

**Nota van Beantwoording en Wijziging Streekplanherziening As Leiden Katwijk  
Partiële herziening van streekplan Zuid-Holland West, 2003**

**Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 7 oktober 2008**

**Reactie van GS op de visie van de Stichting Behoud Stad, Natuur en landschap Rijnland**

**2.2.8 Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland**

- a. Ten aanzien van de bouwlocatie Valkenburg ontbreekt in de herziening de nut en noodzaak van een dergelijke woningbouwopgave. De bevolking stabiliseert en de vergrijzing neemt toe.

*Antwoord:*

*Zie thema 3.1 (zie aan het eind van dit document)*

- b. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein. Er is nergens in de herziening aangegeven waarop de behoefte van een bedrijventerrein gebaseerd is.

*Antwoord:*

*Zie thema 3.3 (zie aan het eind van dit document)*

- c. In de herziening is aangegeven dat de Rijnlandroute vanaf de A4 tot de aansluiting op de N206 als één geheel wordt gezien. Minister Eurlings heeft aangegeven dat ook een gefaseerde uitvoering tot de mogelijkheden behoort. Voor de ontsluiting van locatie Valkenburg kan ons inziens worden volstaan met de verbrede N206 tussen Katwijk en de A44. Daar is de N11 west niet voor nodig.

*Antwoord:*

*Het oostelijk deel van de Rijnlandroute tussen de A4 en de A44 wordt door de provincie beschouwd als onlosmakelijk met het westelijk tracédeel vanaf de A44 tot Katwijk. De Rijnlandroute beoogt niet alleen te voorzien in de ontsluiting van de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Met het oostelijk deel is met de Rijnlandroute immers ook een oplossing voorhanden om te voorzien in de ontbrekende schakel in een robuuste oost-westverbinding. Hiermee zal de bereikbaarheid van Leiden en omgeving op langere termijn beter gewaarborgd zijn waarmee de ruimtelijk-economische ambities van de regio weer beter kunnen worden gerealiseerd.*

- d. Stichting vindt dat 'eerst bewegen, dan bouwen' niet alleen zou moeten gelden voor de Rijnlandroute, maar zeker ook voor de RijnGouwelijn West. In het ISP Valkenburg wordt dit losgelaten voor het HOV. Dit wordt zeer zorgwekkend genoemd. Stichting geeft aan ernstig te twifelen aan de betekenis van de RijnGouwelijn voor de locatie Valkenburg. Ten eerste omdat de locatie maar één halte krijgt, Dit is volstrekt onvoldoende en ten tweede ligt de halte aan de rand van de bouwlocatie, die wordt gekenmerkt door verontrustend lage woningdichtheden, te weten ca 24 woningen per hectare. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor voorzieningen en bedrijvigheid. Vraag is hoeveel woningen er per saldo binnen het bereik van die ene halte komen te liggen.

*Antwoord:*

*Provincie is van mening dat de zinsnede 'eerst bewegen, dan bouwen' niet alleen geldt voor de Rijnlandroute maar zeker ook voor de RijnGouwelijn. In samenwerking met projectlocatie Valkenburg wordt overwogen een tweede halte op te nemen in het plan. Wij zullen dit in de tekst van de herziening opnemen.*

*Verder concludeert u dat de halte aan de rand van de locatie komt. Dat is niet het geval. Het tracé van de RijnGouwelijn maakt een uitbuiging de locatie in en bedient hiermee zowel het bedrijvenpark als de woningbouwlocatie. U geeft aan dat de woningdichtheid 24 woningen per hectare is. In de nabijheid van de halte van de RijnGouwelijn worden dichtheden voorzien van 60 woningen per hectare. Ook wordt extra aandacht besteed aan de toegangswegen naar de halte. Op deze manier kunnen alle bewoners gebruik maken van de RijnGouwelijn.*

***Zienswijze leidt tot wijziging***

- e. Geconcludeerd wordt dat er geen fietsverbindingen zijn opgenomen en uitsluitend benoemd zijn in recreatieve zin en niet voor woon-werkverkeer. Eerst bewegen en dan bouwen, geldt ook voor de fiets.

*Antwoord:*

*Tussen de locatie Valkenburg en de omliggende kernen (Katwijk, Oegstgeest, Leiden en Wassenaar) zullen goede en directe fietsverbindingen -zowel utilitair als recreatief- moeten worden gerealiseerd.*

*In ons Fietsplan 2008 zijn daartoe nieuwe voorzieningen opgenomen.*

*De ruimtelijke vertaling daarvan moet een plaats krijgen in het Intergemeentelijke Structuur Plan en de betreffende bestemmingsplannen.*

- f. In de herziening wordt aangegeven dat de bodem van de bouwlocatie Valkenburg mogelijk verontreinigd is. Hiernaar is dus blijkbaar nog steeds geen onderzoek gedaan. Bodemsanering kan vele miljoenen kosten.

*Antwoord:*

*Het bodemonderzoek is inmiddels gestart. De eerste resultaten zijn bekend. De bodem blijkt minder verontreinigd dan aanvankelijk werd verwacht. In de financiële haalbaarheid van het plan wordt een kostenpost opgenomen om de verontreinigingen te saneren.*

- g. In de streekplanherziening is het N11 West tracé opgenomen als het tracé voor de Rijnlandroute. Op 25 juni hebben PS aangegeven dat ook een nul + en een nul ++ alternatief onderzocht moeten gaan worden. Het kan dus zijn dat er een ander tracé wordt gekozen dan het tracé dat is opgenomen in deze herziening. De opstellers van de herziening is blijkbaar niet bekend dat:  
De churchillaan uit 2x2 rijstroken bestaat;  
De knelpunten van de N206 vooral liggen bij de knoop Leiden-West en bij het Lammeschansplein, de Lammebrug en de Europaweg  
Dat het niet alleen gaat om verbetering van de Churchillaan;  
Dat 90% van het verkeer op de Churchillaan uit Leiden komt;  
Dat de Churchillaan nu niet overbelast is.

In de herziening staat verder dat de streekplannen na de inwerkingtreding van de nWro de status structuurvisie krijgen en dat de provincie kan ingrijpen met haar nieuwe provinciale instrumentarium indien een gemeente geen rekening houdt in haar bestemmingsplannen met het provinciale beleid.

Er is hier duidelijk sprake van een ongemotiveerde strijdigheid van besluiten op verschillende punten in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Als we PS serieus moeten nemen, dan moet dit streekplan worden uitgesteld.

*Antwoord:*

*Het voorkeustracé Rijnlandroute is door de stuurgroep Rijnlandroute en door GS vastgesteld in april jl. en vervolgens behandeld in de PS vergadering van juni. Zoals u begrijpt lag deze herziening in deze periode ter visie. PS hebben aangegeven dat ook andere varianten onderzocht dienen te worden voordat zij tot*

*definitieve besluitvorming overgaan. Mocht dit leiden tot een ander tracé dan het voorkeustracé van de stuurgroep Rijnlandroute zoals dat is opgenomen in deze herziening, zal de herziening hierop worden aangepast.*

*In de inleiding van deze herziening wordt de relatie aangegeven tussen dit streekplan en de nWro. Hierin is kort samengevat wat de nWro betekent voor provincie en voor deze herziening. Deze samenvatting heeft geen directe relatie beoogd met de Rijnlandroute zoals u in uw zienswijze doet overkomen.*

- h. Nut en noodzaak van de aanleg van de Rijnlandroute is niet aangetoond. Indiener van de zienswijze wijst op eerder toegeleverde stukken (advies aan provincie d.d. 9.9, commentaar op de Nut en Noodzaak notitie, commentaar op de MKBA, commentaar op de herziende MKBA, inspreektekst op 11.6, inspreektekst 25.6) en verzoekt deze te betrekken bij deze zienswijze.

*Antwoord:*

*Op de nut en noodzaak van de aanleg van de Rijnlandroute is in de planMER niet specifiek ingegaan. Echter, de nut en noodzaak is wel uitgebreid beschreven in de ontwerpherziening zelf. Bovendien is het onderwerp opgepakt in het kader van de planstudie Rijnlandroute. De stelling van inspreker dat de nut en noodzaak van de Rijnlandroute überhaupt niet is aangetoond, onderschrijven wij niet. In de achterliggende documenten (Verkenning, MKBA en Nut- en noodzaaknotitie) wordt wel degelijk nader ingegaan op het onderwerp nut en noodzaak. In de rapportage van de Randstedelijke Rekenkamer van eerder dit jaar wordt erkend dat de nut en noodzaak van een Rijnlandroute voldoende zijn aangetoond, gegeven de combinatie van het oplossen van een erkende verkeersproblematiek en ontwikkelambities op het vlak van wonen en werken in regionaal verband.*

*Verder wijzen wij u erop dat de tervisielegging alleen betrekking heeft op de ontwerpherziening en de bijbehorende planMER. U wijst in uw zienswijze op eerder aangeleverde stukken en verzoekt deze bij de zienswijze te betrekken. De herziening is tot stand gekomen op basis van de verkenning, de MKBA, en de nut en noodzaaknotitie. Het is ons niet geheel duidelijk wat uw opmerkingen zijn op de verkenning, MKBA en nut en noodzaaknotitie. Het is voor ons derhalve onmogelijk een gericht antwoord te geven.*

- i. Aansluiting van de Rijnlandroute op de A44 zou het optimaal functioneren van de ecologische verbinding tussen de kust en het Groene Hart daar ter plaatse wel eens onmogelijk kunnen maken. De weg kan niet nog dichter tegen Stevenshof aangelegd worden. Dit is mogelijk een van de weinige plekken in Nederland die de kust verbindt met het Groene Hart. Bewoners van Stevenshof ondervinden veel hinder van de aan te leggen weg. Het streekplan geeft geen duidelijk antwoord op de wijze van inpassing in het stedelijk gebied van Voorschoten. Er wordt aangegeven dat zorgvuldige inpassing van essentieel belang is, maar de wijze waarop ontbreekt. Ook wordt niet duidelijk aangegeven waar mogelijke aansluitingen in Voorschoten bedacht zijn. De herziening is misleidend ten aanzien van de aansluiting op de A4. Er wordt door indiener bezwaar gemaakt tegen de beleidsuitspraken in de herziening die vastgelegd zijn in structurerende elementen en in kernpunten.

*Antwoord:*

*Het klopt dat het streekplan niet in detail ingaat op de inpassing van het N11 west tracé in het stedelijk gebied van Voorschoten en/of het poldergebied nabij de Stevenshof. In dergelijke uitwerking is voor het doel van het streekplan – ruimtelijke reservering van een of meer tracés – ook niet vereist. De inpassingsopgave van het N11 west tracé zal overigens wel in het kader van het planstudievolg van de Rijnlandroute worden uitgewerkt. Aansluitingen op de Rijnlandroute in Voorschoten of van de Rijnlandroute op de A4 zijn niet uitgewerkt, aangezien deze voor de principiële tracévergelijking tussen twee basis traces (N11 west en Korte Vliet) niet onderscheidend zijn.*

- j. Indiener heeft moeite met de wijze waarop de verschillende planalternatieven in de planMER tot stand zijn gekomen. Het lijkt op een optelsom van wensen van overheden en andere betrokkenen zonder enig kritisch onderzoek naar haalbaarheid en financierbaarheid. Het nulalternatief en het nulplusalternatief zijn bovendien niet onderzocht in de planMER. Het is dan ook niet duidelijk waarom juist deze planalternatieven zijn onderzocht en waarom niet anderen. De planalternatieven wijken ook af van de planalternatieven die onderzocht zijn in de MKBA van de Rijnlandroute en zijn daardoor niet goed vergelijkbaar.

*Antwoord:*

*In een planMER kunnen niet alle mogelijke alternatieven van alle drie de projecten apart onderzocht worden. Hiervoor verwijzen wij u naar ISP en planMER Valkenburg, MKBA Rijnlandroute en TN/MER I en II van RijnGouwelijn West. In deze planMER is een integratieslag gemaakt. Het gaat hier om een drietal projecten met elk een groot aantal alternatieven en varianten. Er is met deskundigen vanuit de provincie, gemeenten en regio's een keuze gemaakt in deze planalternatieven. Getracht is om hierin zoveel mogelijk verschillende alternatieven tussen de drie projecten te combineren op een realistische wijze. Door deze deskundigen zijn de planalternatieven in de planMER bepaald en zijn vervolgens in de planMER onderzocht. Het spoortracé, nul+ alternatief en het nul++ alternatief zijn niet onderzocht in deze planMER omdat hierover pas op 25 juni een besluit is genomen door PS en deze planMER al tervisie lag. In overleg met de Commissie MER is afgesproken dat er een extra aanvulling op de planMER komt waarin het spoortracé als aanvullende variant wordt onderzocht. Bij het nul+ en nul++ tracé gaat het bestaande infrastructuur.*

- k. De doelen die bereikt dienen te worden, zijn niet goed consistent weergegeven. Sommige doelen, zoals aanleg van de Rijnlandroute zijn heel concreet aangegeven, maar andere doelen zoals realiseren van een ecologische verbindingzone zijn veel minder concreet. Vooral de zachte doelen zijn vaag en onbeoordeelbaar geformuleerd. De beoordeling van het bereiken van de doelen is onbeoordeelbaar. Ook is niet duidelijk hoe de plussen en minnen tot stand gekomen zijn.

*Antwoord:*

*Geconcludeerd wordt dat de doelen niet concreet zijn weergegeven en daarbij noemt u als voorbeeld de PEHS. De PEHS is genoemd in de herziening met minimale breedte en vormgeving. Dit geldt ook voor andere landschappelijke doelen zoals de robuuste groene bufferzone, die minimaal 300 ha groot moet zijn en een gemiddelde breedte moet hebben van 500 meter. U geeft aan dat niet duidelijk is hoe de plussen en minnen tot stand gekomen zijn. In het rapport is een onderbouwing gegeven van de totstandkoming van deze -,0,+.*

- l. Opvallend is dat alle planalternatieven een positief effect hebben op het verbeteren van de bereikbaarheid. Het begrip bereikbaarheid is ook slecht gedefinieerd in de planMER. De bereikbaarheid van en binnen de regio is een te vage omschrijving. Bovendien wijdt de planMER geen woord aan de overbelasting op de A4 en aan de toename van verkeer in verschillende straten in Leiden.

*Antwoord:*

*Twee van de projecten die in de planMER zijn onderzocht, zijn infrastructuurprojecten. Het is dan ook niet onlogisch dat alle alternatieven positief scoren op bereikbaarheid. Verder geeft u aan dat de planMER geen woord besteed aan de overbelasting op de A4. De planMER geeft aan wat het effect is op de A4 als de Rijnlandroute wordt aangelegd. Uitspraken over overbelasting op de A4 behoren niet tot de scope van deze planMER. Dit geldt tevens voor de toename van verkeer in verschillende straten in Leiden.*

- m. De paragraaf over ecologie in de planMER is buitengewoon mager. Duidelijk is dat de opstellers van de planMER zelf geen onderzoek hebben gedaan naar de natuurwaarden.

*Antwoord:*

*In overleg met de Commissie MER is afgesproken dat er een passende beoordeling moet komen voor de natura 2000 gebieden. Hiervoor is een extra aanvulling op de planMER gemaakt. Deze doorloopt de inspraakprocedure.*

- n. Indiener noemt het ronduit kwalijk dat alle planalternatieven op gebied van water positief scoren. Dit geldt ook voor bodem in locatie Valkenburg.

*Antwoord:*

*Hierover is overleg geweest met het waterschap. Er is door hen gekeken naar de veiligheid, naar de kwaliteit, beheersing, maar ook kwantiteit. De beide infrastructuurprojecten hebben nagenoeg geen invloed op de waterhuishouding. Dit geldt niet voor de locatie Valkenburg. Ontwikkeling van de locatie heeft grote gevolgen voor de waterhuishouding in positieve zin. Het schone kwelwater, dat nu wordt afgevoerd naar de Oude Rijn, wordt in de nieuwe situatie opgevangen en zo lang mogelijk vastgehouden. Deze conclusie kan ook worden getrokken over de bodemkwaliteit. Bodem wordt gesaneerd en scoort daarmee positief.*

- o. Wat betreft het effect van de verschillende planalternatieven op openbaar vervoer, moet het voor provincie beschamend zijn dat RijnGouwelijn slechts een openbaar vervoersaandeel van 15% met zich meebrengt.

*Antwoord:*

*Zienswijze ter kennisgeving aangenomen*

- p. De planalternatieven hebben geen relevant effect op de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om de verbetering van de verkeersveiligheid door kwetsbare verkeersdeelnemers te scheiden van doorgaande autoverkeer. In bestaand stedelijk gebied is deze groep moeilijker te scheiden.

*Antwoord:*

*Opmerking voor kennisgeving aangenomen*

- q. Indiener concludeert dat de planMER geen volwaardige plaats geeft aan het milieu bij de besluitvorming over de streekplanherziening en biedt niet voldoende informatie daarvoor. De kwaliteit van de planMER is ver onder de maat. Wij adviseren u de planMER te laten beoordelen door de commissie MER.

*Antwoord:*

*PlanMER is voorgelegd aan de commissie MER. Inmiddels is er een overleg geweest met de Commissie over de planMER. Commissie heeft twee aanvullingen op de planMER aanbevolen: een passende beoordeling op de Natura 2000 gebieden en op het alternatief 'het spoortracé' voor de Rijnlandroute die door PS is ingebracht. Bij de nul+ en nul++ varianten gaat het om bestaande infrastructuur. Deze worden in de projectMER verder uitgewerkt.*

### 3. Thematische beantwoording

#### 3.1 Onderbouwing woningbehoefte

##### *Behoeftcijfers woningbouw Holland Rijnland*

Zuid-Holland maakt elke 4 jaar een (woonbehoefteraming) WBR, die ter kennisneming aan Gedeputeerde Staten wordt aangeboden en dan vier jaar geldt als rekenkundige basis voor woningbouwprogramma's.

De berekening van WBR2007 is gebaseerd op prognoses van de provinciale bevolking. De nationale bevolkingstrends zijn "vertaald" naar de afzonderlijke Zuid-Hollandse gemeenten. Het gaat daarbij om veronderstellingen over geboorten, sterfte, immigratie en emigratie, trouwen, scheiden, etc. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) maakt elke 2 jaar een nationale bevolkingsprognose en levert daarmee het kader voor berekeningen op lagere schaalniveaus, zoals WBR2007. Deze herziening is gebaseerd op de CBS-Prognose van eind 2006.

Alle demografische veronderstellingen zijn met het Zuid-Hollandse prognosemodel ADOM7 doorgerekend, waardoor er voor alle gemeenten, voor alle jaren (2007-2030) bevolkingscijfers ontstaan.

De aldus berekende bevolking wordt vervolgens via woningbezettingspercentages naar woningbehoevende huishoudens omgerekend. De gemeentelijke uitkomsten worden tot regionale woningbehoeftencijfers opgeteld en gepresenteerd.

Net zoals in de nationale prognose, berekent WBR2007 een geringere groei van het aantal huishoudens in Zuid-Holland. De daling is in de eerste jaren (2007-2009) het grootst. Dat komt omdat het CBS verwacht dat het buitenlandse migratiesaldo, vanuit het huidige dal, heel langzaam weer zal groeien naar een hoger niveau. De aannamen van WBR2007 zijn daarmee consistent.

Het effect van de gedaalde buitenlandse migratiesaldi heeft uiteenlopende gevolgen voor de verschillende regio's. In de noordelijke delen van de Zuidvleugel, Haaglanden en Holland-Rijnland verandert er eigenlijk heel weinig.

Er lijkt een splitsing op te treden in de groeiverwachtingen tussen het noordelijke - en het zuidelijke deel van de Zuidvleugel. Holland-Rijnland en Haaglanden (ca. 20 % behoeftegroei tot 2030) sluiten aan bij de hoge groeicijfers van de Noordvleugel (Amsterdam/Schiphol, Almere en Utrecht). Zuid-Holland Zuid (Drechtsteden, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee), met minder dan 10 % groei, kent de laagste groeicijfers en vormt een overgangszone richting Zeeland, waar een nog lagere behoeftegroei wordt berekend.

<b>Regio:</b>	<b>WBR2007 2007-09 *)</b>	<b>WBR2007 2010-19</b>	<b>WBR2007 2020-29</b>	<b>WBR2007 2007-29 *)</b>	<b>WBR2004 2007-29 *)</b>
Hol.-Rijnland	4.600	15.400	12.000	32.000	33.200

\*) = groei woningbehoefte volgens WBR2007 en WBR2004, excl. tekortinloop

Voor Holland Rijnland is een vermindering waarneembaar van 33.200 naar 32.000 woningen tot 2030. Deze daling is voor de provincie Zuid-Holland onder meer reden geweest om akkoord te gaan met 5000 woningen (waarvan maximaal 500 woningen in het internationale topmilieu) voor Valkenburg in plaats van de 6200 die de bovenkant vormde van eerdere ramingen. Zeker gezien de opgelopen achterstanden en de moeilijkheid om geschikte bouwlocaties in Holland Rijnland te vinden, is een aantal van 5000 woningen voor locatie Valkenburg in het geheel van de regio Holland Rijnland een noodzakelijke en onderbouwde ruimtereservering voor de toekomstige woningbehoefte.

Holland Rijnland ligt binnen de invloedssfeer van luchthaven Schiphol. De druk op de woningmarkt is daardoor groot. Nederland groeit nog 30 jaar door, maar het gebied rond Schiphol groeit naar verwachting nog veel langer door.

Dit geldt overigens niet voor de gemeente Wassenaar. Wassenaar stabiliseert al jaren. Dit heeft weer te maken met het type bewoners dat in Wassenaar gevestigd is. Het percentage 'ouderen' in Wassenaar is relatief hoog.

In Holland Rijnland is dat niet het geval. De trend in de woningbehoefte in Wassenaar kun je derhalve niet vergelijken met de ontwikkeling binnen Holland Rijnland.

In de tekst van de herziening is opgenomen dat er circa 5.000 woningen gebouwd gaan worden op locatie Valkenburg. Ten aanzien van de 500 woningen in het topmilieu, zullen we, gezien de onzekerheden over ontwikkelingen in dit milieu, eraan toevoegen dat het om maximaal 500 woningen gaat.

*De tekst van de herziening zal op basis van dit thema worden aangepast.*

### **3.3 Onderbouwing behoefte bedrijventerrein**

Pagina 20 en 21 van de ontwerp partiële herziening besteedt aandacht aan vraag en aanbod van bedrijventerreinen in Holland Rijnland. In aanvulling daarop het volgende:

De door het REO Rijn- en Bollenstreek gemaakte raming van de behoefte aan bedrijventerrein in Holland Rijnland is als uitgangspunt genomen. De stuurgroep heeft de meest recente REO-ramingen (Ecorys, 2007) overgenomen. Gedeputeerde Staten zijn van mening dat de ramingen door het REO Rijn- en Bollenstreek op basis van weloverwogen modelberekeningen zijn samengesteld, met de laatste inzichten wat betreft onder andere economische groei, arbeidsmarktpotentieel, locatievoorkeur van het bedrijfsleven en verwachte ruimtegebruik per werknemer.

Bij de behoefte-raming van bedrijventerreinen wordt in het algemeen rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor nieuwe bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven, ruimte voor te verplaatsen bedrijven waarna de verlaten locatie een andere functie (veelal wonen) krijgt en ruimte voor eventuele opvang van behoefte elders uit de regio. In de raming is de behoefte aan bedrijventerrein als gevolg van economische groei berekend op 170 hectare netto tot 2020. De extra ruimtebehoefte die het gevolg is van economische groei, in de vorm van nieuwe en uitbreidende bedrijven, vormt maar een deel van de ruimtebehoefte waarmee bij een regionale bedrijventerreinenprogrammering rekening moet worden gehouden.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met bestaande bedrijven die van hun huidige locatie weg moeten om bijvoorbeeld woningbouw mogelijk te maken. Deze transformatie of uitplaatsing van bedrijven vraagt dat elders in een regio bedrijventerrein beschikbaar is, dit komt neer op 60 hectare netto tot 2020. De behoefte voor Holland Rijnland komt daarmee op totaal 230 hectare. Hierbij is geen rekening gehouden met de ijzeren voorraad. In Holland Rijnland wordt ook ingezet op herstructurering van bedrijventerreinen en daarmee worden de principes van de SERladder gevolgd. Onderzoek wijst uit dat verdere intensivering van het ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen zeer complex en kostbaar is (Ecorys & Inbo, 2008).

De verwachtingen om in Holland Rijnland in hoge mate ruimtewinst te behalen bij herstructureringsprojecten, waardoor minder nieuwe uitleg nodig zou zijn, zijn niet van die omvang dat het verschil tussen vraag en aanbod overbrugd kan worden.

Tegenover deze behoefte staat het aanbod van bedrijventerreinen. De Economische Agenda Holland Rijnland (november 2007) geeft een overzicht van plannen voor nieuwe bedrijventerreinen in de regio. In totaal voor 143 hectare netto, inclusief locatie Valkenburg en Groenendijk. Een deel van deze plannen is nog onzeker. Het aanbod van de ontwikkeling van bedrijventerrein Groenendijk is hierbij inbegrepen.

Dit mogelijke bedrijventerrein ligt weliswaar buiten de regio Holland Rijnland, maar zal bij ontwikkeling een belangrijke functie voor bedrijven uit Holland Rijnland kunnen vervullen.

Conclusie: het verschil tussen de toekomstige vraag en aanbod naar bedrijventerrein in de regio Holland Rijnland geeft aan dat er een tekort aan bedrijventerreinen blijft bestaan in Holland Rijnland, ook met de inzet op herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Om deze reden is het meer dan wenselijk om op locatie Valkenburg ruimte te reserveren voor bedrijven.