



MIRT-ONDERZOEK
BEREIKBAARHEID
ROTTERDAM-DEN HAAG

**RESULTATENRAPPORT
KWARTIERMAAKFASE**

DEEL A,B,C

1 mei 2016

Inhoudsopgave

DEEL A: OVERZICHT RESULTATEN

1. Inleiding	5
2. Centrale ambitie	14
3. Uitwerking ambities	26
4. Verdieping per gebiedstype	35
5. Aanzet Afweegkader	43

DEEL B: SAMENVATTING PER THEMA

1. Inleiding	49
2. Macro trends	51
3. Ruimte en economie	57
4. Leefkwaliteit	74
5. Bereikbaarheid	83

DEEL C: RESULTATEN FOCUSGROEPEN, HOOGLERAREN EN STAKERHOLDERS

1. Inleiding	96
2. Focusgroepen	97
3. Bijeenkomst 4 hoogleraren	104
4. Samenvatting stakeholder rapportage	114

Leeswijzer

Het resultatenrapport bestaat uit de drie delen.

In Deel A staan de belangrijkste resultaten gebundeld. Hierbij wordt een analysekader in zes stappen gevolgd:

- Wat zien we gebeuren? (trends en ontwikkelingen)
- Waar willen we naar toe? (ambities)
- Wat doen we al? (bestaand beleid)
- Kansen, bedreigingen en knelpunten
- Potentiële opgaven
- Onderzoeksvragen

Er wordt toegelicht wat de scope is van het onderzoek (gebiedsafbakening en tijdshorizon). Op het niveau van de regio als geheel en verschillende deelgebieden is benoemd welke ambities er zijn en tot welke opgaven en onderzoeksvragen dit leidt.

In Deel B worden de belangrijkste conclusies van het werk dat is gedaan samengevat voor elk van de vier themasporen; bereikbaarheid, ruimte en economie, leefkwaliteit en macro trends. Dit deel laat de input zien die heeft geleid tot de integrale ambities, zoals die zijn benoemd in Deel A.

In Deel C zijn de samenvattingen opgenomen van de bijeenkomst met hoogleraren over dit MIRT-onderzoek, de samenvatting van de resultaten uit de focusgroepen (5 met bewoners en 2 met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) en de belangrijkste conclusies uit de stakeholder interviews.



The image features a central blue rectangle with the text 'DEEL A OVERZICHT RESULTATEN' in white. This central element is surrounded by several smaller blue squares of varying sizes, positioned at the top, bottom, left, and right edges of the frame.

DEEL A OVERZICHT RESULTATEN

The slide features a large central blue rectangle containing the title. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares of varying sizes, positioned at the top center, top left, top right, bottom left, and bottom right corners of the slide area.

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag is een van de MIRT-onderzoeken die is voortgekomen uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (update uit 2013). In deze analyse zijn de A13-A16 en de A4 in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag als bereikbaarheidsknooppunt in de periode tot 2028 aangemerkt en zijn knooppunten geconstateerd in het stedelijk OV van Rotterdam en Den Haag.

In het kader rechts zijn de bestuurlijke afspraken in het BO MIRT van 2013, 2014 en 2015 weergegeven.

Vraagstelling en aanpak kwartiermaakfase

De kwartiermaakfase is de eerste fase van het MIRT-onderzoek. De andere fasen zijn een analysefase, een onderzoeksfase en een afrondende fase.

Het MIRT-onderzoek wordt uitgevoerd in lijn met de vernieuwende brede aanpak zoals beoogd met het programma Meer Bereiken. Dat betekent:

- dat de bereikbaarheidsopgaven, waar relevant, breed worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied ('zoeken naar meekoppelkansen'),
- dat er breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (5 i's),
- dat de reiziger en zijn gedrag meer centraal worden gesteld en
- dat er rekening wordt gehouden met onzekerheden en er ruimte is voor voortschrijdend inzicht.

In het BO MIRT 2013 is het volgende afgesproken:

- "Voor het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag wordt vooralsnog geen projectbudget gereserveerd ten behoeve van investeringen omdat eerst de effectiviteit van de andere maatregelen zal worden onderzocht. Het MIRT-onderzoek richt zich op:
- Het in kaart brengen van de mogelijkheden om de bereikbaarheidsknooppunten in het Regional Communities (RC) scenario aan te pakken, die naar aanleiding van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA, update van 2013) naar voren zijn gekomen in het gebied Den Haag-Rotterdam (focus);
- Waarbij het metropolitaan stedelijk gebied, zoals beschreven is in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, wordt gezien als zoekgebied;
- Waarbij gekeken wordt naar alle modaliteiten;
- Waarbij primair wordt gekeken naar de mogelijkheden die de 4 i's naast de vijfde i van investeren (te weten innoveren, informeren, inrichten en in stand houden) kunnen bieden (oplossingsrichtingen)."

In het BO MIRT 2014 is vervolgens afgesproken:

- "Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag zal in de eerste helft van 2015 starten, waarbij rijk en regio streven naar het eerste kwartaal. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de lopende (MIRT-) onderzoeken, zoals Internationale connectiviteit."

In het BO MIRT 2015 is afgesproken:

- "De uitkomsten en de onderliggende analyses van het MIRT Onderzoek ICZR worden meegenomen in de kwartiermaakfase van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In dat kader zal ook gekeken worden naar het verbeteren van de robuustheid van de spoorcorridor Rotterdam Den Haag in relatie tot de andere mobiliteitsnetwerken."

1.2 Wat zien we gebeuren, waar willen we naar toe en wat doen we al?

Eindproducten kwartiermaakfase

De kwartiermaakfase is gericht op het formuleren van onderzoeksvragen voor de volgende fase van het MIRT-onderzoek, de analysefase. Ook zullen doel en scope voor de volgende fasen worden vastgesteld. De kwartiermaakfase leidt tot twee eindproducten. Het resultatenrapport (dit document) is het eerste product en vormt de basis voor het op te stellen plan van aanpak voor de vervolgfase (analysefase). Daarom zijn de conclusies globaal en gericht op verdere uitwerking in de vervolgfases.

De analysefase start in het tweede kwartaal van 2016. In deze fase zullen de daadwerkelijke analyses plaatsvinden. Daarbij kan gedacht worden aan vervoersanalyses voor alle modaliteiten, ruimtelijke en economische analyses en analyses naar impact van technologische vernieuwing. Ook kunnen analyses worden uitgevoerd met betrekking tot natuur, milieu en recreatie. Diverse schaalniveaus kunnen aan de orde zijn, van internationaal tot lokaal.

Relatie met eerdere trajecten

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag zal de bestuurlijke afspraken naar aanleiding van de eerdere MIRT-Verkenningen Haaglanden en Rotterdam Vooruit respecteren en voortbouwen op de betreffende analyses. De opgebouwde kennis in lopende of recent afgeronde MIRT-Onderzoeken zoals Internationale Connectiviteit zal worden benut (zie ook pagina 24).



Figuur 1: Opbouw resultatenrapport

Analysekader resultatenrapport

De brede aanpak betekent ook dat in deze resultatenrapport een brede thematische analyse plaatsvindt. Het gaat om een analyse van bereikbaarheid, ruimte en economie, leefkwaliteit en macrotrends in onderlinge samenhang. Voor het uitvoeren van de thematische analyses is een analysekader opgesteld. De analyses worden zoveel mogelijk uitgevoerd op basis van feiten en bestaande documenten.

Elk thema wordt afzonderlijk geanalyseerd aan de hand van een drietal vragen:

1. Wat zien we gebeuren? Hier gaat het om het in kaart brengen van trends en ontwikkelingen die vervolgens zoveel mogelijk worden toegespitst op de metropoolregio. Scenario's richting 2030 en verder zijn hier belangrijke informatie om gebruik van te maken. NB: Het thema macro trends behandelt vooral deze vraag.
2. Waar willen we naartoe? De bestuurlijk vastgestelde ambities in beleidsdocumenten vormen hier de basis (vastgelegde ambities). Daarnaast halen we gedurende de kwartiermaakfase ook veel ambities op bij stakeholders (opgehaalde ambities). Op basis van de analyse van ambities is het denkbaar dat er meerdere toekomstperspectieven kunnen worden geschetst die interessant zijn om in de volgende fase te onderzoeken.

3. Wat doen we al? Hier gaat het om het in kaart brengen van projecten die (gaan) lopen en opgaven die worden opgepakt op basis van vigerend beleid. Het antwoord op deze vraag vormt input voor een mogelijke referentiesituatie met geplande ontwikkelingen (te definiëren op basis van onder meer de MIRTreferentie 2028 en geplande regionale infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen).



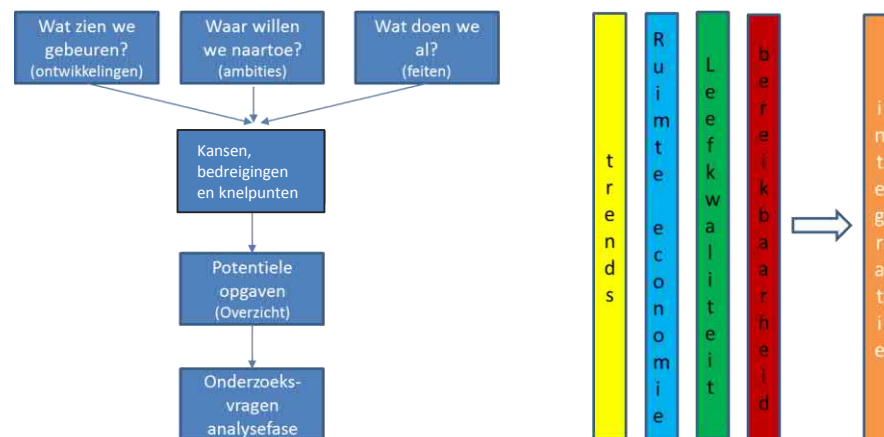
1.3 Naar onderzoeksvragen

Op basis van een confrontatie van de antwoorden op bovenstaande vragen komen we tot *kansen, bedreigingen en knelpunten*. Een bedreiging is bijvoorbeeld aan de orde als ambities niet overeenkomen met wat er in de praktijk gebeurt of met ontwikkelingen die we zien aankomen. Als voorbeeld kan dienen, de ambitie om woningbouw zoveel mogelijk te realiseren langs knooppunten, terwijl de praktijk uitwijst dat realisatie nog vooral op minder goed bereikbare uitleglocaties plaatsvindt.

Uit de kansen, bedreigingen en knelpunten kunnen potentiële opgaven worden afgeleid. *Potentieel* omdat er meer inzicht en/of onderzoek nodig kan zijn om te bepalen of de potentiële opgave ook daadwerkelijk een oplossing vraagt en omdat opgaven bestuurlijke afweging en vaststelling vergen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de lange termijn (2040) en de korte tot middellange termijn (2018 – 2028). Hieruit worden onderzoeksvragen voor de analysefase geformuleerd.

Het doorlopen van dit analysekader leidt in eerste instantie tot een analyse per thema. Hierna wordt de analyse geïntegreerd. De stappen zijn weergegeven in de figuur hiernaast.

In Deel B van dit rapport zijn de samenvattingen per thema opgenomen. In dit deel is de integrale analyse weergegeven die voortkomt uit het confronteren van de uitkomsten van de verschillende themasporen.

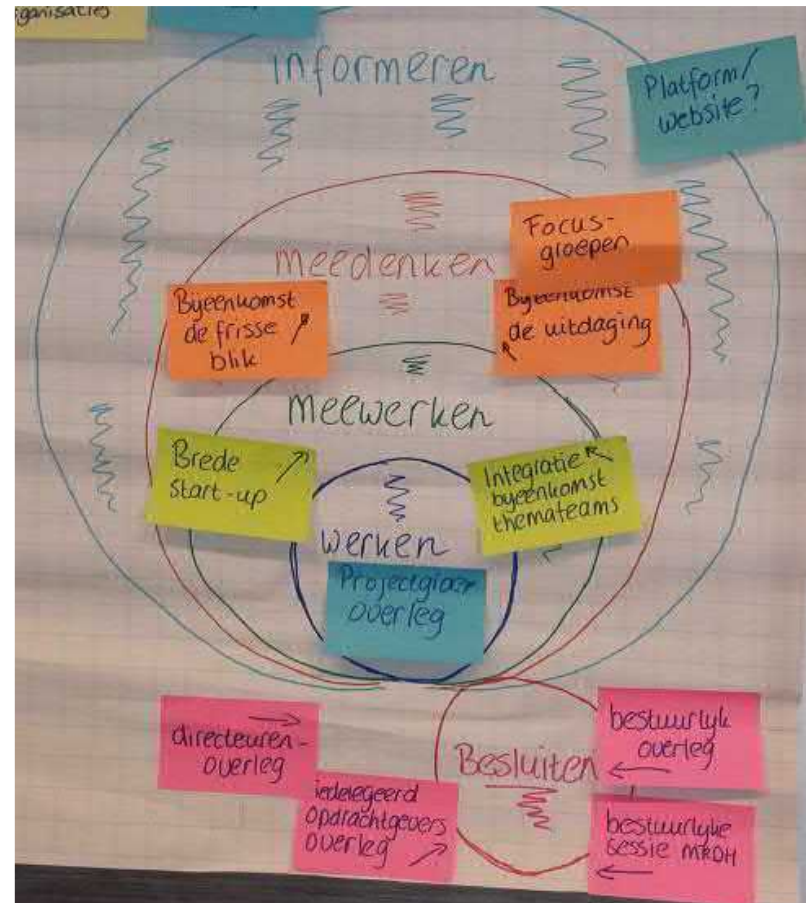


Figuur 2: Opbouw analysekader

1.4 Processtappen

In de Kwartiermaakfase is op veel verschillende manieren input verzameld om te komen tot dit resultatenrapport. Breed ophalen van ideeën en kennis was hierbij leidend.

- Het projectteam met vertegenwoordigers van Gemeente Rotterdam, Gemeente Den Haag, MRDH, Ministerie van IenM, RWS en Provincie Zuid-Holland gaf inhoudelijk sturing aan inhoud en proces.
- Aan elk thema heeft een ambtelijke werkgroep met vertegenwoordigers vanuit de verschillende betrokken organisaties gewerkt onder leiding van het ingehuurd consortium.
- Er zijn twee grote bijeenkomsten geweest (de Frisse blik en de Uitdaging) met ambtelijke vertegenwoordigers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.
- Er is een aparte stakeholder bijeenkomst geweest voor de 23 MRDH-gemeenten, belangenorganisaties (bedrijfsleven, natuur en reizigers), vervoerders en kennisinstellingen.
- Er zijn focusgroepen geweest met inwoners (5x) van het gebied en bedrijven (2x).
- Er is een bijeenkomst geweest met vier hoogleraren om hun reflectie te vragen op de analyse en aanpak voor dit MIRT-onderzoek.



1.5 Scope: Onderzoeksgebied

Onderdeel van de kwartiermaakfase is om vast te stellen over welk gebied het onderzoek gaat en welke tijdhorizon. Hieronder wordt hiertoe een aanzet gegeven.

Onderzoeksgebied: Aanscherping Bestuurlijke Opdracht

Vertrekpunt voor de scope is de bestuurlijke opdracht uit het BO MIRT 2013: *Het in kaart brengen van de mogelijkheden om de bereikbaarheidsknelpunten in het Regional Communities (RC) scenario aan te pakken, die naar aanleiding van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA, update van 2013) naar voren zijn gekomen in het gebied Den Haag-Rotterdam (focus), waarbij het metropolitaan stedelijk gebied, zoals beschreven is in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad, wordt gezien (zoekgebied).*

Op basis van een analyse van de vervoersstromen en economische zwaartepunten in de regio is een verdere aanscherping gemaakt van het onderzoeksgebied. De meeste verplaatsingen worden gemaakt binnen de steden. Hier bevinden zich ook de meeste werkgelegenheid en voorzieningen. Daarnaast is te zien dat er sterke relaties zijn tussen de tweede kernsteden (Rotterdam en Den Haag) en de gebieden daar direct omheen. Dit geldt niet alleen voor de gebieden binnen het metropolitaan stedelijk gebied uit de Adaptieve Agenda, maar ook voor Voorne-Putten en Gouda en omgeving, voorgesteld wordt deze gebieden toe te voegen aan het onderzoeksgebied.



Figuur 3: Knelpunten in bereikbaarheid 2030 RC-scenario

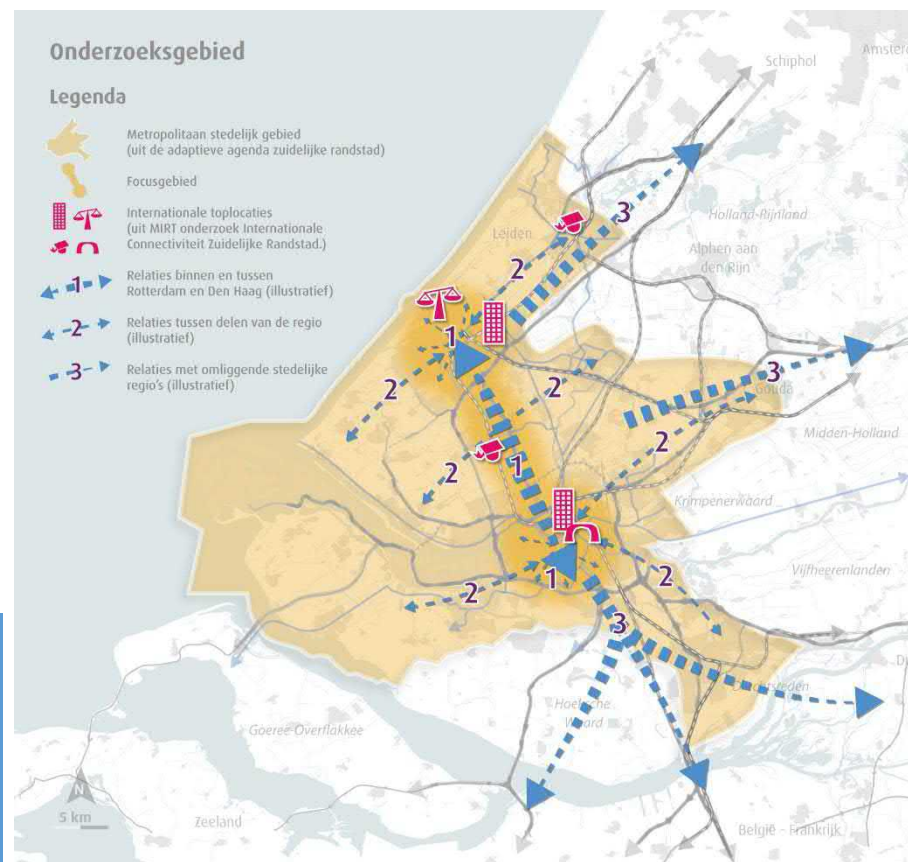
Bijzondere aandacht verdienen de internationale toplocaties in het gebied, zoals die zijn gedefinieerd in het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad en de Mainports en Greenports. Deze gebieden moeten goed aangesloten zijn op aangrenzende stedelijke regio's in binnen en buitenland. Meerdere schaalniveaus zijn dus van belang als het gaat om de bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Voorstel is om het verbeteren van de bereikbaarheid van drie typen stromen in dit onderzoek centraal te stellen:

1. stedelijke verplaatsingen binnen en tussen Rotterdam en Den Haag (focusgebied). Bijvoorbeeld van Rotterdam Zuid naar Rotterdam Alexander, van Scheveningen-Bad naar Laakkwartier;
2. regionale verplaatsingen tussen verschillende delen van de Metropoolregio en gebieden net daarbuiten, maar binnen het onderzoeksgebied. Bijvoorbeeld van Rotterdam naar Den Haag, Spijkenisse-Rotterdam, Delft-Zoetermeer, Westland-Leiden, Rotterdam-Alexander-Den Haag, Kijkduin-Rotterdam, Algeracorridor (Krimpenervwaard-Rotterdam);
3. verbindingen met aangrenzende regio's die van belang zijn voor nationale en internationale verplaatsingen voor personen en goederen. Den Haag-Leiden en verder (incl. Schiphol), Den Haag / Rotterdam-Gouda en verder, Rotterdam-Dordrecht en verder, Rotterdam-Zeeland.

Hoe nemen we goederenvervoer mee?

Voor het goederenvervoer wordt gekeken naar de bereikbaarheid over de weg en het spoor in het gebied. Goederenvervoer over water wordt in eerste instantie niet meegenomen, tenzij blijkt dat bij het zoeken naar oplossingen een modal shift van vervoer over de weg naar het water leidt tot het oplossen van het knelpunt. Voor de uitwerking van het goederenvervoer wordt afstemming gezocht met de MIRT-onderzoeken Goederencorridor Oost en Zuid-Oost



Figuur 4: Voorstel onderzoeksgebied

1.6 Scope: Tijdshorizon



Tijdshorizon

Het uitgangspunt voor de tijdsscope is dat in de eerste plaats gekeken wordt naar de periode van 2028 tot 2040. Tot 2028 liggen investeringen in infrastructuur zo goed als vast. Echter het is goed voorstelbaar dat terugrekenend vanuit de knelpunten en opgaven die we voor 2040 constateren het toch wenselijk is ook op korte termijn al een aantal nieuwe accenten te zetten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan aanpassingen in de regelgeving, organisatie, gedragsbeïnvloeding, benutten mogelijkheden nieuwe technieken of wat betreft ruimtelijke ontwikkeling.

Vandaar dat we onderscheid maken tussen de lange termijn (2040) en de korte tot middellange termijn (2018 – 2028). De analysefase die volgt op de kwartiermaakfase zal een aantal reeds geplande infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen als uitgangspunt nemen omdat bestaande problemen deels zullen worden opgelost door geplande ontwikkelingen. Daarom wordt in de kwartiermaakfase een referentiesituatie met geplande ontwikkelingen gedefinieerd op basis van de MIRT referentie 2028, geplande regionale infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling die al vast ligt.

The slide features a central blue rectangle with the text '2. CENTRALE AMBITIE' in white. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares of varying sizes, positioned at the top center, top left, top right, bottom left, and bottom right, creating a frame-like effect.

2. CENTRALE AMBITIE

2.1 Vertrekpunt

In dit hoofdstuk gaan we in op de eerste bevindingen ten aanzien van de belangrijkste opgaven binnen het gebied (MRDH) op basis van een brede analyse naar de thema's ruimte en economie, macro trends, leefkwaliteit en bereikbaarheid. Hierbij is vooral gekeken hoe de toekomstige ontwikkelingen zich verhouden tot (beleids)ambities en wensen. Tenslotte is bekeken tot welke mogelijke bereikbaarheids-opgaven dit leidt, die in het MIRT-onderzoek nader onderzocht moeten worden.

Agglomeratiekracht en leefkwaliteit

In internationale context draait het succes van een stedelijke regio om voor een belangrijk deel om twee zaken: agglomeratiekracht en leefkwaliteit*. Uiteraard spelen daarnaast ook historische gegroeide economische relaties en de kwaliteit van de beroepsbevolking een rol. Gekoppeld aan bereikbaarheid betreft agglomeratiekracht het aantal mensen - inwoners, bedrijven, voorzieningen - dat elkaar snel en gemakkelijk kan bereiken in een aantrekkelijke omgeving. Dichtheid en bereikbaarheid zijn de twee cruciale begrippen die hierin een rol spelen. Naast agglomeratiekracht concurreren regio's op het gebied van de leefkwaliteit of "quality of life". Het gaat hierbij zowel om een aantrekkelijke, gezonde en veilige omgeving voor mensen om in te wonen, werken en recreëren, maar ook om de draagkracht en kwaliteit van de natuurlijke omgeving en aandacht voor klimaatverandering en energievoorziening.

*) Zie onder meer:

Triumph of the city, how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. Edward Glaeser
Van agglomeratiekracht naar netwerkkracht, Frank van Oort en Evert Meijers,
Rise of the Mega City Region, Richard Florida

Een succesvolle metropolitane regio biedt dus veel aantrekkelijke keuzeopties. Om te wonen, te werken, een opleiding te volgen en vrije tijd te besteden. Daarmee wordt een regio in economisch opzicht ook veerkrachtig. Door sterke regionale samenhang tussen verschillende economische clusters is de metropool enerzijds in staat om economische klappen op te vangen en anderzijds te innoveren via kruisbestuiving.

Rol van bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een cruciale voorwaarde om agglomeratiekracht te benutten. Door gebieden, bedrijven en voorzieningen op een snelle, goedkope en aantrekkelijke manier te verbinden kan ieder elkaars kwaliteiten benutten, ontstaan er mogelijkheden om te specialiseren en te excelleren. Zonder bereikbaarheid geen agglomeratiekracht. Interactie gaat in de eerste plaats over mensen. Een regio is concurrerend en aantrekkelijk als het een verkeer- en vervoerssysteem heeft dat de wensen van de reizigers centraal stelt. Een systeem dat mensen in staat stelt zich zelf te ontplooien. Mobiliteit kan ook negatieve effecten hebben op gezondheid, veiligheid, energieverbruik en verblijfskwaliteit. Aspecten die belangrijk zijn voor de leefkwaliteit van de regio. Het is zaak de juiste balans te vinden tussen verbeteren van de bereikbaarheid en de leefkwaliteit en te zoeken naar manieren waarop ze elkaar zelfs kunnen versterken. Meer aandacht voor behoeften en mogelijkheden van verschillende doelgroepen is hierbij belangrijk.

2.2 Wat zien we gebeuren?

Regionale samenhang groeit, maar kan nog sterker

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een jonge bestuurlijke samenwerking die mede het resultaat is van een geleidelijke maatschappelijk-economische ontwikkeling waarin twee stedelijke regio's, die van Rotterdam en van Den Haag, steeds meer overlap vertonen en intensievere onderlinge verbanden ontwikkelen. Het betreft hier niet alleen de relaties tussen de steden Rotterdam en Den Haag, maar ook tussen andere plekken in deze ontluikende regio. De interactie neemt dus toe, maar er is nog geen sprake van intense samenhang, zoals ook door de OESO is geconstateerd. Zowel in de samenhang tussen economische clusters, verkeer en vervoernetwerken en woning- en arbeidsmarkten is nog winst te boeken, waardoor meer uitwisseling ontstaat en ontwikkelingen beter op elkaar worden afgestemd. Dit vraagt ook iets van de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en burgers in de regio.

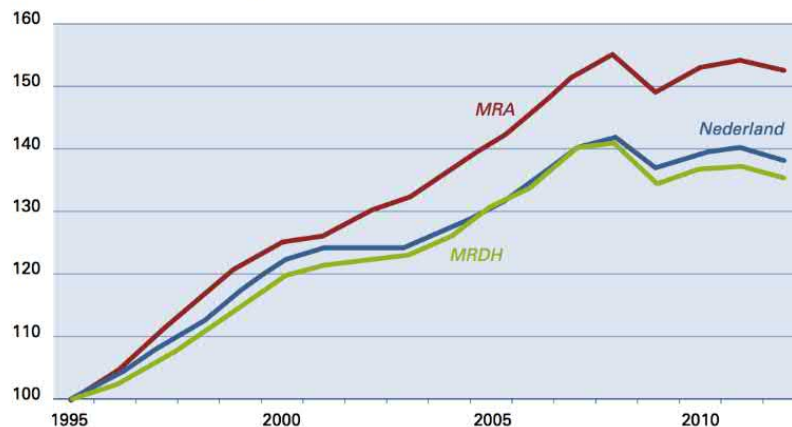
Onbenut economisch potentieel

In economisch opzicht gaat de ontwikkeling van het Bruto Regionaal Product in de MRDH minder hard dan in andere prioritaire gebieden van het land (Noordelijke Randstad en Brainport). Er is dus sprake van urgentie. Tegelijk is er geen vergelijkbaar gebied in Nederland, waar zoveel mensen dicht bij elkaar wonen en zo een variëteit aan economische clusters en gebieden is. Er is sprake van een onderbenut potentieel. Er liggen volop kansen om de agglomeratiekracht te vergroten, met name door meer cross-overs te stimuleren tussen traditionele en opkomende economische sectoren en tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen. Verbeteren van de bereikbaarheid kan hier mogelijk een rol in spelen, naast andere factoren zoals scholing.

Trek naar de stad, maar ook leegstand

Steeds meer mensen trekken naar de steden, dit is een trend die ook in de MRDH zichtbaar is. Den Haag groeit mogelijk door naar 600.000 en Rotterdam naar 700.000 inwoners. Meer mensen in de stad heeft impact op de bereikbaarheid. De nieuwe economie is een kennisintensieve economie die zich bij voorkeur vestigt in de steden of op aantrekkelijke campussen en hoge eisen stelt aan de kwaliteit van de locatie en de bereikbaarheid. Tegelijk zien we dat bijvoorbeeld in Den Haag de terugtrekkende overheid ervoor zorgt dat er ruimte vrij komt in de stad. De transformatie van in onbruik geraakte terreinen naar gemengd stedelijk gebied is vaak complex en kostbaar en gaat niet vanzelf. Het MIRT onderzoek Stedelijke Verdichting Zuidelijke Randstad kijkt hier ook naar.

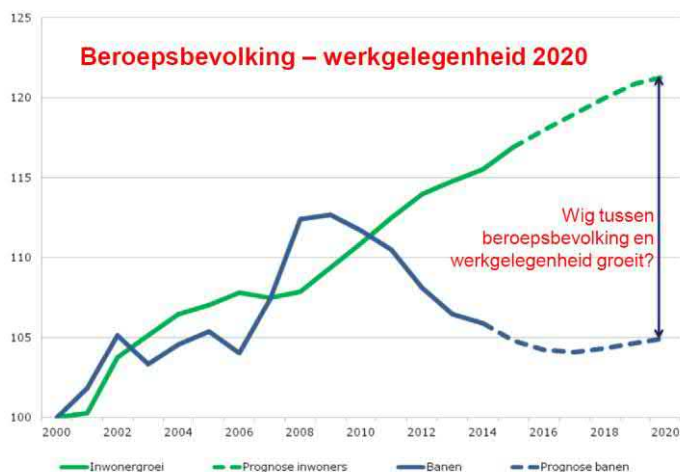
Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Amsterdam en Nederland, Index 1995 = 100



Figuur 5: Ontwikkeling van het BNP in de MRDH blijft achter bij Nederland en de MRA

Leefkwaliteit: Verder kijken dan de norm?

De MRDH is een regio waarvan de leefkwaliteit behoorlijk is maar op tal van punten ook nog tekort schiet. Er is een duidelijke noodzaak tot verbetering of het nu gaat om de verblijfskwaliteit van de binnensteden of de toegankelijkheid en kwaliteit van het metropolitane landschap in en om de steden. Op het gebied van leefkwaliteit wordt in beleid nu vaak ingezet op het halen van de normen voor lucht- en geluidskwaliteit en soms zelfs dat niet. Vaak gebeurt dit om ruimte te geven aan economische groei. Ook het energiezuiniger maken van het verkeer- en vervoersysteem gaat langzaam.



Figuur 6: mismatch tussen ontwikkel werkgelegenheid en banen in Den Haag

Waken voor tweedeling

Er lijkt sprake van een toenemende tweedeling in de regio tussen mensen en wijken die het wel goed doen en mensen en wijken die het minder goed doen. De kwaliteit van het onderwijs en de woonomgeving en de toegang tot werk en voorzieningen blijven achter met name in Rotterdam Zuid en delen van Den Haag Zuidwest, maar ook op specifieke plekken buiten de steden. Ook zien we dat er toenemende mismatch is tussen werkgelegenheid en beroepsbevolking. Met name voor mensen met een middelbare beroepsopleiding.

Daarnaast krijgen sommige gebieden te maken met steeds meer leegstand van winkels en kantoren, waardoor gebieden in een neerwaartse spiraal terecht komen en de vitaliteit onder druk staat.

Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan snel

Verdergaande digitalisering van de samenleving heeft grote impact op wonen, werken, winkelen, reizen en logistiek (SMART-cities). Denk bijvoorbeeld aan 3D-printen, overal kunnen werken en winkelen via internet. Ook de toenemende aandacht voor klimaatverandering en zuinig omgaan met energie stelt ons voor nieuwe uitdagingen. Duurzaamheid en economische ontwikkeling staan niet meer haaks op elkaar maar moeten onlosmakelijk met elkaar worden verbonden om te kunnen blijven concurreren. In de komende jaren zijn ouderen de groep die het hardst groeit in de regio, dit stelt nieuwe uitdagingen aan de kwaliteit van voorzieningen en bereikbaarheid.

Koppeling van verstedelijking en mobiliteit gaat niet vanzelf

De regio zet al langere tijd in op de koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit met het programma Stedenbaan. Dit is bij uitstek een manier om agglomeratiekracht te vergoten. Tegelijk is de praktijk weerbarstig, doordat bevoegdheden over verschillende partijen verdeeld zijn en kosten en baten van slimme verstedelijking niet gelijk verdeeld zijn. Hierdoor dreigt een vrij aanzienlijk deel van de woningbouwopgave te landen op plekken buiten het stedelijk gebied, die ook nog eens niet multimodaal zijn ontsloten. Terwijl er wel voldoende plek is op goed bereikbare locaties.

Meer aandacht voor de stedelijke bereikbaarheid

Met de toenemende trek van mensen en economische activiteiten naar de stad, komt er ook meer aandacht voor de stedelijke bereikbaarheid. De “first and last mile” van verplaatsingen van en naar de stedelijke gebieden nemen relatief veel tijd in beslag. Daarnaast is het zoeken naar een goede balans tussen de kwaliteit van de bereikbaarheid in de stad en de verblijfskwaliteit en leefkwaliteit. Een goede inpassing van de infrastructuur, zoals bij de Haagse tramtunnel of het extra investeren in de beleving, zoals bij het nieuwe station Rotterdam Centraal zijn voorbeelden van een combinatie van verbeteren van de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit.

Opkomst SMART MOBILITY: Doelgroepgericht

Met de opkomst van nieuwe technologieën ontstaan allerlei mogelijkheden om het verkeer- en vervoersysteem verder te optimaliseren. Zuiniger omgaan met energie, vergroten van de verkeersveiligheid, beter verdelen van de beschikbare capaciteit, het optimaal organiseren van logistieke ketens en het makkelijker maken om verschillende mobiliteitsopties te combineren zijn slechts enkele van de toepassingen. Mobiliteit wordt steeds meer een dienstverlening op maat gericht op specifieke doelgroepen. Tegelijkertijd is bekend dat mensen erg vasthouden aan gewoontegedrag en niet snel hun vervoerskeuze veranderen, het gaat om het geven van de juiste prikkels op het juiste moment. Virtuele en fysieke bereikbaarheid versmelten steeds meer met elkaar. De reistijd wordt werktijd en vrije tijd. Slimmere voertuigen en andere brandstoffen stellen nieuwe eisen aan de infrastructuur. Op korte termijn lijkt de e-fiets een nieuwe speler van formaat te worden, op langere termijn heeft de zelfrijdende auto mogelijk een grote impact.



2.3 Van een halve naar een hele metropool



Wat zien we gebeuren?

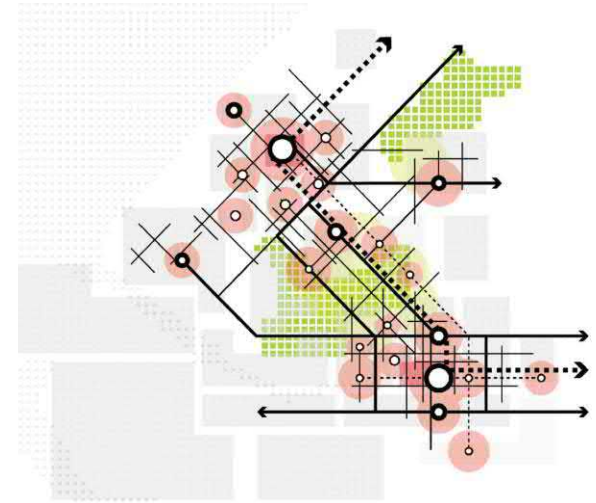
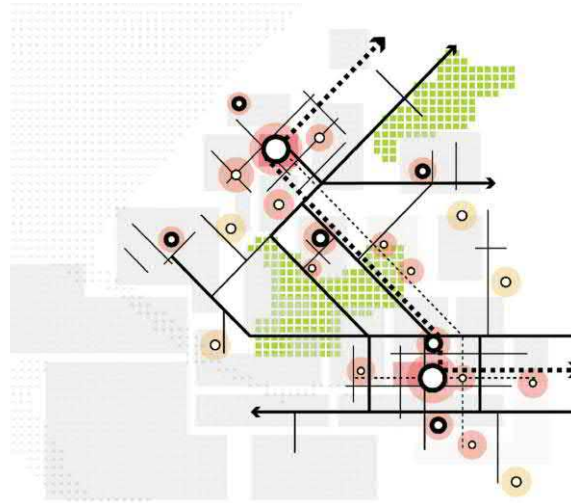
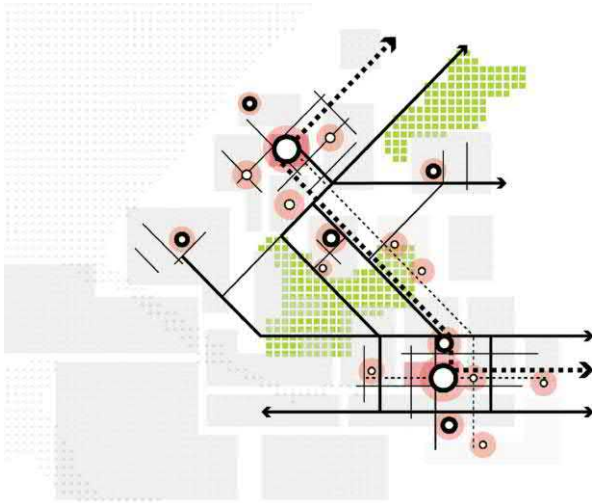
MRDH is een halve metropool. Ons leven houdt al lang niet meer op bij de gemeentegrens. Tegelijkertijd is MRDH nog geen samenhangend geheel.

Wat doen we al?

Er lopen vele losse projecten en initiatieven, op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking, landschap en economie. Die zijn vaak nog onvoldoende op elkaar afgestemd, waardoor de gewenste samenhang niet automatisch tot stand komt. Soms verslechteren ze zelfs de agglomeratiekracht en leefkwaliteit.

Waar willen we naar toe?

Eén samenhangende metropool. Waarin mensen, vanuit hun werk of vrije tijd, elkaar eenvoudig kunnen ontmoeten in een aantrekkelijke omgeving. Door het vergroten van de agglomeratiekracht en leefkwaliteit.



2.4 Waar willen we naar toe?

Centrale ambitie

Uit de geanalyseerde beleidsstukken (waaronder de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH) komt op hoofdlijnen een verrassend eenduidige bestuurlijke ambitie naar voren. Namelijk het integreren van de regio's Rotterdam en Den Haag tot één samenhangende metropolitane regio, die in vele opzichten veelzijdig is en door zijn agglomeratiekracht concurrerend is met andere regio's. Dit wordt nog eens ondersteund door een reeks onderzoeken / initiatieven (OESO, Frank van Oort, Roadmap Next Economy, Tordoir)

In de box hiernaast is dit aangescherpt tot een centrale ambitie voor dit MIRT-onderzoek en vier deelambities. Deze deelambities dragen in onderlinge samenhang bij aan versterken van de samenhang en performance van de regio. Er is daarbij sprake van een zekere gelaagdheid tussen de onderliggende ambities. De ambitie van de ontwikkeling van een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem is in de eerste plaats ondersteunend aan de eerste drie onderliggende ambities. In dat opzicht is mobiliteit geen doel op zich, maar juist een essentiële randvoorwaarde voor een sterke economie, een aantrekkelijk leefmilieu en volwaardige participatie in de samenleving. Los daarvan is er tegelijkertijd ook een intrinsieke doelstelling om de basiskwaliteit van het mobiliteitssysteem op peil te houden en waar nodig te verbeteren. Het betreft dan onder meer veiligheid, het bieden van voldoende capaciteit, betrouwbaarheid, keuzevrijheid en comfort voor de reiziger.

CENTRALE AMBITIE en VIER DEELAMBITIES

1. Het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en prestatie van de regio Rotterdam - Den Haag

Dat vraagt om de ontwikkeling van een samenhangend vervoersysteem dat is toegesneden op de ontwikkelingen en ambities voor verschillende delen van de regio. Hierbinnen zijn vier zaken van belang, waarbij steeds de vraag is welke bijdrage verbeteringen in de bereikbaarheid kunnen leveren bij het behalen van deze ambitie en hoe ze elkaar wederzijds kunnen versterken.

a. Het versterken van de ruimtelijk economische structuur

Vergroten van de agglomeratiekracht door meer banen en voorzieningen binnen bereik, meer interactie tussen economische sectoren en aantrekkelijke en bereikbare economische toplocaties voor personen en goederen.

b. Het vergroten van een aantrekkelijk leefmilieu

Het ontwikkelen van aantrekkelijke, veilige, gezonde en duurzame steden, woonmilieus en landschappen

c. Het vergroten van de kansen voor mensen

Zorgen dat werk, voorzieningen en recreatie voor iedereen voldoende bereikbaar zijn en dat iedereen voldoende betrokken is bij de ontwikkeling van de regio.

d. Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het vervoersysteem voor de reiziger

Het ontwikkelen van een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem van voldoende kwaliteit dat optimaal bijdraagt aan bovenstaande ambities én de (toekomstige) mobiliteitsbehoefte van reizigers kan faciliteren.

2.5 Kansen en bedreigingen

Diversiteit is er, nu nog samenhang

De regio kent veel diversiteit, zowel qua landschap, qua economie als qua diversiteit aan woonmilieus. Ook heeft de regio een rijke mix aan mobiliteitsnetwerken. Er ligt een enorme kans deze diversiteit te benutten, door netwerken en daarmee economische clusters en woonmilieus meer met elkaar te verbinden en het landschap toegankelijker te maken. Als dat niet gebeurt dreigt het gevaar, dat bepaalde clusters of gebieden niet mee blijven doen, gebieden elkaar beconcurreren en de regio als geheel stagneert.

Jaag innovaties aan die bijdragen aan doelen

Steden en mobiliteit wordt steeds slimmer. Nieuwe technologie biedt allerlei mogelijkheden om op een andere, slimmere, aantrekkelijkere en goedkopere manier bepaalde doelen te realiseren. Bijvoorbeeld door deelauto's te stimuleren is er minder parkeerruimte nodig in de stad en daardoor meer verblijfsruimte. Innovatie kan ook zitten in nieuwe manier van samenwerken, organiseren of financieren. Vaak zijn de kaders erg bepalend of bepaalde doelen gerealiseerd kunnen worden. Met een initiatief als de Road Map Next Economy wordt het belang van innoveren handen en voeten gegeven. Niet inspelen op nieuwe ontwikkelingen kan er toe leiden dat de regio links en rechts wordt ingehaald door andere die het beter doen of dat middelen inefficiënt wordt ingezet.

Maak echt werk van de koppeling infrastructuur en verstedelijking

Meer mensen die elkaar sneller kunnen bereiken, betekent ook integratie van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuurontwikkeling. Door ruimtelijk te ontwikkelen op plekken die al goed bereikbaar zijn of bestaande ruimtelijke concentraties beter te ontsluiten vergroot je de agglomeratiekracht. Inhoudelijk is bijna iedereen het hier over eens en komt het in veel beleidsstukken terug, maar de praktijk is vaak weerbarstiger door dat bevoegdheden over verschillende partijen verdeeld zijn en kosten- en baten van slimme verstedelijking niet gelijk verdeeld zijn. Toch ligt hier de sleutel om gestelde doelen te bereiken en zou daarom een belangrijk plek moeten krijgen in de uitwerking.

Versterk de regionale samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en burgers

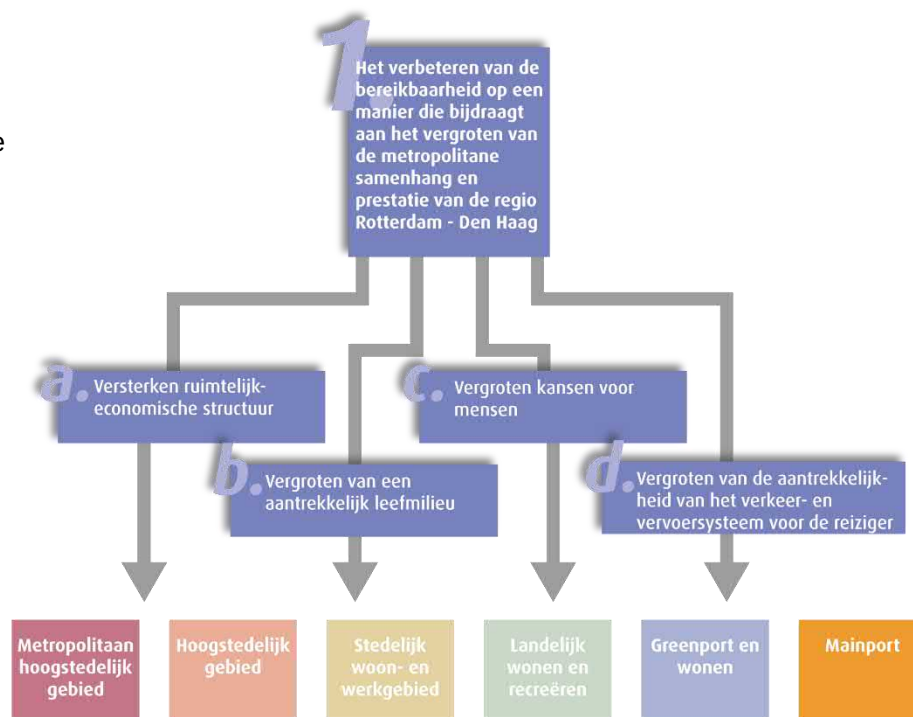
Hoe je het organiseert is misschien nog wel bepalender dan wat je wilt voor het succes. Integraler werken betekent ook op een andere manier kijken naar financiering (ontschotten) en regelgeving. Het betekent ook nog beter samen werken tussen overheden, maar ook met burgers en bedrijven nu de overheid steeds minder zelf kan doen. Zoeken naar gedeelde belangen staat hierbij voorop. Ruimte bieden voor ontwikkelingen van onderop die aansluiten bij de integrale ambities. Ook samenwerking tussen sectoren binnen de overheid is van cruciaal van belang. Tussen ruimte en mobiliteit, maar ook tussen de modaliteiten. Het niet werken aan nieuwe coalities en vasthouden aan bestaande structuren en methoden draagt het gevaar in zich dat bovenstaande kansen niet worden gepakt.

2.6 Hoofdonderzoeksvragen

Uit de centrale ambitie en vier deelambities volgen zes hoofdonderzoeksvragen. Deze vormen de kapstok voor de verdere uitwerking van het onderzoek.

- Welke bijdrage kunnen verbeteringen in de bereikbaarheid leveren aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het vergroten van de leefkwaliteit en het vergroten van kansen voor mensen?
- Hoe kunnen de verstedelijking en de infrastructuurontwikkeling zo op elkaar afgestemd worden dat optimaal wordt bijgedragen aan de centrale ambities en vier deelambities?
- Welke bereikbaarheidsopgaven hebben in het licht van de centrale ambitie en de vier deelambities de hoogste prioriteit?
- Hoe werken deze bereikbaarheidsopgaven uit voor specifieke doelgroepen en deelgebieden van de regio?
- Welke kansen en bedreigingen bieden maatschappelijke en technologische ontwikkelingen om deze bereikbaarheidsopgaven op te pakken?
- In welke samenwerkingsvorm kunnen deze opgaven het meest effectief en efficiënt worden aangepakt en welke partijen zouden welke rol moeten spelen daarbinnen?

Naast deze hoofdonderzoeksvragen wordt hierna verder ingegaan op de potentiële opgaven voor bereikbaarheid en de onderzoeksvragen voor elk van de vier ambities afzonderlijk (hoofdstuk 3) en voor verschillende typen gebieden binnen de regio (hoofdstuk 4).



2.7 DIT MIRT-ONDERZOEK STAAT NIET OP ZICHZELF...

Agenda Ruimte voor de Stad

De gemeente Den Haag wil met dit document sturing geven aan transities die op dit moment gaande zijn. Snelle technologische veranderingen, duurzaamheidsdoelen en nieuwe initiatieven leiden tot een groeiende dynamiek in de stad. Den Haag wil onderzoeken hoe deze dynamiek ruimtelijk vormgegeven kan worden op de lange, maar ook op de korte termijn. Het onderzoek MIRT-bereikbaarheid sluit hierbij aan en kijkt ook naar macro trends die invloed hebben op ontwikkelingen in de regio en hoe deze vormgegeven kunnen worden.



Stedelijk Verkeersplan Rotterdam

Dit MIRT-onderzoek hanteert net als in het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam een bredere definitie van bereikbaarheid. De constante stroom van ontwikkelingen geven een nieuwe dynamiek aan mobiliteit. Dit betekent dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een essentiële randvoorwaarde voor het welzijn van de stad. Bereikbaarheid staat namelijk ten dienste van economie, gezondheid en leefkwaliteit.



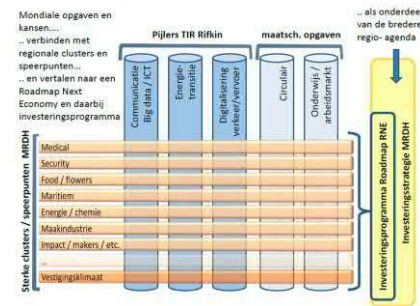
OESO rapport

Het rapport van OESO brengt trends, uitdagingen en kansen in beeld voor de MRDH. Ze onderzoeken de samenhang tussen de economische presentaties en bestuurlijke organisatie van grootstedelijke regio's. Volgens OESO liggen er vooral kansen in het belang van het verbinden van de massa en het inzetten op mobiliteitsbevordering voor alle lagen van de bevolking. Dit MIRT-onderzoek kijkt ook naar trends en ontwikkelingen op het gebied van economie en onderzoekt hoe mobiliteit hieraan kan bijdragen.



Roadmap Next Economy

Econoom Rifkin brengt in opdracht van de MRDH de transitie naar de "Next Economy" in beeld. Bestaande sectoren verdwijnen en nieuwe ontstaan. Kernbegrippen zijn digitalisering en circulariteit. Hij kijkt daarbij ook naar waar er kansen liggen voor de regio MRDH. In dit MIRT-onderzoek komt de "Next Economy" terug in het onderdeel Macro Trends en Ruimtelijke Economie en wordt gekeken wat de gevolgen hiervan zijn voor de mobiliteit.



Voor het MIRT-onderzoek zoeken is het zaak verschillende trajecten goed op elkaar aan te sluiten. Uitgangspunt geen dubbel werk en optimaal benutten en uitwisselen (ook tussentijds) van kennis en resultaten uit andere trajecten. .

MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad

In dit onderzoek is gekeken wat de belangrijkste internationale toplocaties zijn in de Zuidelijke Randstad. Voor deze locaties is gekeken hoe deze bereikbaar zijn vanuit de luchthavens en HSL-stations. Daarnaast is specifiek gekeken naar de bereikbaarheid over het spoor vanuit Rotterdam en Den Haag. De verbindingen met Duitsland en de aantakking van Den Haag op de HSL-Zuid komen als aandachtspunt naar voren.



Toekomstbeeld Ov Pilot Zuidelijke Randstad

Vanuit een toekomstperspectief inzicht geven in de te nemen besluiten op korte, middellange en lange termijn -en de daarbij behorende onzekerheden in ontwikkelingen- met betrekking tot het metropolitane openbaar vervoer in de Zuidelijke Randstad. En van daaruit en in samenhang met de uitwerking op de andere schaalniveaus komen tot een (multimodale) ontwikkelagenda voor de Zuidelijke Randstad.



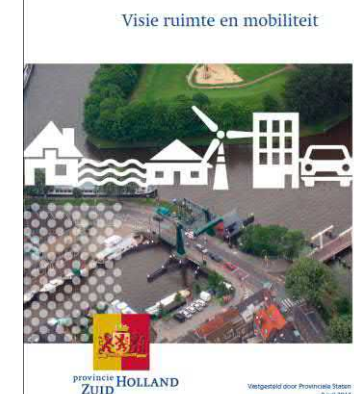
Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) van de MRDH is een uitwerking van de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA). Net als in dit MIRT-onderzoek werken de UAB en SBA vanuit de bredere doelen en ambities aan de bereikbaarheidsopgaven in de regio. Resultaat is een agenda met concrete projecten uitgezet in de tijd.



Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland

De Visie ruimte en mobiliteit biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.



En we doen nog meer...

The slide features a large central blue rectangle containing the title. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares of varying sizes, positioned at the top center, top left, top right, bottom left, and bottom right corners of the slide area.

3. UITWERKING AMBITIES

3.1 Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur

Waar willen we naar toe?

In de eerste plaats gaat het om vergroten van de agglomeratiekracht door ervoor te zorgen dat meer personen, bedrijven en voorzieningen snel en gemakkelijk kunnen worden bereikt. Specifieker is het van belang om te zorgen voor meer kruisbestuiving (crossovers in jargon) tussen economische sectoren om zo tot vernieuwing en daarmee behoud en groei van werkgelegenheid en welvaart te komen. De ruimtelijk-economische structuur is daarnaast gebaat bij een concurrerend aanbod van aantrekkelijke en zowel intern als extern goed bereikbare toplocaties. Tot slot is deze regio met de mainport en greenport een logistieke hotspot. Door beter samen te werken en in te spelen op nieuwe technologische ontwikkelingen moet de koppositie op het gebied van logistiek worden uitgebouwd.

Wat doen we al?

Er lijkt voldoende ruimte om de vraag naar woningbouw in verschillende typen woonmilieus te accommoderen binnen het bestaand stedelijk gebied en op goed bereikbare plekken. Echter dreigt een vrij aanzienlijk deel te landen op plekken buiten dat stedelijk gebied, die ook nog eens niet multimodaal zijn ontsloten. Dit gaat ten koste van de agglomeratiekracht, doordat reistijden naar deze gebieden langer zijn en je er maar op een manier kan komen (met de auto). Er komen op een aantal plekken campusontwikkelingen van de grond waar onderzoek en toepassing rondom een bepaald thema samen worden gebracht. Denk hierbij bijvoorbeeld aan RDM campus Rotterdam en de HSD Campus in Den Haag. Er wordt geïnvesteerd in een betere samenwerking tussen de mainports (Haven en Schiphol) en de Greenport.

In het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad zijn de belangrijkste economische toplocaties benoemd van de regio, waarvan de bereikbaarheid op verschillende schaalniveaus verder moet worden versterkt. Er wordt onderscheid gemaakt naar twee typen locaties:

Internationale toplocaties op basis van locatiekwaliteiten:

1. Den Haag Centraal Beatrixkwartier
2. Rotterdam Centraal District
3. Rotterdam Harbour City

Internationale toplocaties op basis van (kennis)instituten:

4. Technologische innovatiecampus Delft
5. Den Haag Internationale Zone
6. Leiden Bioscience Park

Potentiële bereikbaarheidsopgaven

Als het gaat om de ruimtelijk-economische structuur te versterken komen er een aantal potentiële bereikbaarheidsopgaven naar voren die hier een relatie mee hebben.

- Realisatie van koppeling tussen de gewenste verstedelijking en het mobiliteitssysteem met de ladder duurzame verstedelijking als uitgangspunt: 1. bouwen in bestaand stedelijk gebied en 2. op multimodaal bereikbare plekken.
- Verbeteren van de onderlinge connectiviteit van woon- en werklocaties in de metropoolregio.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de belangrijkste internationale economische toplocaties per openbaar vervoer op alle schaalniveaus (first and last mile, metropolitaan, nationaal, internationaal).

Onderzoeksvragen

Uit deze ambitie volgen een aantal hoofd- en subvragen voor verder onderzoek.

- Welke bereikbaarheidsknelpunten hebben de meeste impact op het ruimtelijk economisch functioneren van de Metropoolregio?
 - Welke knelpunten hebben de meeste impact op het functioneren van de internationale toplocaties?
 - Welke knelpunten hebben het meeste impact op een goede verbondenheid van woon- en werklocaties?
 - Welke knelpunten hebben de meeste impact op het goederenvervoer over de weg en het spoor in de regio?
- Welke synergie is er tussen ruimtelijk economische strategieën ter versterking van het ruimtelijk-economische structuur en strategieën ter verbetering van de bereikbaarheid?
 - Hoe kunnen ingrepen op het gebied van bereikbaarheid bijdragen aan de verblijfskwaliteit van internationale economische toplocaties?
 - Hoe kunnen ingrepen op het gebied van bereikbaarheid bijdragen aan het ontstaan van crossovers en clustervorming tussen economische sectoren?
 - Welke kansen biedt inzetten op smart mobility voor aanjagen economische innovaties in de regio?
- Wat zijn de gevolgen van veranderingen in de economie voor de bereikbaarheidsopgaven?
 - Wat is de invloed van technologische en economische innovaties, zoals smart cities, robotisering en 3D-printen op de bereikbaarheidsbehoefte?
 - Wat is de invloed op flexibilisering van arbeid en veranderende behoefte aan arbeid op de bereikbaarheidsbehoefte?



- Welke kwaliteit van internationale verbindingen is gewenst met Schiphol, België/Frankrijk en Duitsland en welke eisen stelt dit aan het mobiliteitsstelsel binnen de regio om deze kwaliteit te realiseren?
 - Welke rol heeft Rotterdam The Hague Airport nu en in de toekomst in het internationaal bereikbaar maken van de regio en wat betekent dit voor de gewenste regionale bereikbaarheid van het vliegveld?
- Welke koppeling tussen verstedelijking en het mobiliteitsstelsel draagt het meest bij aan het versterken van het ruimtelijk-economische structuur?
 - Hoe kan de koppeling tussen de gewenste verstedelijking en het mobiliteitsstelsel met de ladder duurzame verstedelijking als uitgangspunt in de praktijk worden gerealiseerd?
 - Welke partijen zijn daarbij betrokken in welke rol en welke instrumenten hebben zij tot hun beschikking?

3.2 Het vergroten van een aantrekkelijk leefmilieu

Waar willen we naar toe?

Om een aantrekkelijk vestigingsklimaat en het daarbij behorende schone, gezonde leefomgeving te ontwikkelen/ te behouden is het ontkoppelen van economie en milieu noodzakelijk. Economische groei moet niet leiden tot meer milieudruk. De verblijfskwaliteit van de binnensteden en van de woonmilieus is verder versterkt en bestaande leefbaarheidsknelpunten op het gebied van lucht en geluid meer dan zijn opgelost (beter doen dan de norm). Via fijnmazige, multimodale netwerken (o.a. fietsen, lopen, varen) hebben bewoners en bezoekers toegang tot aantrekkelijke metropolitane landschappen. We zetten in op het verder verduurzamen van het mobiliteitssysteem, door te werken aan klimaatbestendige infrastructuur en stimuleren het gebruik van actieve vervoerwijzen.

Wat doen we al?

De leefkwaliteit/gezondheid in al zijn facetten krijgt steeds meer aandacht binnen de metropoolregio. In de nieuwe Rotterdamse Mobiliteitsaanpak is leefkwaliteit zelfs leidend in het kijken naar bereikbaarheid. Dit blijkt ook uit de steeds strenger wordende (Europese) wetgeving, de diverse (sectorale) beleidsrapporten en de daaruit voortkomende doelstellingen met betrekking tot beperking uitstoot, hinder, meer beweging, de diverse meet- en monitoringsprogramma's, maar ook uit de steeds bredere benadering van het aspect gezondheid (hinder, maar ook beweging, toegang tot groen, etc.).

Er lopen concrete projecten om bestaande landschappen te versterken en beter te verbinden met nabijgelegen stedelijke gebieden. Er zijn diverse stimuleringsprogramma's die inzetten op overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen, zoals wind- en zonne-energie.



Potentiële bereikbaarheidsopgaven

Als het gaat om het vergroten van een aantrekkelijk leefmilieu komen er een aantal potentiële bereikbaarheidsopgaven naar voren die hier een relatie mee hebben.

- Structurele oplossing voor hardnekkige knelpunten op het gebied van lucht en geluid in de steden en langs infrastructuur in de regio
- Op een andere manier organiseren van de bereikbaarheid om de verblijfskwaliteit van gebieden te vergroten en daarbij zoeken naar geschikte mix van modaliteiten per gebiedstype. Dat kan betekenen minder ruimte voor de auto en meer voor lopen, fietsen en OV in de binnensteden
- Verbeteren van de toegang tot natuur-en recreatiegebieden vanuit de steden.
- Vergroten van de robuustheid van het samenhangend mobiliteitsnetwerk, specifiek in geval van calamiteiten. Slimmere en schonere stadsdistributie van goederen.



Onderzoeksvragen

Uit deze ambitie volgen een aantal hoofd- en subvragen voor verder onderzoek.

- Welke bereikbaarheidsknelpunten hebben de meeste impact op de leefkwaliteit van de Metropoolregio?
- Wat is de relatie tussen strategieën voor leefkwaliteit en bereikbaarheid en hoe kunnen zij elkaar versterken?
 - Wat betekent een aangescherpte klimaatdoelstelling voor het mobiliteitsbeleid?
 - Wat is de betekenis van klimaatadaptatie op de ruimtelijke inrichting van de Metropoolregio (infrastructuur en verstedelijking)?
- Wat is de geschikte mix van modaliteiten voor de verschillende gebiedstypen in de Metropoolregio, teneinde een optimale balans tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit per gebied te kunnen realiseren?
 - Hoe kunnen we de verbindingen tussen stad en ommeland verbeteren, zowel voor recreatief als woon-werkverkeer? En welke specifieke rol kan de fiets daarbij spelen?
- Welke technologische ontwikkelingen / innovaties kunnen het meest bijdragen aan de regionale ambities om de veiligheid, gezondheid, klimaatbestendigheid en het energieverbruik van het mobiliteitssysteem te verbeteren?

3.3 Het vergroten van de kansen voor mensen

Waar willen we naar toe?

Een regio waarin alle inwoners toegang hebben tot werk, onderwijs, recreatiemogelijkheden en een goede woning. Met name de toegang tot laaggeschoolde arbeid moet worden verbeterd. Toegang betekent dat mensen er binnen een acceptabele reistijd kunnen komen voor een acceptabele prijs. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar groepen met een laag inkomen of groepen met een beperking. Zorg ervoor dat de positieve effecten van groei en ontwikkeling op en gelijke manier verdeeld wordt over alle bevolkingsgroepen en gebieden. Iedereen moet in staat zijn op een volwaardige en gelijkwaardige manier een bijdrage te leveren op de besluitvorming over waar het met de metropoolregio naar toe moet.

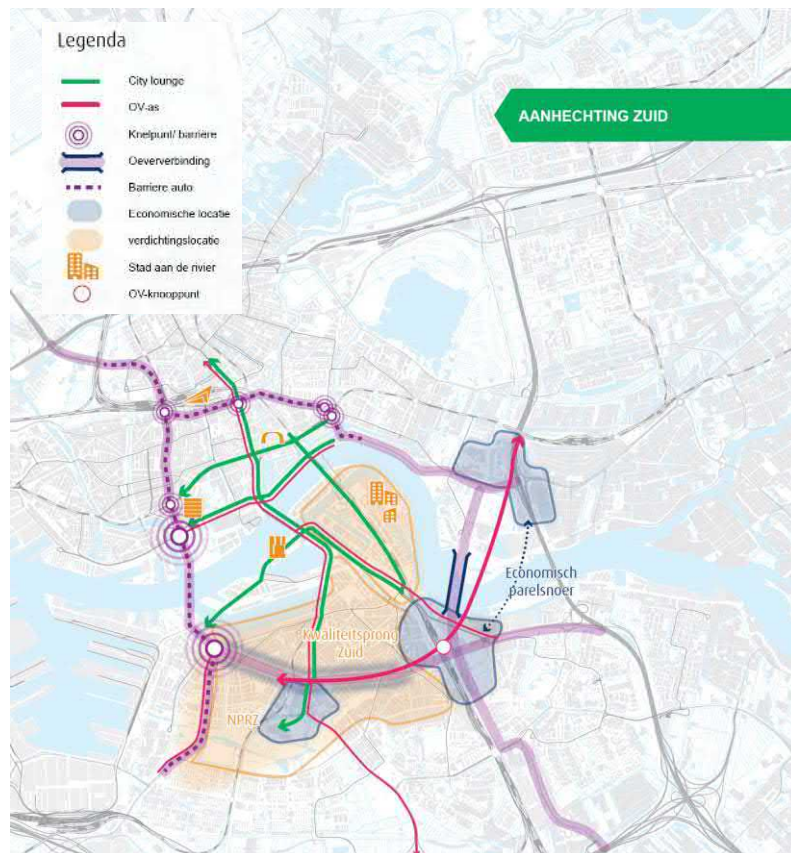
Wat doen we al?

Met het Nationaal Programma Rotterdam Zuid worden al veel sociaal-economische opgaven geadresseerd. Daarnaast lopen allerhande sociale programma's in kracht- en andere aandachtswijken verspreid over de regio. In beide gevallen lijkt de rol van bereikbaarheid in eerste instantie onderbelicht. Tal van bereikbaarheidsmaatregelen helpen de bereikbaarheid van een aantal minder goed bereikbare gebieden te verbeteren.

Potentiële bereikbaarheidsopgaven

Als het gaat om het vergroten van de kansen voor mensen komen er een aantal potentiële bereikbaarheidsopgaven naar voren die hier een relatie mee hebben.

- Verminderen van relevante bereikbaarheidsachterstanden voor specifieke doelgroepen en gebieden met sociale achterstanden in de gehele Metropoolregio zodat iedereen toegang heeft tot het mobiliteitsstelsel.
- Bereikbaarheid (reistijd en betaalbaarheid) van bedrijventerreinen en voorzieningen verbeteren voor mensen met een laag inkomen.
- De bereikbaarheid verbeteren van de specifieke gebieden met grote sociale achterstanden zoals Rotterdam Zuid, Den Haag Schilderwijk, Transvaal en Zuidwest en andere delen van de regio waar deze achterstanden aanwezig zijn..



Figuur 7: Opgavenkaart voor Rotterdam Zuid uit Stedelijk Verkeersplan

Onderzoeksvragen

Uit deze ambitie volgen een aantal hoofd- en subvragen voor verder onderzoek.

- Wat is de relatie tussen strategieën voor het vergroten van kansen voor mensen en bereikbaarheid en hoe kunnen zij elkaar versterken (zie als voorbeeld Nationaal Programma Rotterdam Zuid)?
- Welke woongebieden en specifieke groepen in de Metropoolregio hebben relatief minder goede multimodale toegang tot werkgelegenheid, onderwijs, voorzieningen en recreatiemogelijkheden en op welke manier kan dit verbeterd worden?
 - Wat zijn de belangrijkste woongebieden en potentiële werklocaties voor groepen met grote sociale achterstanden binnen de Metropoolregio?
 - Op welke manier kunnen Rotterdam Zuid en Den Haag Zuidwest directer worden aangehaakt op de hoofdstructuur van het metropolitane Openbaar Vervoernetwerk?
 - Is er sprake van 'vervoersarmoede' onder specifieke groepen met sociale achterstanden (ouderen, laaggeschoolden) binnen de Metropoolregio en op welke manier kan deze verkleind worden?

3.4 Het vergroten van de aantrekkelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem voor de reiziger

Waar willen we naar toe?

Een samenhangende visie op de mobiliteitsnetwerken, waarbinnen de verschillende modaliteiten worden benut op hun sterke punten en per gebied gekeken wordt naar de beste mobiliteitsmix. Dat betekent koppelen van verschillende systemen op knooppunten, maar ook keuzes maken waar je wel of niet iets doet. Dus meer fiets, lopen en OV in de stad en een mix van auto, fiets en ketenmobiliteit daarbuiten. Bij de ontwikkeling van dit netwerk redeneren we zoveel mogelijk vanuit de behoefte/wensen/ervaring van mobilisten (Mobility as a Service). Dat betekent niet alleen aandacht voor reistijd, maar ook betrouwbaarheid en beleving en meer inzicht in de mogelijkheden voor reizigers om een optimale keuze te maken uit het mobiliteitsaanbod. Maak hierbij optimaal gebruik van de kansen die technologie biedt.

Wat doen we al?

De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in de bereikbaarheid, door de aanleg van Randstadrail en de doortrekking van de A4 en verbreding van de A15. Ook de komende jaren word er veel geïnvesteerd in de bereikbaarheid met de A13-A16, Blankenburgverbinding, de Rotterdamsebaan, A4 poorten en inprikkers, Programma Hoogfrequent Spoor en ombouw van de Hoekse Lijn. Onder de vlag van Randstadrail en Stedenbaan wordt gewerkt aan een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer en ketenmobiliteit en de koppeling met de verstedelijking. Door de Verkeersonderneming en in Beter Benutten wordt veel ervaring op gedaan met gedragsbeïnvloeding en innovatieve manieren om knelpunten op te lossen

Potentiële bereikbaarheidsopgaven

Als het gaat om het ontwikkelen van een samenhangend multimodaal vervoersysteem komen er een aantal potentiële bereikbaarheidsopgaven naar voren die hier een relatie mee hebben.

- Knelpunten in reistijd, betrouwbaarheid en kwaliteit voor het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer geïntegreerd aanpakken voor alle modaliteiten, waarbij kansen gedurende groot onderhoud optimaal worden benut.
- Verder ontwikkelen van spoor, Randstadrail en metro en ketenvoorzieningen tot een samenhangend metropolitaan openbaar vervoernetwerk dat toegesneden is op te verwachte verdere stedelijke verdichting van Rotterdam en Den Haag.
- Inspelen op nieuwe mogelijkheden op het gebied van technologie en gedragsbeïnvloeding om bereikbaarheid voor personen en goederen op een andere manier te verbeteren. Stel daarbij de mobilist en de reiziger centraal. Met name het concept Mobility as a Service (vraaggestuurd, flexibel maatwerkvervoer) en de E-fiets bieden veel kansen.
- Optimaal gebruik van het netwerk realiseren door ontwikkelen en toepassen van integraal verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement over alle modaliteiten en schaalniveaus.
- Verbeteren van de reistijd, betrouwbaarheid en beleving van het stedelijk deel van verplaatsingen met gebiedsspecifieke oplossingen.
- Zorgen voor goede internationale verbindingen vanuit de regio richting Schiphol, België/Frankrijk en Duitsland.
- Garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid voor goederenvervoer over de weg en stimuleren van verschuiving naar water en spoor.

Onderzoeksvragen

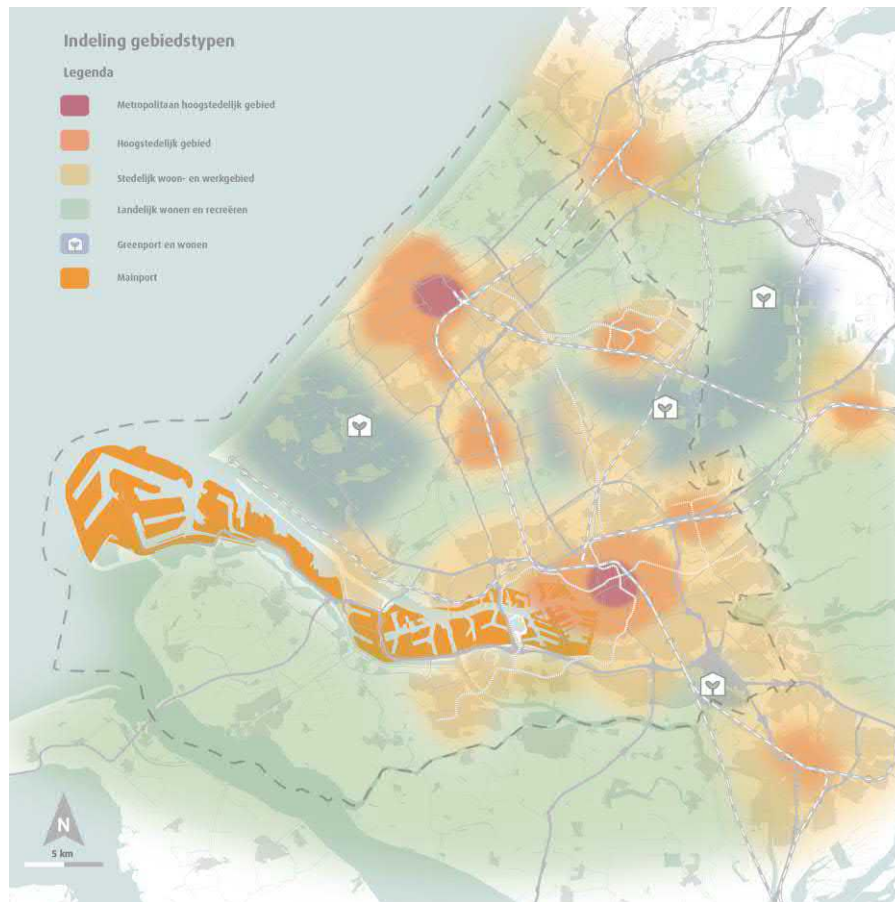
Uit deze ambitie volgen een aantal hoofd- en subvragen voor verder onderzoek.

- Wat voor knelpunten in reistijd, betrouwbaarheid en beleving zijn er nog als de lopende/geplande projecten en maatregelen zijn uitgevoerd?
 - Hoe kan de bereikbaarheid per auto op peil worden gehouden zonder grootschalige capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur bovenop wat al gepland is?
 - In welke mate treed er in de toekomst op cruciale delen van het hoofdwegenet zoals de Ruit van Rotterdam en de A4 bij Den Haag knelpunten op en welke multimodale alternatieven zijn er voor het stedelijke en regionale verkeer?
 - In welke mate treden er capaciteitsknelpunten op, op de centrale delen van het metronetwerk van Rotterdam en het randstadrail netwerk in Den Haag?
 - Welke robuustheid is gewenst op de spoorcorridor Rotterdam-Den Haag en in welke mate voldoet de corridor daar aan als lopende projecten (o.a. PHS) zijn uitgevoerd?
 - Welke impact heeft het geringe aantal oeververbindingen over de Nieuwe Maas voor auto, fiets en OV op de metropolitane bereikbaarheid?
- Hoe kan de betrouwbaarheid van de doorstroming voor goederen over de weg worden vergroot, m.n. op het deel van de achterlandverbindingen richting het oosten en zuiden dat binnen de geografische scope van dit onderzoek valt?
- Op welke onderdelen schiet de samenhang van het mobiliteitsnetwerk in de regio Rotterdam Den Haag tekort?
 - Hoe kan de samenhang versterkt worden zodat per gebiedstype een passend en aantrekkelijk palet aan reismogelijkheden ontstaat voor de reiziger?
- Hoe ziet de mobiliteitsbehoeften en mobiliteitspatronen (Daily Urban systems) van verschillende groepen mobilisten en reizigers in de regio eruit?
 - Welke kansen en belemmeringen zijn er voor verandering van mobiliteitsgedrag, rekening houdend met diversiteit in o.a. leefstijlen, motieven en verplaatsingspatronen?
 - Welke onderdelen van hun reis zien reizigers zelf als het meest problematisch?
- Welke kansen er zijn voor nieuwe vervoerwijzen, technologieën, mobiliteitsdiensten, mobiliteitsmanagement en gedragsbeïnvloeding om de gewenste bereikbaarheid voor personen en goederen op een betere en slimmere manier te realiseren?
 - Welke kansen zijn er voor vervoer over water en de e-fiets?
 - Welke mogelijkheden biedt de ontwikkeling van *mobility as a service*, waarbij mensen een palet aan mobiliteitsopties krijgen aangeboden?
- Hoe kunnen we de aansturing, financiering (incl. financiële prikkels) en planning van verkeer- en vervoernetwerken zo inrichten dat deze leidt tot meer samenhang in en een optimaler gebruik van het samenhangend mobiliteitssysteem?

The slide features a central blue rectangle with the text '4. VERDIEPING DEELGEBIEDEN' in white. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares: one at the top center, one on the left edge, one on the right edge, one at the bottom left, and one at the bottom right.

4. VERDIEPING DEELGEBIEDEN

4.1 Inleiding



Figuur 8: Gebiedsindeling SBA Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid van de MRDH

In de uitvoeringsagenda bereikbaarheidsagenda van de MRDH wordt onderscheid gemaakt naar zes verschillende gebiedstypen:

- Metropolitaan Hoogstedelijk gebied
- Hoogstedelijk gebied
- Stedelijk woon- en werkgebied
- Landelijk wonen en recreëren
- Greenports en Wonen
- Mainport

De hiervoor genoemde ambities kunnen per gebied leiden tot andere accenten en daardoor andere bereikbaarheidsopgaven en onderzoeksvragen. Ze hebben ook hele ander vervoermiddel gebruik als gekeken wordt naar de modalsplit (zie volgende pagina).

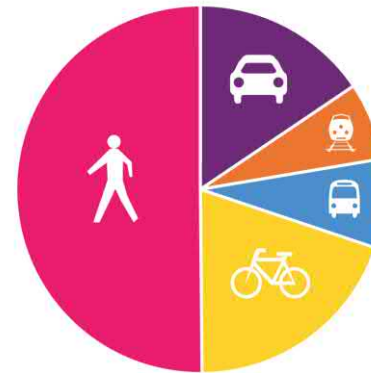
4.2 Metropolitaan Hoogstedelijk Gebied

Dit betreft de binnensteden van Den Haag en Rotterdam. Het is de ambitie deze gebieden verder te verdichten en te mengen en te ontwikkelen tot echte ontmoetingsplekken. Hoogwaardige verblijfskwaliteit en hoogwaardig beheer van openbare ruimte staan hier centraal. Verplaatsen is ondergeschikt aan verblijven. Zoveel mogelijk wegnemen van infrastructurele barrières. Binnen het gebied zijn fiets en lopen de primaire vervoerwijzen. Onder noemer Rotterdam City lounge en de Kern Gezond (Den Haag) is hier de afgelopen jaren al hard aan gewerkt.

Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Optimaliseren van de verblijfskwaliteit middels een aantrekkelijke openbare ruimte en een aantrekkelijke mix van functies zodat de ontmoetingsfunctie maximaal gefaciliteerd wordt.
- Realisatie van passend OV en inpassing hoogwaardige fietsroutes plus fietsenstallingen. Doorgaand autoverkeer ontmoedigen of aan de rand van de stad opvangen (P+R).
- Autoluwer maken van de binnenstad de binnenstad van Rotterdam.
- Structurele oplossing voor hardnekkige knelpunten op het gebied van lucht en geluid langs drukke infrastructuurverbindingen in de steden (bijvoorbeeld 's-Gravendijkwal).
- Stedelijke distributie op een manier die bijdraagt aan de economische ontwikkelingen en de leefkwaliteit.
- De internationale connectiviteit van de binnenstad van Den Haag moet op niveau gebracht worden door een betere OV-ontsluiting van de internationale zone en aantakking op het internationaal OV-netwerk.

Inwoners



Bezoekers



Onderzoeksvragen:

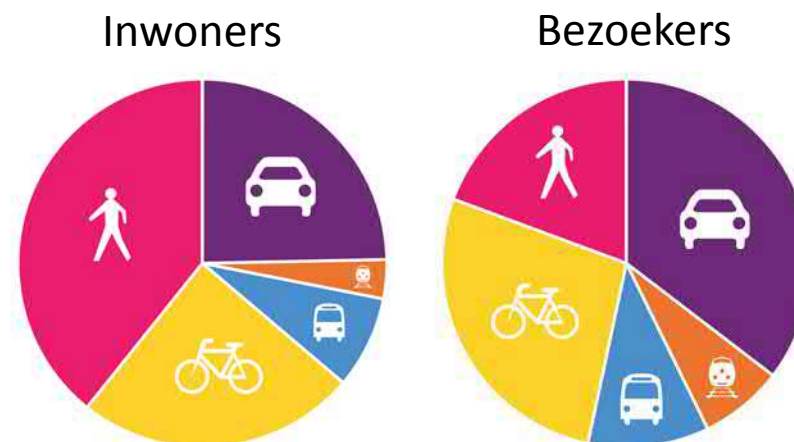
- Wat betekent de wens tot meer verblijfsruimte in het metropolitaan hoogstedelijk gebied voor de bereikbaarheid per auto van deze gebieden?
- Wat betekent de wens om het doorgaand autoverkeer uit deze gebieden te weren voor het functioneren van de rest van het stedelijke en regionale wegennet?
- Welke mogelijkheden zijn er om de spoorverbindingen met Duitsland en de aantakking van Den Haag op de HSL-Zuid te verbeteren?

4.3 Hoogstedelijk Gebied

Met het hoogstedelijk gebied wordt gedoeld op de gebieden direct rondom de metropolitane centra in Rotterdam en Den Haag en andere gebieden met hoge dichtheden, zoals de centra van Delft, Zoetermeer en Schiedam. Een deel van deze gebieden is steeds meer in trek en daar vindt verdichting en gentrification plaats. Een ander deel van deze gebieden heeft het moeilijk (leegstand winkels, concentratie kansarmen). In al deze gebieden is de wens om de verblijfskwaliteit te vergroten en dat betekent ook iets voor de verkeersruimte. Het betekent kiezen voor bijvoorbeeld strenger parkeerbeleid en concentratie van auto en OV op een beperkt aantal doorgaande routes. Stimuleren van verdichten van delen van deze wijken ten behoeve van aantrekkelijke, multifunctionele woon-, werk- en voorzieningenmilieus gaat niet altijd vanzelf. Vanuit de agglomeratiekracht en het benutten van de bestaande bereikbaarheid is deze ontwikkeling zeer gewenst. Deze gebieden zijn vaak erg stenig, oog voor ontharden van de stad en meer groen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en omgaan met extreme weersomstandigheden. Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van gebieden die zich kunnen transformeren tot hoogstedelijk gebied (Binckhorst, Stadshavens)
- Versterken van de fiets en lopen als belangrijkste vervoerwijzen in deze gebieden.
- Realisatie van snelle OV-lijnen op corridors en herstructurering van het overige ontsluitende OV rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen voor vraaggericht openbaar vervoer voor de last mile.
- Autoverkeer concentreren op beperkt aantal hoofdroutes (bundels) met aandacht voor een verkeersveilige inrichting en luchtkwaliteit. Terugdringen autoverkeer buiten de bundels.

- Verbeteren van de verbinding tussen Rotterdam Zuid en de binnenstad aan de noordkant van de Maas om meer interactie te faciliteren en ruimtelijke ontwikkeling te ondersteunen. Ook vervoer over water kan hier een onderdeel van zijn.



Onderzoeksvragen:

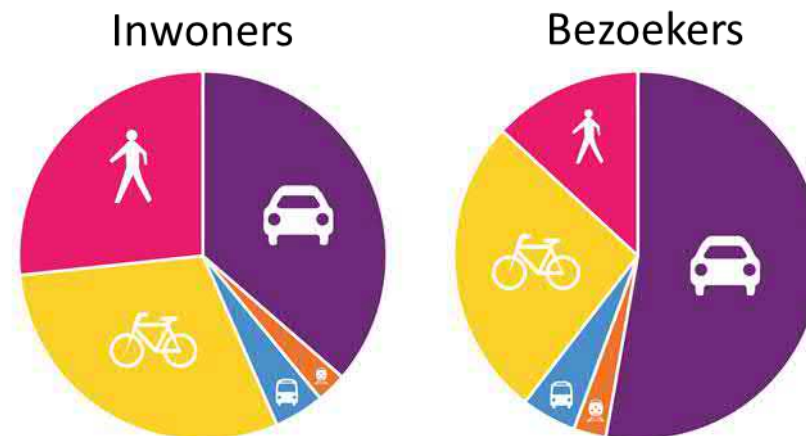
- Welke hoogstedelijke gebieden bieden nog ontwikkelruimte en wat is er nodig om deze gebieden tot ontwikkeling te brengen (qua bereikbaarheid en transformatie)?
- Waar is het openbaar vervoer binnen de steden van onvoldoende kwaliteit als gekeken wordt naar reistijd, betrouwbaarheid en beleving?
- Hoe kan het autoverkeer gebundeld worden in het hoogstedelijk gebied, zodat elders de leefkwaliteit verbeterd?

4.4 Stedelijk woon- en werkgebied

Met deze gebieden worden de minder dicht bebouwde gebieden in de stedelijke agglomeraties bedoeld zoals Spijkenisse, Capelle aan den IJssel, Lansingerland, Barendrecht en de randen van de grote steden. Het is een divers gebied met onder andere groeikernen, naoorlogse wijken en VINEX-locaties. In een deel van deze gebieden staat de vitaliteit onder druk, bijvoorbeeld als gevolg van toenemende leegstand en verandert de bevolkingssamenstelling (van gezinnen naar ouderen). Het is belangrijk deze gebieden op orde te brengen en waar relevant de vitaliteit te versterken. Dat kan met herstructurering van voorzieningencentra (met name winkelcentra) en vergroten van de aantrekkelijkheid. De verbindingen met de bestaande, stedelijke gebieden en omliggende centra worden versterkt, zodat toegang tot werkgelegenheid en voorzieningen is geborgd.

Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Herstructurering van stedelijke centra en woongebieden, inclusief mogelijke verdunning en afnemend draagvlak voor HOV.
- OV- en fietsverbindingen en ketenvoorzieningen versterken op de hoofdassen naar de omliggende (hoog)stedelijke centra mede om zwaarbelaste snelwegcorridors (de Brienenoordcorridor in het bijzonder) te ontlasten.
- Versterken meerzijdige oriëntatie richting Den Haag en Rotterdam.
- Ontsluitende OV-lijnen herstructureren, barrières in fietsnetwerk wegnemen.
- Zorgdragen voor betrouwbare aansluitingen tussen onderliggend wegennet en hoofdwegennet.
- In de andere richtingen en voor de langere afstanden speelt de auto en alternatieve mobiliteit, inclusief P+R naar omliggende steden een belangrijkere rol.



Onderzoeksvragen:

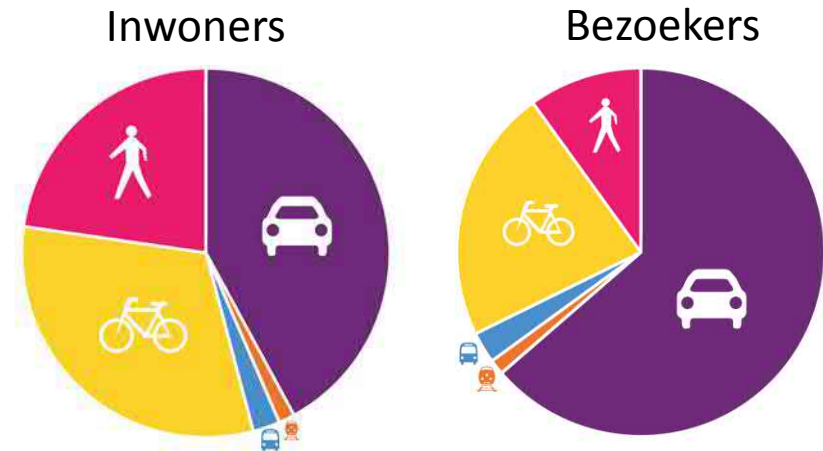
- Wat betekent de transformatie en renovatie van de naoorlogse woninggebieden voor de gewenste kwaliteit van de bereikbaarheid?
- Welke potentie biedt de (e-)fiets om gebieden beter aan te sluiten op de stedelijke centra en het landschap?
- Waar is het openbaar vervoer richting de steden van onvoldoende kwaliteit als gekeken wordt naar reistijd, betrouwbaarheid en beleving en waar zijn kansen op het gebied van innovatieve ketenmobiliteit?
- Waar doen zich knelpunten voor op de koppeling tussen onderliggend wegennet en hoofdwegennet?

4.5 Landelijk wonen en recreëren

Dit zijn de groene gebieden met dorpen tussen de steden in, zoals Midden-Delfland, Wassenaar en het buitengebied van Leidschendam-Voorburg. De hoofdpoging is het verbijzonderen van de specifieke kwaliteiten. De openheid wordt beschermd, de biodiversiteit verbeterd en de gebieden moeten vitaal worden gehouden. Liefst geen nieuwe verkeersdoorsnijdingen meer. Omgekeerd kunnen bestaande bundels van infrastructuur benut worden voor groen en waterberging. Daarnaast aandacht voor het meer en beter toegankelijk maken van groen/recreatiegebieden. Niet alleen voor de auto, ook voor andere modaliteiten. Opgave is om het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid en de leefkwaliteit in stand te houden en zo mogelijk te verbeteren, bijvoorbeeld vershraling van OV tegengaan met nieuwe mobiliteitsoplossingen zoals Uber. De auto heeft een belangrijke rol in dit gebied samen met de fiets. Met name de E-fiets biedt kansen in het woon-werkverkeer.

Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Inzet op enkele dragende, verbindende OV-assen. Versterken van het fietsnetwerk naar de haltes van deze OV-verbindingen en mogelijkheden voor P+R.
- Versterken samenloop van recreatieve (slow lane) routes en hoofdfietsroutes en verbeteren van de fietsroutes verbeteren van de fietsverbindingen tussen (de randen van de stad) en het landelijk gebied.
- Zorgdragen voor betrouwbare aansluitingen tussen onderliggend wegennet en hoofdwegennet.



Onderzoeksvragen:

- Welke mogelijkheden zijn er om het (openbaar) vervoer, door in te zetten op innovatieve en flexibele vervoersconcepten, zo te organiseren dat ondanks bezuinigingen op onrendabel regulier OV nog steeds een goede bereikbaarheid wordt geboden?
- Waar doen zich knelpunten voor op de koppeling tussen onderliggend wegennet en hoofdwegennet?
- Wat is de betekenis van de e-fiets in verbetering van de bereikbaarheid in deze gebieden?

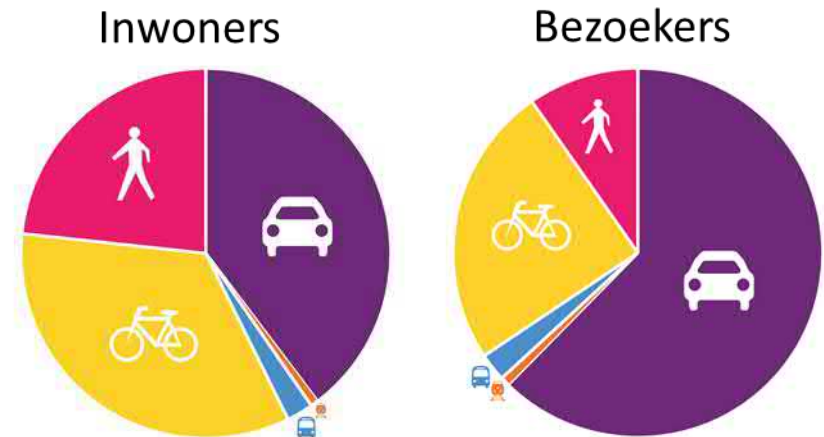
4.6 Greenports en wonen

De grootste Greenport in de regio ligt in het Westland, maar ook in Barendrecht, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland liggen Greenport-gebieden. De glastuinbouw innoveert en ontwikkelt naar nieuwe verdienmodellen, die een andere ruimtelijke impact hebben: meer kennis, meer distributie en waarde toevoeging en mogelijk minder productie. In combinatie met de Haven kunnen nieuwe logistieke knooppunten worden ontwikkeld. Herstructurering betekent ook dat er mogelijk ruimte vrij komt voor woningbouw, hetgeen ook iets betekent voor de openbaar vervoer bereikbaarheid van het gebied. Binnen het gebied moet gezocht worden naar slimme en veilige combinaties tussen verbindingen voor langzaam verkeer en grote logistieke stromen. Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Zorgdragen voor betrouwbare goederencorridors met goede afwikkelkwaliteit.
- Creëren van verbindende fiets- en OV-corridors richting Rotterdam en Den Haag.
- Ontvlechten goederen- en fietsverkeer omwille van comfort en veiligheid.

Onderzoeksvragen:

- Wat betekenen de veranderingen in de economische structuur van de Greenports voor de bereikbaarheidsbehoefte voor personen en goederen?



- Wat is de betekenis van bereikbaarheid voor het stimuleren van de economische interactie tussen Greenport en Haven? Welke kansen biedt de Blankenburgverbinding.
- Hoe maken we de Greenports beter bereikbaar voor potentiële werknemers met bijzondere aandacht voor laaggeschoolden?

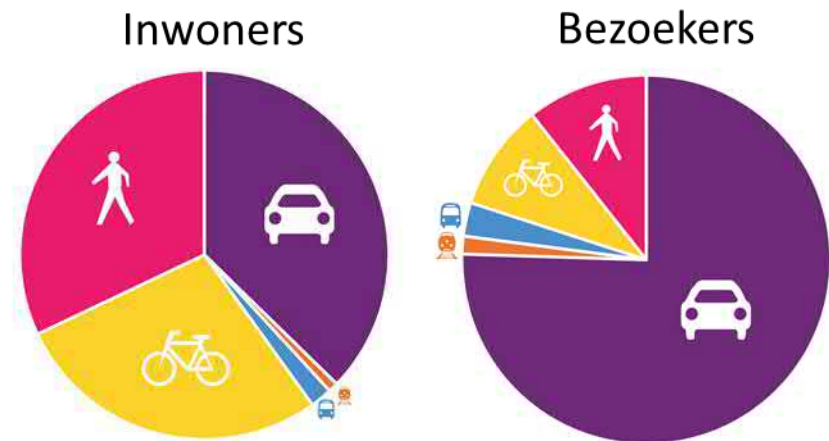
4.7 Mainport

Met de haven van Rotterdam heeft de regio een belangrijke Mainport van Europa binnen haar grenzen. Belangrijkste ambitie is het versterken van de vitaliteit en het vestigingsklimaat van de haven. De aandacht ligt op het genereren van voor meer toegevoegde waarde. Wat betreft ontwikkeling van de bereikbaarheid wordt ingezet op synchromodaliteit voor goederen en wordt de bereikbaarheid voor werknemers verbeterd. Betrouwbaarheid van de achterland-verbindingen verdient in het bijzonder aandacht. De transitie van de haven als gevolg van minder fossiele brandstoffen en de ontwikkeling van een circulaire economie stellen mogelijk ook nieuwe eisen aan de bereikbaarheid. Dichter bij de stad Rotterdam worden oudere haventerreinen getransformeerd tot gemengd stedelijk gebied dit betekent ook het beter aansluiten van deze gebieden op het openbaar vervoer en het fietsnetwerk. Potentiële bereikbaarheidsopgaven:

- Bereikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit van het wegennet garanderen, met bijzondere aandacht voor de A15.
- Goede bereikbaarheid voor (potentiële) werknemers van de belangrijkste werklocaties in de mainport.

Onderzoeksvragen:

- Waar doen zich knelpunten in en rond de mainports voor op het gebied van reistijd en betrouwbaarheid over de weg?
- Welke mogelijkheden zijn er om meer goederen te vervoeren over water en het spoor en wat is de impact daarvan op de bereikbaarheid over de weg?



- Hoe kan de bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex (HIC) als belangrijke werklocatie vanuit de diverse woongebieden in de Metropoolregio worden verbeterd?
- Welke kansen zijn er voor vraaggericht collectief vervoer op maat voor vervoer van werknemers naar werklocaties in havengebieden?
- Welke opgaven zijn er nog met betrekking tot routes voor gevaarlijke stoffen tegen de achtergrond van geplande uitbreidingen van het hoofdwegennet?

The slide features a central blue rectangle with the title text. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares: one at the top center, one on the left edge, one on the right edge, one at the bottom left, and one at the bottom right.

5. AANZET AFWEEGKADER

5.1 Bredere definitie van bereikbaarheid

In dit MIRT-onderzoek wordt breder gekeken de opgave, hoe kan bereikbaarheid een bijdrage leveren aan opgaven op het gebied van ruimte, economie en leefkwaliteit, maar ook wat is de impact van verschillende trends op de wijze waarop de ambitie bereikt kan worden. Voor het afweegkader dat in de analysefase verder wordt ontwikkeld worden hier vast twee onderdelen verder verdiept. In de eerste plaats een verdere operationalisatie van wat wordt verstaan onder het begrip bereikbaarheid in het licht van de vier deelambities. in de tweede plaats de wijze waarop in de volgende fase gewerkt wordt met scenario's en perspectieven om de mate waarin verschillende strategieën bijdragen aan de ambitie in verschillende toekomsten te verkennen.

Bereikbaarheid en versterken van de ruimtelijk-economische structuur

Door bereikbaarheid te definiëren als het aantal te bereiken activiteiten binnen een bepaalde reistijd met een bepaald vervoermiddel, wordt bereikbaarheid niet alleen bepaald door de kwaliteit van het verkeer- en vervoersysteem (hoe snel kom ik op een bepaalde plek?), maar ook door de ruimtelijke structuur (wat kan ik op die plek bereiken?). Op die manier is een integrale afweging mogelijk van beleid, waarbij niet alleen gekeken wordt hoe we de bereikbaarheid van plekken kunnen verbeteren door investeringen in infrastructuur, maar ook door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te situeren op plekken waar nu al veel mensen kunnen komen. Bereikbaarheid is een combinatie van reistijd en nabijheid.

Deze definitie van bereikbaarheid sluit goed aan op het economische doel om de agglomeratiekracht van de regio te vergroten. Door meer activiteiten en mensen binnen elkaars bereik te brengen ontstaan meer mogelijkheden voor economische interactie. Specifiek aandachtspunt is de ontsluiting van de internationale toplocaties, de externe bereikbaarheid van de regio en het goederenvervoer.

Perspectief	Indicator
Agglomeratie kracht	Meer inwoners dat economische kerngebieden kan bereiken binnen 45 minuten reistijd met auto of openbaar vervoer of 30 minuten met de (e-)fiets
Toplocaties	Kortere en betrouwbaardere reistijden binnen de regio en van buiten de regio naar de belangrijkste economische toplocaties
Nabijheid	Meer ruimtelijke ontwikkeling op plekken die nu al goed multimodaal bereikbaar zijn
(Inter)-nationale connectiviteit	Kortere en betrouwbare reistijden (vooral per spoor) naar belangrijkste aangrenzende stedelijke regio's in binnen en buitenland
Goederenvervoer	Verbeteren betrouwbaarheid voor het goederenvervoer, zowel binnen de stad als op de achterlandverbindingen

Bereikbaarheid en vergroten aantrekkelijk leefmilieu

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor maatschappelijke en economische interactie, maar tegelijkertijd brengt bereikbaarheid soms ook negatieve consequenties met zich mee in termen van ongelukken, uitstoot en extra energieverbruik. In dit MIRT-onderzoek wordt juist gezocht naar de positieve koppelingen. Hoe kunnen we de bereikbaarheid zo verbeteren, dat het ook tegelijkertijd een bijdrage levert aan een aantrekkelijker leefmilieu. Dat doen we door te werken aan een schoner, stiller en energiezuiniger vervoer aan de ene kant en meer verblijfskwaliteit in de steden en toegang tot groen aan de andere kant

Perspectief	Indicator
Toegang tot groengebieden	Meer inwoners die binnen een kortere reistijd met actieve vervoerswijzen toegang hebben tot groen & recreatie vanuit hun woonomgeving
Verblijfskwaliteit	Hoger aandeel actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer in gebieden met een verblijfsfunctie, verminderen barrièrewerking infrastructuur
Schoner en stiller	Verbeteren van de luchtkwaliteit en terugdringen van de geluidhinder door tenminste te voldoen aan geldende normen
Energieverbruik	Minder uitstoot van CO2 als gevolg van mobiliteit
Verkeersveiligheid	Minder slachtoffers en verkeersdoden

Bereikbaarheid en vergroten van de kansen voor mensen

Toegang tot werk en voorzieningen voor iedereen is een belangrijke basisvoorwaarde om mensen gelijke kansen te bieden. Per doelgroep kan het soort werkgelegenheid en voorzieningen waar behoefte aan is verschillen en ook de gewenste bereikbaarheidsoplossing. Ervoor zorgen dat mensen meer bewegen en daardoor gezonder leven kan ook bijdragen aan vergroten van de kansen voor mensen.

Perspectief	Indicator
Toegang tot arbeid	Vanuit alle delen van de regio is meer werkgelegenheid voor laaggeschoolden op een betaalbare manier bereikbaar
Nabijheid voorzieningen	Meer mensen hebben toegang tot voor hen relevante voorzieningen zoals zorg en onderwijs binnen een korte reistijd.
Gezondheid	Vergroten van aandeel actieve vervoerswijzen

Bereikbaarheid en het vergroten van de aantrekkelijkheid verkeer- en vervoersysteem voor de reiziger

Voor de reiziger is het niet alleen belangrijk hoe lang de reis duurt, maar ook hoe betrouwbaar de reis is en hoe de reis wordt beleefd. Een netwerk is betrouwbaar als de reiziger zeker weet hoe lang hij er over doet om van A naar B te komen. Betrouwbaarheid kan vergroot worden door reizigers van te voren beter te informeren over de reistijd of door het netwerk robuuster te maken. Robuustheid geeft de mate aan waarin het netwerk om kan gaan met incidenten, zoals ongevallen, wegwerkzaamheden, extra drukte, extreem weer etc.. Geconstateerd is dat de begrippen robuustheid en betrouwbaarheid verschillend ingevuld worden voor weg en spoor. In de analysefase zullen overkoepelende indicatoren worden ontwikkeld zodat o.a. uitspraken over robuustheid kunnen worden gedaan voor de spoorcorridor Rotterdam-Den Haag.

Dit raakt ook aan het punt van keuzevrijheid. Hoeveel mogelijkheden heb ik om mijn reis op verschillende manieren te maken, dat kan zijn verschillende routes maar ook met verschillende modaliteiten? Er is een ontwikkeling gaande waarbij mensen een palet van mobiliteitsdiensten krijgen aangeboden, waarbij mensen afhankelijk van het tijdstip en behoefte verschillende mobiliteitskeuzen voorgelegd krijgen. Uit onderzoek blijkt dat mensen die bijvoorbeeld weinig gebruik maken van openbaar vervoer het wel waarderen dit als terugvaloptie te hebben (de optiewaarde). Keuzevrijheid betekent niet dat overal keuze is uit alle vervoerwijzen. Afhankelijk van het type gebied of verplaatsingen worden logische keuzes aangeboden. Bijvoorbeeld fiets en OV in de stad en de auto en de e-fiets voor verplaatsingen buiten de stad.

Het laatste aspect is beleving. Onderzoek wijst uit dat beleving veel invloed heeft op hoe mensen de reis ervaren. Dit speelt zeker bij openbaar vervoer een belangrijke rol, waarbij blijkt dat bijvoorbeeld overstappen en drukke treinen sterk bijdragen aan een negatieve ervaring van de reistijd. Maar ook onderzoek laat zien dat fietsers liever een aantrekkelijke route nemen, ook als die langer is. Het mooie is dat zelfs de perceptie is dat de aantrekkelijke route korter is.

Perspectief	Indicator
Betrouwbaarheid	Minder afwijkingen in de reistijd op de belangrijkste vervoersrelaties in de regio
Keuzevrijheid Robuustheid	Voor de belangrijke verplaatsingen biedt het verkeer- en vervoersysteem keuze uit alternatieve routes en alternatieve ketens van vervoerwijzen
Beleving	Vergroten van de beleving van de verschillende onderdelen van de reis (voor- en natransport, overstappen en wachten, hoofdvervoermiddel, aantrekkelijkheid routes)

Welke bereikbaarheid hangt af van type gebied?

De brede definitie van bereikbaarheid geeft richting aan welke aspecten belangrijk zijn. Per type gebied kan echter de norm of de ambitie op een bepaald onderdeel verschillen afhankelijk van de aard van het gebied en het soort doelgroepen dat er gebruik van maakt.

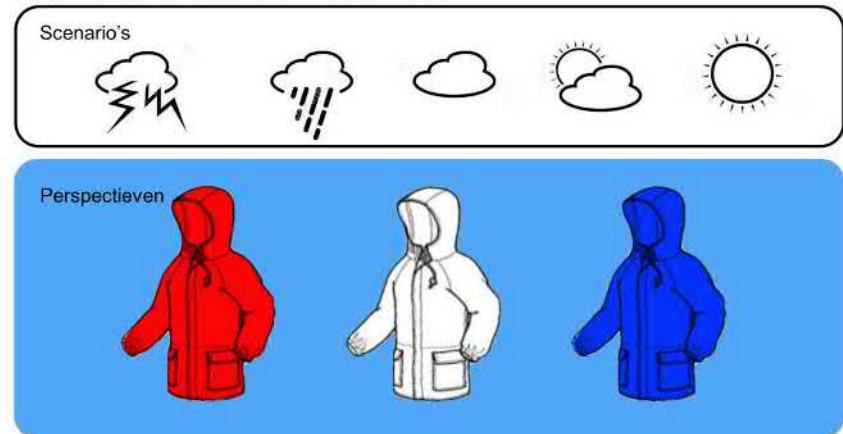
5.2 Scenario's en perspectieven

Met scenario's worden exogene onzekerheden in beeld gebracht die van invloed zijn op de lange termijn ontwikkeling van een onderwerp. Het bedrijfsleven en overheden maken hier gebruik van om te toetsen of zij de juiste beleidsbeslissingen nemen, die niet alleen gebaseerd zijn op de vraag van gisteren en vandaag, maar ook met mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Met als doel om het beleid toekomstbestendig te laten zijn. Dit lange termijn beleid noemen we een perspectief. Scenario's zijn daarmee een soort lange termijn weerbericht. Perspectieven zijn wat voor een soort jas we willen dragen om ongeacht het weer er prettig bij te lopen. Er kan dus niet gekozen worden tussen het ene of het andere scenario; dat is nu juist de essentie van de onzekerheid. Scenario's zijn daarmee beleidsvrij (of beleidsarm). Perspectieven zijn plannen voor hoe te reageren op deze onzekerheden met beleid en plannen en zijn dus juist beleid(srijk) en kan men wel in kiezen..

Scenario's

Er wordt voorgesteld om in de analysefase gebiedsspecifieke scenario's te ontwikkelen, waarvoor de recent gepubliceerde WLO-scenario's als vertrekpunt dienen. Het betreft de doorvertaling naar wat voor de Metropoolregio en haar bereikbaarheid relevante onzekerheden en trends zijn. Mogelijk dat dieper ingezoomd wordt op bepaalde onzekerheden zoals komst van de zelfrijdende auto, toekomst van de haven en Greenport.

SCENARIO'S & PERSPECTIEVEN



Scenario's zijn een soort langetermijn weerberichten. Perspectieven zijn wat voor een soort jas we willen dragen, om ongeacht het weer er prettig bij te lopen.

Perspectieven

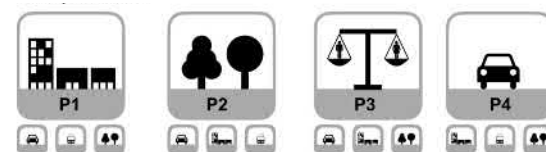
Dat bereikbaarheid ten dienste staat van de maatschappij, economie en metropoolregio, wordt breed gedragen. Maar hoe precies? Om te oefenen met bredere definities van bereikbaarheid worden hier voorstelbare varianten verkend vanuit verschillende mogelijke bestuurlijke ambities, om zo een beeld te krijgen van 'wat we zouden kunnen willen'. Dit zou betekenen dat we perspectieven ontwikkelen op het gebied van bereikbaarheid met daarin de hoofdrol voor:

- Versterken ruimtelijk-economische structuur
- Vergroten aantrekkelijk leefmilieu
- Vergroten kansen voor mensen
- Ontwikkelen aantrekkelijk verkeer- en vervoersysteem

In dit stadium gaat het niet om al een voorkeur voor het een of andere perspectief te ontwikkelen, maar juist om uit te werken wat het kan betekenen en hoe ze samenhangen. Ze helpen wel om onderzoeksvragen boven water te krijgen, ze aan te scherpen en om het speelveld van onder betrokken partijen levende (wens)beelden in kaart te brengen. Bij het opstellen van perspectieven wordt vaststaand beleid als vertrekpunt genomen.



Om de uitersten van het speelveld te verkennen wordt elke ambitie eens in de lead gezet.



Scenario's

- 01 Hoge hoogstedelijke groei
- 02 Hoge regionale groei
- 03 Lage hoogstedelijke groei
- 04 Lage regionale groei

Ieder perspectief wordt getoetst op z'n robuustheid voor alle vier scenario's.

The slide features a large central blue rectangle containing the title. Surrounding this central rectangle are five smaller blue squares: one at the top center, one on the left edge, one on the right edge, one at the bottom left, and one at the bottom right.

DEEL B: SAMENVATTING PER THEMA

Inleiding

In deel B zijn de belangrijkste resultaten samengevat van de analyse die afgelopen maanden is gedaan met betrokkenen uit de regio voor vier thema's: mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macrotrends. Bij het bespreken van de resultaten worden de stappen uit het analysekader gevolgd.

- Wat zien we gebeuren? (trends en ontwikkelingen)
- Waar willen we naartoe? (ambities)
- Wat doen we al? (bestaand beleid)
- Kansen en bedreigingen

Binnenkort komen ook de achtergronddocumenten beschikbaar waar deze analyses op zijn gestoeld.





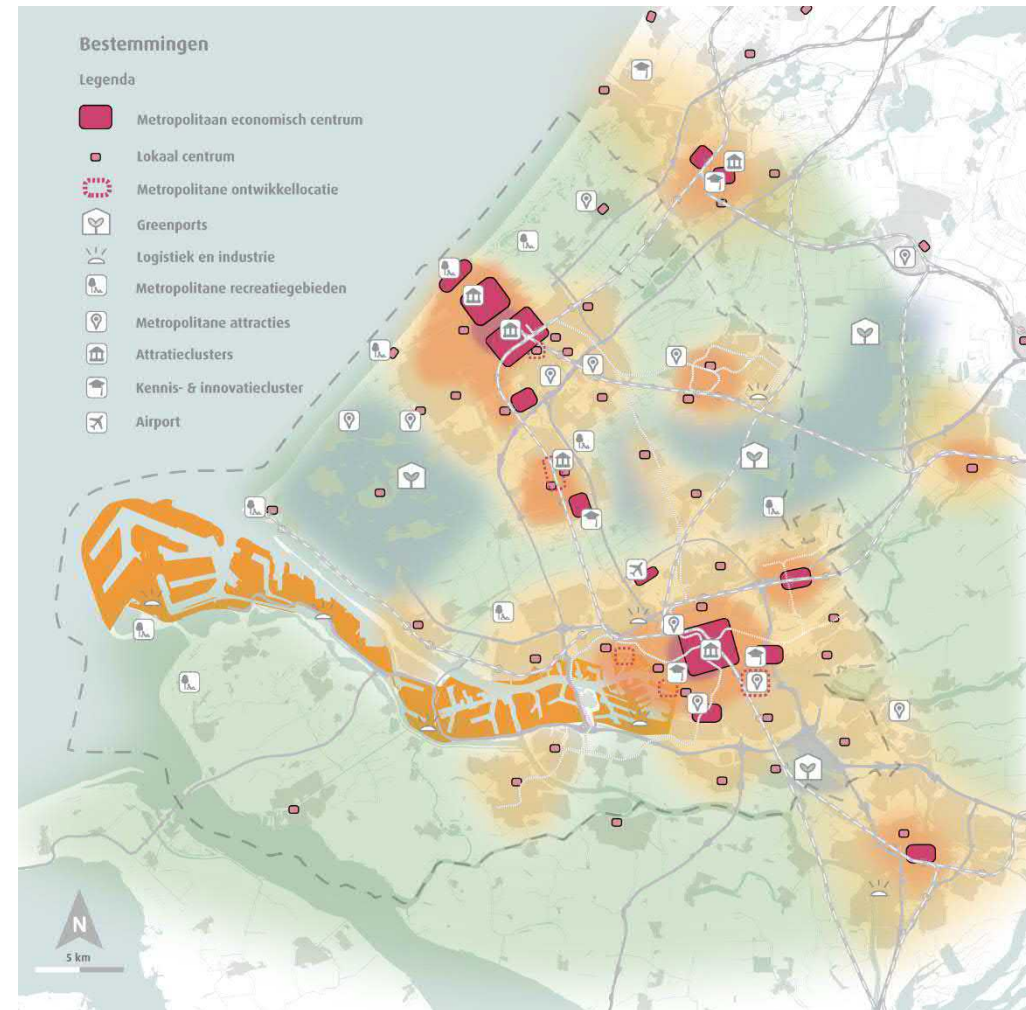
MACRO TRENDS

Algemeen

In de kwartiermaakfase zijn de Macro Trends geanalyseerd die van invloed kunnen zijn op het verdere verloop van de MIRT Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Daarbij is gefocust op een aantal thema's die van invloed zijn op de domeinen mobiliteit, ruimte & economie en leefbaarheid en de raakvlakken daartussen:

- Demografie
- Economie
- Ruimte
- Leefbaarheid
- Techniek

De toekomstige ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid kan beschouwd worden als uitvloeisels van de ontwikkeling op deze vijf thema's. De volgende sheets betreffen een samenvatting van de analyse die is uitgevoerd. Die analyse is niet uitputtend. Er is getracht de meest belangrijke en in het oog springende ontwikkelingen die relevant zijn voor de bereikbaarheid (in brede zin gedefinieerd) van de regio er uit te lichten. De analyse is uitgevoerd op basis van bestaande beleidsdocumenten, artikelen en toekomstverkenningen en input die is geleverd door experts en gedurende bijeenkomsten die zijn georganiseerd in het kader van de kwartiermaakfase van deze MIRT.



Samenvatting (1/2)

Thema	2005 - 2015	2015-2030	Na 2030	Specifiek voor regio Rotterdam-Den Haag	Beïnvloedbaar door regio?	Zekerheid?	Impact op mobiliteit?
Demografie	Groei bevolking en aantal huishoudens	Voortzetting groei bevolking en aantal huishoudens (in hoog scenario sterke groei, in laag scenario lichte groei). Groei wordt veroorzaakt door buitenlandse migratie. Vergrijzing zal toenemen.	Onzeker. In hoog scenario zet de groei voort, in laag scenario krimpt het aantal inwoners in Nederland tot 16,4 miljoen.	Regio Den Haag/Delft/Westland en stad Rotterdam sterke toename, regio Rotterdam lichte toename/stabilisatie aantal inwoners (ten zuiden van Rotterdam kan sprake zijn van krimp). Met name in de groeikernen en meer landelijke gebieden zal sprake zijn van vergrijzing.	Beperkt te beïnvloeden door woningbouwlocaties	De demografie is ten opzichte van de andere thema's met redelijke zekerheid te voorspellen. Migratie is de meest onzekere factor hierbinnen.	Het aantal inwoners in de regio is van grote invloed op de (hoeveelheid) mobiliteit. Daarnaast zal de vergrijzing (met vitalere ouderen) invloed hebben op de mobiliteit en de verplaatsingen over de dag.
Economie	In de loop van de afgelopen decennia is de welvaartsgroei redelijk constant gebleven. De economische groei wisselt wel sterk per sector. Daarnaast is er sprake van een terugtrekkende overheid.	Tot 2030 zal de beroepsbevolking verder groeien. Ook het aantal banen zal naar verwachting verder toenemen. De economie is aan het veranderen. De next economy (digitalisering, opkomst circulaire economie) vragen om een transitie. Geldt niet alleen voor Main- en Greenports, maar ook voor de economische toplocaties in de steden waar de diensteneconomie steeds meer centraal staat.	De groei van de beroepsbevolking na 2030 is onzeker en mede afhankelijk van de bevolkingsgroei. Trends in digitalisering en aard van de economie zijn van grote impact op de toekomst van de economie in de regio, maar zijn nu nog lastig te voorspellen.	De beroepsbevolking en het aantal banen in de regio zullen verder groeien. De veranderende economie heeft grote impact. Dit is te merken in de diensteneconomie in de steden, maar ook in de noodzakelijke transformatie van de Mainport en Greenports. Dit kan een bedreiging zijn, maar biedt zeker ook kansen om voorop te lopen in deze trend.	De macro-economische trends zoals de opkomst van digitalisering en de circulaire economie zijn niet door de regio te beïnvloeden. Wel kan er zo goed mogelijk op worden geanticipeerd door tijdig in te spelen op een transitie en een bijpassend mobiliteitssysteem.	De omvang van de beroepsbevolking en het aantal banen is redelijk te voorspellen. De ontwikkeling van de economie en impact daarvan op de regio is van veel factoren afhankelijk. Dát er de komende jaren sprake zal zijn van transformatie (energietransitie) is wel zeker.	De ontwikkeling van de economie heeft grote impact op de mobiliteit in de regio Rotterdam Den Haag, maar is nu nog lastig te voorspellen. Voor de Mainport geldt bijvoorbeeld dat bij de overgang van de petrochemische industrie naar een meer circulaire en duurzame industrie andere logistieke stromen horen. Dat geldt ook voor de diensteneconomie in de stedelijke interactiemilieus (in plaats van op snelweglocaties)
Ruimte	Waar in de jaren '60 en '70 nog sprake was van leegloop van de grote steden naar de groeikernen, vindt de laatste jaren weer een trek naar de stad plaats.	De verwachting is dat de trek naar de stad zal voortzetten. Met name Den Haag en de omliggende gemeenten en de stad Rotterdam zullen de komende jaren naar verwachting sterk groeien. Het is onzeker hoe deze trek zich verhoudt tot de gehele stedelijke agglomeratie.	De bevolkingsontwikkeling na 2030 is nog onzeker. Verwachting voor de regio Rotterdam Den Haag is dat de bevolkingsomvang ook na 2030 minstens stabiel zal blijven.	De verwachting is dat de trek naar de stad aan zal blijven houden. Het is echter niet zeker naar welke plekken binnen de stad (en stedelijke regio) deze groei zal plaatsvinden. En wat er gebeurt nadat de woningen in de groeikernen vrijkomen, die nu worden bewoond door de babyboomgeneratie.	De omvang van de bevolking en trek naar de regio is lastig te beïnvloeden, maar de woningbouwlocaties en arbeidslocaties zijn wel door de regio te beïnvloeden.	Dat de trek naar de stad zich voortzet is redelijk zeker voor de komende jaren. De ruimtelijke situatie na 2030 is lastiger te voorspellen en onder meer afhankelijk van het woningbouwbeleid en wat er gaat gebeuren met de woningen in de groeikernen zoals Zoetermeer en Spijkenisse.	De ruimtelijke spreiding van woningen en werklocaties is van grote invloed op de mobiliteit.

Samenvatting (2/2)

Thema	2005 - 2015	2015-2030	Na 2030	Specifiek voor regio Rotterdam-Den Haag	Beïnvloedbaar door regio?	Zekerheid?	Impact op mobiliteit?
Leefbaarheid	Afname van negatieve effecten van de verkeer- en vervoersector door lagere uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden, afname verkeersslachtoffers. Daling van energiegebruik in de sector dankzij energie-efficiëntere vervoermiddelen. Wel een toename van geluidoverlast door verkeer.	De verwachting is dat de trend in afnemende negatieve effecten van de verkeer- en vervoersector zal doorzetten. Onzekere factor is de omvang van de mobiliteit, waardoor het onzeker is of de effecten ook af zullen blijven nemen.	Het is onzeker wat de leefbaarheidseffecten van mobiliteit op deze lange termijn zullen zijn, ook gezien de afhankelijkheid van de omvang van de mobiliteit. Ook de beleidsmatige invulling van de klimaatdoelstellingen is onzeker.	In energiegebruik spelen de Main- en Greenports een grote rol. De energietransitie zal met name voor deze gebieden van grote impact zijn. In de steden kan spanning ontstaan door de toenemende trek naar de stad en het leefbaar houden van deze steden. Leefkwaliteit is een belangrijk thema in deze dichtbebouwde regio. In de steden wordt ingezet op de circulaire economie.	In het kader van klimaatmitigatie kan de regio beleidsmatig de leefbaarheid en een duurzamer energiegebruik stimuleren. Er kunnen keuzes worden gemaakt om beleid te voeren dat gericht is op het halen van de normen of op een zo duurzaam en leefbaar mogelijke regio. Dit geldt ook voor de invulling van het klimaatafspraken. Daarnaast is ook aandacht nodig voor klimaatadaptatie en de rol van infrastructuur daarbij.	De mate waarin de klimaatontwikkelingen zich doorzetten en welk internationaal beleid op dat vlak gevoerd zal worden is nog onzeker. Wel ontstaat er steeds meer urgentie voor het onderwerp.	De mobiliteitseffecten van leefbaarheid zijn vooral afhankelijk van de beleidsmatige invulling van en ambities in afspraken over dit thema.
Techniek	Technologische innovaties op het gebied van mobiliteit hebben de laatste jaren veel plaatsgevonden in smart infrastructure en smart vehicles. Daarnaast heeft veel innovatie plaatsgevonden in data-inwinning en in het verschaffen van persoonlijke, multimodale reisinformatie. Dit past in de algemene ontwikkeling van Smart Cities en de opkomende deeleconomie. Nieuwe vervoermiddelen als e-fietsen en elektrische auto's zijn sterk in opkomst.	Er wordt veel verwacht van de verdere ontwikkelingen van smart vehicles en infrastructure (Intelligent Transport Systems). Zelfrijdende voertuigen zijn in ontwikkeling, maar op deze termijn zijn ontwikkelingen als verdergaande rijtaakondersteuning en communicatie tussen voertuigen en infrastructuur waarschijnlijk van grotere impact. Wat nieuwe vervoermiddelen voor personenverkeer (elektrische fiets) of logistiek verkeer (drones) gaan doen is nog onzeker.	Het is nog erg lastig te voorspellen welke technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit op de lange termijn zullen doorzetten. Voertuigen zullen in toenemende mate zelfstandig op de snelwegen kunnen rijden, maar binnenstedelijk blijft dit waarschijnlijk complex. Het is nog onduidelijk wat de trends in bijvoorbeeld virtual reality en 3D-printing op deze termijn zullen betekenen.	De ontwikkelingen die in de kolommen "2015-2030" en "na 2030" zijn beschreven zullen zeker impact hebben op de hele regio. Specifiek voor deze regio zijn de technologische ontwikkelingen in de industrie en logistiek van belang vanwege de Mainport. Als trends in bijvoorbeeld 3D-printing een vlucht gaan krijgen, kan dit grote invloed hebben op het functioneren van de Mainport. Het is echter nog zeer onzeker in hoeverre deze trend zich voortzet.	De macro-ontwikkelingen op het gebied van techniek zijn hoogstens zeer beperkt door de regio te beïnvloeden.	De ontwikkelingen in de techniek zijn zeer onzeker. Er zijn verschillende veelbelovende technieken in zowel voertuigtechniek, infrastructuur en in het sociale domein (virtual reality) die grote impact kunnen hebben op mobiliteit. Maar in hoeverre deze ontwikkelingen ook zullen worden geaccepteerd en overgenomen door de samenleving is nog niet te voorspellen.	Technieken als zelfrijdende voertuigen, verdergaande mogelijkheden om op afstand contact met elkaar te hebben en bijvoorbeeld 3D-printen kunnen van grote invloed zijn op de mobiliteit maar zijn zeer lastig te voorspellen.

Macrotrends per thema

Hierna is voor elk van de vijf geanalyseerde thema's de kern beschreven die relevant is voor vervolgonderzoek in de analysefase. Het zijn onderwerpen die impact hebben op de bereikbaarheid, maar waarover nog onvoldoende bekend is om er op te kunnen acteren.

Demografie

Vergrijzing is een zekere en sterke trend die de komende jaren zal voortzetten. Tegelijkertijd merken we dat de 65+'ers van tegenwoordig een stuk vitaler en daarmee mobieler zijn dan enkele decennia geleden. De vraag is wat deze trend de komende jaren voor de mobiliteit in de regio gaat betekenen? Hoe verplaatsen deze ouderen van de toekomst zich? En zijn daarin nog verschillen te maken tussen bijvoorbeeld 65+'ers en 75+'ers? Een ander relevant demografisch thema is de buitenlandse migratie. Dit is het meest grillige en onvoorspelbare onderdeel van de bevolkingscijfers. Allochtonen vestigen zich voornamelijk in de stedelijke gebieden en hun verplaatsingsgedrag verschilt van de autochtone Nederlanders. Ook dit heeft dus zijn impact op de mobiliteit in de regio.

Economie

De energietransitie en vernieuwing van de economie naar een meer circulaire economie kunnen als een bedreiging voor de toekomst van de regio worden gezien, maar kunnen ook juist als een kans worden opgepakt om internationaal voorop te lopen in een transitie naar een duurzame economie. De ontwikkelingen hierin zijn nog erg onzeker. Evenals wat de betekenis hiervan is voor de mobiliteit (zowel personen- als goederenverkeer) in de regio. Binnenstedelijk maakt de diensteneconomie een enorme ontwikkeling door.

Internationale concurrentiekracht en een hoogwaardige binnenstedelijke verblijfskwaliteit zijn voor deze ontwikkeling cruciaal. Vragen voor het vervolgonderzoek zijn wat de doelen en ambities van de overheid zijn op deze onderwerpen en welke rol kan de overheid spelen in deze transitie? En welke kansen en opgaven ontstaan door de Next Economy?

Ruimte

Er wordt een verdergaande bevolkingsgroei in de regio verwacht op zowel de kortere als langere termijn. Dit wordt mede veroorzaakt door de trek naar de stad. Het is echter nog onzeker waar deze groei zich in de regio gaat manifesteren: alleen in de binnensteden, in de stedelijke zones om de grote centra, in de groeikernen of in de meer landelijke gebieden rondom de grote steden? En op welke schaal deze trek plaatsvindt. Factoren die hierop van invloed zijn, zijn de huidige en toekomstige leeftijdsopbouw in deze gebieden, de behoeften van de toekomstige inwoners en het regionale beleid voor woningbouw en arbeidslocaties. Hiernaar kan (meer specifiek voor de regio Rotterdam Den Haag) nader onderzoek worden verricht. Beleidsmatig is deze trend te beïnvloeden door het aanwijzen van woningbouw- en arbeidslocaties. Hoe kunnen woon- en werklocaties en de infrastructuur integraal worden gepland, gelet op deze trends?

Binnen het thema Ruimte in relatie tot mobiliteit zijn niet alleen de ontwikkelingen in ruimtelijke bevolkingsverspreiding van belang, maar ook het ruimtebeslag van de infrastructuur zelf. In hoeverre kan infrastructuur meer in bundels worden aangelegd?

Macrotrends per thema

Leefbaarheid

Leefkwaliteit is een belangrijk thema in deze dichtbebouwde omgeving. Hoe behouden we als regio een aantrekkelijke, leefbare woonomgeving? Gezien de trek naar de stad kan deze ambitie onder spanning komen te staan. Wat betreft klimaatmitigatie is zowel de klimaatontwikkeling zelf (temperatuurstijging) als het (inter)nationale beleid wat als gevolg daarvan de komende jaren (al dan niet gedwongen) gevoerd wordt, erg onzeker. En welke impact hebben deze doelstellingen op mobiliteit in de regio Rotterdam Den Haag? En welke rol hebben overheid, bedrijfsleven en de maatschappij hierin? Zowel direct (emissienormen etc.) als indirect (transitie naar meer circulaire economie). Naast deze klimaatmitigatie ontkomen we de komende jaren niet aan klimaatadaptatie. De vraag is welke impact dit heeft op de mobiliteit en benodigde infrastructuur.

Techniek

Er zijn snelle ontwikkelingen gaande op het gebied van smart city's slimme voertuigen en infrastructuur die in potentie veel kunnen veranderen op het gebied van mobiliteit. Er is sprake van grote onzekerheden hierin die al door verschillende partijen (o.a. Connecting Mobility, KiM, TNO en TU Delft) met scenario's in kaart zijn gebracht. Specifiek voor de regio Rotterdam Den Haag zijn de technologische ontwikkelingen die een rol spelen in de transitie richting de Next Economy en een meer circulaire economie relevant. Denk aan bijvoorbeeld de invloed van 3D-printing en drones. Hiervoor kunnen scenario's ontwikkeld worden waarin de impact van deze technologische ontwikkelingen op mobiliteit in de regio wordt verkend.

Hoe omgaan met onzekerheid?

In al deze te onderzoeken thema's is sprake van onzekerheden. Met name op het gebied van de Next Economy, informatietechnologie en het klimaat zijn er de komende jaren sterke onzekerheden die grote impact kunnen hebben op de mobiliteit. Dit vergt een flexibele, adaptieve aanpak. Als basis daarvoor zal eerst een ambitie, een stip op de horizon moeten worden neergezet. Suggestie is daarom om daar met een adaptief programma naar toe te werken.

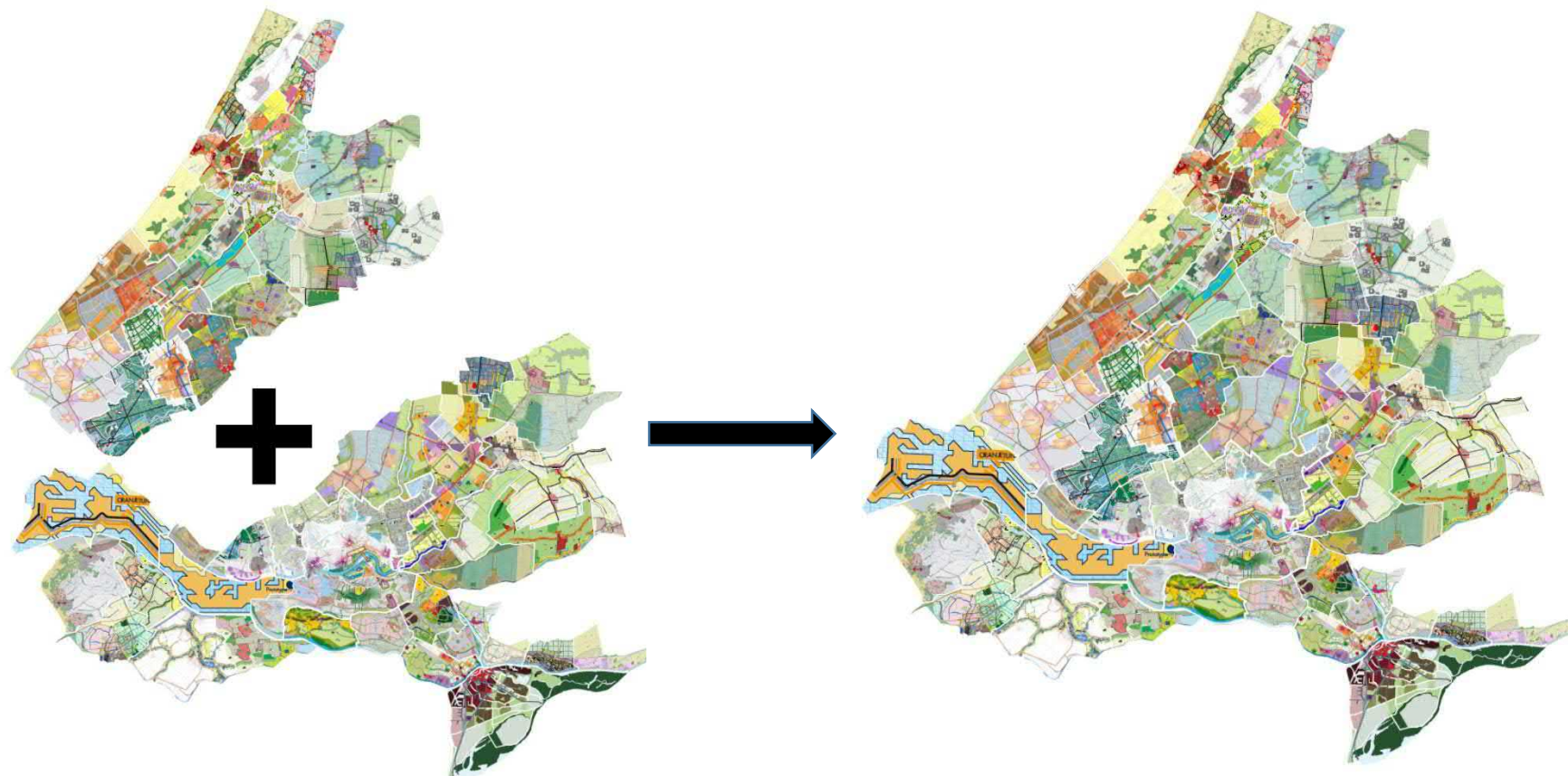
Bij adaptief programmeren worden allereerst ambities, opgaven en maatregelen geformuleerd. Vervolgens worden de onzekerheden in kaart gebracht en de samenhang en kantelpunten in de ontwikkeling aangegeven. Op basis van die gegevens kan een ontwikkelpad worden uitgewerkt waarover concrete afspraken worden gemaakt.



Figuur 6: Hoe omgaan met onzekerheid? (Blueconomy)

RUIMTE &
ECONOMIE

Algemeen



bron:
Gemeentelijke structuurvisies

**Vele gemeenten met elk een eigen kijk op de toekomst...
vormen samen een nog maar half samenhangende metropool...
maar streven alle naar één samenhangende metropool.**

Algemeen

In internationale context draait het succes van een regio om twee zaken: agglomeratiekracht en leefkwaliteit. Agglomeratiekracht betreft het aantal mensen - inwoners, bedrijven, voorzieningen - dat elkaar snel en gemakkelijk kan bereiken in een aantrekkelijke omgeving. Dichtheid en bereikbaarheid zijn de twee cruciale begrippen die hierin een rol spelen. Daarnaast toont het begrip leefkwaliteit dat het niet alleen om kwantiteit maar ook om kwaliteit gaat. De verschillende mogelijkheden dienen aantrekkelijke opties te zijn.

Een succesvolle metropolitane regio biedt dus veel aantrekkelijke keuzeopties. Om te wonen, te werken, een opleiding te volgen en vrije tijd te besteden. Daarmee wordt een regio in economisch opzicht ook veerkrachtig. Door sterke regionale samenhang is de metropool enerzijds in staat is om economische klappen op te vangen en anderzijds te innoveren via kruisbestuiving.

Bereikbaarheid heeft in dit alles een dienende rol. Het stelt gebieden in staat elkaars kwaliteiten te benutten en te specialiseren en excelleren waarin ze onderscheidend en aanvullend zijn.

Daarmee draait het in dit themaspoor om drie aspecten:

1. Het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat, door in te spelen op de vernieuwing van de economische clusters via kruisbestuiving met andere clusters (profit)
2. Aandacht voor sociaal economische ontwikkeling; versterken van de werkgelegenheid en een aantrekkelijk en leefbaar gebied (people)
3. Keuzes maken die bijdragen aan een aantrekkelijk en gezond woon- en werkklimaat, waaronder ook energietransitie en ecologie (planet)

In dat licht is MRDH een ontluikende metropolitane regio die nog geen intense samenhang vertoont. Waarvan de leefkwaliteit behoorlijk is maar op tal van punten ook nog tekort schiet en volop kansen voor verbetering biedt.

Algemeen

Wat we zien we gebeuren?

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een bestuurlijke samenwerking die mede het resultaat is van een geleidelijke maatschappelijk-economische ontwikkeling waarin twee stedelijke regio's, die van Rotterdam en van Den Haag, steeds meer overlap vertonen en intensievere onderlinge verbanden ontwikkelen. Het betreft hier niet alleen de relaties tussen de steden Rotterdam en Den Haag, maar ook tussen andere plekken in deze ontluikende regio. Tegelijkertijd heeft deze ontwikkeling nog niet het stadium van een samenhangend geheel bereikt. Bovendien blijken internationale toplocaties in de regio zijn allemaal goed aangetakt op internationale netwerken.

Vanuit de stad en de economie bezien is bereikbaarheid dienend aan dit metropolitane systeem en geen op zichzelfstaand doel.

Waar willen we naar toe?

Uit de geanalyseerde beleidsstukken (waaronder de SVIR) komt op hoofdlijnen een verrassend eenduidige bestuurlijke ambitie naar voren. Namelijk het integreren van de regio's Rotterdam en Den Haag tot een samenhangende metropolitane regio, die vele opzichten veelzijdig is en door zijn agglomeratiekracht concurrerend is met andere regio's.

Dit wordt nog eens ondersteund door een reeks onderzoeken.

Wat doen we al?

Diverse bereikbaarheidsmaatregelen leveren een bijdrage aan het versterken de metropolitane samenhang.

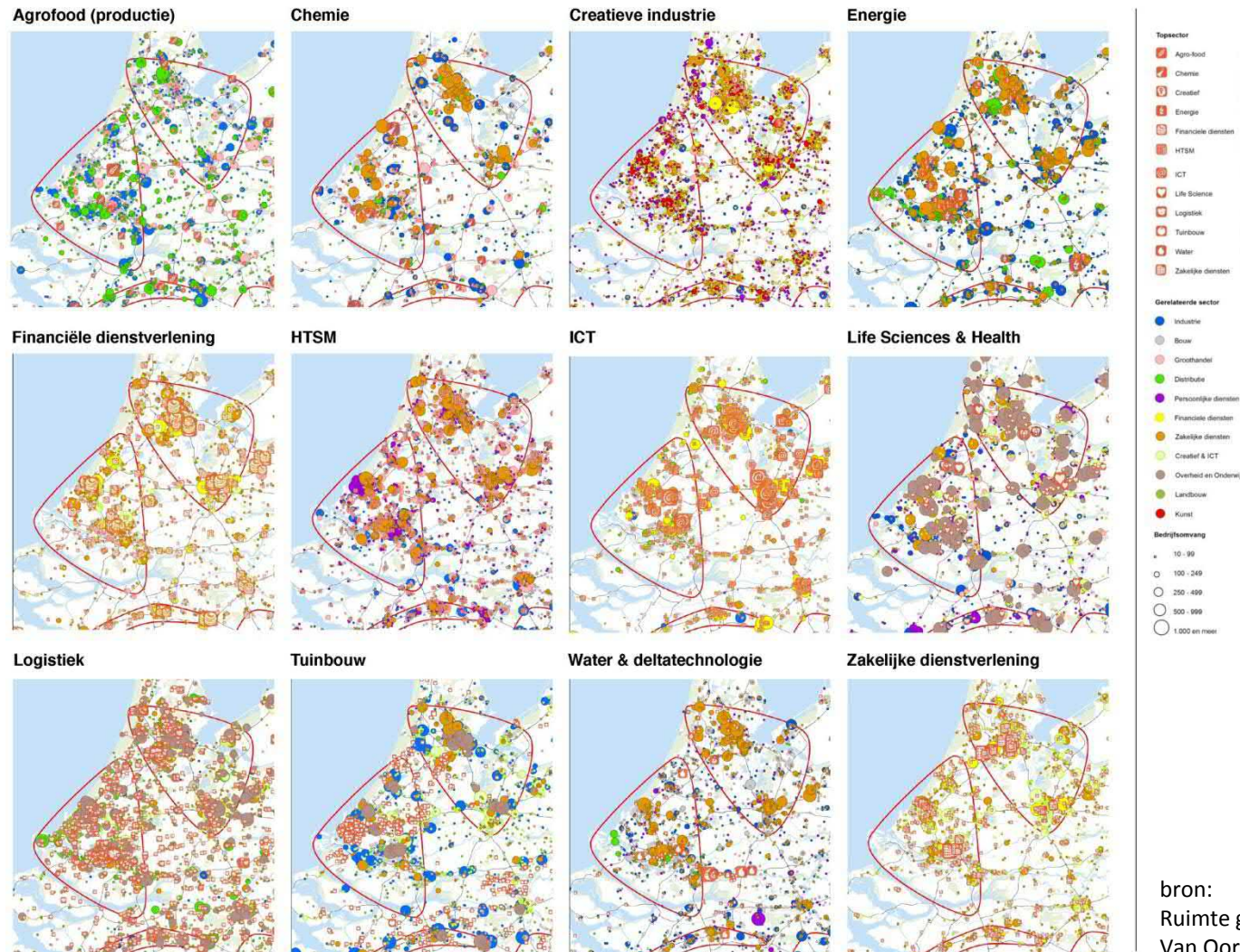
Een deel van de plannen voor verstedelijking benut goed de bereikbaarheid van een locatie.

Kansen & bedreigingen

Kansen: door een verbeterde samenhang de metropoolregio laten uitgroeien tot een aantrekkelijke en concurrerende metropoolregio dankzij het optimaal benutten van de aanwezige massa en diversiteit

Bedreigingen: een stagnatie, blijvende fragmentatie, onnodige concurrentie, onvoldoende samenhang

Economie



Er zijn economische kansen. MRDH beschikt over grote economische sectoren die elkaar goed kunnen versterken als ze stevig op elkaar betrokken zijn.

bron:
Ruimte geven aan Economische Vernieuwing
Van Oort (et al. 2015)

Economie

De zuidelijke Randstad bevat een groot aantal belangrijke economische sectoren, die tegen het eind van hun levenscyclus aanlopen. Hun potentie is vooral om via recombinitie met andere regionale sectoren tot vernieuwing te komen.

Wat we zien we gebeuren?

Van alle Nederlandse regio's lijkt de economie van de Zuidelijke Randstad (de regio MRDH met de Drechtsteden en de regio Leiden) het meest divers: een combinatie van een productie-, industriële en diensteneconomie..

Deze regio is de thuisbasis van het haven-industrieel-complex (HIC), maritieme industrie,

waterbouw, logistiek, chemie en energie, tuinbouw, high-tech systems en materialen (HTSM)

en opkomende sectoren als life sciences & health (LS&H), creatieve industrie en leisure.

Deze sectoren zijn van oorsprong vaak los van elkaar ontstaan en kenmerken zich door ruimtelijke clusters/vorming in afzonderlijke gebieden. Denk hierbij aan het Westland, de Rotterdamse haven en de maritieme-industrie in de Drechtsteden.

Uit onderzoek van Van Oort blijkt dat een groot aantal van deze sectoren tegen het eind van hun levenscyclus dreigen te lopen. Dit is een bedreiging voor werkgelegenheid en welvaart. Om dit te voorkomen is vernieuwing noodzakelijk, die het best te bereiken is door kennis uit deze sectoren te combineren met die van andere sectoren in de regio. Dit worden crossover-potenties genoemd.

De glastuinbouw bijvoorbeeld innoveert en ontwikkelt naar nieuwe verdienmodellen, die een andere ruimtelijke impact hebben: meer kennis, meer distributie en waarde toevoeging, minder productie.

Hiervoor is kruisbestuiving met andere sectoren noodzakelijk. De vraag is welke rol bereikbaarheid hierin kan en moet spelen.

Economie

Waar willen we naar toe?

Naar een economisch veerkrachtige metropolitane regio. Veerkracht in deze context houdt zowel defensieve als offensieve veerkracht in. Defensief betekent in staat om economische klappen op te vangen. Offensief betekent om door middel van kruisbestuiving (crossovers in jargon) met andere economische sectoren tot vernieuwing en daarmee behoud en groei van werkgelegenheid en welvaart te komen.

De biobased economy (BBE) is hiervan een aansprekend voorbeeld. In de BBE worden kennis vanuit de biologie en food sector gecombineerd met die van de chemische en medische sector.

Wat doen we al?

Naast het ruimtelijk economisch onderzoek dat inzicht verschaft in het functioneren komen er op een aantal plekken campusontwikkelingen van de grond waar onderzoek en toepassing rondom een bepaald thema samen worden gebracht. Denk hierbij aan Bio Science Park Leiden, Technopolis / Science Park Delft en RDM campus Rotterdam.

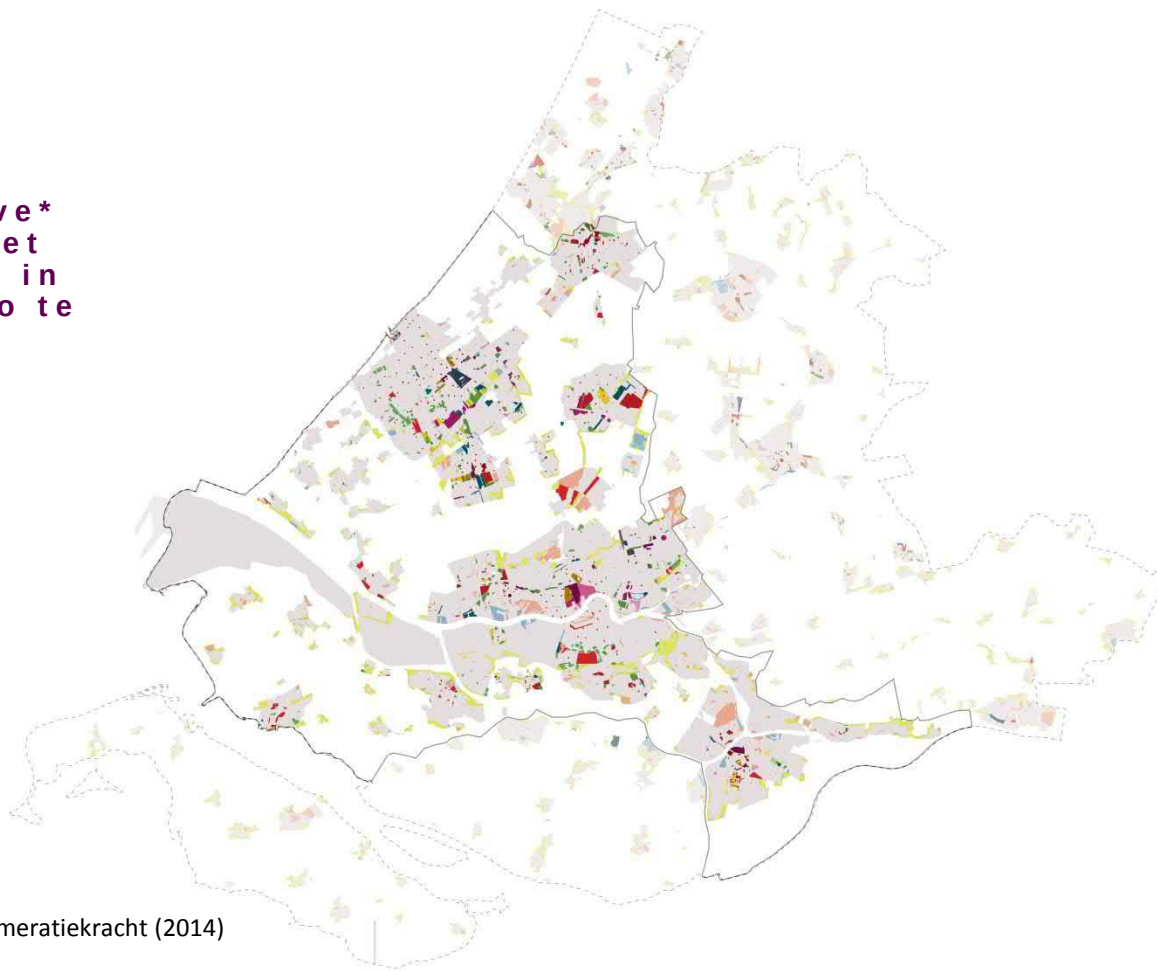
Kansen & bedreigingen

Kansen: De concurrentiekracht van de regio te bevorderen, door innovatie te bevorderen door middel van kruisbestuiving tussen economische sectoren in de regio. Waaronder de Bio-based economy.

Bedreigingen: Geïsoleerde slecht ingebedde economische sectoren komen in verval waardoor veel werkgelegenheid en welvaart verloren gaat en de regio in een negatieve spiraal terecht komt.

Ruimtebehoefte

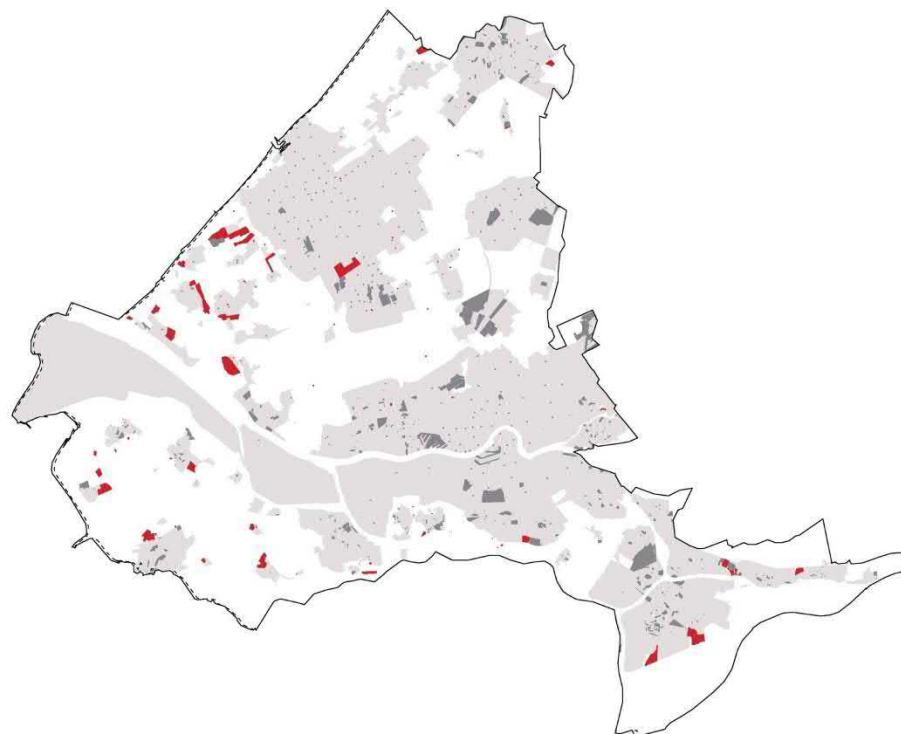
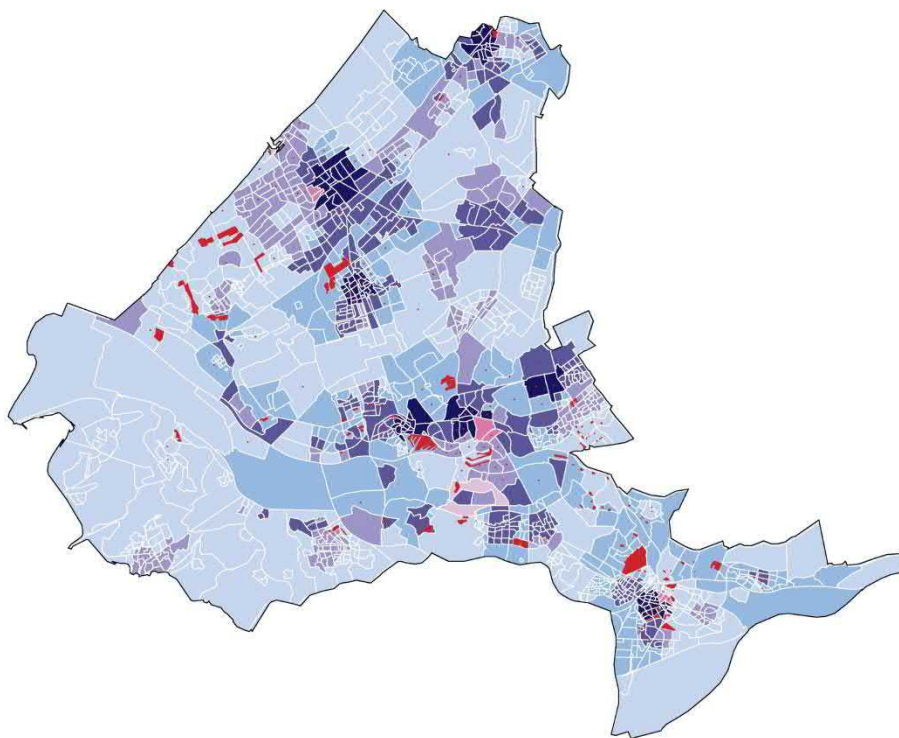
De stevige
woningbouwopgave*
kan worden ingezet
om de samenhang in
de metropoolregio te
vergroten.



bron:
Duurzame verstedelijking & Agglomeratiekracht (2014)

*) 229.000 woningen in Zuid-Holland verdeeld over verschillende woonmilieus en deelgebieden.

Ruimtebehoefte



bron:
Duurzame verstedelijking & Agglomeratiekracht (2014)

45% van de geplande woonmilieus sluiten niet aan op de bereikbaarheid van de locatie.

... maar dat gaat niet automatisch goed.

29% van de geplande woningbouw ligt buiten het bestaand stedelijk gebied, waarvan 2/3 een harde status heeft.

Ruimtebehoefte

Er ligt een stevige woningbouwopgave die niet automatisch op multimodaal bereikbare plekken landt.

Daarnaast kampt commercieel vastgoed (kantoren, winkels, bedrijfstvastgoed) met structurele leegstand en een overaanbod aan grondposities plancapaciteit.

Beiden vormen een bedreiging voor de agglomeratiekracht en leefkwaliteit van de metropoolregio.

Wat we zien we gebeuren?

Als gevolg van een voortgaande huishoudverdunding, een trek naar de stad en een verminderde uitstroom neemt de behoefte aan woningen toe. In de komende vijftien jaar dienen er 230 duizend woningen te worden gebouwd in de verschillende woningmarkten waaruit de metropoolregio bestaat. Dit betreft een breed spectrum van hoogstedelijke woonmilieus, suburbane en (goed verbonden) landelijke woonmilieus. Een groot deel van de (zowel harde als zachte) woningbouwplannen ligt echter op plekken die niet goed bereikbaar zijn. In bijvoorbeeld glastuinbouwgebieden wordt vrijkomend gebied gebruikt voor woningbouw. Dit is nu vaak versnipperd en niet op locaties die goed bereikbaar zijn.

Daarnaast is er structurele en omvangrijke leegstand van commercieel vastgoed (winkels, kantoren en bedrijfspanden) en is er een overaanbod van grondposities en plancapaciteit.

Waar willen we naar toe?

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (sinds 2012 een wettelijke vereiste) is een leidraad voor verstedelijking die stimuleert om te benutten van wat er al is. Door middel van drie vragen:

1. Is er echt behoefte? 2. Als die behoefte er is, kan die in bestaand stedelijk gebied worden opgevangen? 3. Als dat niet kan, ontwikkel dan op een multimodaal ontsloten locatie buiten het bestaand stedelijk gebied. De Ladder:

- bevordert zo het beter benutten van reeds gedane publieke investeringen in de stad (in onder meer bereikbaarheid en voorzieningen),
- versterkt de agglomeratiekracht van de regio, en
- voorkomt verdere aantasting van het landschap.

Ruimtebehoefte

Wat doen we al?

Er zijn al veel woningbouwplannen in de maak, al is het nog onvoldoende om de gehele behoefte te voorzien. Op zich blijkt er voldoende ruimte om de vraag naar woningbouw in verschillende typen woonmilieus te accommoderen binnen het bestaand stedelijk gebied. Echter dreigt een vrij aanzienlijk deel te landen op plekken buiten dat stedelijk gebied, die ook nog eens niet multimodaal zijn ontsloten.

Dit conflicteert met de Ladder, bedreigt de nog tere samenhang en agglomeratiekracht, snoept het landschap op en benut publieke investeringen niet.

Daarnaast wordt er geschrapt in grondposities en in plannen voor commercieel vastgoed (kantoren, winkels en bedrijven). Maar ook dit is nog onvoldoende.

Kansen & bedreigingen

Kansen: De verstedelijkingsopgave wordt conform de ladder duurzame verstedelijking uitgevoerd. Hierdoor vergroot de samenhang en agglomeratiekracht van de regio.

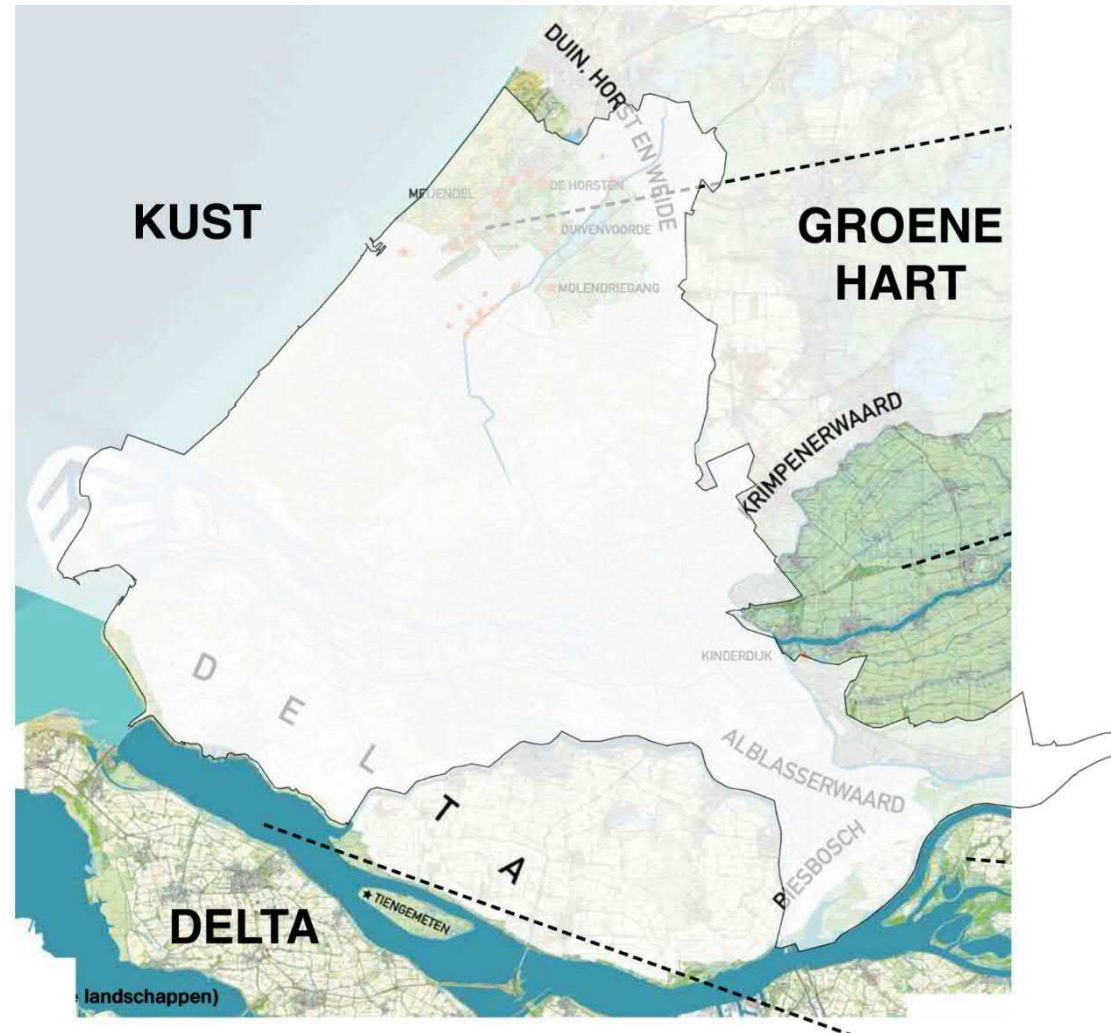
Zo worden publieke investeringen beter benut, de keuzevrijheid van burgers en bedrijven vergroot, en de economische concurrentiekracht van de metropool versterkt.

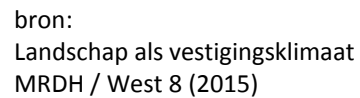
Bedreigingen: De Ladder wordt genegeerd. Woningbouw wordt gerealiseerd op plekken die op korte termijn het makkelijkst te realiseren zijn, zonder dat hun bereikbaarheid in orde is of wordt gemaakt. Daarnaast wordt er te weinig afgeboekt op onwenselijke grondposities, onvoldoende geschrapt in plannen voor commercieel vastgoed en leegstand niet aangepakt.

Landschap

MRDH wordt omringd
door grote
landschappen

bron:
Landschap als vestigingsklimaat
MRDH / West 8 (2015)





Landschap

Het landschap is een cruciaal onderdeel van het ruimtelijk economisch vestigingsklimaat. Het heeft een effect op de aantrekkelijkheid van een regio om er in te leven, werken, wonen. De Zuidelijke Randstad beschikt over een reeks sterke landschappen die van betekenis zijn voor de leefkwaliteit van de metropoolregio als geheel. Echter laat de verbinding tussen stad en ommeland te wensen over. Daarnaast is er een gebrek aan aantrekkelijke bestemmingen in deze landschappen. De landschappen dragen bovendien bij aan de identiteit van de metropool.

Wat we zien we gebeuren?

Landschappelijke kwaliteiten worden steeds breder erkend als een essentieel onderdeel van het leefklimaat van een grootstedelijke regio en daarmee ook van haar economische vitaliteit en succes. De leefkwaliteit van de Zuidelijk Randstad is ondermaats, in vergelijking met andere regio's waaronder de Noordelijke Randstad. Landschappen versnipperen, aan de randen wordt geknabbeld en de verbindingen vanuit de stad zijn onaantrekkelijk of zijn eenvoudigweg verbroken.

Waar willen we naar toe?

De diverse landschappen in de regio maken een integraal deel uit van het vestigingsklimaat van de metropoolregio. Via fijnmazige, multimodale netwerken (o.a. fietsen, lopen, varen) hebben bewoners en bezoekers toegang tot aantrekkelijke metropolitane landschappen met aantrekkelijke bestemmingen die hun voor zowel (kort) dagelijks en minder frequent (langer) gebruik diverse recreatiemogelijkheden bieden.

Wat doen we al?

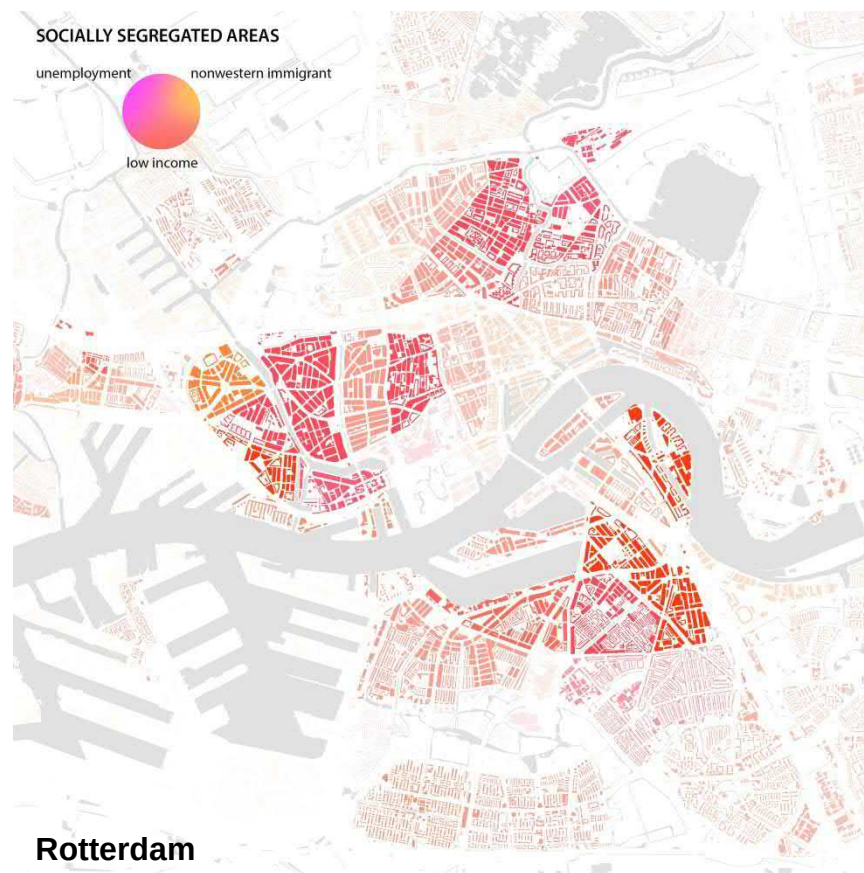
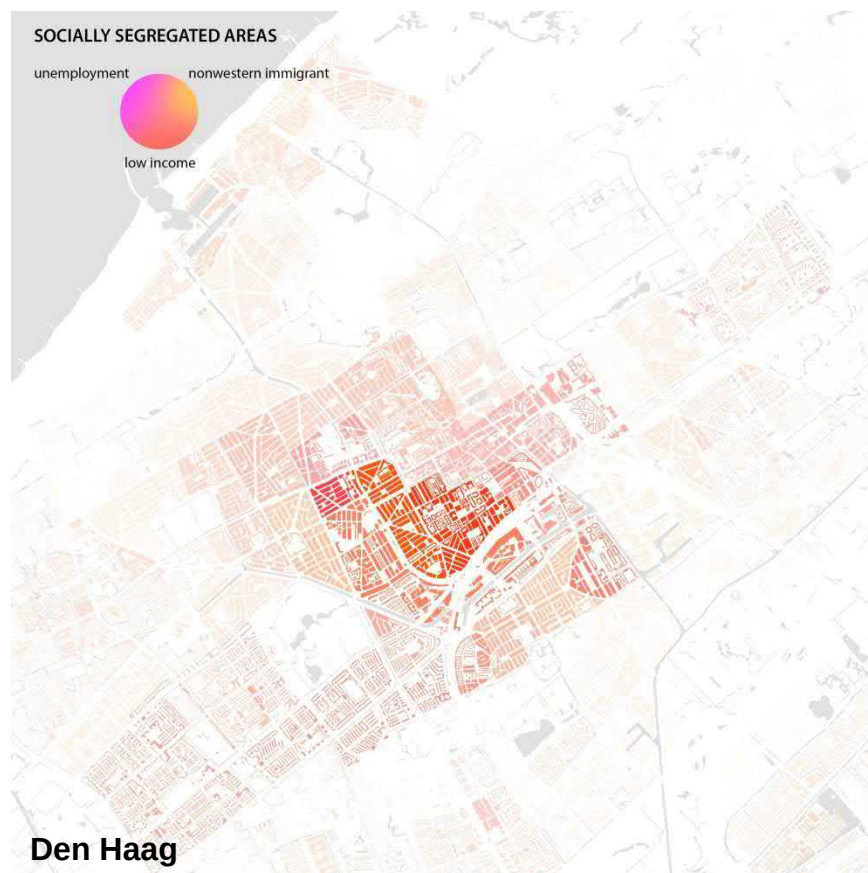
Er loopt een onderzoek vanuit het Rijk naar de betekenis van het landschap voor het economisch vestigingsklimaat. Op het niveau van deelgebieden lopen concrete projecten om landschappen te versterken en beter te verbinden met nabijgelegen stedelijke gebieden. Tot slot wordt verkend of in aanvulling daarop nieuwe metropolitane landschappen kunnen worden ontwikkeld.

Kansen & bedreigingen

Kansen: Samenhangend netwerk van kleine parkjes tot weidse landschappen vormen een aantrekkelijk en ontspannen metropolitaan langzaamverkeersnetwerk, Voor zowel recreatief als dagelijks functioneel verkeer.

Bedreigingen: De metropoolregio heeft een onaantrekkelijk leef- en werkklimaat, omdat landschappen versnipperd zijn, er onvoldoende aantrekkelijke bestemmingen zijn en ze niet eenvoudig toegankelijk zijn.

Sociaal



bron:
EMU, TU Delft
databron:
CBS en Lisa

**Er is niet overal een natuurlijke match tussen werken en wonen...
waardoor achterstandswijken ongelijke kansen hebben doordat ze
minder goede toegang tot banen, scholen, voorzieningen en
recreatiemogelijkheden hebben.**

Sociaal

De sociale ongelijkheid in de metropoolregio lijkt mede bepaald te worden doordat kansen ongelijk verdeeld zijn over de regio. De verschillen in de multimodale bereikbaarheid van banen, opleidingen, voorzieningen en recreatiemogelijkheden ogen groot.

Wat we zien we gebeuren?

De verschillen in sociaaleconomische kansen in de regio lijken fors. Kansarme gebieden onderscheiden zich van kansrijke gebieden door een eenzijdige bevolkingssamenstelling (lage inkomens en laag opleidingsniveau) en beperkte toegang tot banen, opleidingen, voorzieningen en recreatiemogelijkheden. De MRDH blijft achter bij het Nederlandse gemiddelde als het gaat om onderwijsniveau, besteedbaar inkomen en werkgelegenheid.

Sociale segregatie binnen Rotterdam en Den Haag is een probleem. Verschillen in aantrekkelijk woon- en leefklimaat nemen binnen de steden toe.

Waar willen we naar toe?

Opvallend is dat op dit deelaspect nog geen eenduidige ambitie is geformuleerd op niveau van de metropoolregio.

Een samenhangende diverse metropoolregio biedt gelijke kansen aan al haar inwoners. Daarom is aandacht nodig voor de onderkant van de arbeidsmarkt. Uitsluiting van de arbeidsmarkt moet voorkomen worden, en de arbeidsmarkt moet open staan voor nieuwkomers.

Wat doen we al?

Met het Nationaal Programma Rotterdam Zuid worden al veel sociaaleconomische opgaven geadresseerd. De rol van bereikbaarheid lijkt hier in eerste instantie in onderbelicht.

Tal van bereikbaarheidsmaatregelen helpen de bereikbaarheid van een aantal achtergestelde gebieden te verbeteren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de betekenis van de A4 Midden-Delfland voor Spijkenisse, Hoogvliet, en Vlaardingen.

Sociaal

Kansen & bedreigingen

Kansen: Gelijke kansen. Iedere inwoner van de metropool een gelijkwaardige kans bieden op maatschappelijke en economische ontwikkeling, door het vergroten van de metropolitane samenhang en het bevorderen van gemengde milieus (c.q. het elimineren van eenzijdige kansarme milieus)

Bedreigingen: De metropoolregio polariseert. Er ontstaat een sociale en economische tweedeling in de metropoolregio tussen kansrijke en kansarme gebieden en dito bevolking.





LEEFKWALITEIT

Algemeen

Een goede leefkwaliteit, wie wil dat niet. Iedereen woont graag in een schone, gezonde en duurzame omgeving. Ook ruimtelijk stellen we hoge eisen aan de woon-, werk- en recreatieomgeving en de bereikbaarheid hiervan. Juist in de dichtbevolkte metropool vormt dit een uitdaging met het oog op een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Maar waar moeten we ons op gaan focussen? Vooral nu we zien dat de komende 25 jaar door de trek naar de stedelijke regio deze spanning zal blijven bestaan.

Het themaspoor leefkwaliteit heeft als doel de discussie hierover binnen het project Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag richting te geven aan de hand van verworven feiten, beelden en documentatie.

Scope

De Kwartiermakersfase van het MIRT onderzoek Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MIRT MRDH) wordt gebruikt om de scope van het onderzoek te bepalen en om onderzoeksvragen voor het vervolg te formuleren. Binnen het thema leefkwaliteit wordt gekeken naar:

- Gezondheid en veiligheid
- Groen en recreatie
- Grondstoffen, energie en klimaat

Leefkwaliteit in perspectief

In de studie naar 'Quality of living' (PBL 2013/2014) is de leefkwaliteit in de Nederlandse provincies vergeleken met het Europees gemiddelde (25 beste regio's gemiddeld). Wat opvalt in dit onderzoek is dat de Nederlandse provincies goed scoren ten opzichte van de beste Europese regio's, maar dat in de Nederlandse provincies de natuurlijke omgeving (waaronder de natuurkwaliteit), maar ook de woonkwaliteit en -omgeving onder het Europese gemiddelde (t.o.v. de 25 beste Europese regio's) ligt. Voor milieukwaliteit geldt voor de meeste provincies, waaronder Zuid-Holland, ook een 'lager dan gemiddelde' score. De provincie Zuid-Holland scoort daarnaast onder het Europese gemiddelde op het gebied van veiligheid en gezondheidszorg.

Wanneer we specifiek naar de regio Rotterdam - Den Haag kijken, zien we dat dit beeld wordt bevestigd door de leefbarometer (<http://www.leefbaarometer.nl>). In de leefbarometer wordt aan de hand van de indicatoren bewoners, woningen, voorzieningen, veiligheid en fysieke omgeving een inzicht gegeven in de leefbaarheid. Uit de barometer blijkt dat de leefbaarheidssituatie in Den Haag voldoende wordt beoordeeld en in Rotterdam als zwak, maar ook dat de leefbaarheidssituatie sinds 2002 niet is verbeterd.

Algemeen

De volgende factoren dragen bij aan 'quality of life' en daarmee aan een aantrekkelijk vestigings- en woonklimaat en komen in principe in aanmerking voor sturing door Rijk, provincies of gemeenten:

- meer ruimte voor natuurgebied (*Natuur*) of groen/blauw in de stad (*Woonomgeving*).
- meer veiligheid, met name in de stad (*Veiligheid*)
- betere betaalbaarheid van woningen (*Woningbetaalbaarheid*)
- betere bereikbaarheid via weg, rail, lucht en meer energiezekerheid (*Bereikbaarheid*)
- inperken van risico op natuurrampen (*Natuurrampen*)
- meer ruimte voor recreatieve mogelijkheden en cultuur (*Recreatie*)
- minder luchtverontreiniging (*Milieukwaliteit*)



Gezondheid en veiligheid

De verbetering van de zogenaamde grijze milieuthema's (luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid) staat al langer op de agenda. Er zijn vele beleidsstudies gedaan, actieprogramma's uitgevoerd en wetten aangepast met als doel de milieudruk te verminderen en tegelijkertijd ruimte te laten voor economische groei en diverse infrastructurele projecten. Gezondheid is meer dan alleen de grijze milieuthema's, ook de nabijheid van groen, de (on)mogelijkheden om te recreëren en te bewegen, de sociale en verkeersveiligheid et cetera dragen hieraan bij.

Wat we zien we gebeuren?

Bewoners maken zich meer zorgen om gezondheid. De behoefte aan groen, rust en ruimte is er, maar de aanwezigheid hiervan in de stedelijke regio blijft gelijk of laat zelfs een dalende trend zien. Tot nu toe lijkt het hoogst haalbare in (infrastructurele) projecten het behouden van een standstill-situatie, ondanks (of dankzij) stiller asfalt en schonere auto's. Daarnaast zijn er als een project niet past binnen de wettelijke kaders mogelijkheden om af te wijken (bijvoorbeeld door middel van hogere grenswaarden). Ook de nieuwe Omgevingswet biedt die flexibiliteit en de mogelijkheid om (tijdelijk) af te wijken van de wettelijke normen. Hoewel er op bepaalde aspecten vooruitgang wordt geboekt, lijkt de opgave vooral te zijn om het niet slechter te laten worden dan het is. Uit de beleidsambities spreekt een duidelijke ambitie om de leefkwaliteit te verbeteren. Kunnen we een omslag realiseren?

De veiligheidsaspecten (verkeer en criminaliteitsbeleving) laten een wisselend beeld zien. Het aantal verkeersdoden en (ernstige) ongevallen laat een fluctuerend beeld zien. Het aantal verkeersdoden laat een licht dalende trend zien, terwijl de hoeveelheid (ernstige) ongevallen na een dalende trend nu een stijgende lijn laat zien. De criminaliteitsbeleving laat een dalende trend zien. De inwoners van de metropoolregio en dan met name in Rotterdam zijn zich de laatste jaren veiliger gaan voelen.

De waterveiligheid laat een tegenstelling zien: 42% van de Rotterdamse bevolking maakt zich zorgen over de zeespiegelstijging. Het werkelijke gevaar is laag, maar de kwetsbaarheid van het gebied is hoog.

Waar willen we naartoe?

Onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) stelt dat een gezonde en veilige leefomgeving geldt als basisvoorwaarde voor burgers en bedrijven. Een leefbare en veilige samenleving vraagt onder andere om een goede milieukwaliteit, bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurwaarden.

Ook komt naar voren dat de 'quality of living' als een belangrijke factor voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en de concurrentiekracht van de regio wordt gezien. Het gaat daarbij niet alleen om een kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden.

De laatste decennia laten zien dat met economische groei milieudoelen minder gemakkelijk worden gehaald door onder andere meer uitstoot van schadelijke stoffen. Om een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een daarbij behorende schone, gezonde leefomgeving te ontwikkelen/ te behouden, is het ontkoppelen van economie en milieu noodzakelijk, economische groei moet niet leiden tot meer milieudruk. 'Beter dan de norm' is de ambitie, niet alleen voor de grijze milieuthema's, maar zeker ook als het gaat om de andere aspecten die de veiligheid en de gezondheid in de regio beïnvloeden.

Gezondheid en veiligheid

Wat doen we al?

De leefkwaliteit/gezondheid in al zijn facetten heeft de aandacht binnen Europa, Nederland en de metropoolregio. Dit blijkt uit de steeds strenger wordende (Europese) wetgeving, de diverse (sectorale) beleidsrapporten en -ambities (zoals het actieplan Luchtkwaliteit 2015-2018 (Den Haag en het programma Duurzaam tot 2014 (Rotterdam)) en de daaruit voortkomende doelstellingen en maatregelen (waaronder de milieuzone in Rotterdam) met betrekking tot beperking uitstoot, hinder, beweging, de diverse meet- en monitoringsprogramma's, maar ook uit de steeds bredere benadering van het aspect gezondheid (hinder, maar ook beweging, toegang tot groen etc.).

Kansen & bedreigingen

Kansen: door technologische innovatie wordt het verkeer, de industrie, et cetera beter, stiller, schoner, efficiënter...

Bedreigingen: Traditionele economie (autolobby, olie-industrie) is hardnekkig, waardoor implementatie van innovaties wordt afgeremd

Zeespiegelstijging → perceptie veiligheid en toekomstvastheid nieuwe investeerders

Concurrentiepositie → economische groei krijgt voorrang boven leefkwaliteit

Potentiële opgave voor bereikbaarheid

Een gezonde en veilige leefomgeving heeft een fundamenteel aandeel in het bereiken van een goede 'quality of life'. De mobiliteitsdruk en -vraag neemt verder toe door de toenemende verstedelijking. In welke vorm kan het invullen/aanpassen van het mobiliteitsnetwerk bijdragen aan een goede leefkwaliteit? Infrastructuur strategische bundelen? Inzetten op schone, stille technieken? Meer ruimte voor het langzame verkeer?

Bereikbaarheidsopgave:

Hoe kan de groeiende en veranderende mobiliteitsvraag gefaciliteerd worden met een duidelijke afname van de aan de verkeer gerelateerde hinderaspecten tot gevolg ('beter dan de norm')?

Groen en recreatie

Met onder andere het beleidsplan groen (Den Haag), groenplan (Rotterdam), groenagenda (Zuid-Holland) en de Natuurkaart Rotterdam staan het groen en de natuur in en rond de stad hoog op de agenda. Groen blijkt ook gewoon goed: goed voor de luchtkwaliteit, goed voor waterberging, goed tegen ADHD, goed tegen (hitte)stress, goed voor de sociale cohesie en goed voor recreatie. De balans tussen rood en groen wordt met de woningbouwopgave tot 2040 dan ook steeds belangrijker. De kwaliteit van de leefomgeving wordt onder andere afgemeten aan de hoeveelheid en de bereikbaarheid van groen én... 'hoe meer groen, hoe gezonder de bevolking is'.

Wat we zien we gebeuren?

220.000 woningen in 20 jaar tijd legt een groot ruimtebeslag op het schaarse groen en de recreatiedruk op dat groen wordt steeds groter. De kloof tussen wat we zien (feiten) en wat we ambiëren (beleid) is voor dit subthema groot. Ook de komende jaren wordt in cruciale groene gebieden woningbouw gepleegd. De bereikbaarheid van groen en de recreatiemogelijkheden (groen en cultuur) worden minder in plaats van dat ze met het oog op een hoogwaardige leefkwaliteit in de metropool in kwaliteit en kwantiteit zouden moeten toenemen.

Recreatie en groen in de stad

Zowel in Den Haag, Rotterdam als Zoetermeer is aantal vierkante meters openbaar groen binnen 500 meter van de woning 50 tot 75. Hiermee wordt niet of maar net voldaan aan het richtgetal van 75 m² (CBS). De kwaliteit van het aanwezige groen wordt in Den Haag hoger gewaard met een gemiddeld rapportcijfer van 6,9. Van de bewoners in Den Haag geeft 25% het groen in hun buurt een onvoldoende. Van de Rotterdammers geeft ruim 40% het groen in de directe omgeving een onvoldoende (bron: GGD Rotterdam-Rijnmond, 2012)..

Wat opvalt is dat in de wijken met achterstand meer inwoners een onvoldoende geven voor het groen in hun buurt (en de kwaliteit ervan) dan in de wijken zonder achterstand.

Het aanbod van culturele, sport- en entertainmentvoorzieningen is in de MRDH-regio ruim, zeer divers en ook de afstand tot de voorzieningen is beperkt. Uiteraard is een concentratie zichtbaar in Rotterdam en Den Haag, maar bijvoorbeeld ook in Zoetermeer.

Groen om de stad

Als het gaat om het groen op grotere afstand van de woning, zijn de verschillen binnen de metropoolregio nog groter, zo blijkt uit het tevredenheidsonderzoek dat is gepubliceerd in de kernpublicatie WoON 2009 'Het wonen overwogen' (zie figuur 3.2). In Rotterdam is men significant minder tevreden dan gemiddeld, in Den Haag is men significant bovengemiddeld tevreden met het groen om de stad.

Waardoor deze verschillen worden veroorzaakt, is niet onderzocht, maar wellicht dat de aanwezigheid van de zee en duinen op korte afstand van de stad Den Haag hierop invloed hebben.

De metropool blijft fors achter op het landelijke gemiddelde van recreatieve fietsmogelijkheden in en om de stad en laat bovendien een afname van mogelijkheden zien (CBS, PBL, Wageningen UR (2013).

Waar willen we naartoe?

De beleidstukken (provinciaal, metropool en gemeentelijk) laten een eenduidig beeld zien. Groen en recreatie is belangrijk voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Een belangrijke prioriteit voor de metropoolregio Rotterdam-Den Haag is de kwaliteitsimpuls van recreatiegebieden en landschap, zowel in de stad als daarbuiten. De kwaliteit, (bio)diversiteit en bereikbaarheid van deze gebieden vormen belangrijke randvoorwaarden om een volwaardige tegenhanger te zijn van het (hoog)stedelijke gebied. Maar ook in de stad is groen belangrijk, de omvang, kwaliteit, (bio)diversiteit en bereikbaarheid van groen in de stad zal daarom moeten toenemen. Kwaliteitsimpuls aan de fietsroutes door een groenblauwe aankleding na te streven.

Groen en recreatie

Wat doen we al?

De ruimtelijke kwaliteit staat op de agenda bij ruimtelijke ingrepen van onder andere infrastructuur. De provincie Zuid-Holland heeft gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vastgesteld met de kenmerkende ruimtelijke elementen die van bovenregionaal belang zijn. De gebiedsprofielen geven een overzicht van de landschappelijke waarden, waarmee bij ruimtelijke ingrepen rekening moet worden gehouden.

In de Metropoolregio wordt gewerkt aan het verbeteren van het netwerk van recreatieve verbindingen (fietsen, wandelen, varen) en het versterken van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, imago en bekendheid van de metropolitane landschappen (RGSP3 ,stadsregio Rotterdam en Groenbeleidsplan Haaglanden). In zowel Den Haag (meerjarenprogramma fiets 2015-2018) als in Rotterdam (Fietsplan 2015-2018) wordt stevig ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik door te investeren in de netwerken hiervoor.

Kansen & bedreigingen

Kansen: Hoogwaardige (iconische) groengebieden (kust, Midden-Delfland etc.) op korte afstand van de metropool

Toename fiets- en OV-gebruik in relatie tot groene woonomgeving

Combineren van infrastructurele bundels met groenblauwe, ecologisch hoogwaardige structuren.

Herwaardering van een groene omgeving maakt faciliteren/stimuleren van ontharding en vergroening in stedelijk gebied mogelijk.

Bedreigingen: Verdergaande verstedelijking (traditionele stedenbouw, uitleg ten koste van groen).

Uitbreiding/schaalsprong agrarische bebouwing in Midden-Delfland.

Bevolkingsgroei en toename welvaart → druk op (bereikbaarheid van) groen- en recreatiegebieden, diversiteit benodigd.

Potentiële opgave voor bereikbaarheid

Groen in en om de stad is een fundamentele drager voor een goede en gezonde leefkwaliteit. We zien een verdere verstedelijking die ten koste gaat van hectares en kwaliteit van groen in en om de stad. Ambities zijn om naast de omvang, diversiteit en kwaliteit van groen in en om de stad, ook de bereikbaarheid daarvan te verbeteren.

Bereikbaarheidsopgave:

Een multimodaal, laagdrempelig en aantrekkelijk groenblauw netwerk tussen wonen en werken, tussen wonen en recreëren, tussen werken en recreëren in en om de stad.

Klimaat, energie en grondstoffen

Het aantal vervoersbewegingen van en naar, maar ook binnen de Metropoolregio neemt fors toe. Trends als elektrisch vervoer zetten door. De samenleving wordt energiebewuster. Maar zolang de topsectoren draaien op fossiele grondstoffen, blijft de echte transitie uit. Nu de grote groei er voor de haven en de glazen stad uit is, staat de regio voor cruciale vragen en keuzes. Gaat deze transitie naar duurzame en ICT gestuurde bedrijvigheid, de leefkwaliteit in de Metropool de gewenste winst opleveren? En wat betekent dit voor de bereikbaarheid van de haven en de greenports?

Wat we zien we gebeuren?

De Nederlandse economie leunt zwaar op fossiele energie. Nog maar 5,6% van onze energie wordt duurzaam opgewekt. Het aandeel hernieuwbare energie (biomassa, windenergie, bodemwarmte, zonne-energie) is de afgelopen tien jaar gegroeid met 0,3% per jaar. Om aan de ambities het SER Energieakkoord te voldoen, moet een forse tempoversnelling plaatsvinden. Het aandeel hernieuwbare energie moet dan ruim 1% per jaar groeien, in plaats van de groei van 0,3% die afgelopen tien jaar heeft plaatsgevonden.

De bevolkingsgroei en toenemende welvaart op mondiaal niveau leiden tot meer consumptie, energiegebruik en het gebruik van primaire grondstoffen. De duurzaamheidsopgave zet in op het structureel verminderen van restafval en het benutten van secundaire grondstoffen. Afval terugbrengen als grondstof zorgt voor nieuwe netwerken, zowel (inter)nationaal als lokaal.

De CO₂-uitstoot van nieuw verkochte personenauto's is de laatste jaren flink afgenomen. Daartegenover staat dat de groei in mobiliteit tussen 1990 en 2011 heeft geleid tot een toename van de CO₂-emissies van het verkeer met ruim 25% (bron: Balans van de leefomgeving, PBL, 2012).

De CO₂-uitstoot is hoog in de stedelijke gebieden. Met name in de regio Rotterdam is door de aanwezige industrie in de mainport het aandeel CO₂ hoog.

Om de CO₂-doelstelling voor 2030 te halen, is zeker aanvullend beleid nodig. Verwacht wordt dat het transportvolume (nieuwe WLO-scenario's) van het vrachtvervoer, in zowel het hoge als lage scenario afvlakt. Aanvullend beleid, nationaal maar ook op gemeentelijk niveau, voor zuinigere voertuigen en het beperken van de verkeersgroei zijn nodig om de doelstellingen te kunnen halen.

Waar willen we naartoe?

Internationaal hebben overheden, waaronder Nederland, erkend dat ze zich moeten inzetten om klimaatverandering tegen te gaan. Met het recentelijk afgesloten Klimaatakkoord in Parijs is, hoewel niet juridisch bindend, een belangrijke stap gezet. Er is een duidelijk signaal gegeven dat het einde van fossiele energie in zicht is. De opwarming moet beperkt blijven tot ruim minder dan 2 graden in 2100. De provincie Zuid-Holland wil mogelijkheden benutten en ambities realiseren door (onder andere):

- Fors in te zetten op energiebesparing in de industrie en met gemeenten op de gebouwde omgeving.
- Inzet van andere schone energiebronnen, zoals zonne-energie, energie uit water en biomassa te stimuleren.
- Bij aanleg en onderhoud van provinciale wegen te werken met duurzame materialen en ruimte te maken voor het opwekken van schone energie.

Klimaatadaptatie moet binnenstedelijk de klimaatproblematiek het hoofd bieden. Ontharding, waterberging en vergroening krijgt hierbij de aandacht. De regio heeft belang bij een klimaatbestendige en veilige leefomgeving en hoofdinfrastructuur.

Klimaat, energie en grondstoffen

Wat doen we al?

Het klimaatbeleid van Nederland en de provincie Zuid-Holland richt zich op:

- Maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen (adaptatie). Bijvoorbeeld maatregelen voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening, landbouw, natuur en gezondheid. (dijkversterking, klimaatadaptatie in de stad door meer bomen en planten in de stad).
- Vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, zodat het klimaat niet zo snel en sterk verandert (mitigatie). Bijvoorbeeld door over te stappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen, zoals wind- en zonne-energie.

Dit klimaatbeleid vertaalt zich in diverse (lokale) beleidsstukken, programma's, subsidieregelingen etc. Den Haag heeft zichzelf ten doel gesteld in 2040 energieneutraal te zijn. Geothermie en WKO moeten samen met gebruik van restwarmte een groot deel van de warmtevraag leveren. Elektriciteit wordt voor een belangrijk deel geleverd door zonne- en windenergie. Rotterdam heeft als doelstelling dat in 2030 de helft van de woningen verwarmd wordt met restwarmte uit de havens. Daarnaast wordt geïnvesteerd in zonne-energie.

Kansen & bedreigingen

Kansen: Technologische innovatie draagt bij aan minder hinder, uitstoot etc. De MRDH kan hier sturend, faciliterend in zijn.

Recyclen en deeleconomie

Transitie in de main- en greenports biedt kansen voor toepassing en bijdrage aan schone energievoorziening .

Veranderend straatbeeld (minder verkeer en parkeren) biedt mogelijkheden voor kwaliteitsimpuls in ruimtelijke inrichting. Een andere, meer groenblauwe, inrichting met ruimte voor OV, fiets en wandelaar.

Bedreigingen: Traditionele economie (autolobby, olie-industrie) is hardnekkig.

Concurrentiepositie ten opzichte van andere metropolen.
Veiligheidsperceptie internationale investeerders in het gebied onder zeeniveau.

significatie/verchinezing (de groeiende invloed van de Chinese investeerders).

Potentiële opgave voor bereikbaarheid

Om de CO₂- en energiedoelstellingen te halen, is aanvullende inspanning en bijsturing om de impact die mobiliteit met zich meebrengt, verder terug te dringen.

Bereikbaarheidsopgave

Het beperken van de verkeersgroei (of in elk geval de uitstoot ervan) is noodzakelijk om de internationale doelstellingen te kunnen halen. Door infrastructurele bundeling, met voldoende capaciteit en klimaatbestendig ingericht, kan het verkeer beter worden gestuurd en uit delen van de stad worden geweerd en met voldoende buffer (groen) om ook langs de bundels 'beter dan de norm' te presteren. Deze bundels dienen tevens als evacuateroutes bij overstromingen.



BEREIKBAARHEID

Algemeen

Bereikbaarheid is een cruciale voorwaarde voor het maatschappelijk en economisch functioneren van de regio Rotterdam Den Haag. Het verkeer- en vervoersysteem is er niet voor zichzelf maar stelt mensen in staat om voor hun relevante activiteiten te ontplooiën, zoals naar het werk gaan, vrienden ontmoeten of het theater bezoeken. Met de verandering van de economie, de trek naar de stad, de nieuwe mogelijkheden van technologie en de noodzaak om zuinig om te gaan met energie verandert ook de manier waarop we kijken naar bereikbaarheid. Dit vraagt om een blik die breder is dan alleen kijken naar knelpunten in reistijd, of een strategie die kijkt naar de verschillende modaliteiten afzonderlijk.

Wat zien we gebeuren?

- De totale groei van de mobiliteit vlakt af, door minder sterke bevolkingsgroei en trek naar de stad, waar mensen minder kilometers maken.
- Er is nog relatief weinig mobiliteit tussen de twee voormalige stadsregio's binnen de MRDH, maar deze relatie groeit wel net als de relaties met de rest van de Randstad.
- Er is steeds meer mobiliteit van hoogopgeleiden naar de centra van de steden, deze reis wordt vaak met openbaar vervoer gemaakt. Laagopgeleiden reizen vaker met de auto, onder andere naar bedrijventerreinen en kassengebieden buiten de stad.
- Binnen de MRDH zien we dat de fiets groeit in de stad, de auto groeit in de regio en het openbaar vervoer op directe verbindingen tussen centra. Iedere modaliteit groeit op die relaties waar die goed in is.
- Mobiliteit is nog steeds sterk verspitst, opgaven op het gebied van capaciteit, betrouwbaarheid en beleving doen zich vooral voor tijdens de spits.
- De regio Rotterdam Den Haag kampt met de grootste bereikbaarheidsknelpunten van Nederland als we kijken naar vertraging en reistijd, tegelijkertijd is het een gebied met de hoogste bereikbaarheid van banen binnen een acceptabele reistijd. Hierin zijn wel duidelijke verschillen waar te nemen per subgebied van de regio.
- Veel van de vertraging en onbetrouwbaarheid zit in en om de steden, waar de snelheden relatief laag zijn en de variatie in reistijd groter is. Schakels in het openbaar vervoersysteem en in het wegennet spelen hier een belangrijke rol in.
- In de stad is er sprake van een spanning tussen de behoefte aan bereikbaarheid en verbetering van de leefkwaliteit en verblijfskwaliteit.
- Er komen nieuwe vervoerwijzen en diensten op de markt (E-fiets, Uber, MobilityCards) die de potentie hebben om een belangrijk aandeel te verwerven.
- Door nieuwe technologieën en databronnen weten we steeds meer over gedrag en behoeften van reizigers en kunnen hier op sturen, meer nadruk op vraaggericht beleid in plaats van aanbodgericht. 84

Algemeen

Waar willen we naar toe?

- Bereikbaarheid verbeteren op een manier die bijdraagt aan een economisch sterke en leefbare regio. Maakt gebieden die het goed doen nog beter en zorgt ervoor dat gebieden en mensen die het moeilijk hebben meer kansen krijgen.
- Een samenhangende visie op het mobiliteitsnetwerken, waarbinnen de verschillende modaliteiten worden benut op hun sterke punten en per gebied gekeken wordt naar de beste mobiliteitsmix. Dat betekent koppelen van verschillende systemen (bijv. geen dubbel overstaptarief), maar ook keuzes maken waar je wel of niet iets doet.
- Meer oog voor de beleving en betrouwbaarheid van het verkeer- en vervoersysteem.
- Een mobiliteitssysteem dat schoner, stiller en zuiniger is en gebruik van actieve vervoerwijzen bevordert.
- Een betere balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit in de steden en kernen.
- Een duidelijke koppeling tussen de verstedelijkingsstrategie en bestaande en geplande infrastructuur.
- Zoveel mogelijk redeneren vanuit de behoefte/wensen/ervaring van mobilisten (Mobility as a Service)
- Inspelen op nieuwe mogelijkheden op het gebied van technologie en gedragsbeïnvloeding om bereikbaarheid op een andere manier te verbeteren. Met name de E-fiets en de deelauto bieden veel kansen.
- Bereikbaarheid meer als gedeelde en gezamenlijke verantwoordelijkheid. Opgave voor zowel de overheid, het bedrijfsleven als de eindgebruiker.



Algemeen

Wat doen we al?

- De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in de bereikbaarheid, door de aanleg van Randstadrail en de doortrekking van de A4 en verbreding van de A15. En ook de komende jaren word er veel geïnvesteerd in de bereikbaarheid met de A13-A16, Blankenburgverbinding, de Rotterdamsebaan, A4 poorten en inprikkers, PHS en de Hoekse Lijn.
- Onder de vlag van Stedenbaan wordt gewerkt aan een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer en ketenmobiliteit en de koppeling met de verstedelijking.
- Door de Verkeersonderneming en in Beter Benutten wordt veel ervaring op gedaan met gedragsbeïnvloeding en innovatieve manieren om knelpunten op te lossen

Kansen en bedreigingen?

Kansen: De regio Rotterdam Den Haag heeft al een rijke mix van mobiliteitsnetwerken, die door ze nog beter aan elkaar (fysiek, informatievoorziening, mobiliteitsdiensten en financiering) en aan de ruimtelijke ontwikkeling te koppelen zich kan ontwikkelen tot een robuust en samenhangend verkeer- en vervoersysteem dat de regio als geheel duidelijk sterker maakt.

Bedreigingen: Dat er teveel gekeken wordt naar de verschillende modaliteiten en netwerken afzonderlijk, zowel qua inhoud als aansturing en financiering en te weinig de koppeling wordt gelegd met doelen vanuit leefkwaliteit, ruimte en economie, waardoor suboptimale oplossingen worden bedacht die elkaar zelfs tegen kunnen werken.

Fiets en voetganger

De fiets en de voetganger werden lange tijd als een soort vanzelfsprekendheid gezien. Ondanks het grote belang van beide vervoerwijzen in de totale mobiliteit kregen ze relatief minder aandacht in beleid en uitvoering. Als gevolg van de trek naar de stad, de toenemende aandacht voor gezondheid en leefkwaliteit en de behoefte aan een energiezuiniger verkeer- en vervoersysteem staan lopen en fietsen weer meer in de aandacht en kunnen ze een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio op een manier die ook bijdraagt aan verbetering van de leefkwaliteit.

Wat zien we gebeuren?

- Bijna driekwart van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer. Een afstand die prima is te fietsen. Toch worden een hoop van deze verplaatsingen nog met de auto gemaakt.
- In Rotterdam en Den Haag wordt meer dan de helft van alle verplaatsingen te voet of te fiets afgelegd.
- Het fietsaandeel in Rotterdam en Den Haag is relatief laag vergeleken met andere grote steden, dat kan verklaard worden door het goede openbaar vervoer in de steden.
- Het fietsen groeit sterk in de steden, met ongeveer 5% per jaar (iets wat in de verkeersmodellen niet goed is verwerkt). Buiten de steden is het beeld wisselend met groei in de regio Den Haag en afname in de regio Rotterdam. Als gevolg is er in de metropolitane centra sprake van stallingproblemen.
- De fiets speelt ook een steeds grotere rol in het voor- en natransport. Dit zorgt voor stallingproblemen bij zowel grote als kleinere stations en een sterke groei van het OV-fietsgebruik
- Fietsen en lopen zijn gezond en dragen bij aan de leefkwaliteit van de stad, maar er zijn ook grotere veiligheidsrisico's zeker nu ouderen langer en vaker fietsen.
- Er is nog relatief weinig bekend over fietsen en lopen, maar nieuwe databronnen kunnen hier verandering in aanbrengen.
- Het gebruik van de E-fiets groeit snel (inmiddels 10% van alle kilometers), en ook de gewone fiets krijgt steeds meer verschijningsvormen (bakfiets, ligfiets) hetgeen nieuwe eisen stelt aan de infrastructuur en de stallingsmogelijkheden.
- In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen veel Nederlanders met een niet westerse achtergrond. Zij staan over het algemeen minder positief tegenover de fiets.
- De fiets kan een rol vervullen in het op een goedkope manier bereikbaar maken van voorzieningen voor mensen en daarmee vervoersarmoede voorkomen.

Fiets en voetganger

Waar willen we naar toe?

- Een samenhangend regionaal fietsnetwerk voor fiets en E-fiets dat zowel een rol speelt in het goed bereikbaar maken van belangrijke bestemmingen en stations als het toegankelijk maken van het buitengebied. Dit netwerk kan ook een bijdrage leveren aan het oplossen van knelpunten op de weg.
- Meer ruimte voor fiets en voetganger in de stad (stallen en verplaatsen). Dat betekent een nieuwe kijk op de eisen die we stellen aan de infrastructuur, breedte van het fietspad, inrichting kruispunten, laadinfrastructuur voor de e-fiets etc..
- Goed beleid voor fietsen en lopen vraagt om een combinatie van aantrekkelijke infrastructuur, het stimuleren van mobiliteitsdiensten gericht op de fiets (fietsverhuur, leasen e-bike), een verankering van doelstellingen op het gebied van actieve vervoerwijzen in het brede mobiliteitsbeleid en financiering.
- Voldoende capaciteit van stallingsvoorzieningen bij stations, HOV/NRR-haltes en in de metropolitane centra.
- Rotterdam heeft de ambitie om in 2018 fietsstad van het jaar worden door meer inwoners te stimuleren om meer gebruik te maken van de fiets.

Wat doen we al?

- De fiets krijgt steeds meer aandacht in het beleid. Den Haag werkt aan de aanleg van een netwerk van sterfietsroutes die de stad verbindt met de regio en vice versa en ook Rotterdam heeft een nieuw stedelijk Fietsplan waarmee ze onder andere werken aan een regionaal fietsnetwerk. De MRDH maakt nu de stap naar een netwerk voor de hele regio.
- Er wordt gewerkt aan uitbreiding van capaciteit van stallingsvoorzieningen bij stations. Tot 2020 investeert Rijkswaterstaat geld in het programma Ruimte voor de Fiets.
- Rotterdam is ook bezig met de opzet van een fietsdeelsysteem.
- Met de *Kern Bijzonder* in Den Haag en het *Stedelijk Verkeersplan Rotterdam* zetten beide steden in op meer ruimte voor de voetganger in de stad. Dat betekent soms ook iets voor de bereikbaarheid met andere vervoerwijze (tramtunnel, verminderen autocapaciteit).
- Door de Provincie zijn nieuwe hoofdfietsroutes gerealiseerd in het niet verstedelijkt gebied van Zuid-Holland. Daarbij ligt een accent op zogenaamde hogesnelheidsroutes, waardoor fietsen over iets langere afstanden meer concurrerend wordt met andere modaliteiten, de auto in het bijzonder.

Fiets en voetganger

Kansen en bedreigingen?

Kansen: Verbeteringen ten gunste van fietsen en lopen hebben de potentie om de grootste bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid op een manier die ook bijdraagt aan meer leefkwaliteit en een energiezuinig verkeer- en vervoersysteem en dat ook nog eens op een zeer kostenefficiënte manier.

Bedreigingen: Dat fietsen en lopen ondergesneeuwd blijven ten opzicht van de auto en openbaar vervoer, die traditioneel veel meer aandacht en middelen toebedeeld krijgen. Dat er geen integrale afweging wordt gemaakt welke vervoerwijzen het best bijdragen aan de doelen.



Openbaar Vervoer

Openbaar vervoer heeft een belangrijke functie in het bereikbaar maken van dichtbevolkte stedelijke regio's, doordat veel mensen zich op een efficiënte manier kunnen verplaatsen. Met de ontwikkeling van Randstadrail door de koppeling van de netwerken van HTM en RET is er voor Nederlandse begrippen een uniek regionaal openbaar vervoersysteem ontstaan, dat directe verbindingen biedt tussen veel plekken in de regio. De komende jaren kan dit systeem, samen met het spoorwegennet, in de vorm van PHS, en aanvullende ketenvoorzieningen ontwikkeld worden tot een samenhangend hoogwaardig openbaar vervoernetwerk.

Wat zien we gebeuren?

- Het openbaar vervoer doet het goed op de verbindingen tussen de steden of binnen steden tussen belangrijke ruimtelijke concentraties.
- Het gebruik van de trein groeit op de as Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam en ook het treingebruik naar de andere grote steden neemt toe. Randstadrail is sterk gegroeid sinds de opening en ook de metrolijnen groeien.
- Buiten de stad of op de ontsluitende lijnen binnen Rotterdam verliest het openbaar vervoer terrein. Dit is mede als gevolg van de bezuinigingen. In Den Haag is het gebruik op de ontsluitende lijnen stabiel.
- Er zijn een aantal intensieve ruimtelijke concentraties niet goed aangehaakt op het hoogwaardig openbaar vervoer netwerk, zoals TIC-Delft, Den Haag Internationale Zone, delen van het Bio Medisch Science Park, Rotterdam The Hague Airport, Scheveningen Haven en de Binckhorst.
- Binnen Rotterdam en Den Haag lopen de meeste openbaar vervoerlijnen via het centrum (radiale netstructuur) en het openbaar vervoernetwerk is met uitzondering van de metro en de Randstadrail relatief langzaam, waardoor reistijden tussen andere delen van de stad en regio soms lang zijn (bijvoorbeeld vanuit Den Haag Zuidwest, delen van Rotterdam Zuid en tussen Alexander en Schiedam).
- Knelpunten in de capaciteit van de netwerken doen zich in de toekomst ook vooral voor in deze centrale delen Metrokruis in Rotterdam en Randstadrail tussen de Grote Markt en Leidscheveen en het traject tussen Holland Spoor via Spui naar Den Haag Centraal.
- De internationale bereikbaarheid per spoor laat te wensen over. Dit komt mede door de achterblijvende kwaliteit op de HSL-Zuid en relatief lange reistijden naar andere metropolen met name vanuit Den Haag. Ook ontbreekt er een directe verbinding met Duitsland vanuit Den Haag en Rotterdam.
- Sommige grootstedelijke gebieden, zoals Rotterdam Zuid zijn per openbaar vervoer minder goed bereikbaarheid dan met de auto. De bereikbaarheid van het OV blijft hier achter.

Openbaar Vervoer

- Er zijn veel verstoringen op het spoor. Een van de mogelijke oorzaken is de menging van verschillende treinproducten, wisselproblemen en bouw hinder
- De kwaliteit van een aantal secundaire knooppunten, waar veel reizigers gebruik van maken en die belangrijke economische kerngebieden ontsluiten, laat te wensen over (bijvoorbeeld Den Haag Laan van NOI, Rotterdam Alexander, Schiedam, Blaak, Meijersplein).
- De reizigers ervaart het openbaar vervoernetwerk nog niet als een geheel (in- en uitchecken tussen verschillende vervoerders en extra opstaptarief, verschillende productformules en reisinformatie).
- De onderkant van de openbaar vervoermarkt wordt gereorganiseerd om een gezondere exploitatie mogelijk te maken, maar dit betekent ook afname van de bereikbaarheid. Tegelijk ontstaan er nieuwe vervoersdiensten (zoals Uber en de E-fiets) die mogelijk een alternatief zijn voor de ontsluiting van dunbevolkte gebieden.

Waar willen we naar toe?

- Een metropolitaan en samenhangend openbaar vervoernetwerk voor de reiziger, dat de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden snel met elkaar verbindt. Dat betekent ook meer samenwerking tussen en herkenbaarheid van de verschillende vervoerders en concessieverleners.
- Kiezen welke lijnen in staat een verbindende functie hebben en waar meer kwaliteit wordt geboden en waar dat niet hoeft.
- Een netwerk met aantrekkelijke knooppunten, met bij de aard van het knooppunt passende ketenvoorzieningen.
- Er wordt een duidelijke koppeling gemaakt tussen de verdere ontwikkeling van het netwerk met de ruimtelijke ontwikkeling in de regio.
- Een nieuw perspectief voor openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Waarbij met een combinatie van deels nieuwe vervoerwijzen en diensten een betere bereikbaarheid wordt gerealiseerd met minder exploitatiekosten.
- Een betere kostendeckingsgraad van het OV-netwerk.
- Een sterke OV-keten met meer aandacht voor de first en last mile.

Openbaar Vervoer

Wat doen we al?

- Met de realisatie van het programma hoogfrequent spoor gaan er meer treinen rijden op de Oude lijn en komt er een betere verbinding met Eindhoven.
- De Hoekse lijn wordt gekoppeld aan het metronet van Rotterdam.
- Er worden diverse knooppunten aangepakt en verbeterd en nieuwe gerealiseerd (Bleizo)
- In het kader van het toekomstbeeld openbaar vervoer Zuidelijke Randstad wordt gewerkt aan een integraal perspectief op de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
- Diverse tram- en Randstadraillijnen worden opgewaardeerd.
- In het kader van het onderzoek MIRT IC is gekeken naar het beter bereikbaar maken van de internationale toplocaties.

Kansen en bedreigingen?

Kansen: Er ligt een grote kans om het succes van Randstadrail verder uit te bouwen en samen met alle partijen te werken aan een samenhangend openbaar vervoernetwerk in de regio, met oog voor de wisselwerking tussen investeringen, exploitatie en beheer en onderhoud. De netwerken van Rotterdam en Den Haag zijn al deels geïntegreerd. Volgende stap is meer samenhang met het spoor en de ruimtelijke ontwikkeling.

Bedreigingen: Dat er niet wordt gewerkt vanuit een integrale toekomstvisie van waar men naar toe wil, maar dat elke concessieverlener en vervoerder alleen zijn eigen netwerk optimaliseert en er geen krachtige koppeling wordt gemaakt met de ruimtelijke ontwikkeling en dat er te weinig vernieuwing aan de onderkant van de openbaar vervoernetwerk komt, omdat men vasthoudt aan het bestaande.

Auto

De auto is met afstand de belangrijkste modaliteit in de regio al vakt de groei van het autoverkeer af. De regio heeft te kampen met veel congestie, zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Er is al flink geïnvesteerd in de bereikbaarheid met name in het hoofdwegennet en ook de komende tien jaar worden nog een aantal majeure projecten gerealiseerd. Daarnaast vinden er allerlei innovaties plaats, zowel in de auto zelf als in de manier waarop verkeersmanagement kan worden ingevuld.

Wat zien we gebeuren?

- Het autoverkeer neemt in de binnenstad van Rotterdam en Den Haag in absolute zin af. Buiten de stad, onder meer op de ringweg direct rond het stedelijk gebied, zien we een lichte groei van het autoverkeer. Kijken we naar de regio als geheel dan is sprake van stabilisatie. Deze trend heeft zich al ingezet voor de economische crisis.
- De Zuidelijke Randstad kampt op dit moment nog steeds met veel congestie. Met 5 noteringen in de file top 10, waaronder de top 2.
- Tegelijk is de bereikbaarheid van banen in de gebieden met de meeste congestie hoog, doordat ondanks de files de nabijheid van werkgelegenheid wel goed is. Bereikbaarheid van banen is juist minder goed aan de randen van de regio.
- Zoomen we in op ritten dan zien we dat de meeste vertraging van de reistijd wordt opgelopen in het stedelijk gebied.

- Op de snelwegen is sprake van een menging van lokaal, regionaal en doorgaand verkeer, doordat de regionale wegenstructuur vooral bedoeld is om gebieden te ontsluiten en aan te haken op het snelwegennet. Een alternatief netwerk ontbreekt daarom op veel plaatsen wat leidt tot veel onbetrouwbaarheid in de reistijd.
- Deze onbetrouwbaarheid is het grootst stad in of uit op het onderliggend wegennet, op de A13 en Voorne Putten. De A4 en de verbreding van de A15 moeten hiervoor verlichting zorgen.
- De auto wordt minder gebruikt in de steden, maar neemt nog steeds veel ruimte in. Parkeertarieven liggen in vergelijking met de andere grotere steden lager.
- In de steden is er weinig ruimte om een verdere groei van het autogebruik op te vangen door capaciteitsuitbreidingen.

Prognose

- De modellen gaan uit van een groei van het autoverkeer van tussen de 0-30% in 2030 afhankelijk van het economische groei scenario. Verwachting is dat dit met de nieuwe WLO mogelijk iets lager ligt door een sterkere trek naar de stad.
- Er gaan in de toekomst weer knelpunten ontstaan vooral op de schakelpunten tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet aan de rand van de steden en daar net buiten. Deze knelpunten zijn vooral afhankelijk van wat er lokaal gebeurt (gaat ontwikkeling wel of niet door, hoe wordt een gebied aangesloten?) dan van hoge of lage economische groei.

Auto

Waar willen we naar toe?

- Beide steden zetten in op een betere verblijfskwaliteit en leefkwaliteit in de stad, dat heeft ook gevolgen voor de rol van de auto. Door middel van flankerend beleid, bundeling op een beperkt aantal routes en opvangen van autoverkeer aan de rand van de stad wordt geprobeerd het autoverkeer te verminderen en te verschonen.
- Een robuuster wegennet, waarbij reizigers kunnen kiezen uit alternatieve routes of mobiliteitsopties en de ontwikkeling van het onderliggend wegennet en het hoofwegennet in samenhang worden bekeken.
- De regio fungeert als broedplaats voor innovaties op het gebied van verkeersmanagement en de slimme auto.

Wat doen we al?

- Er vindt flinke uitbreiding plaats van het snelwegennet in de regio, met op korte termijn de openstelling van de A4 en de verbreding van de A15 en voor 2025 de Blankenburgverbinding, de A4 passage met Poorten en Inprikkers en de A13-A16.
- Door dat er op deze manier op belangrijke routes alternatieven worden geboden, wordt het snelwegennetwerk een stuk robuuster.
- Er wordt gewerkt aan integraal verkeersmanagement in de regio om de vervoersvraag zo efficiënt mogelijk te verdelen. Er wordt ook ingezet op vraag- en gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld spitsmijden) om mensen te verleiden buiten de spits te reizen.

- Er zijn lopende en net afgeronde onderzoeken naar de aansluiting van de A20 op het onderliggend wegennet (o.a. Schiedam, Vlaardingen, Maassluis) en de aansluiting van Voorne Putten op de 5 (o.a. Nissewaard).
- De Rotterdamsebaan in Den Haag maakt de stad en de regio beter bereikbaar door de snelwegen A4 en A13 en de centrumring van Den Haag met elkaar te verbinden. Hierdoor verdeelt het verkeer zich en wordt de verkeersdruk verdeeld.
- Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam wordt afgerond, waarin ook het concept “Citylounge Bereikt” een plek krijgt. Dit concept bestaat onder andere uit het idee dat de auto te gast is in de binnenstad en het langzame verkeer centraal staat.

Kansen en bedreigingen?

Kansen: Met alle innovaties in de auto en op het gebied van verkeersmanagement, reisinformatie en mobiliteitsdiensten ligt er een kans om het autoverkeer in de regio zo aan te sturen dat zonder verdere uitbreiding van de capaciteit toch een goede bereikbaarheid wordt gegarandeerd.

Bedreigingen: Aan de ene kant drukke we de auto steeds meer de stad uit en aan de andere kant voegen we op een aantal plekken capaciteit toe in de regio. Dit kan leiden tot een verkeersinfarct aan de randen van de steden als die twee ontwikkelingen niet goed op elkaar worden afgestemd.

DEEL C
RESULTATEN
FOCUSGROEPEN
HOOGLERAREN
STAKEHOLDERS

Inleiding

In deel C zijn de samenvattingen opgenomen van de bijeenkomst met professoren over dit MIRT-onderzoek, de samenvatting van de resultaten uit de focusgroepen (5 met bewoners en 2 met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties) en de belangrijkste conclusies uit de Stakeholder interviews.



FOCUSGROEPEN

Gebruik en vervoersmiddel burgers en stakeholders

Er zijn grote verschillen in het 'gebruik' van de metropoolregio Rotterdam – Den Haag bij burgers en stakeholders. Er wordt gebruikgemaakt van meer vervoersmiddelen/-modaliteiten. De keuze van burgers van welk(e) middel(en) zij gebruikmaken is veelal pragmatisch van aard; het milieuaspect klinkt hierin nauwelijks door, terwijl het dat wel doet bij stakeholders.

Keuze vervoersmiddel

- De keuze van welk vervoersmiddel men gebruikmaakt is bij burgers pragmatisch van aard:
 - Men wil zo snel mogelijk naar het werk en van het werk naar huis. Het vervoertype dat dit biedt, wordt gekozen. Daarbij zien we dat degenen die werkzaam zijn in de stadscentra vaak voor het openbaar vervoer kiezen, tenzij men veel moet overstappen waardoor de reistijd lang wordt
 - Voor privédoeleinden vormt de auto vaak het referentiepunt, ook omdat deze flexibiliteit, vrijheid,
 - comfort en controle biedt. Niettemin zien we ook hier dat bij bezoek aan de stadscentra toch relatief vaak voor het openbaar vervoer wordt gekozen vanwege parkeerproblemen en –kosten
- Ook bij stakeholders spelen flexibiliteit, zekerheid, snelheid en kosten een belangrijke rol in de keuze van welke vervoersmiddelen/-modaliteiten zij gebruikmaken. Maar daarnaast is ook een belangrijk punt dat zij vaak afspraken hebben om de CO2-uitstoot te reduceren.
- In dit verband moeten we constateren dat het milieuaspect bij burgers slechts een geringe rol speelt in de keuze van welk vervoersmiddel zij gebruikmaken
- Van welk(e) vervoersmiddel(en) zij ook gebruikmaken, zowel de bij dit onderzoek betrokken burgers als stakeholders menen dat een goede bereikbaarheid (van de metropool-regio) een essentiële voorwaarde is voor economische groei enerzijds en voor prettig wonen anderzijds.

Beeld en beleving metropoolregio

Aan wonen en werken in de metropoolregio worden positieve en negatieve kanten onderkend, waarbij de positieve – “alles dichtbij” en “altijd wat te doen” – veelal overheersen. Het is echter niet zozeer het volledige metropoolgebied waarbij men zich betrokken voelt, maar de eigen woonomgeving. Bovendien ziet en ervaart men de regio niet als één geheel.

Beeld en beleving van de huidige metropoolregio

- Het beeld dat burgers en stakeholders hebben van de metropoolregio bevat zowel positieve als negatieve aspecten
- Tot de positieve punten behoren vooral:
 - De centrale ligging van de regio, “*alles dichtbij*”
 - De levendigheid, “*altijd wat te doen*”
 - De beschikbare werkgelegenheid
 - De diversiteit aan mensen, culturen, etc.
 - De hoeveelheid en diversiteit aan voorzieningen
 - De goede bereikbaarheid van in het bijzonder de stadscentra
- Als negatieve punten komen in het bijzonder naar voren:
 - Het “(over)vol” zijn
 - Het feit dat er vaak files zijn
 - De slechte interregionale bereikbaarheid
 - Gevolgd door de heersende mentaliteit van individualisme en “*korte lontjes*”
- Over de hoeveelheid ‘groen’ in deze regio verschillen de meningen. Sommigen menen dat deze hoeveelheid steeds verder afneemt, anderen vinden dat dat er nog genoeg groen is om te recreëren, “*maar je moet die wel weten te vinden*”
- Al met al wegen voor een zeer ruime meerderheid van de bij dit onderzoek betrokken deelnemers de positieve punten van het wonen in deze metropoolregio (ruimschoots) op tegen de negatieve punten, men kan zich niet voorstellen direct/ooit te willen verhuizen

Is de metropoolregio een geheel en voelt men er zich verbonden mee?

- Alhoewel wordt onderkend dat Rotterdam, Den Haag en Delft – letterlijk en figuurlijk - steeds meer naar elkaar toegroeien, hebben burgers noch stakeholders het gevoel dat er nu al sprake is van één regio:
 - *“Het is op zich wel logisch, maar dat gevoel heb ik er echt helemaal niet bij. Westland is geen regio Den Haag en geen regio Rotterdam, echt niet. Die willen er ook niet bij”*
 - *“Het is geen eenheid, vreemde combinatie”*
 - *“Rotterdam en Den Haag, 2 heel verschillende economieën en achtergronden”*
- Men voelt zich ook niet verbonden met de regio, maar in het bijzonder met de eigen woonplaats en directe omgeving, *“ik ben nog nooit in Brielle of Hellevoetsluis geweest, dus daar heb ik niets mee”*
- Niettemin, zowel door burgers als stakeholders wordt onderkend dat samenwerking tussen Rotterdam en Den Haag in principe mogelijk is omdat het complementaire steden zijn die elkaar niet echt ‘bijten’. Wel vindt men het belangrijk dat daarbij de eigen identiteit van beide bewaard blijft (NB. juist ook een van de aantrekkelijke punten van deze regio!). Bovendien voorziet men ook – met name bestuurlijke – ‘hobbels’ voordat er echt sprake zal zijn van één regio
- Samenwerking kan op allerlei terrein plaatsvinden maar er wordt in het bijzonder gewezen op de (inter)regionale bereikbaarheid evenals op samenwerking op economisch terrein

Metropoolregio en bereikbaarheid in 2030/2040

De verwachting is dat de metropoolregio in 2030/2040 “één grote stad” zal zijn, met veranderingen op een groot aantal terreinen: qua infrastructuur en hoe we ons verplaatsen, wonen, werken, waar we boodschappen doen/winkelen, hoe we leven en recreëren en waar milieu en duurzaamheid een heel belangrijke rol spelen.

De metropoolregio in 2030/2040

- Algemeen is men van mening dat de metropoolregio in 2030/2040 “één grote stad” zal zijn
- De overige veranderingen hebben betrekking op een groot aantal terreinen: de infrastructuur en hoe we ons verplaatsen, hoe we wonen, hoe en waar we werken (of niet of minder werken als gevolg van de voortgaande automatisering en robotisering), de aard en invulling van winkelcentra en daarmee ook van stadscentra, milieu en duurzaamheid en hoe we leven en recreëren. Bovendien is er sprake van veel dwarsverbanden, feitelijk alle terreinen beïnvloeden elkaar onderling
- Het zijn vooral technologische ontwikkelingen – digitalisering, robotisering - die veel impact zullen hebben op alle bovengenoemde terreinen, hetgeen er ook toe zal leiden dat internetveiligheid een steeds belangrijker aandachtspunt wordt
- In het navolgende wordt het aspect bereikbaarheid verder uitgewerkt (zonder altijd rekening te (kunnen) houden met de effecten hierop van andere ontwikkelingen). Voor de overige thema's verwijzen wij naar de pagina's 31 en volgende

Bereikbaarheid in 2030/2040

- Hoe goed de bereikbaarheid van en in de metropoolregio in 2030/2040 zal zijn, daarover verschillen de meningen. Sommigen zijn van mening dat er nog meer files zullen zijn dan thans het geval is, anderen verwachten dat door een andere manier van werken – ècht flexwerken/24/7, thuiswerken, videoconferencing, blended learning, etc. -- het woon-'werk'verkeer zal afnemen
- Er zal verder met name sprake zijn van een betere benutting van de bestaande infrastructuur.
- Als het gaat om veranderingen in het vervoer algemeen wordt gesproken over het gebruik van elektrische auto's/vrachtwagens/schepen, autonoom rijden van vervoersmiddelen en vervoersmiddelen die zich voortbewegen op basis van zonne-energie

OV en wegvervoer in 2030/2040

Of we in 2030/40 goed bereikbaar zijn als metropoolregio, daarover verschillen de meningen. Wel is het algemene gevoel dat zowel de inrichting van het openbaar vervoer als die van andere vervoersmodaliteiten grote veranderingen heeft ondergaan.

Openbaar vervoer in 2030/2040

Specifiek in relatie tot het openbaar vervoer komen verder zaken naar voren als:

- Een goed en snel openbaar vervoersysteem, zeker in het centrum van de steden. Kernbegrippen: betrouwbaar, betaalbaar/goedkoop, met een hogere frequentie en betere aansluitingen, ook tussen diverse vervoersmodaliteiten
- en verdichting van het aantal treinen/trams/ metro's dat op een bepaald spoor kan rijden (platooning)
- Openbaar vervoer on demand
- Meer vervoer op maat: kleinere bussen, niet rijdend op vaste routes, ook buiten de reguliere (spits)tijden
- Meer comfort voor de passagiers, mooier materiaal, ruimer, geluidsvriendelijker
- Een betere informatievoorziening, over vervoersmodaliteiten en vervoerders in de publieke en private heen
- En waarbij een aantal belangrijke knelpunten zijn opgelost, zoals het vervoer van en naar Rotterdam The Hague Airport en de zuidkant van Rotterdam (Voorne-Putten, Krimpenerwaard)

Vervoer over de weg in 2030/2040

Ook voor het vervoer over de weg worden vele veranderingen voorzien, waarbij meestal niet wordt verwacht dat minder mensen een auto zullen hebben

Verdere veranderingen die zullen gaan optreden:

- Eveneens een verdichting van het aantal vrachtwagens en auto's dat op een bepaald spoor kan rijden (platooning, Google cars)
- Meer multimodaal in plaats van unimodaal personenvervoer Een concept als 'United Mobility' personenvervoer
- Verkeersmanagementsystemen in voertuigen die op maat gesneden informatie aanleveren
- En waarbij een belangrijk knelpunt – de bereikbaarheid van Voorne-Putten - deels! is opgelost door de aanleg van de Blankenburgtunnel
- Verder wordt verwacht dat binnensteden grotendeels autovrij zullen worden, wat weer druk legt op de inrichting van het openbaar vervoer – ook richting de randen van de steden -, maar ook consequenties heeft voor de beleving van bedrijven gevestigd in de binnensteden

En verder..

Vervoer over water

- Tot slot wordt ook het vervoer over water belangrijker, zowel voor vracht- als personenvervoer

Om ervoor te zorgen dat de metropoolregio ook op termijn goed bereikbaar blijft, zijn offers van alle betrokken partijen - overheid, werkgevers en burgers – noodzakelijk. Belangrijk daarbij is dat het hierbij niet alleen gaat om financiële offers maar nadrukkelijk ook om een mentale verandering.

En verder ...

- De voorziene veranderingen in de wijze waarop wij in 2030/2040 wonen en werken in het algemeen en in bereikbaarheid in het bijzonder hebben consequenties voor alles en iedereen
- Voor het realiseren van een goede bereikbaarheid is uiteraard voor de overheid een belangrijke rol weggelegd. Dit betreft vooral het creëren van kaders waarbinnen ontwikkelingen zich dienen af te spelen en het stimuleren en faciliteren van oplossingen daarbinnen
- Maar ook van werkgevers wordt een belangrijke bijdrage verlangd. Zij moeten enerzijds een faciliterende rol hebben richting werknemers om zaken als flexibel kunnen werken, op afstand werken, etc. mogelijk te maken. Maar wellicht nog belangrijker, zij moeten anderzijds in de wijze van 'produceren' een slag slaan opdat een goede maar ook 'schone en duurzame' samenleving/bereikbaarheid wordt bereikt. Dit vergt de nodige investeringen, niet alleen in termen van geld maar ook in termen van mentaliteit
- Tot slot, ook van burgers zal worden verlangd dat zij anders gaan denken en doen in relatie tot bereikbaarheid. Natuurlijk zullen zij hiertoe kunnen worden aangezet door financiële offers en beloningen, maar nadrukkelijk wordt van hen ook een mentale omslag gevraagd. Ook in dit opzicht dienen overheid en werkgevers een rol te vervullen, maar meer nog dienen initiatieven van onderaf gestimuleerd te worden



BIJEENKOMST 4 HOOGLERAREN

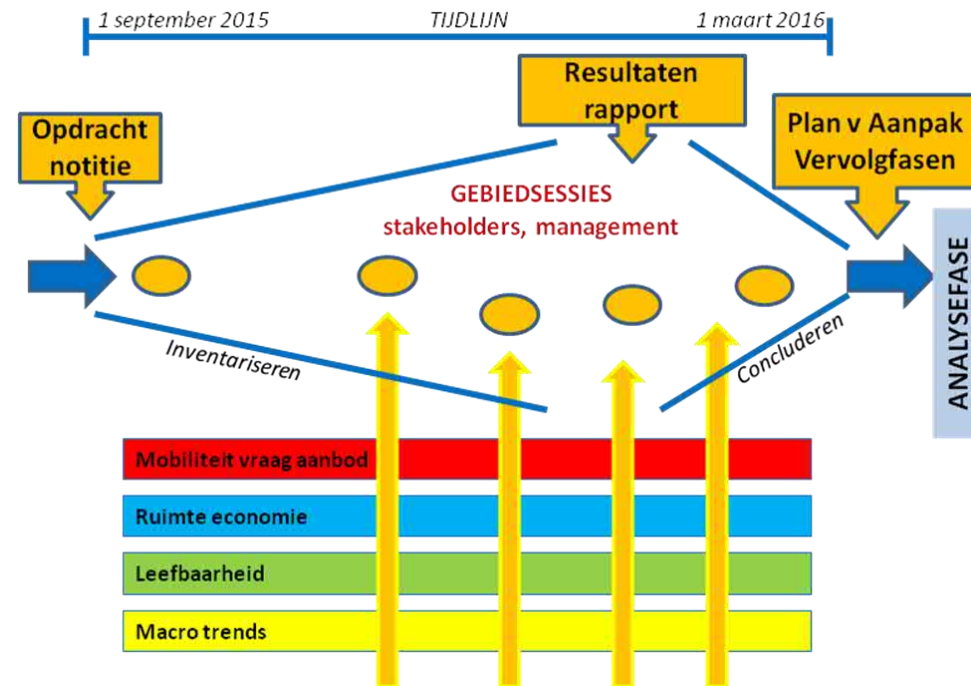
Aanleiding “Comfort en verrijking”

Met een MIRT Onderzoek conform de nieuwe brede aanpak ‘Meer Bereiken’ worden de bereikbaarheidsknelpunten in kaart gebracht in de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Dit MIRT onderzoek is een gezamenlijk gefinancierde en uitgevoerde activiteit van Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Zuid-Holland.

Het MIRT onderzoek wordt gefaseerd uitgevoerd. Als resultaat van de kwartiermaakfase zullen het doel en de scope voor de daaropvolgende analyse- en oplossings fasen van het MIRT-onderzoek worden vastgesteld.

De opdracht over de scope en inhoud van de kwartiermaakfase bestaat uit het opleveren van een “resultaten-rapport” en een “plan van aanpak” voor de vervolffase “verdiepende probleemanalyse”. De “resultaten rapportage” bevat een aantal bouwstenen waarin specialisten diverse thema’s inventariseren zoals; mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macro trends. Per thema zijn daarbij diverse aspecten onderscheiden; bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen en gedrag, waarbij onderzoeksvragen worden geformuleerd voor de fase van het verdiepende onderzoek.

Op basis van het resultatenrapport wordt vervolgens het “Plan van Aanpak” opgesteld voor de volgende fasen van het MIRT onderzoek. Daarin wordt o.a. opgenomen; de scope; de nader te onderzoeken opgaven, geografisch onderzoeksgebied en tijdhorizon; beoogde resultaten en eindbeeld van het onderzoek en de doorkijk naar de fasen die volgen, etc..



Figuur: werksporen en bouwstenen van de kwartiermaakfase

Wetenschappelijke beoordeling

Het resultatenrapport is daarmee een belangrijke stap in het gehele proces.

Gezien het vernieuwende karakter van dit MIRT onderzoek is er de behoefte naar een “wetenschappelijke” beoordeling van het resultatenrapport. Daarmee kan er enerzijds voldoende comfort over de bevindingen van het resultatenrapport worden verkregen en anderzijds kan het resultaat van de beoordeling extra input leveren voor het Plan van Aanpak (PvA) voor de verdere aanpak van het MIRT onderzoek.

Voor deze wetenschappelijke beoordeling zijn de volgende personen uitgenodigd:

- Prof. dr. P.P. Tordoir, (ruimtelijke economie)
- Prof. dr. F.G. van Oort, (metropoolvorming en economie)
- Prof. dr. B. van Wee, (transportbeleid en trends)
- Prof. dr. H. Meurs, (Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling)

Deze personen is gevraagd het concept resultatenrapport (versie 5 februari) te beoordelen en in een dialoog met de kwartiermakers en enkele opstellers van de rapportage in een dagdeel te bespreken. Het eindresultaat is het onderhavige bevindingenrapport van de sessie.

Op basis van de gevoerde discussies over de resultatenrapportage zijn opmerkingen en aanbevelingen opgenomen over de geïdentificeerde thema's. In het volgende hoofdstuk zijn de resultaten van de beoordeling gerubriceerd weergegeven,. Daarna zijn de antwoorden op de hoofdvragen en aanbevelingen opgenomen.

Bevindingen; “breed onderzoek, focus en prioritering gewenst”

Gezien de beschikbare tijd was slechts beperkte beoordeling mogelijk

Gezien beperkte tijd van de sessie en de brede opzet van het rapport was het niet mogelijk het gehele rapport door te nemen en van opmerkingen te voorzien.

Bij de invulling van de sessie is een rondje gemaakt en afhankelijk van opmerkingen en individuele focus zijn onderwerpen wel of niet nader besproken en van commentaar voorzien. Daarna zijn enkele onderwerpen in de discussie nader besproken. De aanpak is daarmee een steekproefgewijze bespreking van het resultaten rapport geworden.

De tabel geeft een overzicht van de (deels) behandelde onderwerpen i.r.t. de inhoudsopgave van het resultatenrapport.

Onderwerp in rapport	Deels behandeld	Globaal aard van de opmerkingen:
Deel A		
Algemeen en Centrale ambitie	✓	Breed rapport, en heterogeniteit van onderwerpen. Eea. nader toespitsen op MRDH en wellicht meer focus/prioritering gewenst. Procesopmerkingen over governance en eventuele tussenfase voor de verdiepende analyse
Uitwerking ambities	✓	Discussie over agglomeratiekracht.
Verdieping per gebiedstype		Wat wordt de rol van Airport R-DH?
Aanzet afweegkader	✓	Definitie van bereikbaarheid, link tussen de agglomeratiekracht en bereikbaarheid.
Deel B		
Macro trends	✓	Aanvullingen t.a.v. ICT ontwikkelingen, doelgroepen en ontwikkelingen kleine bedrijven
Ruimte en economie	✓	Discussie over nut van metropoolvorming. Externe relaties met MRA (borrowed size) en mogelijk te beschouwen scenario's. Wat worden de opgaven?
Leef kwaliteit		
Bereikbaarheid	✓	Uitwerking bereikbaarheid lijkt nog enigszins klassiek van aard. Wat kan de bijdrage van andere sectoren zijn?

Opmerkingen bij Rapport

In het onderstaande zijn de besproken onderwerpen nader uitgewerkt. Voor het uitgebreide verslag wordt verwezen naar de bijlage.

Breed rapport

De bredere aanpak van het vraagstuk van bereikbaarheid in de context van oplossend vermogen voor en door andere sectoren wordt gezien als een goede ontwikkeling.

Ook sterk in het rapport is het onderscheid in de heterogeniteit van de diverse gebiedstypen. Hierin zit gelijk ook een risico. Door de brede aanpak en de vele onderzoeksvragen lijkt de focus en prioritering nu nog enigszins zoek. Veel gestelde vragen zijn nog algemeen van aard en vragen een nadere specificatie naar de MRDH regio.

Daarbij is de kern van het vraagstuk niet direct uit het resultatenrapport te halen, maar deze wordt goed weergegeven in de samenvattende sheetpresentatie en komt neer op:

- Regio blijkt geen eenheid maar een halve metropool, terwijl er behoefte is naar meer samenhang en aantrekkelijkheid t.b.v. een grootstedelijke regio.
- Woningbouw opgave (230.000 woningen) is groot, maar sluit onvoldoende aan bij de ontwikkelopgave en onvoldoende bij de behoefte vanuit bereikbaarheid en liggen voor 25 % buiten metropolitane centra, waarvan 2/3 een harde status heeft.

- De MRDH beschikt over grote economische sectoren. Dat biedt kansen maar een deel van deze sectoren lopen tegen einde economische levensduur.
- Banen niet allemaal even goed bereikbaar voor stedelijke probleemgebieden
- Landschappen divers, maar niet allemaal even goed bereikbaar vanuit de stad, zeker voor mensen die dat het hardst nodig hebben.
- Metropoolvorming gaat niet automatisch goed. Hoe zou bereikbaarheid daarbij kunnen helpen? Daartoe is terecht een bredere definitie van bereikbaarheid gehanteerd.
- Door de diverse mogelijke strategieën te toetsen op z'n robuustheid aan de (WLO) toekomst scenario's ontstaat een beeld van zinvol in te vullen ambities

De integrale aanpak spreekt aan. De vertaling naar de opgaven voor de volgende fase vraagt nog wel om afgewogen keuzes. Mede omdat het onderzoek in een jaar van "verdiepende analyse" behapbaar moet zijn en voldoende focus heeft op de "echte" knelpunten.

Breng financiële en bestuurlijke consequenties vroeg in beeld

Het PvA voor de verdiepende fase wordt ter vaststelling voorgelegd aan de bestuurlijke opdrachtgevers. Die zul je in je aanpak ook moeten voorbereiden op de bestuurlijke keuzes die op termijn met de onderzoeksresultaten naar voren komen. Ergens moet je nu al een beeld hebben op de financiële en bestuurlijke consequenties. Wat wordt bijvoorbeeld de transformatie opgave voor woningbouw, kantorenmarkt en de metro -politane /sub urbane leefgebieden?

Voorgesteld om hiertoe in een eventuele “vooranalyse fase” globaal te prioriteren en de financiële consequenties in beeld te brengen en ook aandacht te geven aan taakverdeling en organisatie en governance. Wie doet wat en hoe gaan we dat dan regelen?. Daarna pas te starten met de verdiepende analyse.

Met dit beeld kunnen de bestuurders beter worden voorbereid waar ze op termijn op basis van de onderzoeksresultaten geacht zijn “ja of of nee” tegen te zeggen.

Agglomeratiekracht noodzaak?

De vraag kan worden gesteld of bij de inventarisatie nu voldoende is aangetoond dat de MRDH wel echt een metropoolregio is. Wat wil je vervolgens bereiken met de agglomeratiekracht in de context van bereikbaarheid? De samenhang door verbeterde bereikbaarheid van de diverse gebieden is geen doel op zich. Definieer duidelijk waarvoor het moet gebeuren, verdelen welvaart, benutten potentieel of bijvoorbeeld reageren op anderen.

De structureerde werking van infrastructuur is bekend, maar niet de enige factor en de economische dynamiek bepaalt vaak eerder wat er gaat gebeuren dan de aanleg van een nieuwe verbinding of tunnel. Veel zaken zijn daarin vaak zelf organiserend. Bedrijven maken vaak een eigen keuze en die wordt maar deels bepaald door bereikbaarheid. Een grote opgave zit in het op peil houden van vooral de Rotterdamse arbeidsmarkt en in te zetten op hoogwaardigere dienstverlening.

Schaal en gebiedstypen

Belangrijk aspect is de internationale dimensie van de economie van de regio. Zowel zakelijk, als voor toerisme (je telt mee als je een eigen *Lonely planet* gids hebt en dat heeft de MRDH niet). Er is een mainport (de haven), maar veel buitenlandse bedrijven kijken ook naar de combinatie met Amsterdam/Schiphol.

Voor de MRDH kan het in dit verband zinvol zijn (deels) op het succes van de MRA mee te liften (borrowed size). Er wordt in het rapport een opmerking over Airport Rotterdam – Den Haag gemist. Wat zou je ermee willen in de context van de opgave?.

Tenslotte worden de benodigde transformatieopgaven voor o.a. de woningbouwlocaties, de kantorenmarkt en de binnenstedelijke gebieden nog niet voldoende expliciet gemaakt.

Uitwerking analyse bereikbaarheid

De brede definitie van bereikbaarheid wordt gezien als een goede ontwikkeling.

De analyse waarbij de agglomeratiekracht wordt gekoppeld aan bereikbaarheid lijkt nu nog enigszins klassiek van aard. Het gaat daarbij wellicht nog te veel over infra en auto en het klassieke OV.

Bij de analyse zou meer aandacht kunnen worden gegeven aan de ontwikkeling van bijvoorbeeld mobiliteitsdiensten die verregaande consequenties kunnen hebben op het gedrag van de reizigers.

Welke bijdragen kunnen andere sectoren bieden aan de knelpunten?

Macro trends

Macrotrends, doelgroepen en multimodale diensten kunnen grote invloed hebben.

Er is in het rapport nog te weinig opgenomen over ontwikkelingen in ICT. Zo zullen zich ook multimodale diensten gaan ontwikkelen en gaat de mobiliteitsbehoefte er echt anders uit zien. Daarnaast zou het aanbeveling verdienen onderscheid te maken in doelgroepen. Zo gebruiken de diverse doelgroepen verschillende netwerken. Voor deze regio is bijvoorbeeld onderscheidt te maken in de jonge professionals, die vooral in de hoog stedelijke setting verblijven, de meer klassieke groep die zich richt op de auto en sub urbaan leeft en de sociaal zwakkere groepen (ouderen en laag opgeleiden) die weer meer afhankelijk zijn van het OV.

Tenslotte dient er ook rekening te worden gehouden met de ontwikkeling van kleine bedrijven. Waar zitten die? Maak onderscheid in drie milieus; de bedrijven campussen, de universiteiten en de trends van steeds meer bedrijven aan huis.

Opgaven in de ruimte en economie

Voor de MRDH gaat het niet om de 4 scenario's van het WLO, maar wellicht om maar twee scenario's. Scenario 1 is doorgaan op de gangbare weg waarbij elke gemeente zijn ding doet, hetgeen tot versnipperde aanpak leidt. Of een scenario waarbij een masterplan voor de MRDH als eindbeeld wordt nagestreefd. De kosten daarvan gaan voor de baat uit. Daarbij zal ook de eigen concurrentiekracht moeten worden gekoppeld aan de complementariteit met de MRA. Kijk dus ook naar externe relaties zoals Schiphol de internationale verbindingen en de verknoping met het regionale netwerk.

Naar mening van de professoren zijn belangrijke opgaven voor de MRDH:

- Herziening woningbouwopgave en aandacht voor de verschillende doelgroepen.
- Boven op MIRT projecten lijken geen grootschalige infra-projecten meer nodig.
- Duidelijke keuzen tussen leefbaarheid en mobiliteit. Denk daarbij aan bijvoorbeeld inpassing van infra, opheffen barrière werking en zo mogelijk ondergronds bouwen.
- Oplossen capaciteitsknelpunten in OV netwerk.
- Transformeren kantorenmarkt en kwijnende winkelcentra
- Rol van luchthaven en internationale verbindingen.

De ruimtelijke economische ontwikkeling zijn daarbij leidend en de bereikbaarheid is daarbij dienend. In het rapport wordt verder geen aandacht gegeven aan de governance. Hoe bereiken we gezamenlijkheid, wie doet wat en hoe gaan we dat organiseren?

Hoofdvragen MRDH

De hoofdvraag voor de MRDH is 4-ledig:

- Wat zijn de meest kosten efficiënte bijdragen van bereikbaarheidsmaatregelen voor de metropoolvorming.
- Wat is het belang van de interne en externe bereikbaarheid daarbij en waarom?.
- Wat wordt de transformatieopgave.
- Hoe organiseer je de gezamenlijke aanpak.

3 Antwoorden op de hoofdvragen / aanbevelingen

De hoofdvraag die tijdens de beoordeling is gesteld luidde;

"Geeft het resultatenrapport voldoende input voor het PvA voor de vervolgfase en welke aandachtspunten kunnen worden meegegeven?"

De vragen en de antwoorden/aanbevelingen zijn in de tabel hiernaast opgenomen.

Hoofdvragen	Antwoord/ aanbevelingen
Is de globale probleemanalyse voldoende, Zijn de gemaakte keuzes en gehanteerde uitgangspunten, gegeven de scope van de studie, navolgbaar en voldoende expliciet gemaakt (wordt er niet naar oplossingen toegewerkt?)	• Rapport heeft een brede opzet. • De ge-identificeerde onderzoeksvragen zijn niet allemaal traceerbaar op basis van de gedane inventarisatie. • De vragen kunnen wellicht specifieker op de MRDH worden toegespitst.
Wat is goed, wat kan scherper, wat ontbreekt? Zijn de juiste accenten benoemd en zijn de raakvlakken in de beleidsvelden voldoende scherp?	• Goede brede analyse waarin ook een goede definitie van bereikbaarheid is opgenomen en een goede beschrijving van de gebiedstypen. • De kern van het vraagstuk is niet direct uit het rapport te halen. • De focus lijkt nog veel op infra te liggen terwijl bijdragen aan de metropoolvorming van maatregelen uit andere sectoren nog enigszins onderbelicht is.
Zijn er nog thema's die extra aandacht behoeven en zijn er nog mogelijke interacties tussen de thema's (mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macro trends) die nog niet of onvoldoende zijn geïdentificeerd? (Krijgen bijvoorbeeld in de analyse van de vraagstukken rondom bereikbaarheid in de MRDH, de benodigde metropoolvorming en de mogelijkheden van economische synergie, voldoende aandacht?)	Thema's die wellicht extra aandacht behoeven zijn: • verduidelijking link tussen agglomeratiekracht en bereikbaarheid. • aandacht voor ontwikkelingen in ICT en doelgroepen • aandacht voor externe relaties met o.a. MRA. • aandacht voor transformatieopgaven • aandacht voor governance en financiële consequenties. • rol Airport R-DH
Zijn de resultaten (gegeven de scope) voldoende om een PvA te maken waarmee de fase van "verdiepende probleemanalyse" kan worden gestart?"	• Breng focus aan in de onderzoeksvragen en prioriteer op basis van de inventarisatie. • Waar liggen de kernvragen en hoofdproblemen? • Geef aandacht aan governance en bestuurlijke consequenties • Overweeg een tussenfase in te lassen waarin globaal de financiële en bestuurlijke consequenties in beeld worden gebracht en start daarna met de verdiepende fase.

De vertaling van het resultatenrapport naar de opgaven voor de volgende fase vraagt, naar mening van de professoren, nog om afgewogen keuzes. Mede omdat het onderzoek in een jaar van "verdiepende analyse" behapbaar moet zijn en voldoende focus heeft op de "echte" knelpunten.



SAMENVATTING STAKEHOLDER- RAPPORTAGE

Samenvatting stakeholderrapportage

Overall beeld op basis van contacten met stakeholders

Gedurende de eerste periode van de kwartiermaakfase, van oktober tot en met december 2015, zijn diverse groepen stakeholders op verschillende manieren betrokken bij het MIRT-onderzoek. Het betrof een workshop stakeholderanalyse interviews met de 23 inliggende gemeenten van de MRDH, gesprekken met de primaire stakeholders en een grote stakeholderbijeenkomst. Dit leverde veel waardevolle informatie op over de inhoud – o.a. knelpunten, trends en ontwikkelingen, opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen – en de procesgang – raakvlakken, wijze van aanhaking en betrokkenheid en algemene verwachtingen – van het onderzoek. Op basis van de bevindingen tijdens deze contactmomenten ontstaat het volgende 'overall' beeld van relevante aandachtspunten voor het MIRT-onderzoek.

Stakeholderinterviews

- Vanuit de opdrachtgevers wordt aangedrongen op centraal stellen van het focusgebied Rotterdam-Den Haag. Vanuit andere partijen wordt het belang van de A4 als backbone ingebracht.
- Vanuit de opdrachtgevers bestaan breed gedeelde zorgen over de ruimtelijke ontwikkeling die teveel zou neigen naar uitbreiden en te weinig naar inbreiden. Tegelijkertijd worden nauwelijks sturingsmogelijkheden gezien om hierin verandering aan te brengen. Bestuurlijke versnippering speelt hierbij ook een rol.
- Vanuit de opdrachtgevers wordt veel invloed toegekend aan diverse trends, met name technologie, energie en klimaat. Dit komt minder sterk naar voren bij andere partijen dan wel andere invloedrijke trends worden benoemd, zoals economie, demografie en ruimtelijke verdeling.
- Bij de opdrachtgevers bestaat een breed gevoel dat de hoogwaardige as Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht achterblijft in attractiviteit waardoor kansen onvoldoende benut worden.
- Opdrachtgevers en andere partijen hebben een gedeeld beeld over verstedelijking. Ze achten verdere ontwikkeling naar geconcentreerde steden nodig uit economisch oogpunt en vanwege attractiviteit voor jonge kenniswerkers. Breed gedeeld is ook het beeld dat daar een zwaarder OV plaatje bij hoort.
- Het beeld over daarbij behorende opgaven is eveneens opmerkelijk gedeeld: vertaling naar regionale meerwaarde, dienende infrastructuur, integraal verkeersmanagement, nieuwe mobiliteitsmarkten aanboren en dergelijke.

Stakeholderdag

Door de ooghalen heen kijkend, kunnen op basis van de uitkomsten per deelgroep de volgende conclusies uit de stakeholderbijeenkomst worden getrokken:

Wat is er nodig om van de MRDH een van de meest aantrekkelijke en concurrerende regio's in Europa te maken?

- Aantrekkelijk leef-, woon- en werkklimaat (in onderlinge balans) als belangrijkste vestigingsfactor; met hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit van de fysieke omgeving; inzetten op ontwikkeling van hogere dichtheden via een vraaggerichte marktbenadering.
- Gedeelde en gemengde identiteit: trots op stad en land als één geheel
- Focus op een beperkt aantal economische sectoren en stimuleer innovatie en creëer ruimte voor experiment.
- Ingrijpende transitie van de gebouwde omgeving, gericht op verduurzaming van de ruimtelijke ontwikkeling; waarbij ook heroverweging van de geplande nieuwe woon- en werklocaties aan de orde zou moeten zijn.

- Snelle, betrouwbare en comfortabele interne verplaatsingsmogelijkheden, met keuzevrijheid tussen alle modaliteiten, optimale mix van combinaties binnen de keten; en ook aandacht voor kwaliteit verbindingen met andere regio's.
- Hoogwaardige digitale infrastructuur: ICT en bijv. het faciliteren van zelfrijdende personenvoertuigen en 'platooning' van vrachtauto's.
- Zorg voor voldoende flexibiliteit in plannen, vanwege de onzekere en onvoorspelbare toekomst.

Welke rol speelt bereikbaarheid daar in en wat is een goede bereikbaarheid?

- Bereikbaarheid zorgt voor ontwikkelingsmogelijkheden en is een essentieel onderdeel van een aantrekkelijke en concurrerende regio en is faciliterend aan de leefomgeving en economie.
- Kernwoorden zijn: duurzaam; robuust; innovatief; multimodaal; betrouwbaar; soepel; snel; veilig; en goed ingepaste infrastructuur.
- In stedelijke gebieden inzetten op OV en fiets als (nieuwe) dragers voor de verplaatsingen aldaar; en mogelijkheden voor nieuwe, duurzame vormen van stedelijke distributie.

Knelpunten en opgaven voor de MRDH?

- Beperkte betrouwbaarheid van verplaatsingen, m.n. in het OV-systeem.
- Ontbrekende 'first' en 'last mile' verbindingen aansluitend op het regulier OV als knelpunt in keten van deur-tot-deur verplaatsingen.
- Capaciteitsknelpunten in huidige situatie op m.n. A15 en A20 en onbetrouwbare ontsluiting gebieden als Voorne-Putten en Waterweggemeenten.
- Gebrek aan goede overstappunten tussen auto- en OV-netwerken aan randen van stedelijke gebieden.
- Barrièrewerking van (toekomstige) infrastructuur.
- Ruimtelijke inrichting is nog onvoldoende geëquipeerd op sterk toegenomen fietsgebruik; binnen stedelijke gebieden en op woon-werkrelaties.
- Verouderde digitale infrastructuur.

Kansen voor verbeteringen en beelden van mogelijke oplossingsrichtingen?

- Acteren als 'enabling' overheid: nieuwe vormen van organiseren en financiering van de maatschappelijke vraagstukken, met een meer faciliterende en proactieve overheid in relatie tot bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties
- Adaptief inspelen op klimaatverandering (m.n. waterveiligheidsissues in de delta).
- Benader mobiliteitsopgaven vanuit het perspectief van de eindgebruiker: uitgangspunt is de mobilist/reiziger, kies een doelgroepgerichte insteek.
- 'Mobility as a Service' heeft de toekomst en zal de mobilist gaan ontzorgen: 'mobility operators' bieden een geïntegreerd aanbod van mobiliteitsoplossingen voor de deur-tot-deur reis en fungeren als een schakel tussen de consument en 'transport providers'.
- Maak werk van 'virtuele bereikbaarheid' en benut steeds breder beschikbare data op het vlak van mobiliteit.

Interviewronde SBA Uitvoeringsagenda

- Veel gemeenten hebben woningbouwplannen; de vraag is in hoeverre dit zodanig gestuurd kan worden dat de meest optimale mobiliteit en bereikbaarheid van en naar deze woonlocaties geboden kan worden.
- Idem voor werklocaties/bedrijventerreinen, hoewel daar meer sprake is van revitalisering van bestaand gebied.
- Voorkom of reduceer verslechtering leefkwaliteit door (nieuwe) infrastructuur.
- Specifieke aandachtspunt voor tuinbouw in Westland en Oostland betreft goederenvervoer.

Veel genoemd in de gesprekken met de gemeenten zijn:

- Aandacht voor (betaalde) P+R nabij OV-knooppunten.
- Aandacht voor 'first' en 'last mile' verbindingen met belangrijke economische locaties.

Mogelijk zijn dit specifieke aanleidingen voor kortere termijn acties binnen het MIRT- onderzoek, voor zover de MRDH dit niet al oppakt in het kader van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Colofon

Opdrachtgevers:	Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
Titel rapport:	Resultatenrapport Deel A,B,C Kwartiermaakfase MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag
Kenmerk:	MI2003/Stt/0037.01
Datum Publicatie:	1 mei 2016
Opgesteld door:	Goudappel Coffeng BV, Rebel Group, Tauw en de Zwarte Hond

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.