

# Ruimtelijke-economische verkenning Beter Bereikbaar Gouwe

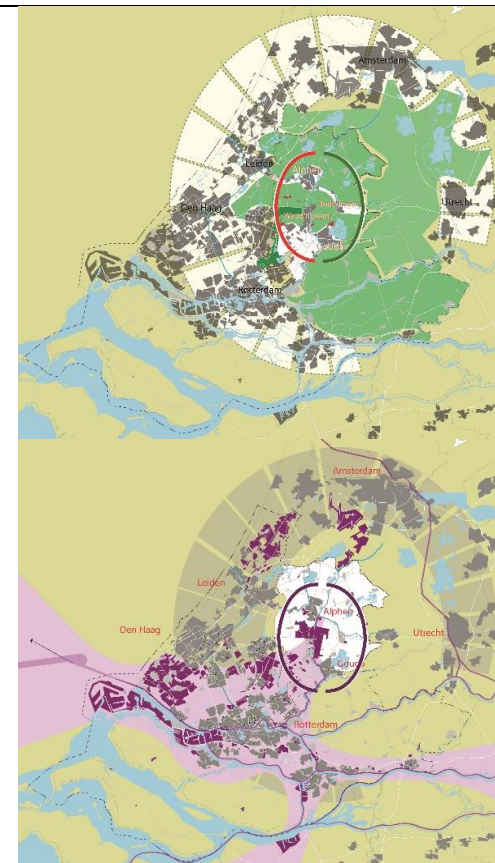
Verkorte Bestuurlijke versie, juni 2020

Dit is een sterk verkorte versie van de ruimtelijk-economische verkenning voor de B.B.G. voor bestuurders. U vindt hier de hoofdpunten van een ruimtelijke redeneerlijn over de infrastructuuropgaven van Beter Bereikbaar Gouwe. We positioneren deze in de context van een trendvolgend, ruimtelijk toekomstbeeld van het gebied in zijn regionale context. Een uitgebreide rapportage van de verkenning is beschikbaar als achtergrondinformatie.

**Waarom deze ruimtelijk-economische verkenning?** – Eind 2019 ontstond binnen het programma Beter Beter Bereikbaar Gouwe (B.B.G.) behoefte om de gebiedsvisie uit de 1<sup>e</sup> fase van B.B.G. aan te scherpen. Daarmee kunnen we scherper invulling geven aan de 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 Bestuurlijke AfstemGroep (BAG) voor B.B.G. heeft het ontwerpteam van de provincie Zuid-Holland gevraagd als adviseurs een verdiepende ruimtelijke verkenning uit te voeren. Daarvoor zijn een integrale opgavenkaart en kaarten met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit gemaakt. Vervolgens is geïdentificeerd wat, ruimtelijk gezien, de kern van de (toekomstige) infrastructuuropgave voor het gebied is. We bieden hier vijf denkstappen.

**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. B.B.G. staat voor de opgave om met oog voor de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke kwaliteit zowel de noord-zuid-verbindingen als de oost-west-verbindingen in het gebied te verbeteren om de regionale economie te versterken.



Figuur 1a en 1b.

Het gebied ligt tussen Zuidelijke Randstad en Groene Hart en is onderdeel van het industrieel-logistiek systeem van Zuid-Holland

### 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 infrastructuuro oplossingen zijn bij de ruimtelijk-economische opgaven. Verwerk de bevindingen in een aangescherpt afwegingskader binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG).**

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 leefbaarheid 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 schema hiernaast).

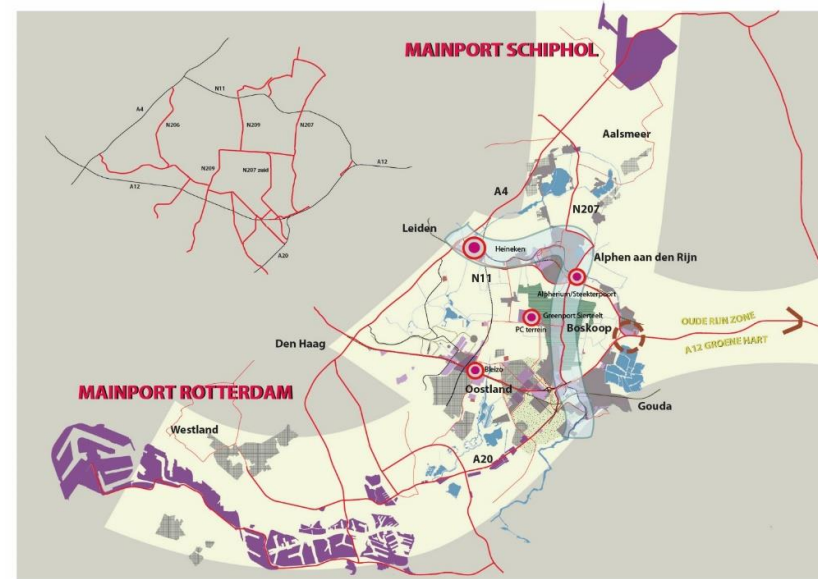
De bevindingen uit deze verkenning zijn verwerkt in een aanscherping van het afwegingskader waarmee mogelijke B.B.G.-maatregelen worden beoordeeld in Fase 2 van het programma.



## Stap 1 - Het gebied is een ontmoetingspunt van diverse corridors ...

Het gebied omsloten door N11, A4 en A12 is een ontmoetingspunt van nationale en internationale corridors (figuur 2). 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.

- Veel van de lopende infra-projecten & programma's zijn een uitvloeisel van de visie en studie op de N207-corridor (2005)
- We geven hier een update van de het ruimtelijk beeld voor het planconcept N207-corridor gezien de stapeling van opgaven in het gebied én nieuwe opgaven: het studiegebied B.B.G. is een economisch knooppunt van drie corridors
- De economische clusters in het BBG-studiegebied ontleen hun kracht en waarde mede aan hun positionering in deze multimodaal ontsloten, bovenregionale corridors
- Beperkte dooradering met provinciaal wegennet sluit niet goed aan op 'knooppunt'-positie; regionale economie niet optimaal bediend



Figuur 2.  
Het studiegebied van B.B.G. als knooppunt van ruimtelijk-economische corridors:  
een clustering van economische activiteiten

## Stap 2 ... met drie verschillende gebiedsopgaven

### Integrale opgavenkaart: één gebied, drie ruimtelijke opgaven

We ontwikkelden voor Beter Bereikbaar Gouwe een integrale opgavenkaart (figuur 3). In deze opgavenkaart komen ruimtelijke, economische en infrastructuuropgaven bij elkaar. De meerwaarde van deze verkenning is dat we de achterliggende doelen van het programma Beter Bereikbaar Gouwe – een combinaties 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. De opgavenkaart biedt daarmee de basis voor een redeneerlijn waarmee infrastructuuropgave onderdeel is van de integrale visie op het gebied.

### Westzone

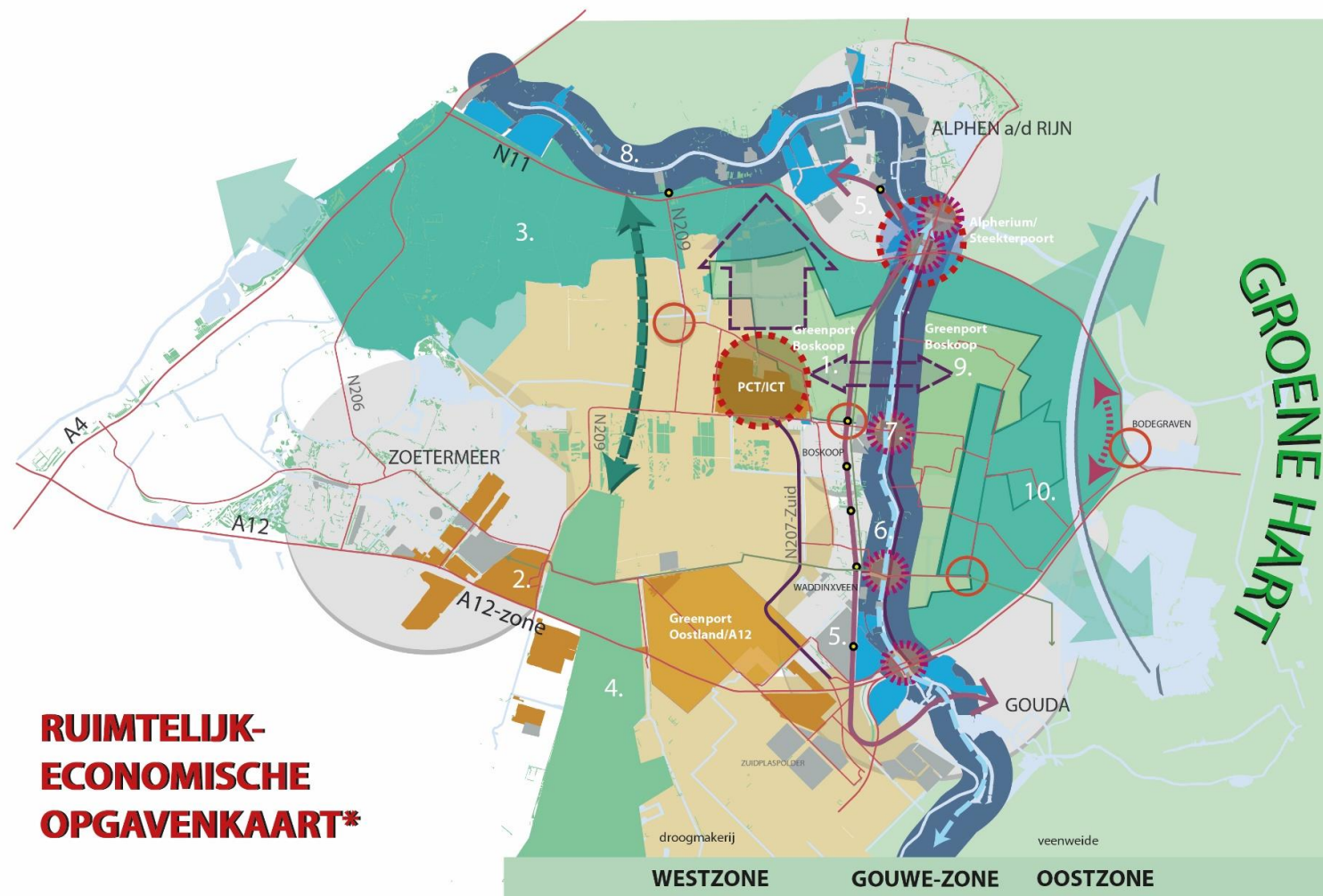
Ten westen van de Gouwe zien we een relatief hoog dynamisch gebied dat tegen bereikbaarheidsproblemen aan loopt. Er is hier ruimtelijk al veel veranderd en het gebied gaat zich verder ontwikkelen. Het gebied ligt binnen de directe invloedssfeer van de Zuidelijke Randstad en is integraal onderdeel van het bovenregionale logistiek-industriële systeem van Zuid-Holland. Dit uit zich ook in de ruimtelijke druk tot op ontwikkeling 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. 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.

### Oostzone

Ten oosten van de Gouwe zien we, ruimtelijk-economisch gezien, een relatief laagdynamisch gebied waarbij de economische functies relatief goed zijn ontsloten met interne infrastructuur en de huidige N207. 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, van belang voor o.a. recreatie, ondanks de doorsnijding door de A12 en de N11. Deze wegen zijn van belang om bovenregionaal verkeer via de hoofdweginfrastructuur af te kunnen wikkelen. Oost-west-verbindingen en toegang tot A12 blijven aandachtspunten.

### Clustering rondom de Gouwe














We zien langs de Oude Rijn en de Gouwe een grote concentratie bedrijven, waaronder Greenport en bedrijven langs de Oude Rijn/N11, 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. 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. Lokaal mist een fijnmaziger net van oost-west verbindingen om deze bundel optimaal te laten functioneren en leefbaarheidsknelpunten op te kunnen lossen.



Figuur 3a - 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 op volgende pagina.

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

Figuur 3b - Legenda bij Integrale Opgavenkaart Beter Bereikbaar Gouwe.

### **Stap 3 ....die vragen om zowel een noord-zuid èn oost-west ontsluiting.**

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 de volgende denkstap verder uitgewerkt.

## Stap 4 Er zijn verschillende opties voor nieuwe verbindingen ...

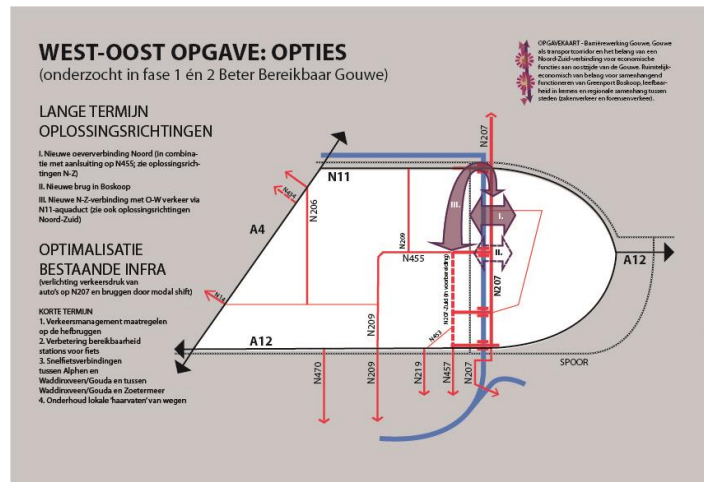
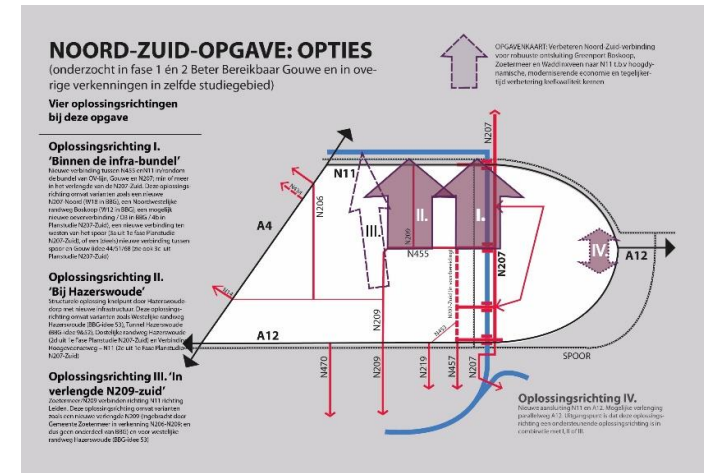
Juist omdat de materie complex is en er verschillende opties mogelijk zijn is het raadzaam niet te snel voor de exacte tracés te kiezen maar dit keuzeprocess stapsgewijs te doorlopen: van grof naar fijn zodat meer ruimte voor discussie, wensen en bedenkingen ontstaat. Mogelijke opties op basis van de ruimtelijke verkenning zijn als volgt ruimtelijk geduid.

### Noord-Zuid opties

1. Realisatie van nieuwe infrastructuur binnen bestaande bundel tussen PCT/ITC en langs de Gouwe
2. Nieuwe of verbeterde infrastructuur in/rondom Hazerswoude (westelijk, oostelijk of door Hazerswoude-Dorp)
3. Vanaf Zoetermeer richting N11/A4 (niet onderzocht in BGG, maar in N206-N209)
4. Aanvullend op bovenstaande: verbinding A12-N11 bij Bodegraven (Bodegravenboog)

### Oost-West opties

1. Nieuwe oeververbinding aan de noordkant van sierteeltgebied (in combinatie met een Noord-Zuid verbinding vanaf de N455)
2. Nieuwe brug in Boskoop
3. Een noord-zuid-verbinding tussen N455 en N11 i.c.m. betere benutting van het N11-aquaduct



Figuur 4a en 4b  
Ruimtelijke duiding noord-zuid-opties en oost-west-opties



## Stap 5 ...die elk moeten bijdragen aan verbetering van ruimtelijke kwaliteit

Vanuit het ruimtelijke-economisch perspectief van de opgavenkaart, in lijn met het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit 'durf te ontwerpen', wordt geadviseerd om niet bij voorbaat maatregelen af te voeren, omdat zij landschappen met waardevolle kwaliteiten doorkruisen. Elke maatregel dient, het beleid volgend, bij te dragen aan minimaal gelijk blijven, maar bij voorkeur vergroten van de ruimtelijke kwaliteit

### Richtpunten infrastructuur: ruimtelijke kwaliteit

Het provinciaal omgevingsbeleid omvat de volgende richtpunten t.a.v. ruimtelijke kwaliteit bij de aanleg van 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.

### Ontwikkelingsgericht beleid: ruimtelijke kwaliteit

Het provinciale omgevingsbeleid is gericht op 'ja, mits...' bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het ruimtelijke kwaliteitsbeleid is in nauwe samenwerking met gemeenten gebiedsgericht uitgewerkt. 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 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 5a). 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 omgeving door 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 5a).

#### 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. Figuur 5b 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 belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde.

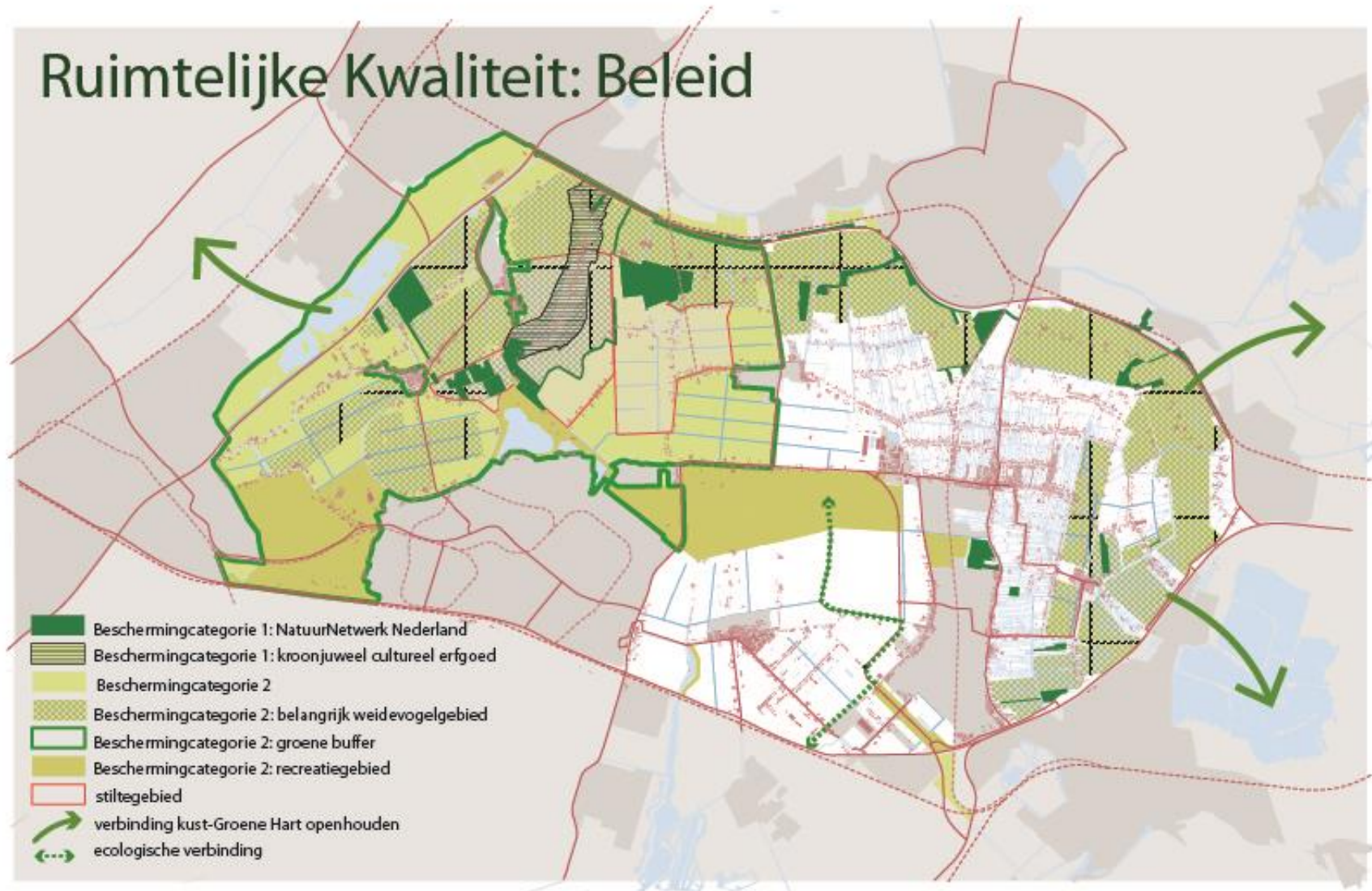
#### Compenseren en uitruilen

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. Bij alle opties wijzen we daarom 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.

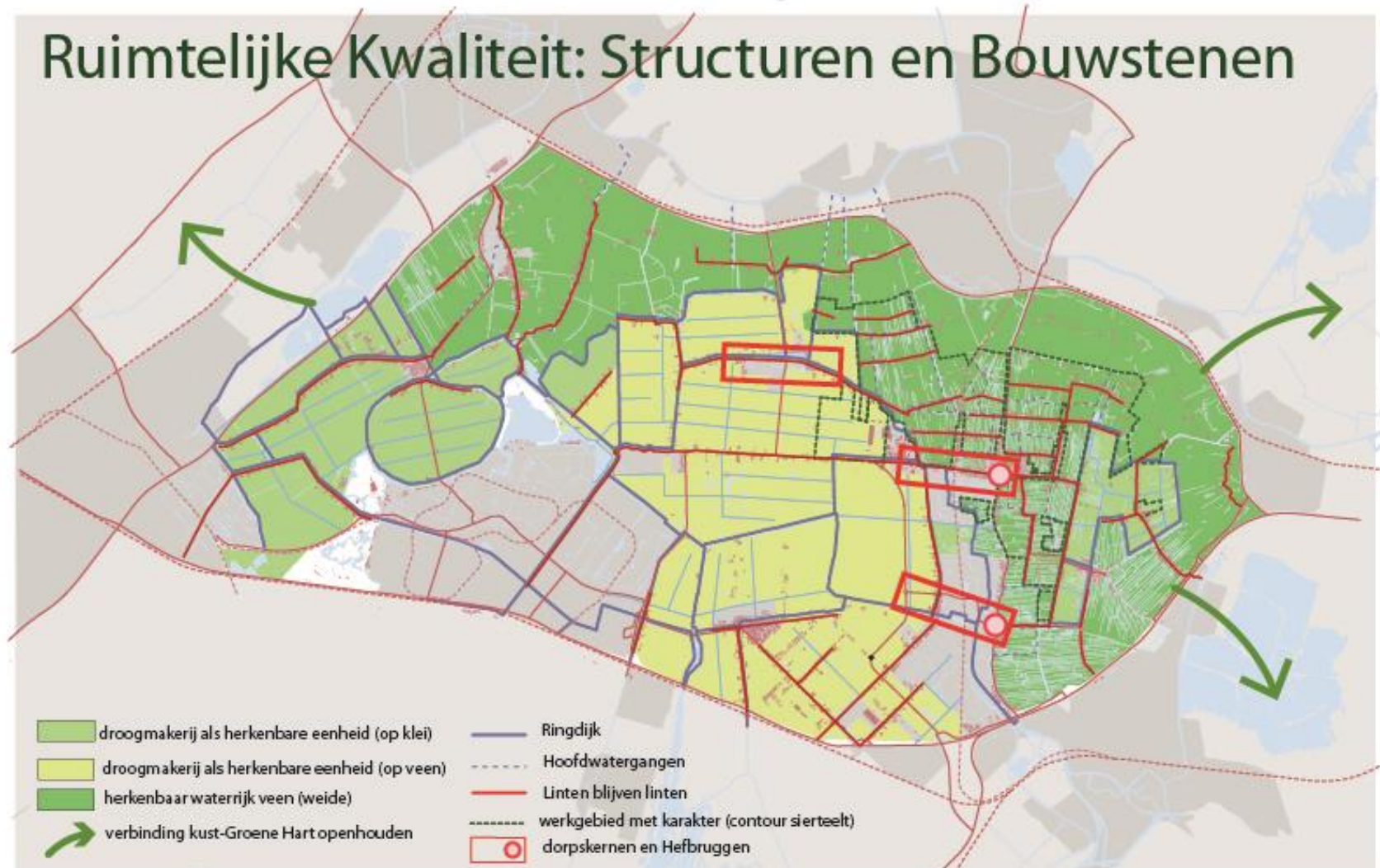
*Figuur 5a en 5b  
(Volgende pagina's)*

*Deze twee kaarten brengen de waarden t.a.v. ruimtelijke kwaliteit in het gebied in beeld.  
Figuur 5a richt zich daarbij op het beleid dat in verschillende deelgebieden van toepassing is.  
Figuur 5b richt zich op de fysieke structuren en bouwstenen om op door te bouwen.*

# Ruimtelijke Kwaliteit: Beleid



## Ruimtelijke Kwaliteit: Structuren en Bouwstenen



## Algemene aanbevelingen vanuit ruimtelijk perspectief

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

- 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 geactualiseerd N207-corridor-concept (zie figuur 2). 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 ontnemen.
- E. Twee infrastructuurele hoofdogaven: Reduceer op basis van de ruimtelijk-economische opgavenkaart de hoofdkeuzes voor BBG t.a.v. weg-maatregelen tot twee hoofdogaven: 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.

## **COLOFON**

Versie - Definitief concept - 3 juni 2020

### ***Provincie Zuid-Holland***

Francisco Colombo, Jeroen van Schaick

### ***Begeleidingsgroep***

Sacha Altena, Wouter Edzes, Sylvia Stadt, Linneke van Heemskerck Duker, Petra de Jong (provincie Zuid-Holland)

Paul Manders, Karsten Schipperheijn, Marijke Wassens, Robert Jan Aartsen (Movares-P2)

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