuurwaarden

Natuur is en blijft nadrukkelijk onderdeel van het beoordelingskader, maar zijn hier niet verder uitgewerkt. Landschappelijke waarden zoals cultuurhistorie zijn wel integraal onderdeel van de onderstaande uitwerking.

In mindere mate, vanwege de beperkte scope van deze verkenning voor deze aspecten, bieden we een aangescherpte vraagstelling voor argumenten t.a.v.:

- Bodemdaling
- Klimaatadaptatie
- Recreatie

Wij doen de volgende suggesties voor operationalisering voor ruimtelijke en economische aspecten. De nummers verwijzen naar het in Fase 1 van Beter Bereikbaar Gouwe vastgestelde beoordelingskader en vormen daarop een aanvulling en een uitwerking. De aanscherping geven we in de vorm van vraagstellingen.

1. **Economie (indicator 20)**: beoordeel vanuit een breder perspectief dan 'meer bereikbaarheid = meer werkgelegenheid (gemiddeld over het hele gebied)'. Verschillende maatregelen versterken verschillende soorten economische toekomsten op lokaal, regionaal of bovenregionaal niveau. Naast werkgelegenheid kan gedacht worden aan:
 - a. Hoe robuust is maatregel X bij verschillende economische toekomsten van Greenport Boskoop, Alphen-Gouda en de corridors A12 en N11, mede gezien de transformatieopgave van Greenport Boskoop (zie Gebiedsvisie Fase 1)?
 - b. In hoeverre versterkt maatregel X het economische toekomstbeeld uit de gebiedsvisie (1^e fase; internationaal concurrerend, samenhang in netwerk Greenports, schaalvergroting, verduurzaming en modernisering, kennis en innovatie)

- c. In welke mate ondersteunt maatregel X waardetoevoeging in verschillende economische clusters, gezien enerzijds de groeiopgave (handel en logistiek) en anderzijds de transformatieopgave (zakelijke dienstverlening en sierteelt)?
2. **Ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde)** (indicator 25): beoordeel de ruimtelijke kwaliteit breder dan zichtrelaties. Benut daarvoor de met gemeente ontwikkelde gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit. De mogelijke maatregelen kennen een werking in verschillende landschappen. In provinciaal beleid wordt daarbij onderscheid gemaakt in verschillende beschermingscategorieën (zie figuur 2). Ruimtelijke kwaliteit is daarbij niet alleen een te verdedigen waarde, maar ook iets dat te ontwerpen is op het niveau van inpassing én van structuren (zie figuur 3).
- a. In welke mate raakt maatregel X beschermingscategorieën 1 en 2 uit het provinciaal ruimtelijk beleid? (doorsnijding beschermingscategorie 1 scoort daarbij negatiever dan doorsnijding categorie 2 i.v.m. de beperktere mogelijkheden voor en/of strengere eisen aan inpassen, aanpassen of transformeren met behoud of toename van kwaliteit)
- b. In hoeverre kan met maatregel X de beleving van de identiteit van het gebied versterkt worden? (zie figuur 2) (de eerdere operationalisering van deze indicator als 'zichtrelaties' maakt daar onderdeel van uit, maar ook bijvoorbeeld routes in relatie tot landschapsstructuren en de durf om nieuwe kwaliteit te ontwerpen)
3. **Ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde)** (indicator 26): beoordeel gebruikswaarde naast landschapsstructuur, ecologie en cultuurhistorie ook vanuit de gebruikswaarde voor dagelijks leven en economie. Past de kwaliteit en structuur logisch bij het functioneren van de plek of het gebied? (zie ook indicatoren 34 en 35 over recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden)
- a. In hoeverre kan met maatregel X de logische en begrijpelijke 'werking' van het gebied voor gebruikers (bewoners, ondernemingen, werknemers, bezoekers) versterkt worden?
4. **Ruimtelijke kwaliteit (toekomstwaarde; flexibiliteit)** (indicator 27): beoordeel naast invloed op al genomen besluiten ('autonome ontwikkelingen') en relatie met andere ambities en plannen (meekoppelkansen) ook op niet-beïnvloedbare trends en onzekere toekomsten. Bezie

meekoppelkansen niet alleen op inpassingsniveau, maar ook op gebiedsniveau. Heb daarbij ook oog voor wat een maatregel aan verandering in de ruimtelijk-economische structuur teweegbrengt. Beschouw daarbij naast de tijdshorizon 2030 ook de tijdshorizon 2040.

- a. In hoeverre is maatregel X in meerdere ruimtelijk-economische toekomstbeelden een passende ingreep; en daarmee een relatief meer of minder robuuste maatregel?
 - b. In hoeverre verandert maatregel X de ruimtelijk-economische structuur van het gebied (bijvoorbeeld latente grondwaardeveranderingen) en past dit dan bij een wenselijk toekomstbeeld voor de lange termijn?
 - c. Maakt maatregel X andere maatregelen op lange termijn moeilijk of onmogelijk (klimaatadaptatie, energietransitie, waterhuishouding, etc.)?
 - d. Is de fasering van maatregel X passend en flexibel t.o.v. andere maatregelen (binnen of buiten scope van BBG) en de belevings- en gebruikskwaliteit van het gebied?
5. **Bodemdaling** (indicator 30); beoordeel niet alleen de invloed van de maatregel op bodemdaling, maar ook

de passendheid van de maatregel met het oog op bodemdaling.

- a. In hoeverre is maatregel X gevoelig voor schadekosten en hogere beheerskosten als gevolg van bodemdaling?
 - b. Is maatregel X nog passend als gevolg van bodemdaling als waterhuishouding en daarmee samenhangende bedrijfsvoering op termijn mogelijk gaat veranderen?
 - c. Zijn er meekoppelkansen tussen maatregel X en ingrepen n.a.v. bodemdaling?
6. **Klimaatadaptatie** (indicatoren 31-33): beoordeel niet alleen de invloed op waterkwantiteit en waterkwaliteit maar heb ook oog voor ruimtelijke (her)inrichting n.a.v. klimaatadaptatie. Benut ook de klimaatstresstest en daarmee samenhangende analyses van risico's bij extreem weer en overstromingen.
- a. In hoeverre is het gebruik van maatregel X voor verkeer en vervoer gevoelig voor extreme weersomstandigheden en overstromingen?
 - b. In hoeverre draagt maatregel X bij aan een robuustere afwenteling van verkeer en vervoer bij extreme weersomstandigheden en overstromingen?
 - c. In hoeverre is maatregel X mee te koppelen met maatregelen die genomen

kunnen/moeten worden met het oog op klimaatadaptatie in het gebied?

7. **Recreatie:** (indicatoren 34 en 35): werk de beoordeling van de recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden verder uit op basis van de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit
- In hoeverre vergroot of verkleint maatregel X de bestaande recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden op basis van het gebiedsprofiel ruimtelijke kwaliteit
 - In hoeverre bestaan er meekoppelkansen tussen ingrepen ten behoeve van recreatie en maatregel X?
 - Welke extra recreatieve kwaliteit is toe te voegen door maatregel X?

Algemene aanbevelingen vanuit ruimtelijk perspectief

Op basis van deze ruimtelijk-economische verkenning doen wij de volgende aanbevelingen op gebiedsniveau voor het keuzeprocess van het programma Beter Bereikbaar Gouwe:

¹ Zie het inleidende hoofdstuk voor de noodzaak om het concept uit 2005 te actualiseren

- A. **Verschil maken:** Durf onderscheid te maken tussen de economische opgave aan de westkant en de oostkant van de Gouwe en de huidige kwaliteit en robuustheid van daarbij passende regionale infrastructuur. Aan de westkant van de Gouwe is de ruimtelijk-economische dynamiek hoger, maar de regionale infrastructuur niet robuust. Aan de oostkant van de Gouwe is de ruimtelijk-economische dynamiek lager; en is met de huidige N207 en de oostelijke ring al een relatief robuust infrastructuurnetwerk aanwezig. Een robuust netwerk op regionaal niveau is, naast het oplossen van lokale knelpunten, een belangrijke infrastructuuropgave voor het BBG-programma, met het oog op de versterking van de economie.
- B. **Bovenregionaal 'leitbild':** Bezie de opgave van Beter Bereikbaar Gouwe op bovenregionaal niveau, voortbouwend op een geactualiseerd¹ N207-corridor-concept. Kies voor maatregelen die bij versterking van deze corridor passen. Een A3 dwars door het Groene Hart is daarbij niet aan de orde. Blijf gaandeweg het BBG-proces met alle partners en belanghebbenden investeren in de doorontwikkeling van het bovenregionale 'leitbild' om de keuzes in

verschillende lopende trajecten op elkaar te laten aansluiten robuuster te maken.

- C. Ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit: Weeg naast 'aantasting' van bestaande ruimtelijke kwaliteiten ook de ontwikkelpotentie voor ruimtelijke kwaliteit mee in de totstandkoming van en onderhandeling over het maatregelenpakket. Integreer een landschapontwikkelingsstrategie op gebiedsniveau op voorhand in de keuze voor het maatregelenpakket (en niet pas op tracéniveau); kies daarmee voor een hoge ambitie wat betreft de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten inclusief regionale opgaven voor landschap, water, natuur en recreatie met aandacht voor bodemdaling en klimaatadaptatie.
- D. Basisprincipes ruimtelijke kwaliteit: Bouw door op het provinciale ruimtelijke kwaliteitsbeleid. Daar ligt al een goede basis voor keuzes waar een grote mate van consensus over bestaat. Dit beleid en de daaruit ontwikkelde handvatten voor ontwikkeling bieden een breed scala aan mogelijke kwaliteitsstrategieën bij infrastructuuropgaven en geeft basisprincipes mee waar partners en belanghebbenden houvast aan kunnen ontleenen.

- E. Twee infrastructurele hoofdopgaven: Reduceer op basis van de ruimtelijk-economische opgavenkaart de hoofdkeuzes voor BBG t.a.v. weg-maatregelen tot twee hoofdopgaven: structureel oplossen van de noord-zuid-opgave en structureel oplossen van de oost-west-opgave. Bezie dit binnen het gehele studiegebied tussen A4, N11 en A12. Weeg argumenten voor en tegen oplossingsrichtingen ('opties') uit eerder ingenomen standpunten breed af tegen het palet aan mogelijke opties.
- F. No regret: Fietsverbindingen (snelfiets en bereikbaarheid stations) en recreatieve verbindingen (varen en fiets) zijn vanuit de opgavenkaart no-regret-maatregelen waar sowieso voor gekozen kan worden. Voor de verdere uitwerking daarvan kan bij de gebiedskarakteristiek van de opgavenkaart aangesloten worden.
- G. Eerst oplossingsrichting, dan pas tracés: Fase 2 van BBG bestaat uit twee stappen, werkend van grof naar fijn. Aan het einde van stap 1 nemen beslissers een besluit op hoofdlijnen voor een samenhangend pakket. In stap 2 worden schetsontwerpen gemaakt en tracés ingetekend. Het is van belang om aan die werkwijze vast te houden en niet te vroeg definitieve tracés vast te stellen. Zo ontstaat meer ruimte voor discussie, wensen en bedenkingen. Kies dus nu op

hoofdlijnen voor oplossingsrichtingen passend bij de ruimtelijk-economische opgave die in de volgende stap uitgewerkt kunnen worden. Zorg daarmee voor robuuste keuzes die niet steeds door nieuwe standpunten en signalen uit de omgeving herzien moeten worden. Betrek de omgeving zorgvuldig bij dit proces, ook als deze juist voor of tegen specifieke tracés zijn.

- H. Nieuwe opgaven en onzekerheid: Heb bij keuzes oog voor onzekerheden die op het gebied afkomen vanuit opgaven die nog geen ruimtelijk programma of toekomstbeeld voor ruimtelijke transformatie hebben. Denk daarbij aan energietransitie, circulaire

economie, bodemdaling en klimaatadaptatie. Biedt met de keuzes in BBG een raamwerk voor dergelijke toekomstige ontwikkelingen.

Lijst van figuren

Figuur 1 - In deze verkenning geven we een aanscherping van het waarom, hoe en wat van het programma Beter Bereikbaar Gouwe. De opgavenkaart en de kwaliteitenkaarten slaan een nieuwe brug tussen het 'waarom' en het 'hoe' van BBG.	9
Figuur 2 - Deze kaart laat de 40 maatregelen zien die op dit moment onderdeel zijn van de afweging binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Deze verkenning liep gedurende het proces waarin een eerste set van 26 maatregelen werd uitgebreid naar 40 maatregelen.	14
Figuur 3 - Bovenregionale duiding gebiedsopgave. Het gebied ligt op de kruising van Zuidvleugel, Groene Hart en Industrieel-Logistiek systeem. Dit veroorzaakt een gebiedseigen kwaliteit en dynamiek. De Gouwe-N207-bundel vormt een markante scheidslijn én verbinding tussen de systemen.	19
Figuur 4 - Het studiegebied van de ruimtelijk-economische verkenning: het gebied tussen A4, N11 en A12.	21
Figuur 5 - Nieuwbouw naar bouwjaar tot en met 2019.	22
Figuur 6 - Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen in Lange Termijnverkenning Boskoop e.o. (2016). Deze kaart is inmiddels deels gedateerd.	24
Figuur 7 - Inventarisatie ruimtelijke ontwikkelingen in corridorstudie N207 (2006).....	25
Figuur 8 - Van links naar rechts: strategiekaart streekplan-Oost (2006), Functiekaart streekplan-Oost (2006), maatregelenpakket Corridorstudie N207 (2006), Landschappen in de studie de Mooi Zuid-Holland Route (2007).....	27
Figuur 9 - Alternatieve oplossingsrichtingen voor opgaven langs de N207-corridor uit de Corridorstudie N207 (2006)	28
Figuur 10 - Planconcept Groene Corridor.....	30
Figuur 11 - Er zijn sinds 2005 veel alternatieven bestudeerd voor het verbinden van de N455 en de N11 (eigen inventarisatie) ...	30
Figuur 12 - Lopende projecten N207-Zuid (2020)	30
Figuur 13 - Bovenregionale duiding gebiedsopgave uit de Gebiedsvisie 1 ^e Fase BBG: tussen stad en Groene Hart, verbonden met regionale assen en ingebed in het logistieke systeem van Zuid-Holland.....	37

Figuur 14 Bovenregionale dynamiek: Oude Rijn zone, Groene cirkels/Heineken, containerterminals, Beter Bereikbaar Gouwe, N207 Zuid, Transitie Greenport Sierteelt, Glas Parel-Oostland, A12 corridor/ distributie en logistiek, Gouda bovenregionaal knooppunt. Deze bouwstenen vormen drie assen waarlangs ruimtelijke en economisch activiteiten zich organiseren.....	38
Figuur 15 – Combinatie van de drie assen leidt tot het beeld dat het studiegebied van deze verkenning op bovenregionaal niveau een strategische knooppunt van productielocaties en logistieke locaties vormt. Dit knooppunt-concept is een eerste aanzet tot herijking van het bovenregionale leitbild voor de N207-corridor.....	39
Figuur 16 - Regionale ruimtelijk-economische dynamiek voor verstedelijking op as Alphen-Gouda. De regionale dynamiek volgt uit de combinatie van stedelijke ontwikkelingen, in en rondom Gouda, Waddinxveen en Alphen a/d Rijn. Rondom Gouda en Waddinxveen ontstaat een bevolkingsconcentratie van ca. 140.000 inwoners. (Nieuwe) OV stations, werkgelegenheid in het logistieke werklandschap rondom, realisatie van energieambities en hoogwaardige groengebieden rondom de steden zijn belangrijk voor het functioneren.....	40
Figuur 17 - Ruimtelijk-economische dynamiek in het tussengebied: Het Tussengebied staat voor grote transitieopgaven, zowel in het open veenweidegebied als in de Greenport Boskoop en de landbouw in de droogmakerijen. De Gouwe en huidige N207 snijden dwars door deze productielandschappen heen, maar de productielandschappen ten westen van de Gouwe zijn matige aangesloten op deze as en het huidig functioneren leidt lokaal tot knelpunten.	41
Figuur 18 - Greenport Boskoop kent bodemdaling. Bodemdaling, waterhuishouding, droogte en pieken in regen, watervraag en landgebruik hangen nauw met elkaar samen. Bron: Ontwerpend Onderzoek Groene Hart (2019)	44
Figuur 19 - Signaleringskaarten Bodem en Ondergrond: kabels en leidingen. Bron: www.signaleringskaarten.nl	46
Figuur 20 -Visueel verslag van werksessie in oktober 2019 met gemeenten en provincie: lokale ontwikkelingen. Bronnen: workshop met gemeenten oktober 2019 - teksten en locaties zijn indicaties van mogelijke ontwikkelingen en geen beleid; plan van aanpak 2e fase BBG: trechteringsproces; inventarisatie LTV Boskoop 2016; bedrijventerreinmonitor, w.o. bestemmingsplannen / informatie regio-accounts wonen PZH; Bouwagenda (kaart Zuid-Holland);- Planmonitor Zuid-Holland / informatie regio-accounts wonen PZH;- Visiedocument “Een Nieuwe Waarde”	47
Figuur 21 - De opgavenkaart is een product dat antwoord geeft op hoe een integrale aanpak helpt de doelen van BBG te bereiken.	51
Figuur 22 - De integrale opgavenkaart voor Beter Bereikbaar Gouwe. De opgavenkaart en de bijbehorende legenda structureren de ruimtelijk-economische en infrastructuuropgaven voor het BBG-programma in drie zones die samen één gebied omvatten...52	52

Figuur 23 - Legenda bij Integrale Opgavenkaart Beter Bereikbaar Gouwe; deze legenda is ook de legenda voor figuren 24 -26. ...	53
Figuur 24 - De ruimtelijk-economische opgaven in de Westzone.....	55
Figuur 25 - De ruimtelijk-economische opgaven in de Oostzone	59
Figuur 26 - De Gouwezone als bundeling van infrastructuur en economische activiteit	61
Figuur 27 - In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de concrete oplossingsrichtingen: wat we kunnen doen in de BBG	65
Figuur 28a en 28b - De opdracht voor het BBG-programma kan gereduceerd worden tot twee infrastructurele hoofdpogaven waarvoor elk meerdere keuzeopties bestaan. Sommige keuzeopties hebben oplossend vermogen voor beide opgaven. Deze optiekaarten brengen de opties in beeld	70
Figuur 29 - Kwaliteitskaart Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland	73
Figuur 30 - Ambitiebeelden uit de vier gebiedsprofielen voor het studiegebied van deze verkenning	81
Figuur 31 - Ruimtelijke kwaliteit: In deze kaart zijn de harde randvoorwaarden t.a.v. ruimtelijke kwaliteit, zoals die opgenomen zijn in het provinciaal beleid, ingetekend.	85
Figuur 32 - Ruimtelijke kwaliteit: structuren en bouwstenen bieden randvoorwaarden voor de uitwerking van nieuwe infrastructuur binnen Beter Bereikbaar Gouwe.	89
Figuur 33 - Beter Bereikbaar Gouwe kan op drie schalniveaus beschouwd worden. Hier wordt schematisch weergegeven wat het karakteristiek van de vraagstukken op elk schaalniveau is.	96