



MIRT-onderzoek
Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag
Kwartiermaakfase
-rapport-

Den Haag
Rotterdam

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In opdracht In opdracht van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Februari 2016



Inhoudsopgave

Inleiding	4
Achtergronden bij en doel van het onderzoek	4
Management summary	5
 Resultaten	 10
Weergave van resultaten	11
Referentiekader: reisgedrag waarmee deelnemers te maken hebben	12
Beeld en beleving van diverse vervoersmiddelen	18
Beeld en beleving van de regio Rotterdam – Den Haag	28
Toekomst van de metropoolregio, hoe ziet deze er in 2030/2040 uit?	39
Reacties op stellingen	48
Wensen inzake bereikbaarheid en eigen rol daarin	53
 Bijlagen	 56
I Onderzoeksaanpak	57
II Discussieleidraad burgers	60
III Discussieleidraad stakeholders	63

Achtergronden bij en doel van het onderzoek

Achtergronden bij het onderzoek

- In 2013 heeft het Rijk een update laten uitvoeren van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2011. Doel hiervan was inzicht te krijgen in de bereikbaarheidsknelpunten die zich tot 2028 al bij een lage economische groei voordoen. Een van de knelpunten die hieruit naar voren kwam, betrof een aantal snelwegen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Om te komen tot oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uit de NMCA 2013 heeft het Rijk met bestuurders in de regio (in het BO MIRT) afspraken gemaakt over het gezamenlijk starten van een aantal MIRT-onderzoeken; een daarvan is het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag
- Binnen het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag is nu sprake van de Kwartiermaakfase. Deze fase moet uiteindelijk resulteren in het bepalen van het doel en de scope voor de daaropvolgende fasen van het MIRT-onderzoek
- Voor het verkrijgen van input hiervoor is een aantal focusgroep-bijeenkomsten met diverse partijen – burgers en stakeholders/bedrijfsleven - gehouden
- De input was gericht op het achterhalen welke ontwikkelingen en knelpunten deze partijen voorzien binnen de metropoolregio voor de periode 2018 – 2040. Het gaat in dit verband om ontwikkelingen en knelpunten in relatie tot bijvoorbeeld onderwerpen als bereikbaarheid/verkeer en vervoer, leefbaarheid/leefkwaliteit, milieu, stad versus platteland, et cetera
- De input moet uiteindelijk mede handvatten bieden voor maatregelen die al op korte termijn in gang kunnen worden gezet en agendazettend zijn voor de wat langere termijn

Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van inzicht in:

- De verwachtingen die diverse partijen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben van ontwikkelingen en knelpunten die zich in de periode 2018-2028/2040. voor zullen doen in de metropoolregio ten aanzien van onderwerpen als leefkwaliteit, bereikbaarheid/verkeer en vervoer, milieu en dergelijke
- Hun houding en hun mogelijke gedrag ten aanzien van deze onderwerpen en de factoren van feitelijke en/of psychosociale aard die hieraan ten grondslag liggen
- De wensen, suggesties en oplossingen die de deelnemers hebben/zien voor de door hen voorziene knelpunten en barrières
- De opvattingen van partijen van in hoeverre zij zelf een rol kunnen spelen in de aanpak en opgaven waar de regio voor staat

Onderzoekaanpak

- Het onderzoek is uitgevoerd door middel van 7 focusgroepen, 5 met burgers en 2 met stakeholders/bedrijfsleven
- Voor de verdere inrichting van het onderzoek en de gebruikte discussieleidraden verwijzen wij naar de bijlagen I, II en III bij dit rapport



Management summary

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

'Gebruik' van de regio

- Er zijn grote verschillen tussen burgers en ook onder stakeholders in het 'gebruik' van de regio Rotterdam – Den Haag
 - Burgers maken hierbij met name een onderscheid naar:
 - Waar men werkt
 - Waar familie en/of vrienden wonen
 - Waar men uitgaat, waar men recreëert
 - Stakeholders geven aan dat hun werknemers met name afkomstig zijn uit de metropoolregio zelf. Waar toeleveranciers en afnemers zijn gevestigd verschilt sterk. Wel heeft men de intentie om zoveel mogelijk zaken te doen met toeleveranciers uit de eigen regio; zowel vanuit kostenoverwegingen als vanuit milieuoverwegingen
- 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.

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,



Management summary

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



Management summary

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 – echt 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



Management summary

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
- Een 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

Vervoer over water

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



Management summary

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



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

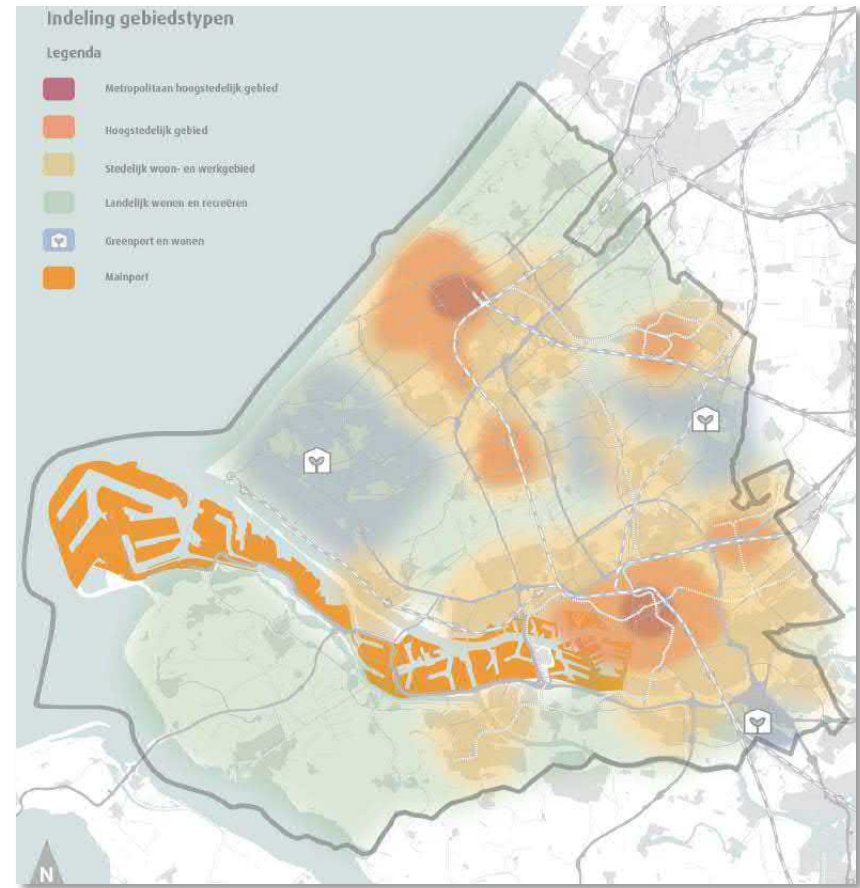
Resultaten – Weergave van resultaten



Inleiding

Inleiding

- Het onderzoek heeft bestaan uit 7 discussies, 5 met burgers en 2 met stakeholders
- De discussies met burgers zijn gevoerd met personen woonachtig in plaatsen die verschillen in urbanisatiegraad:
 - 2 met personen die wonen in de binnensteden van Den Haag of Rotterdam
 - 1 met personen woonachtig in het centrum van Delft of Zoetermeer, aangevuld met bewoners van Rijswijk of het centrum van Den Haag
 - 2 met personen woonachtig in het stedelijk gebied in en rond Rotterdam of Den Haag
- De stakeholders zijn werkzaam in bedrijven uit de gehele metropoolregio, met een focus op de regio Rotterdam
- Op de navolgende pagina's wordt een beschrijving gegeven van de in dit onderzoek besproken thema's. In principe worden de resultaten –waar mogelijk – integraal beschreven voor burgers en stakeholders tezamen. Waar nodig en/of relevant wordt dat aangevuld met een gedeelte die voor een van beide groepen speelt



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Referentiekader: reisgedrag waarmee deelnemers te maken hebben



Referentiekader: reisgedrag burgers

Er zijn grote verschillen tussen burgers in het 'gebruik' van de regio Rotterdam – Den Haag. Nagenoeg iedereen maakt gebruik van meer vervoersmiddelen; de keuze van welk middel men gebruikmaakt is pragmatisch van aard

'Gebruik' regio

- We zien grote verschillen tussen de bij dit onderzoek betrokken bewoners van de metropoolregio in het 'gebruik' van de regio. Sommigen reizen veel binnen de regio, anderen beperken zich tot met name de buurt waarin zij wonen, *"alles in een straal van 10 kilometer"*. Ook in het reizen buiten de metropoolregio zien we deze grote verschillen
- Het reisgedrag wordt in sterke mate beïnvloed door de volgende factoren:
 - Waar men werkt
 - Waar familie en vrienden wonen
 - Waar men uitgaat/recreëert; denk in dit geval aan winkelen, bezoek aan een outlet zoals Ikea, een dagje uitgaan, naar het strand gaan, restaurantbezoek, theaterbezoek en ook 's avonds 'stappen'

Vervoersmiddelen' waarvan men gebruikmaakt

- Om zich te verplaatsen maken nagenoeg alle bij dit onderzoek betrokken bewoners van de metropoolregio gebruik van diverse vervoersmiddelen. Een enkeling is een verstokte autorijder en gebruikt (bijna) uitsluitend dit vervoersmiddel, *"ik doe alles met de auto, zelfs naar de sportschool die aan het einde van onze straat ligt"*
- De keuze voor welk vervoersmiddel men kiest is veelal pragmatisch van aard zoals hierna blijkt. We zien in deze ook geen verschillen tussen bewoners afkomstig uit hoogstedelijk metropolitaan gebied versus bijvoorbeeld bewoners afkomstig uit stedelijk gebied



Referentiekader: reisgedrag burgers

Uitgangspunt bij de keuze van het vervoersmiddel waarmee men naar zijn werk reist is dat men zo snel mogelijk ter plekke is

Vervoersmiddelen naar en van het werk

- Iedereen wil snel naar zijn werk en van zijn werk weer naar huis. De keuze van welk vervoersmiddel men gebruikmaakt wordt hierop afgestemd, waarbij tevens rekening wordt gehouden met met name:
 - Het voor- en navervoer waar men al dan niet gebruik van moet maken
 - Het feit of men bijvoorbeeld kinderen naar school moet brengen en/of van school moet halen, boodschappen moet doen, etc.
 - Of men werkspullen moet meenemen of niet
 - Het tijdstip van reizen
 - De kosten (in combinatie met de aard van de reiskostenvergoeding die men ontvangt c.q. of men al dan niet in het bezit is van een leaseauto en/of vrije parkeerplaats)
- Werkt men in de stadscentra, dan maakt men vaak gebruik van het openbaar vervoer om bij het werk te komen. Wel kan het zo zijn dat men met de auto of fiets naar de halte van het openbaar vervoer reist, *“ik woon in Krimpen aan den IJssel en ga met de auto naar Capelse Brug en dan verder met de metro naar het centrum”*. Niettemin zien we ook personen die toch voor de auto kiezen omdat zij (te)veel moeten overstappen met een lange reistijd tot gevolg, *“ik werk in Rotterdam maar dan moet ik met de trein, metro en dan nog met de bus. Kost me een uur. Met de auto ben ik er in 20 minuten”* of de reis (moeten) combineren met andere bezigheden. Ook het al dan niet mee moeten nemen van werkspullen en/of het tijdstip waarop men moet werken is relevant, *“ik werk in ploegendiensten. Ik ben aangewezen op de auto omdat er ‘s nachts geen openbaar vervoer is”*

Tenslotte speelt soms het kostenaspect een rol, *“ik woon in Barendrecht en werk in het Maritiem Museum in Rotterdam. Ik rijd met de auto naar de beginhalte van de tram. Dat is het goedkoopste”*

- Werkt men daarentegen in de periferie van de stadscentra of daarbuiten (of buiten de regio), dan wordt vaak voor de auto gekozen; soms kan men zelfs niet anders omdat daar geen openbaar vervoer komt (NB. 2^e Maasvlakte!) Maar ook dit is weer afhankelijk van het tijdstip waarop men (moet) reist(zen):
 - *“Van Maassluis naar Scheveningen, dat is gewoon niet te doen met het OV”*
 - *“Ik werk in Berkel en Rodenrijs. Als ik vroege dienst heb ga ik vanuit Krimpen met de auto, maar bij een late dienst met het openbaar vervoer. Anders sta ik in de file”*

Overigens, het tijdstip waarop men met de auto van huis of het werk vertrekt wordt –indien mogelijk– afgestemd op mogelijke files.

Maar kan men ook buiten stadscentra gemakkelijk met het openbaar vervoer op het werk komen, dan wordt daarvoor eveneens gekozen, *“ik woon in Spijkenisse en werk in Rhoon en heb een auto. Maar naar mijn werk ga ik met de metro, heel gemakkelijk, ik woon er 1 minuut vandaan”*

- Tot slot, woont men dicht bij zijn werk, dan zijn fiets en/of lopen ook een optie. Degenen die grotere afstanden per fiets afleggen, doen dat meestal bij gunstige weersomstandigheden, *“we hebben wel een douche op kantoor maar ik wil, als ik op mijn werk kom, meteen aan de slag. Daarom fiets ik niet met regen”*



Referentiekader: reisgedrag burgers

Binnen het privégebruik speelt het gebruik van de auto een dominantere rol dan bij woon-werkverkeer. Het is vaak het uitgangspunt van waaruit men redeneert

Privégebruik van vervoersmiddelen

- Bij privégebruik lijkt de auto wat meer het uitgangspunt van denken te zijn dan bij hoe men naar zijn werk gaat. Overigens hebben enkele bewoners in de stadscentra geen auto; zij merken soms op, *“ik heb mijn auto weggedaan omdat ik hem bijna niet gebruikte. Bovendien vergoedt mijn werkgever het openbaar vervoer, een auto is duur en in het centrum helemaal niet gemakkelijk* (NB. vinden plek, kosten). *Maar mijn bereik is nu toch wel iets beperkter geworden”*
- Niettemin speelt ook hier een aantal van de zojuist genoemde aspecten – al dan niet in samenhang met elkaar - een rol:
 - De plaats waar men naar toe gaat
 - Het voor- en navervoer waar men al dan niet gebruik van moet maken
 - Het feit of men met meerderen reist
 - De kosten
 - Of men spullen moet meenemen of niet
 - Het tijdstip van reizen
- Verplaatsen binnen de eigen woonplaats vindt vaak lopend, met de fiets, tram en/of metro plaats. Maar hier zien we ook personen die voor *“het gemak van de auto”* kiezen, *“ik ga niet sjouwen met mijn boodschappen. Dan kan je alleen een brood meenemen”*
- Bij een bezoek aan de stadscentra wordt vaak weer voor het openbaar vervoer gekozen, zeker op drukke tijden. Het feit dat men lang over een kleine afstand doet, het moeten zoeken naar een parkeerplek en de hoge parkeerkosten zijn hier debet aan, *“soms ga ik met de auto naar Den Haag, bijvoorbeeld ‘s avonds maar als ik op zaterdagmiddag ga, dan kies ik weer voor de trein. Qua tijd scheelt het niet veel; het is dan het gemak”*
- Ook wanneer men ‘s avonds uitgaat in de stadscentra in de regio maakt men nogal eens gebruik van het openbaar vervoer, omdat men dan alcohol kan drinken. Een nadeel is wel dat men rekening dient te houden met het tijdstip waarop de laatste bus/tram/metro vertrekt, reden om dan soms toch maar voor de auto te kiezen. Voor veel vrouwen is gebruikmaken van het openbaar vervoer ‘s avonds overigens geen optie; men voelt zich dan niet veilig
- Familiebezoek, dagjes uit en dergelijke worden vaak met de auto gedaan, ook al zijn de bestemmingen (dichtbij) in de metropoolregio. Hierbij speelt vaak een rol dat de kosten van het openbaar vervoer, als men met meer personen reist, *“hoog”* zijn



Referentiekader: stakeholders

Ook stakeholders zien verschillen in de wijze waarop werknemers, klanten en toeleveranciers zich verplaatsen (1)

'Gebruik' regio

- Bij de stakeholders zien we eveneens een divers beeld als het gaat om het 'gebruik' van de regio
- In algemene zin kan worden geconcludeerd dat een zeer ruime meerderheid van hun werknemers woont in de metropoolregio, soms dichtbij het werk, soms wat verder weg. Niettemin zijn er ook werknemers die van verre komen, uit Amsterdam (naar Rotterdam) maar ook uit Doetinchem (naar Delft), etc.
- Afnemers/bezoekers zijn soms dichtbij gevestigd, maar anderen hebben klanten/bezoekers van over de gehele wereld, *"klanten komen voor 99% van buiten Nederland"*
- Het hiervoor gestelde geldt ook voor toeleveranciers. Wel zien we dat, indien mogelijk, toeleveranciers uit de metropoolregio worden gekozen, *"we proberen bij toeleveranciers te kiezen voor bedrijven en organisaties die in de regio wonen. Scheelt ook aanzienlijk in de kosten (voorrjidskosten)"* maar ook, *"in het kader van GreenKey Certificaat worden toeleveranciers gescreend op milieubewust vervoer en verpakkingen"*

Vervoerswijze van werknemers

- Duidelijk moge zijn dat de wijze waarop werknemers naar hun werk komen varieert, van auto tot bedrijfsbus, van openbaar vervoer tot fiets
- Een groot aantal komt per auto, soms omdat het niet anders kan (2^e Maasvlakte). Faciliteiten die de werkgever al dan niet aanbiedt zijn hierop tevens van invloed:
 - *"Er wordt veel gecarpoold omdat we een slechte reiskostenvergoeding aanbieden"*
 - Het al dan niet beschikbaar stellen van leaseauto's, *"wij kiezen welbewust niet voor leaseauto's. Wij zitten aan een knooppunt van openbaar vervoer"*
 - Er gratis kan worden geparkeerd bij de werkgever, *"het huis zou te klein zijn als we dat niet doen"*
 - *"We proberen wel medewerkers te stimuleren minder gebruik te maken van de auto, maar de auto is een heilige koe en de fiscaliteit stimuleert ook niet altijd het gebruik van het openbaar vervoer"*
- Andere werknemers maken gebruik van bedrijfsbussen (NB. 2^e Maasvlakte) of hebben een bedrijfsauto vanwege de aard van hun werkzaamheden (NB. servicemonteurs, ambulante functies), *"wij bezoeken bouwlocaties, daar is (nog) niet met het openbaar vervoer te komen"*
- Verder komen werknemers per openbaar vervoer, met de Waterliner of fiets. Een bedrijf promoot het fietsen, *"we hebben nu ook douches en ik geef zelf het goede voorbeeld. In 5 jaar is het aandeel fietsers toegenomen van 15 naar 50%"*



Referentiekader: stakeholders

Ook stakeholders zien verschillen in de wijze waarop werknemers, klanten en toeleveranciers zich verplaatsen (2)

Vervoerswijze van en naar klanten / afnemers

- Afhankelijk van waar klanten zijn gevestigd komen zij per auto, openbaar vervoer en/of taxi (al dan niet nadat zij zijn gevlogen naar Schiphol of Rotterdam The Hague Airport) naar het bedrijf van de stakeholder. Een en ander is uiteraard mede afhankelijk van zijn vestigingsplaats. Degenen die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, attenderen hun klanten soms daarop, *“we zitten meteen naast het station van Laan van NOI en als je klanten daarop attendeert, maken sommigen er wel gebruik van”*
- Voor klanten uit het buitenland die met het vliegruig zijn aangekomen, biedt aankomst op Schiphol nog de mogelijkheid gebruik te maken van het openbaar vervoer. Voor Rotterdam The Hague Airport is dat een probleem:
 - *“Ze komen daarvandaan met een taxi of we halen ze op. Eerst met de bus en dan de Randstadrail naar Delft, dat is echt geen optie”*
 - *“En het kopen van een OV-kaart is helemaal een probleem”*
- Afhankelijk van de aard van het bedrijf is ook de wijze waarop goederen worden betrokken en geleverd: per spoor, via water en/of met vrachtwagens. Bereikbaarheid, snelheid, zekerheid en kostenoverwegingen spelen hierbij een belangrijke rol, maar nadrukkelijk ook milieuoverwegingen, *“wij proberen in eerste instantie binnenvaart en het spoor aan te bieden, pas in 2^e instantie de weg”*



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Beeld en beleving van diverse vervoersmiddelen



Beeld vervoer

Elk vervoersmiddel heeft aantrekkelijke en minder aantrekkelijke kanten. De persoonlijke evaluatie ervan bepaalt of men er al dan niet gebruik van maakt

Beeld vervoer over de weg

- Op de navolgende pagina's wordt het beeld van diverse vervoersmiddelen gegeven, de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke kanten ervan
- Het beeld van deze vervoersmiddelen verschilt niet tussen de onderscheiden groepen bewoners afkomstig uit gebieden met een verschillende urbanisatiegraad noch tussen burgers en stakeholders
- Belangrijk is verder dat de persoonlijke evaluatie van de dimensies in het beeld van deze middelen ook de bepalende factoren zijn in de keuze er al dan niet gebruik van te maken. Is men bijvoorbeeld erg gesteld op comfort – een zeer aantrekkelijk punt van de auto – dan ligt in veel gevallen de keuze voor de auto voor de hand, is snelheid belangrijk (al dan niet in combinatie met kosten), dan zal – zeker wanneer men de stadscentra moet bezoeken – gebruikmaken van het openbaar vervoer meer voor de hand liggen



Beeld wegvervoer

Het gebruik van de auto is “gemakkelijk”, deze staat bij huis en vervoert je van deur tot deur. Daarbij biedt de auto je vooral vrijheid en flexibiliteit, controle, privacy en comfort

Beeld vervoer per weg - voordelen

Hiernaast staan de belangrijkste positieve kanten van het gebruik van de auto. Een aantal punten wat verder uitgewerkt:

- Zeker als de werklocatie per openbaar vervoer moeilijk bereikbaar is, al dan niet in combinatie met de werktijden, wordt de auto gebruikt, *“ik werk in Dordrecht naast de snelweg. Daar is bijna niet te komen met het openbaar vervoer; zeker niet om 7 uur ‘s ochtends als ik moet beginnen. Met het openbaar vervoer moet ik te vroeg uit mijn bed, heb ik geen zin in”* en *“met de trein ben ik een ½ uur langer onderweg, dus kies ik de auto”*
- Met een auto is men onafhankelijk. Men hoeft men geen rekening te houden met vertrektijden noch met anderen. Dit laatste is vaak ook een belangrijke reden dat men niet vaak carpoolt, *“Ik heb gecarpoold, dat was echt niet leuk, moest ik weer wachten op iemand. Je hebt geen onafhankelijkheid”*
- Daarnaast biedt een auto privacy en comfort, *“een momentje voor mezelf, lekker zen. Je eigen ding kunnen doen, muziekje aan”*, terwijl men ook geen last heeft van kou en regen
- Concluderend kan worden gezegd: *“met een auto heb je gewoon “gemak”*. Dat geldt zeker als men (kleine) kinderen heeft, *“als je met kleine kinderen bent, pak je toch sneller de auto. Die moet naar zwembles, die naar voetbal. Dat is allemaal niet te doen met het openbaar vervoer”*

Aantrekkelijke kanten auto/wegvervoer

Vooraf

- Overall kunnen komen
- Rechtstreeks van deur tot deur
- In principe snel van A naar B
- Rijdt altijd, op alle tijdstippen van de dag (NB. ploegendiensten, vroege en late diensten)
- Vrijheid, onafhankelijkheid en flexibiliteit, *“ik kan weggaan wanneer ik wil”, “jij bepaalt wat er gebeurt, die auto is van jezelf, vrijheid”* en *“je bent echt mobiel”*
- Privacy
- Comfort
- Kunnen combineren met andere zaken, kinderen naar school brengen en van school halen, boodschappen doen, etc.
- Spullen kunnen meenemen, niet alleen werkspullen maar ook *“als ik in de stad ben, even je spullen naar de auto brengen en je kunt weer verder winkelen, anders blijf je zeulen als je met het OV bent”*

Maar ook

- Veiligheid
- Kosten, zie ook pagina 25



Met name het terecht kunnen komen in een onvoorspelbare file is hèt minder aantrekkelijke punt van de auto/ wegvervoer. Ook de kosten ervan zijn voor zowel burgers als stakeholders – hoewel anders ingevuld - een nadeel

Minder aantrekkelijke kanten auto/wegvervoer

Hoewel het beeld van de auto positief is, worden er niettemin ook minder aantrekkelijke kanten aan onderkend:

- De belangrijkste daarvan is dat men de kans loopt in een file terecht te komen. Onvoorspelbaarheid waar een file optreedt, op welk tijdstip en hoe lang deze gaat duren zorgt met name voor ergernis. Met 'voorspelbare' files, bijvoorbeeld in de spits, heeft men minder moeite, daarop kan worden gepland, *"weet je dat je elke dag een kwartier in de file staat, dan kun je dat inplannen"*
- Wat betreft de kosten van het gebruik van de auto refereren stakeholders ook aan het bezit van een eigen wagenpark voor hun personeel. Men zegt ook dat het aangaan van een gesprek hierover met werknemers een 'no go area' is, *"de auto is de heilige koe"*
- Dat het beleid van sommige gemeenten, in het bijzonder Rotterdam en Den Haag, erop is gericht de auto vanuit milieuoverwegingen uit de stad te weren, daarvoor heeft men veelal begrip. Wel vindt men dat er dan wel (aansluitend) goed openbaar vervoer dient te zijn, *"zo'n Park & Ride in Den Haag is ideaal, je zet je auto neer, betaalt € 2,50 en dan kunnen we met z'n vieren een hele dag naar Scheveningen"* versus *"ze willen ons in Rotterdam uit de auto hebben, maar dan wel kosten gaan invoeren voor de P+R's. Idiot"*
- Het milieuaspect speelt overigens bij burgers nauwelijks een rol van betekenis in het beeld en het al dan niet gebruikmaken van de auto. Dit in tegenstelling tot de stakeholders

Minder aantrekkelijke kanten auto/wegvervoer

Vooraf

- Files en met name de onvoorspelbaarheid van waar, wanneer en hoe lang deze gaan duren
- Kosten:
 - Burgers: benzinekosten, wegenbelasting, verzekering, onderhoud, eventuele boetes en nadrukkelijk ook parkeerkosten, *"je bent de melkkoe van de overheid"*
 - Stakeholders: de kosten van het hebben van een eigen wagenpark (NB. leaseauto's)

Maar ook, bij burgers

- Niks anders kunnen doen, je aandacht bij het rijden moeten houden, continu alert moeten zijn
- Moeilijk een parkeerplaats kunnen vinden, zeker in de centra van steden (Rotterdam, Den Haag, Delft)
- Asociaal weggedrag, *"bumperkleven"*, *"snijden"*, *"constant links rijden terwijl je maar 100 rijdt"*, *"mobiel bellen"* en last hebben van de irritatie van anderen, *"middelvinger opsteken"*, *"toeteren"*. Bij een aantal burgers leidt dit ook tot een gevoel van onveiligheid
- Soms: impact van het gebruik van de auto voor mensen die wonen in de stad (luchtkwaliteit, drukte), *"slecht voor het milieu"*



Beeld openbaar vervoer

Tot de aantrekkelijke kanten van het openbaar vervoer worden gerekend de snelheid (in de spits in de centra van grote steden, elders niet (altijd) geldend!), de voorspelbaarheid en het feit dat het reizen ermee ontspannend is

Beeld van het openbaar vervoer

- Op de rechterpagina staan de belangrijkste voordelen van het openbaar vervoer
- Belangrijk hierbij is wel te memoreren dat het aspect snelheid in het juiste perspectief moet worden geplaatst. Het is enerzijds een aantrekkelijk punt van het openbaar vervoer; dat geldt in het bijzonder in de centra van Rotterdam en Den Haag, maar ook bewoners van Delft en Zoetermeer refereren aan het feit dat zij snel overal zijn. Anderzijds wordt ook geklaagd over een gebrek aan snelheid; dat geldt dan in het bijzonder de mensen die buiten deze centra wonen dan wel de stadscentrumbewoners die willen reizen naar omliggende plaatsen

Aantrekkelijke kanten van het openbaar vervoer

Vooraf

- Snel, zeker in de spits en in het centrum van Rotterdam en Den Haag, met de hoge frequentie van het openbaar vervoer
- Weten wanneer je aankomt, *“voorspelbaar”, “planbaar”*
- Ontspannen manier van reizen, *“je kunt een krantje lezen, naar buiten kijken, even je ogen dicht doen. Ik ben niet moe en niet geagiteerd als ik op mijn werk aankom”, “niet opletten, minder vermoeiend”*
- Iets anders kunnen doen, hoewel wel wordt gesteld dat kunnen werken niet echt mogelijk is op korte afstanden en in de spits

Maar ook

- Comfortabel, je zit droog en je hoeft niet op zoek te gaan naar bijvoorbeeld een parkeerplek zoals dat wel moet als je met de auto reist
- Contact met medepassagiers
- Bij een avondje uit alcohol kunnen drinken
- Uitje voor (klein)kinderen en *“je ziet wat van de stad”*
- Veilig, relatief weinig kans op ongelukken maar ook een gevoel van veiligheid als men bijvoorbeeld een nachtdienst heeft gedraaid

Discussiepunt (zie ook pagina 25)

- Relatief goedkoop, zeker indien de werkgever alleen de kosten van het openbaar vervoer vergoedt. Maar ook de hoge parkeerkosten in de binnensteden worden zo vermeden



Beeld openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kent in de ogen van burgers echter ook veel minpunten. De belangrijkste daarvan zijn de tegenhangers van die van de auto: afhankelijk zijn, gebrek aan snelheid en flexibiliteit, aan zekerheid en comfort, terwijl dit type vervoer ook als “duur” wordt ervaren (1)

Nadelen van het openbaar vervoer

- De snelheid van het openbaar kent echter ook een keerzijde. Daarin speelt een aantal aspecten een rol:
 - Niet rechtstreeks van A naar B kunnen, *“mijn zus woont in Alphen aan den Rijn, daar doe je 1,5 uur over met het openbaar vervoer. Met de auto ben ik er in een ½ uur”* en *“wil ik van Maassluis naar Voorne-Putten, dan duurt dat eindeloos. Er zijn niet genoeg lijnen, terwijl die er wel waren. Bovendien, van het pontje moet je nog 2 kilometer naar de bushalte lopen”*
 - Vertragingen en daardoor aansluitingen missen
 - Maar er is ook sprake van een gebrek aan goede aansluitingen, in het bijzonder tussen bus, trein en metro, vooral in de niet-spitstijden. Deze elementen zorgen voor onzekerheid of men wel op tijd aankomt
- De tijdstippen waarop het openbaar vervoer rijdt. Zeker ‘s avonds vindt men het vervelend dat men steeds op de klok moet kijken wanneer men weg moet om niet het laatste openbaar vervoer te missen, *“laatst had ik de laatste trein vanuit Utrecht naar Rotterdam, maar vervolgens was de laatste metro ook al weg”* en *“wij moeten er bij evenementen voor zorgen dat ze om 0.30 uur afgelopen zijn, want anders rijdt er geen metro meer”*.
Ook in de weekenden is de frequentie waarmee het openbaar vervoer rijdt vaak laag, zeker buiten de centra van de steden

Minder aantrekkelijke kanten openbaar vervoer

Vooraf

- Afhankelijkheid van vertrektijden
- Lange reistijd: niet direct van A naar B kunnen, reistijden van en naar de halte en wachttijden evenals vertragingen
- Niet op alle tijdstippen (frequent) rijden (NB. ‘s avonds, ‘s nachts, weekend)
- Gebrek aan comfort
- Gebrek aan veiligheid, *“randfiguren”*, zeker ‘s avonds (NB. vrouwen)
- Hoge kosten, zeker indien men met meer personen reist

Maar ook

- ‘Werking’ OV-chipkaart
- Geen integrale OV-chipkaart over alle vervoerders heen, *“ik vind het belachelijk dat als ik met de Randstadrail ga, ik daarvan in Den Haag geen gebruik kan maken. Ik word gedwongen meer kaarten te kopen”*
- Slechte informatievoorziening, bijvoorbeeld in geval van vertragingen
- Poortjes werken niet altijd naar behoren, *“er tussen zitten”* en *“kinderen moeten dan aan de andere kant van het poortje op jou wachten”*
- Te weinig plaatsen in de fietsenstallingen



Beeld openbaar vervoer

Het openbaar vervoer kent in de ogen van burgers echter ook veel minpunten. De belangrijkste daarvan zijn de tegenhangers van die van de auto: afhankelijk zijn, gebrek aan snelheid en flexibiliteit, aan zekerheid en comfort, terwijl dit type vervoer ook als “duur” wordt ervaren (2)

Nadelen van het openbaar vervoer

- Ook wordt gesproken aan een gebrek aan comfort, waarbij wordt gerefereerd aan aspecten als:
 - Gebrek aan capaciteit, drukte, moeten staan, zeker tijdens spijstijden
 - Het gedrag van andere mensen, zoals bellen, harde muziek op hebben staan, voeten op de bank leggen, tas op de stoel naast je hebben liggen, etc.
 - Onaangenaam klimaat in de trein/bus/metro, te warm en vieze lucht
 - Vies zijn van/in het openbaar vervoer
 - Haltes waar men niet of nauwelijks beschut (wind, regen) staat
- Over de ‘werking’ van de OV-chipkaart wordt gezegd dat deze het “*soms niet doet*”, gevoelig is. Men vindt het verder heel vervelend voor een vervangend kaartje een borg van 25 euro te moeten betalen en ook nog 4 weken te moeten wachten voordat men weer over de eigen kaart kan beschikken. Ook het feit dat men deze niet overal kan opwaarderen is een minpunt
- Ten aanzien van de informatievoorziening kan nog worden opgemerkt dat het feit dat bij steeds meer haltes op elektronische borden staat aangegeven wanneer de metro of bus komt, juist wel wordt geapprecieerd. Dat geeft een gevoel van ‘in controle zijn’
- Overigens, het beeld van trein, metro en tram is positiever dan dat van de bus. Buschauffeurs worden soms “*Nicki Laudaatjes*” genoemd vanwege het snelle optrekken wanneer passagiers nog niet zitten en het harde rijden

Minder aantrekkelijke kanten openbaar vervoer

Vooraf

- Afhankelijkheid van vertrektijden
- Lange reistijd: niet direct van A naar B kunnen, reistijden van en naar de halte en wachttijden evenals vertragingen
- Niet op alle tijdstippen (frequent) rijden (NB. ‘s avonds, ‘s nachts, weekend)
- Gebrek aan comfort
- Gebrek aan veiligheid, “*randfiguren*”, zeker ‘s avonds (NB. vrouwen)
- Hoge kosten, zeker indien men met meer personen reist

Maar ook

- ‘Werking’ OV-chipkaart
- Geen integrale OV-chipkaart over alle vervoerders heen, “*ik vind het belachelijk dat als ik met de RandstadRail ga, ik daarvan in Den Haag geen gebruik kan maken. Ik word gedwongen meer kaarten te kopen*”
- Slechte informatievoorziening, bijvoorbeeld in geval van vertragingen
- Poortjes werken niet altijd naar behoren, “*er tussen zitten*” en “*kinderen moeten dan aan de andere kant van het poortje op jou wachten*”
- Te weinig plaatsen in de fietsenstallingen



Beeld vervoerskosten

Het openbaar vervoer wordt door burgers als “duur” gepercipieerd, zonder dat men een echte afweging maakt tussen de kosten ervan en die van de auto.

Los daarvan, de vrijheid die de auto geeft is veelal belangrijker dan de kosten die deze met zich meebrengt

Beeld kosten van het openbaar vervoer versus die van de auto bij burgers

- Duidelijk is al geworden dat het beeld van burgers is dat de kosten van vervoer, of dat nu per auto of per openbaar vervoer is, “hoog” zijn
- Wordt het openbaar vervoer beleefd als “duur”, dan refereert men aan het feit dat:
 - Zeker de kosten van korte ritten duur zijn, “een halte is €1.45, belachelijk” en “voor een halte betaal je al € 1,-. Het is echt duur geworden”. Wel onderkent men dat langere afstanden relatief goedkoper zijn
 - Het reizen met meer personen erg duur is, “als ik met mijn gezin naar Amsterdam reis, dan doe ik dat toch met de auto. Met de trein is niet te betalen” en “als wij van Spijkenisse naar Rotterdam gaan met het OV, zijn we meer dan 5 euro per persoon kwijt. Met zijn vieren dus meer dan 20 euro. Dan pak ik toch echt de auto” tegenover “als ik alleen met het openbaar vervoer naar Rotterdam ga, ben ik goedkoper uit maar als ik met mijn gezin ga, ben ik duurder uit”
- Het is voor sommigen alleen de reiskostenvergoeding die men alleen voor het openbaar vervoer ontvangt, die hen ertoe aanzet ervan gebruik te maken, “ik vind het openbaar vervoer niet goedkoop. Mijn werkgever vergoedt dat nu, maar anders zou ik, denk ik, toch de auto kiezen”
- Heeft men (in eerste instantie) het gevoel dat de kosten van de auto lager zijn dan die van het openbaar vervoer, dan rekent men eigenlijk alleen de benzinekosten, “mijn auto is heel zuinig. Dus voor 10 euro kan ik echt ver rijden” en “zonder kortingskaart is de trein denk ik duurder. Ik kijk dan alleen naar de benzine, wat eigenlijk niet eerlijk is” of “het bedrijf probeert wel het openbaar vervoer te stimuleren maar dan verdubbelt mijn reistijd. En ach, ik heb een Peugeot 107, dat ding rijdt bijna voor niets”
- Hoe dan ook, het bezit en gebruik van de auto is een stukje luxe dat velen niet willen missen. “uiteindelijk betaal ik misschien wel meer, maar ik heb wel mijn vrijheid”. Zelfs de hoge benzineprijs in de afgelopen jaren heeft er – desgevraagd - niet toe geleid dat men de auto minder is gaan gebruiken



Referentiekader: beeld overig vervoer

Maakt men gebruik van motor, scooter, brommer en/of fiets voor woon-werkverkeer, dan spelen snelheid en gemak daarin een rol, evenals de relatief lage kosten

Motor, scooter, brommer, fiets

- Enkelen maken voor hun woon-werkverkeer gebruik van motor, scooter, brommer en/of fiets
- Het voordeel van de motor, scooter, brommer en/of fiets is dat men relatief snel op zijn werk is (ook al omdat men *“overal tussendoor kan”*). Overigens geldt dat met name als men niet al te ver van zijn werk woont. Een bijkomend voordeel is dat men flexibel is, men kan zelf bepalen wanneer men vertrekt, hoe men reist, etc.
- Een bijkomend voordeel van deze vervoersmiddelen (wellicht met uitzondering van de motor) zijn de lage kosten van het gebruik ervan en aanvullend bij de fiets nog de lichaamsbeweging die men krijgt
- In algemene zin geldt wel dat deze vervoersmiddelen minder worden gebruikt bij slecht weer (NB. regen, wind, gladheid). Ook al zijn er douchegelegenheden op het werk, niet iedereen wil daarvan gebruik maken, *“dan moet ik een extra set schone kleren en een handdoek meenemen, nee, daar heb ik geen zin in”*
- In de vrije tijd maken veel meer personen overigens gebruik van deze vervoersmiddelen, zeker in de eigen woonplaats en/of voor recreatieve doeleinden



Referentiekader: ervaren knelpunten

Hoewel ook burgers te maken hebben met files ervaren velen weinig echte knelpunten als het gaat om de bereikbaarheid van de regio; de enige uitzondering zijn de burgers die wonen ten westen en ten zuiden van Rotterdam, op Voorne-Putten en in de Krimpenerwaard. Met name stakeholders in de haven hebben daarentegen wel last van files

Door burgers ervaren knelpunten

- Geconcludeerd kan worden dat vele bij dit onderzoek betrokken burgers weinig echte knelpunten ervaren in hun woon-werkverkeer noch privé. De enige burgers die minder positief zijn, zijn degenen die wonen in het stedelijk gebied van Rotterdam, met name ten westen hiervan en op Voorne-Putten of ten zuidoosten ervan in Krimpen aan den IJssel. Zij spreken over de slechte bereikbaarheid van hun woongebied. Ook het openbaar vervoer is er niet optimaal; men moet vaak een hele omweg maken om ergens te komen en/of meer keren overstappen voordat men op de plaats van bestemming is

Door stakeholders ervaren knelpunten

- Met name de stakeholders werkzaam in de Rotterdamse haven en op Voorne-Putten ervaren knelpunten in de bereikbaarheid. Doordat zij vaak toch moeten rijden op spits tijden, hebben zij veel/vaak last van files, *“vrachtwagens zijn sterk gebonden aan gewone tijden voor het afleveren van vracht. De ontvangers kennen nog een 9 tot 6-mentaliteit, waardoor er gedwongen congesties ontstaan”*



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Beeld en beleving van de regio Rotterdam – Den Haag



Beeld en beleving metropoolregio

Het algemene beeld van de metropoolregio verschilt niet sterk tussen burgers en stakeholders. Wel speelt het aspect ‘leefkwaliteit’ in sterkere mate bij burgers, bij stakeholders de aansturing van de regio en in welke richting de economie – van in het bijzonder de Rotterdamse haven - zich zou moeten ontwikkelen

Inleiding

- Op de volgende pagina's wordt het beeld en de beleving van de metropoolregio Rotterdam Den Haag weergegeven
- In eerste instantie zullen de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke kanten van deze regio worden belicht. Globaal ervaren burgers - en ook de onderscheiden grepen daarbinnen - en stakeholders de metropoolregio op eenzelfde manier
- Wel is met burgers het aspect 'leefkwaliteit' verder uitgediept, terwijl dat voor stakeholders het onderwerp 'economie' betreft



Beleving metropoolregio

Tot de aantrekkelijke kanten van deze regio worden vooral gerekend de centrale ligging, de levendigheid, de werkgelegenheid, de diversiteit aan mensen, voorzieningen en dergelijke alsmede de goede bereikbaarheid van de stadscentra

Aantrekkelijke kanten van de regio

- Aan de rechterkant worden de meest genoemde positieve kanten van (het wonen in) de Metropoolregio Rotterdam Den Haag weergegeven, zowel voor burgers als stakeholders. Overigens kent een aantal van deze punten zeker ook zijn keerzijde, zoals op de volgende pagina's is te vinden
- Velen voelen zich hier thuis en kunnen zich vaak niet voorstellen ergens anders te wonen. Het is vooral het feit dat er altijd wat te doen is, de diversiteit in allerlei opzicht en het feit dat men *"alles bij de hand heeft"*, wat wordt gewaardeerd

Aantrekkelijke kanten van de metropoolregio

- Heel centraal ten opzichte van andere grote steden, *"heerlijk, je kunt overal heen"*, *"alles dichtbij"*
- *"Altijd wat te doen"*
- Veel werkgelegenheid, *"de motor van het land"* (soms inclusief Amsterdam en Utrecht): Rotterdamse haven/2^e Maasvlakte, internationale organisaties in Den Haag, hightech in Delft, agro-industrie in Westland, etc.
- Diversiteit, veel verschillende soorten mensen, culturen en bedrijvigheid
- Veel voorzieningen: ruim winkelaanbod, diversiteit aan architectuur, allerlei culturele activiteiten, ...
- Kennisregio door de aanwezigheid van goede onderwijsvoorzieningen (op allerlei niveau, ook voor expats)
- *"Recreatief divers"*, *"van alles wat"*, naar het strand kunnen gaan, naar een eiland, *"nog wel best veel groen"*, veel uitgaansgelegenheden, een diversiteit aan *"plekken die elk een ander soort gevoel oproepen. Pak je de trein uit Den Haag, dan ben je in no time ergens anders dat heel anders aanvoelt. Heel leuk"*
- Relatief goede bereikbaarheid van de stadscentra, zeker Rotterdam, in iets mindere mate Den Haag, *"je kunt hier echt zonder auto"*. Maar daarnaast wordt ook gerefereerd aan Rotterdam The Hague Airport, de Randstadrail, het feit dat er veel snelwegen zijn, divers openbaar vervoer, ...
- Innovatief, trendsettend en sterk in beweging (NB. dit laatste geldt met name voor Rotterdam)



Beleving metropoolregio

Minder aantrekkelijk aan de metropoolregio is vooral dat het er “(over)vol” is, er vaak files zijn en de interregionale bereikbaarheid te wensen overlaat (1)

Minder aantrekkelijke kanten van de regio

Naast aantrekkelijke kanten van (het wonen in) de metropoolregio worden ook minder aantrekkelijke onderkend:

- Het algemene beeld is veelal dat het “*druk*” is in deze regio, “*vol*” of zelfs “*overvol*”. Enkelen merken overigens op dat ‘vol’ een relatief begrip is; in vergelijking met andere grote steden valt de bevolkingsomvang in de metropoolregio erg mee.

Niet iedereen vindt ‘vol’ overigens negatief; deze personen relateren ‘vol’ aan “*gezellig druk*” en de levendigheid van de stadscentra.

Het merendeel wijst echter op “*drukke, mensen, auto’s, openbaar vervoer, allerlei prikkels*” en “*druk, echt overal, overal wordt gebouwd*” en de overlast die men hiervan ervaart, “*straatverlichting die het niet doet, overal vuil en de massaliteit van alles*”

- De eerder genoemde goede bereikbaarheid betreft vooral de centra van steden, hoewel over het centrum van Den Haag ook wel wordt gezegd, “*kwetsbaar, is praktisch onbereikbaar per auto en ook het openbaar is zowel in kwaliteit als kwantiteit nog niet optimaal. Er hoeft maar iets te gebeuren en je staat stil*”.

Verder wordt gewezen op de ‘ervaren’ bereikbaarheid, “*de bereikbaarheid van de regio is slecht als je hier niet woont door drukte en dynamiek. De faciliteiten zijn er op zich wel, maar druk, bouwputten, enzovoort. Zelfs ouderen uit de regio ervaren drempels*”

Minder aantrekkelijke kanten van de regio

- Vol, “*overvol*”, “*alles wordt volgebouwd*”
- Slechte interregionale bereikbaarheid en een gevoel van “*chaos*”
- Veel en vaak files
- Parkeerproblemen
- Luchtvervuiling en geluidsoverlast
- Individualisme, iedereen is op zichzelf, onpersoonlijk, “*iedereen is een beetje aso*”
- De haast en gejaagdheid van mensen en het hebben van ‘korte lontjes’, “*onfatsoenlijke mensen. Geef je bij groen niet direct gas, dan toeteren ze*”
- Weinig groen en recreatieve versnippering
- Criminaliteit

De interregionale bereikbaarheid daarentegen – in zowel de ogen van burgers als stakeholders – is echt een zwak punt:

- “*De interregionale verbindingen zijn ontzettend slecht georganiseerd. De centra zijn wel goed bereikbaar*”
- “*Je kunt niet van A naar B langs de kust, waarom geen trein langs de kust?*”
- “*Er zijn maar 2 oeververbindingen in en rond Rotterdam. Echt te weinig*”

Bovendien leidt de opening van een nieuwe weg vaak tot vertragingen elders, zoals nu gebeurt, nu de doortrekking van de A4 een feit is geworden



Beleving metropoolregio

Minder aantrekkelijk aan de metropoolregio is vooral dat het er “(over)vol” is, er vaak files zijn en de interregionale bereikbaarheid te wensen overlaat (2)

Minder aantrekkelijke kanten van de regio - vervolg

- Ook luchtvervuiling en geluidsoverlast behoren tot de minder aantrekkelijke kanten van de regio.. Het eerste aspect speelt zeker in Rotterdam en omgeving, *“gordijnen zijn binnen 4 maanden zwart”, “het is niet gezond, ik moet elke week mijn huis schoon maken van een laagje fijnstof”,* maar geluidshinder komt zowel in Rotterdam als Den Haag voor, *“ik moet met oordopjes slapen”*. Algemeen wordt erkend dat verbetering van de luchtkwaliteit noodzakelijk is, maar over wie/wat nu moet worden aangepakt, verschillen de meningen deels. Zeker bij burgers leeft het gevoel dat de auto nu wel erg het kind van de rekening is:
 - *“Als we Zestienhoven willen stimuleren, komt daar ook weer het nodige vandaan. En wij moeten minder rijden en in andere auto’s”*
 - *“Scooters en 2-taks motoren zorgen voor de meeste vervuiling, niet nette auto’s. Maar wij worden wel op allerlei kosten gejaagd”*
- Een irritatiepunt betreft verder de mentaliteit van een deel van de bevolking, onpersoonlijk en *“met korte lontjes”*
- Tot slot is het gevoel dat er – mede als gevolg van de groeiende bevolking – steeds meer druk op de groene ruimtes komt. In dit verband wordt bijvoorbeeld gewezen op de versnippering van het Groene Hart, *“het echt koesteren van een groene zone tussen stedelijk gebied, er zuinig op zijn en er echt in investeren, dat doen we niet. Dat is gebrek aan bestuur-*

Minder aantrekkelijke kanten van de regio

- Vol, *“overvol”, “alles wordt volgebouwd”*
- Slechte interregionale bereikbaarheid en een gevoel van *“chaos”*
- Veel en vaak files
- Parkeerproblemen
- Luchtvervuiling en geluidsoverlast
- Individualisme, iedereen is op zichzelf, onpersoonlijk, *“iedereen is een beetje aso”*
- De haast en gejaagdheid van mensen en het hebben van *‘korte lontjes’, “onfatsoenlijke mensen. Geef je bij groen niet direct gas, dan toeteren ze”*
- Weinig groen en recreatieve versnippering
- Criminaliteit

lijke durf om te zeggen ‘Midden Delfland, daar blijven we vanaf’. Iedere gemeente heeft zijn eigen belangen en knabbelt er een beetje van af”. Maar ook op Voorne-Putten komt steeds meer druk op groene ruimtes, “je ziet het gewoon gebeuren. De randen worden steeds meer opgezocht”.

Niettemin vindt een redelijk aantal burgers dat de hoeveelheid groene ruimtes in de regio nog best meevalt, *“heerlijk, Rotterdam Zuid, er is echt veel groen”, “het Wateringseveld, echt mooi”, “Delftse Hout, schitterend”*. Maar men voegt er wel aan toe, *“als je de rust wilt opzoeken kan dat, maar je moet de plekjes wel weten te vinden”*



Beleving metropoolregio

Zowel burgers als stakeholders zien de metropoolregio Rotterdam Den Haag niet als één geheel. Bovendien voelt men zich met name verbonden met de eigen woonplaats en directe omgeving

Voelt de metropoolregio aan als één gebied?

- Alhoewel wordt onderkend dat Rotterdam, Den Haag en Delft – letterlijk en figuurlijk – steeds meer naar elkaar toegroeien, heeft men niet het gevoel dat er nu al sprake is van één regio (zie ook pagina 49). Een aantal uitspraken:
 - *“Ze zeggen wel metropoolregio, maar dat gevoel heb ik er niet altijd bij. Waarom wordt dan niet de tram doorgetrokken in Wassenaar of naar het Westland?”*
 - *“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”*
 - *“Het is weliswaar 1 stedelijk gebied, verkeerstechnisch wel, maar dat maakt het afstemmen van plannen wel noodzakelijk. Wordt er iets gedaan aan de Hartelbrug, dan heeft dat consequenties voor het verkeer in Den Haag. Dat geldt helemaal als de Blankenburgtunnel wordt gerealiseerd, dan is het helemaal 1 infrastructuur”*
 - *“Er is meer sprake van interactie en naar elkaar toegroeien, bijvoorbeeld sportverenigingen, culturen, eetgelegenheden, nieuws dat steeds regionaler wordt (TV Rijnmond, ...), maar ook het openbaar vervoer en de economie”*
- Zowel door burgers als stakeholders wordt onderkend dat samenwerking tussen Rotterdam en Den Haag in principe mogelijk is omdat het complementaire gebieden zijn die elkaar niet echt ‘bijten’ en ook beide even groot zijn, *“dat geeft dus ook geen kinnesinne”*

Zich verbonden voelen met de metropoolregio

- Of men zich verbonden voelt met de metropoolregio, daarover verschillen de meningen
- Sommige burgers zeggen ‘ja’, een meerderheid geeft echter aan zich eerder verbonden te voelen met de eigen woonplaats dan met de regio, *“ik ben nog nooit in Brielle of Hellevoetsluis geweest, dus daar heb ik niets mee”, “ik kom niet uit Rotterdam, maar ik vind het echt fijn om hier te wonen. Heel centraal gelegen, vriendelijke mensen, je bent zo de stad uit en op de ring”* en *“Den Haag is mijn stad, niet de regio. Fijn om te zijn, mooie stad, je kunt er rust vinden. Heeft alles wat ik kan wensen als stad”*
- Niettemin horen we in dit verband ook dat een aantal mensen zich ook niet (meer) of steeds minder thuis voelt in de eigen woonplaats, *“nee, mensen zijn hier asociaal”, “er zijn zoveel veranderingen in Den Haag, voel me er niet echt thuis meer. Opkopen van huizen, verhuizen van bedrijven, nee ...”*
- Verder zien we verschillen in de beleving van Rotterdam en Den Haag sec, waarbij bewoners veelal hun ‘eigen’ stad prefereren en waarbij de trots van Rotterdamers op hun stad opvalt:
 - *“Den Haag is voor mij een forensenstad, Rotterdam is een mensenstad, een leefstad”*
 - *“De stad is fenomaal veranderd, ik ben onverklaarbaar trots”* en *“de skyline van Rotterdam, echt prachtig”*
 - *“De leefkwaliteit in Den Haag is echt heel goed, een soort oase, zeker in vergelijking met bijvoorbeeld Amsterdam”*



Beleving metropoolregio - burgers

Specifiek in relatie tot de 'leefkwaliteit' van de metropoolregio brengen burgers ook nog andere aspecten naar voren die vooral te maken hebben met hun directe woonomgeving

Verdere beleving van leefkwaliteit door burgers

In relatie tot de beleving van de metropoolregio is het aspect 'leefkwaliteit' bij burgers verder uitgediept. Onder 'leefkwaliteit' verstaan zij 'alles wat met je huis en je woonomgeving heeft te maken'

- Naast de eerder genoemde aantrekkelijke en minder kanten van de metropoolregio, brengen zij in dit verband ook nog de volgende – minder aantrekkelijke- - aspecten naar voren:
 - Een gebrek aan verkeersveiligheid, *"als ik denk aan de toekomst van mijn kinderen, ik durf ze niet alleen naar school te laten gaan; ook niet als ze straks naar de middelbare school gaan"*
 - Slechte parkeermogelijkheden in de eigen wijk maar ook in de centra
 - De relatief hoge levenskosten in vergelijking met wonen buiten de Randstad. Anderzijds wordt ook wel gesteld dat het wonen in Rotterdam en Den Haag weer goedkoper is dan in Amsterdam of Utrecht
 - Slecht onderhoud aan huurwoningen (centrum Den Haag), met als gevolg veel overlast van burens
 - Gebrek aan speelgelegenheid voor kinderen
 - Het ontstaan van 'banlieus', *"mensen die uit een bepaalde wijk komen krijgen een stempel. Door die nieuwe A4 horen Rotterdam en Den Haag over 10 jaar bij elkaar. Maar het is wel heel belangrijk hoe ze daar mee omgaan. In Antwerpen en Parijs is alles onpersoonlijk, je bent er een nummer. Het is niet meer transparant, er komt een gevoel van onveiligheid en een scheiding tussen arm en rijk"*



Beleving metropoolregio - burgers

Bij een verbetering van deze leefkwaliteit noemen burgers zowel aspecten die zijzelf ter hand kunnen nemen als aspecten die dit overstijgen

Suggesties voor verbetering van de leefkwaliteit

De wensen die burgers hebben om hun leefkwaliteit te verbeteren hebben naast een verdere verbetering van de bereikbaarheid (zie verder) ook betrekking op:

- Meer betaalbare huurwoningen
- Een betere (warmte- en geluids)isolatie van woningen
- Meer (betaalbare) parkeergelegenheid, ook in de eigen woonomgeving
- Aanpakken van leegstand van zowel kantoren als stadscentra (Oud Rijswijk, Schiedam, ..)
- De hoeveelheid groen in de wijk verhogen, vooral in achterstandswijken
- Maar ook meer groen tussen de diverse plaatsen
- Schoner, met name in binnensteden maar ook wel in de eigen wijk, *"leefbaarder"*
- Verbeteren van het onderhoud van sommige voetpaden en fietspaden

Zelf doen aan een betere leefkwaliteit

Wordt gevraagd wat men zelf kan doen aan het verbeteren van de kwaliteit van de eigen woonomgeving, dan komen zaken naar voren als:

- Geen gebruik meer maken van het openbaar vervoer maar de fiets nemen
- Daadwerkelijk gaan thuiswerken, *"doe ik, zorgt voor een beter milieu doordat ik de auto een dag laat staan"*
- Rommel opruimen voor je eigen huis en gezamenlijke opruimacties in de wijk, *"iedereen moet zich verantwoordelijk voelen voor de eigen wijk"*
- Verbeteren van de aantrekkelijkheid van de eigen woonomgeving:
 - Plantjes op je balkon
 - Creëren van miniparkjes in de eigen wijk
- Thuis opletten met het gebruik van water, licht en gas
- Zelf iets doen aan een betere sociale cohesie, elkaar helpen
- En last but not least: een andere mentaliteit tonen, *"beleefder, vriendelijker, met meer respect"* en een betere sociale controle, elkaar aanspreken op ongewenst gedrag, *"iedereen loopt door, ik durf het ook niet"*, waardoor ook het gevoel van veiligheid wordt vergroot



Beleving metropoolregio - stakeholders

Bij de beleving van de metropoolregio noemen stakeholders ook de onduidelijke profilering van de MRDH en het huidige besturingsmodel ervan, de complexere aansturing waarmee overheidsinstanties te maken hebben, de benodigde aandacht voor de economische ontwikkeling van de regio en de bereikbaarheid ervan (1)

Profilering en besturingsmodel van MRDH

- In relatie tot de MRDH brengen de stakeholders naar voren dat er sprake is van een gebrek aan eenheid, *“waar staat MRDH voor? Waar focus je je als MRDH op? De Rotterdamse haven, Den Haag als plaats voor peace and justice of Westland, agrobusiness? Het is geen eenheid, een veelkoppig monster zonder profiel”* en *“het lijkt, ‘we moesten wat, want anders grijpt Rijk/Provincie in’”*
- Daarnaast wordt naar voren gebracht dat een duidelijke profilering wellicht ook wordt bemoeilijkt doordat in het bestuur van MRDH vele partijen zijn vertegenwoordigd:
 - *“Er zijn veel partijen betrokken bij de besluitvorming, 23 gemeenten, Provincie, Metropoolregio, recreatieschappen. En er zijn veel aspecten die een rol spelen, maar wie gaat er nu echt over?”*
 - *“En we zijn een polderland, dus compromissen. Een heel complexe opgave, je wordt het nooit echt met elkaar eens, ook al door al die verschillende lagen en belangen en we hebben niet de cultuur om te zeggen, ‘nu is het afgelopen’. Dat is lastig. We hadden eerder Rotterdam Vooruit en toen ik hoorde van de MRDH, had ik echt het gevoel, ‘gaan we het nu weer allemaal opnieuw doen?’”*
- Niettemin stelt men dat een betere bestuurlijke samenwerking niet alleen nodig is voor creëren van een betere bereikbaarheid maar ook voor:
 - Het verkrijgen van nieuwe bedrijvigheid in de regio door internationale profilering als regio
 - Een evenwichtige verdeling van activiteiten over de regio, *“stem als gemeenten onderling af wat waar moet komen.”*
- *Iedereen moet tegenwoordig een start up community hebben, want dat is hip, maar dat is onzin. Stem dat af”*
- Dat de Rotterdamse en Den Haagse (blue collar, haven versus zakelijke dienstverlening, residentie) economie complementair zijn en dat ze ook qua grootte vergelijkbaar zijn, zou de samenwerking moeten vergemakkelijken, *“er hoeft minder strijd te zijn wie zeggenschap heeft. Maar opplussen naar Utrecht en/of Amsterdam wordt wel heel lastig”*

Aansturing door de overheid in het algemeen

- Daarnaast wordt opgemerkt dat het besturen zelf complexer is geworden doordat er steeds meer sprake is van een bottom-up benadering:
 - *“Ook in de stad Rotterdam zelf zie je grote veranderingen. Waar het vroeger veel meer top-down was qua beleid, zie je nu veel meer, zoals hier vandaag, de interactie met de bewoners en bedrijven. Dat maakt het allemaal veel complexer”*
- Eigenlijk vergt dit van bestuurders een andere kennis en een andere houding en gedrag om in te kunnen spelen op allerlei ontwikkelingen:
 - *“Allerlei technologische ontwikkelingen vragen misschien ook wel iets meer om aan de voorkant te investeren. Op termijn brengt dat meer op. Ik maak nog maar weinig bestuurders mee die dat doen. Maar ik zie wel steeds meer mensen die dat durven”*



Beleving metropoolregio - stakeholders

Bij de beleving van de metropoolregio noemen stakeholders ook de onduidelijke profilering van de MRDH en het huidige besturingsmodel ervan, de complexere aansturing waarmee overheidsinstanties te maken hebben, de benodigde aandacht voor de economische ontwikkeling van de regio en de bereikbaarheid ervan (2)

Aansturing door de overheid in het algemeen - vervolg

- *“Als je iets nieuws probeert moeten we ook accepteren dat er iets fout kan gaan, daar leer je van. Maar dat is een politieke doodzonde en voor jou als bestuurder einde oefening, De Gemeente Rotterdam is dat wel aan het proberen. Zijn dit soort innovatiekiemen ook in andere delen van de MRDH? Geen idee”*
- *“De Gemeente Rotterdam zou nieuwe prikkels kunnen geven in bijvoorbeeld de projecten ‘Hart van Zuid’ of ‘Stadionpark’; hoe kan je in het kader van circulaire economie prikkels geven aan toeleveranciers om te komen met nieuwe concepten in de bouwomgeving. Dus niet weer gewoon bouwen, maar ook al denken ‘wat doen we met hergebruik?’ en ‘is dit een interessante business case?’ Dan moet je echt denken in een hele keten en dat vraagt een totaal andere opstelling van alle bij zo’n proces betrokken partijen”*
- Tot slot, stakeholders menen dat we in zowel politiek als economisch onzekere tijden leven, meer dan in het verleden het geval was. Met het feit dat de Nederlandse economie een open systeem is, betekent dit in hun ogen dat het openbaar bestuur een adaptieve agenda moet hebben die in staat is met ontwikkelingen mee te bewegen. Overigens onderkent men meteen de moeilijkheid hiervan als het gaat om beslissingen met betrekking tot de infrastructuur, *“de gevraagde flexibiliteit is wel lastig als het gaat om infrastructuur”*

Economische ontwikkelingen – Rotterdamse haven

- En verder, stakeholders (maar ook burgers!) benadrukken het belang van de Rotterdamse haven die het op dit moment moeilijk heeft, *“voor het eerst sinds jaren zitten we in de Rotterdamse haven aan de onderkant van diverse groeiscenario’s, dat is echt nieuw. En misschien moeten we wel gaan nadenken over krimp”*
- Niettemin, als er groei komt, dan gaat dat voor de 2^e Maasvlakte enorm veel betekenen, *“veel meer mensen, veel meer vrachtwagens, want groei brengt automatisch een grotere mobiliteit met zich mee”*. Hoewel dan het relatieve aandeel van vrachtvervoer zal verminderen ten gunste van andere vervoersmodaliteiten, betekent dit toch nog een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer, met als gevolg druk op de bereikbaarheid van de regio



Beleving metropoolregio - stakeholders

Bij de beleving van de metropoolregio noemen stakeholders ook de onduidelijke profilering van de MRDH en het huidige besturingsmodel ervan, de complexere aansturing waarmee overheidsinstanties te maken hebben, de benodigde aandacht voor de economische ontwikkeling van de regio en de bereikbaarheid ervan (3)

Bereikbaarheid

- Ook in meer algemene zin leeft de opvatting dat *“mobiliteit een keiharde voorwaarde is voor economische groei”* en derhalve aandacht verdient
- Daarbij wordt zowel gerefereerd aan maatregelen van ‘overheidswege’ als maatregelen die door werkgevers en werknemers zelf moeten worden getroffen:
 - Verkeerssystemen binnen de regio op elkaar afstemmen, waardoor dit robuuster/betrouwbaarder wordt:
 - Verbeteringen die zijn gedaan vertonen ‘kuren’, *“een Botlekbrug, de tunnel in de A4, ik vind dat dat in deze tijd niet mag gebeuren”*
 - Onderhoud binnen de regio afstemmen, *“het zijn complexe systemen maar het moet wel beter. Gebruik scenario’s om de regio draaiende te houden”*

Men geeft aan dat betere afstemming wel mogelijk is, gelet op voorbeelden als *“toen in Den Haag de grote Veiligheidsconferentie was, kon het wel”*

- Ervoor zorgen dat bij elk nieuw bouwproject (woningen, bedrijfsterreinen) er direct sprake is van een goede ontsluiting (waardoor problemen worden voorkomen zoals bij de ontsluiting van Lansingerland), *“je kunt best aan projectontwikkelaars op dit terrein eisen stellen. Daar heb je als overheid sturing op”*

- Naast het feit dat op regionaal niveau maatregelen kunnen en moeten worden getroffen om de bereikbaarheid optimaal te houden, ziet men hier ook een rol weggelegd voor werkgevers en werknemers zelf
- Werkgevers in de haven geven aan dat er weinig vrijheid is in het verleggen van werktijden voor ploegendiensten doordat zij rekening moeten houden met regels voor nachtwerk, arbeidsvoorwaarden, kosten en dergelijke. Een eventuele verschuiving zou betrekking hebben op alle bedrijven, *“ga je werktijden verleggen, dan verleg je de spits ook”*. Daarnaast wordt aangegeven dat werknemers in operationele beroepen moeilijk thuis kunnen werken, *“en het is een beetje dubbel, maar de mannen in de pakken wil je dan ook niet thuis laten werken, want dat schept een verkeerd beeld”*
- Desondanks is er ook een mentaliteitsverandering nodig bij zowel leidinggevenden als werknemers, *“ook al bied je faciliteiten als werkgever om thuis te werken, mensen maken er maar mondjesmaat gebruik van. En het vergt veel van de manager, want die moet gaan sturen op output en dat vergt een grote omslag. Maar het is wel nodig”*. Deze mentaliteitsverandering dient maatschappijbreed plaats te vinden. Zoals een hotelmanager aangeeft, *“de focus ligt om 6 uur thuis zijn, ook bij onze gasten!! Zelfs al bieden we een filemenu aan!”*



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Toekomst van de metropoolregio, hoe ziet deze er in 2030/2040 uit?



Metropoolregio 2030/2040

**Algemeen is men van mening dat er in 2030/2040 sprake zal zijn van “één grote stad”.
Centrale thema's zijn verder: bereikbaarheid, wonen, economie en werkgelegenheid, retail,
milieu en duurzaamheid, leven en recreëren en internetveiligheid**

Inleiding

- Op de navolgende pagina's wordt het beeld en de beleving van de metropoolregio in 2030/2040 beschreven
- Dit beeld ligt in het verlengde van het beeld dat men er nu van heeft. Algemeen is men van mening dat er dan sprake is van één grote stad die ook qua inwonertal nog verder groeit en ook nog multicultureler wordt, *“vroeger had je Den Haag en Scheveningen, nu is het al s'-Gravenhage, dat gaat nog verder door, allemaal een geheel”* en *“alles tussen Maassluis en Den Haag/Delft wordt volgebouwd. Dus alleen nog maar aangelegde parken en een groenstrook van 500m langs het water”*
- Eerst zullen de thema's worden behandeld die met name in de discussies met burgers centraal hebben gestaan, hoewel over een aantal ook stakeholders een mening hebben. Daarna volgen die welke de stakeholders aan de orde hebben gesteld. Belangrijk daarbij is zich te realiseren dat deze thema's niet op zichzelf staan, zij beïnvloeden elkaar onderling in sterke of mindere sterke mate
- Duidelijk moge overigens zijn dat niet iedereen de weergegeven opvattingen deelt; bij de uitwerking zijn alleen de 'grote lijnen' vermeld



Metropoolregio 2030/2040

Het realiseren van een goede bereikbaarheid is ook in de toekomst van levensbelang, een randvoorwaarde voor economische groei en om een prettig leven te kunnen leiden. Zeker voor het openbaar vervoer ziet men dan een grote rol weggelegd. Technologische ontwikkelingen zullen verder een grote invloed uitoefenen op de invulling van bereikbaarheid

Bereikbaarheid en vervoer in 2030/2040

- Bereikbaarheid wordt gezien en ervaren als een absolute randvoorwaarde voor economische groei maar ook voor een prettig leven, *"ik wil wel flexibel zijn"*
- Bereikbaarheid zal ook in 2030/2040 in de metropoolregio volgens velen een groot issue zijn, *"ik vrees het ergste, dat we dan hele dagen in de file staan, het wordt alleen maar drukker en voller, meer mensen en meer auto's"*. Anderen daarentegen denken juist dat er minder sprake zal zijn van files doordat het woon-werkverkeer van werknemers afneemt als gevolg van allerlei technologische mogelijkheden die flexwerken, thuis werken, etc. mogelijk maken
- Wel is men het er relatief vaak over eens dat de bestaande infrastructuur niet nog veel verder zal kunnen worden uitgebreid; daar is geen ruimte maar ook geen geld voor. Een en ander betekent dus dat gezocht zal moeten worden naar 'slimme oplossingen', waarbinnen die technologische mogelijkheden een belangrijke rol spelen
- Inzake het openbaar vervoer komen zaken naar voren als:
 - Een goed en snel openbaar vervoerssysteem – zeker in het centrum van de steden – wordt gezien als een absolute noodzaak, *"in andere grotere steden (Londen, Parijs) is het openbaar vervoer altijd sneller dan met de auto"*. Als kernbegrippen definieert men: betrouwbaar, betaalbaar/goedkoop, met een hogere frequentie en betere aansluitingen
 - Openbaar vervoer on demand
 - Meer vervoer op maat: kleinere bussen, niet rijdend op vaste routes
 - Meer comfort voor de passagiers, mooier materiaal, ruimer, geluidsvriendelijker
- Het openbaar vervoer wordt ook belangrijker omdat men verwacht dat de binnensteden grotendeels autovrij zullen worden en het aantal parkeerplekken er nog verder wordt teruggebracht
- Wel wordt soms de angst uitgesproken dat het terugdringen van het autobezit mogelijk negatieve effecten zal hebben op de middenstand (ook al komen er P+R-gelegenheden aan de randen van de stad), *"dan is het totaal niet interessant meer voor een bezoeker van buiten om naar de binnenstad te gaan, je loopt niet met 4 à 5 tassen in de stad"*. De wijze waarop winkels klanten gaan serviceren – bijvoorbeeld: *"je bestelt daar online en zij leveren de producten bij je thuis, zoals De Bijenkorf en Ikea nu al doen"* – is dan ook medebepalend voor hun overlevingskansen
- En hoe worden binnensteden bevoorraadt, met elektrische voertuigen? Er wordt gewezen op ontwikkelingen als bij Van Gansewinkel die enerzijds zorgt voor vervoer van afval en grondstoffen, anderzijds fungeert als distributiekanaal (White Label-wagens, met een positief effect op de duurzaamheid)
- En verder komen in relatie tot de auto de volgende ideeën voorbij: meer ondergronds rijden en een soort 'auto ring' die in ieder geval de grote plaatsen in de regio met elkaar verbindt (Rotterdam, Den Haag, Delft, Zoetermeer). Overigens, men verwacht niet vaak dat men zelf geen auto meer zal hebben!
- Verdere technologische ontwikkelingen zullen tevens effect hebben op zowel de aard van het openbaar vervoer als die van auto's en ook vrachtvervoer: elektrisch, zelfrijdend, ...?

Metropoolregio 2030/2040

Ook de manier waarop we wonen zal in 2030/2040 veranderd zijn, met enerzijds meer aandacht voor kleinere wooneenheden voor 1- persoons huishoudens en anderzijds voor gezinnen. Een verbetering van het wooncomfort wordt voorzien, terwijl ook zaken als flexhousing, smart living en energieneutraal wonen en verdere invulling hebben gekregen

Wonen in 2030/40

- De verwachting is dat er enerzijds in de centra hoge appartementengebouwen komen – wellicht ook op het water en/of de grond in – voor in het bijzonder eenpersoons huishoudens, anderzijds is er – zeker onder gezinnen – behoefte aan *“mooier en beter wonen, ruimte, rust”*
- De appartementengebouwen in de stadscentra zullen à la De Rotterdam worden ingericht, met een combinatie van wonen, recreëren (sportzaal, zwembad) en winkels
- In het bijzonder gezinnen zullen volgens sommigen echter grotere huizen willen hebben dan nu het geval is. Anderen daarentegen menen dat er kleinere huizen moeten komen, *“alle woningen die worden ontwikkeld tot 2032 = rijtjeshuis, tuintje, 5.40m breed, woonkamer, 3 slaapkamers boven en een zolder. Voor een stad is dit veel te groot, terwijl de gezinssamenstelling verandert. Dus de opgave is: kleinere huizen, slimmere huizen. Het gaat straks niet om de grootte van je huis maar om de kwaliteit van wat je wilt doen”*
- Verder wordt regelmatig ingebracht dat er sprake zal zijn van renovatie van kantoorpanden waarbij deze worden omgebouwd tot woningen in plaats van dat er nieuwe woonwijken worden gebouwd
- Verdere beelden die men heeft:
 - Het ontstaan van communities, waar meer mensen bij elkaar wonen
 - Flexhousing
 - Smart living
- Aandacht voor een verbeterde woningkwaliteit (geluid, warmte), waarbij ook *“minder grijs beton, oud en nieuw goed op elkaar afgestemd, meer ruimte voor kinderen, autovrije wijken”* is en een groenvoorziening voor elke wijk die wordt gebouwd, *“ik verwacht dat de overheid daar wel op let omdat het hier anders helemaal niet leefbaar meer is, gaat de agressiviteit nog verder omhoog”*
- Energieneutraal wonen, zonne-energie



Metropoolregio 2030/2040

In de manier waarop we in 2030/2040 werken spelen begrippen als flexwerken, videobellen en -conferencing, virtual learning, etc. een belangrijke rol.

Wel vraagt men zich af welke invloed alle technologische ontwikkelingen – die bovenstaande mogelijk maken - op de werkgelegenheid hebben. Internetveiligheid is een hot issue

Economie en werkgelegenheid in 2030/2040

- Algemeen wordt verwacht dat er steeds meer flexibele werkplekken komen, terwijl flexwerken de norm wordt voor de functies waarvoor dat mogelijk is
- Ook videoconferencing, videobellen en virtual learning worden veel belangrijker
- Voor velen zal er ook geen sprake meer zijn van werken van 9 tot 5, ook al omdat het werken deels meer 'global' wordt. Er zal in verschillende shifts worden gewerkt
- Wat betreft kantoorwerk horen we enerzijds dat kantoorgebieden zullen worden verplaatst naar het *"Central District, waardoor je wel met het openbaar vervoer moet"*, anderzijds dat er meer vanuit huis in communities wordt gewerkt
- Qua industrie en werkgelegenheid:
 - Sommigen verwachten minder grootschalige industrieën, specialisatie in unieke industrieën, anderen daarentegen juist *"grotere bedrijven en organisaties"*
 - Als gevolg van de strengere eisen die er worden gesteld aan het milieu vragen zowel stakeholders als burgers zich af of de Rotterdamse haven nog wel bestaat
 - De aandacht voor de food- en agrisector zal toenemen, *"hebben we over 30 jaar anders nog wel te eten?"* evenals voor de zelfredzaamheid als land, *"de basisbehoeften moeten we wel zelf kunnen invullen"*
 - En Rotterdam The Hague Airport is inmiddels verder uitgebreid omdat dat bij Schiphol niet meer mogelijk is
- De verder toenemende digitalisering en robotisering zal consequenties hebben voor de werkgelegenheid. Hoewel dit enerzijds leidt tot een groei van de vrije tijdssector, hebben vooral burgers ook angst hoe zij op termijn hun inkomen moeten genereren, *"we moeten wel werkgelegenheid blijven creëren"* en *"bij de gemeente Rotterdam gaan we van 12.500 medewerkers naar 7.500, maar je moet die mensen toch wel wat bieden. Bedrijven die winst maken zul je toch op de een of andere manier moeten belasten, willen deze mensen ook een inkomen hebben"*. Bovendien is een aantal mensen bang dat de druk op de werkgelegenheid de kans van jongeren op een baan verkleint, *"de jeugd heeft geen toekomst"*, *"ze krijgen geen kans"*. Anderen verwachten dat bepaalde soorten banen hierdoor inderdaad zullen verdwijnen, maar dat er ook nieuwe ontstaan

Internetveiligheid

- Essentieel in de toekomst is een veilig internet, iets wat een steeds groter issue wordt, *"alles wordt online, alles ligt zo op straat (NB. Belastingdienst)"* of *"in Rusland is nu al een energiec centrale gehackt. Je moet er niet aan denken wat er allemaal kan gebeuren ..."*



Metropoolregio 2030/2040

Het winkelaanbod zal in 230/2040 op een geheel andere manier zijn ingevuld, mede onder invloed van online winkelen.

Duurzaamheid is en blijft een belangrijk aandachtspunt

Retail in 2030/2040

- Als gevolg van de opkomst van online kopen en thuisbezorgen zal de invulling van de winkelstraten in de stadscentra veranderen. Men verwacht dat er meer kleine, specialistische winkels (ambachtslieden), terrassen en uitgaansgelegenheden komen. Ook sommige online aanbieders zullen hier waarschijnlijk een winkel openen
Niettemin zal een aantal bestaande centra waarschijnlijk niet meer bestaan (NB. Schiedam of *"en dan gaan gemeenten ook nog onderling concurreren. Bij Leidschenhage kan je gratis parkeren, er komt 30.000 m2 winkelruimte bij, terwijl de rest van de winkelruimte in de omgeving leeg staat"*)
- Naast de stadscentra verwacht men in de periferie van steden grote centra, *"Alexandrium kan blijven bestaan als toonzaal, als flagship store voor een grote omgeving"* en/of gevuld met megawinkels
- Tenslotte verwacht men dat er op plekken aan de rand van de steden en/of op stations een soort 'afhaalservice' komt voor dat wat men online heeft gekocht, *"de massaliteit koop je online, de speciale dingen toch nog echt in winkels"*

Milieu en duurzaamheid in 2030/2040

- Al dan niet zijdelings is al aan de orde gekomen dat de aandacht voor het milieu steeds verder zal toenemen in de vorm van het streven naar een grotere duurzaamheid en een verbeterde lucht- en geluidskwaliteit
- Ideeën die in deze leven zijn
 - Auto's die niet meer rijden op benzine of gas maar op elektriciteit en/of zonne-energie, *"groene auto's. Dan zal ook de gehele infrastructuur moeten veranderen"* en *"elektrische auto's, geluidloos en schoon"*.
Maar dit kan ook deels worden doorgetrokken naar andere vervoersmiddelen zoals schepen
 - Meer gebruik van zonne-energie (gebouwen, auto's, speeltuinen) en aardwarmte met warmtepompen evenals windmolens
 - Steeds meer aandacht voor de duurzaamheid van producten en diensten en voor de opwekking van energie (motoren, thuis/smartmeter/Toon, zonnepanelen, moestuinen, recyclen, ...)
- Hoewel de doelstelling is dat in 2050 de CO2-uitstoot met 80% is gereduceerd, merken stakeholders op dat *"bestuurlijke afspraken niet altijd even hard zijn"* en dat *"de industrie pas een alternatief kiest als dat economisch voordeliger is"*



Metropoolregio 2030/2040

**Hoe we in 2030/2040 leven en recreëren, daarover verschillen de meningen. Nog individualistischer dan nu het geval is of komt er toch een tegenbeweging?
Wel is de hoeveelheid 'natuur' in de metropoolregio beperkt**

Leven en recreëren in 2030/2040

- De 24/7-economie zal volgens sommigen leiden tot *“een gestreste maatschappij, met minder rust”*, waarin mensen nog meer met zichzelf bezig zijn, individualistischer, *“ieder voor zich”* en weinig echte sociale contacten hebben, *“alles gaat via social media”*. Een enkeling is zelfs bang voor een burgeroorlog
- Anderzijds zijn er ook mensen die geloven in een tegenbeweging, *“we zullen weer meer gewoon met elkaar communiceren. Nu is de jeugd haast contactgestoord”* en *“er zal meer samenwerking zijn tussen mensen en er zullen vanuit sociaal ondernemerschap meer dingen worden gecreëerd voor de stad. Als burgerinitiatief”*. Ook de sociale cohesie en controle in de wijken zal weer groeien.
- Wel is er de angst dat het niveau van de voorzieningen op vooral het terrein van zorg en scholing nog verder afneemt, *“er zijn veel scholen met achterstallig onderhoud en ik hoop dat er nog geld is om alle kinderen het onderwijs te geven dat ze nodig hebben”*, *“ben bang dat onderwijs en zorg niet meer is van het niveau van nu, en dat is al slechter dan vroeger”*
- En men verwacht een sterke scheiding tussen arm en rijk/hoog en laag opgeleid, waardoor verloedering van arme wijken op de loer ligt
- Tot slot, het merendeel van de burgers verwacht dat er door de toename van vrije tijd steeds meer wordt gereisd. Enerzijds omdat er minder groen zal zijn in de directe omgeving, *“voor natuur moet je naar het buitenland”*. Anderzijds zijn er ook burgers die verwachten dat het reizen juist minder wordt, *“voor ontspanning of recreatie, alles haal je in je eigen huis”*
- De nog in de metropoolregio aanwezige 'natuur' is gecreëerd en wordt beschermd, *“parken zullen kleine beschermde plekken worden”*. Deze plekken zullen tevens goed bereikbaar zijn



Metropoolregio 2030/40 - stakeholders

Stakeholders vragen zich af in welke richting de Nederlandse economie zich zal ontwikkelen en hoe de Rotterdamse haven er dan uitziet.

Lokaal en duurzaam produceren worden steeds belangrijker

Economische ontwikkelingen (in de regio)

- Stakeholders vragen zich af in welke richting de Nederlandse economie zich gaat ontwikkelen, *“ooit dachten we in Nederland dat de dienstenindustrie de toekomst zou zijn, nu is dat weer (meer) de traditionele industrie. Gaan we hier weer produceren, op welke manier ...? Denk bijvoorbeeld aan automatisch gestuurde auto's, is een echt Nederlands product en relatief nieuw. Als je ziet wat daar dan weer voor complex aan bedrijven omheen hangt, dat vraagt dan weer om nieuwe vakmensen”*
- Specifiek voor deze regio zijn stakeholders (en burgers!) onzeker over de levensvatbaarheid van de Rotterdamse haven op de langere termijn. Niet alleen heeft dat te maken met een tekort aan fossiele brandstoffen, maar ook met de steeds grotere druk vanuit het milieu om schoner te produceren:
 - *“Rotterdam is een doorvoerhaven, heel veel containers en heel veel fossiele brandstoffen en 2 kolencentrales. Is dat het juiste besluit als je ziet wat er mondiaal gaat gebeuren? Zijn we in staat om het tij te keren om er een doorvoerhaven van te maken die nieuwe producten, denk aan de circulaire economie, van BV Nederland gaat exporteren? Ik weet niet of we de slagkracht hebben om dat op te pakken”*
 - *“Je weet niet helemaal welke kant het opgaat, zie ook de activiteiten van Shell, eerst in zonne-energie, toen er weer uit., En daarnaast hebben ze ook te maken met een bedrijfsmodel, waarbinnen het niet gemakkelijk mogelijk is te veranderen” en “is het voor bestaande petrochemische bedrijven mogelijk naar een nieuw bedrijfsmodel te groeien?”*
- *“Het is de vraag of het economisch, ecologisch en maatschappelijk nog houdbaar/haalbaar is om via de petrochemische industrie te produceren”*
- Verder wordt verwacht dat er steeds meer productie in de eigen regio zal plaatsvinden (met aandacht voor een meer circulaire economie: hergebruik van grondstoffen, herwinnen van afvalstoffen, etc.). Dit vanuit enerzijds de behoefte aan meer authenticiteit – bijvoorbeeld voedingsmiddelen die *“eerlijker, duurzamer maar ook lokaler worden geproduceerd”*, anderzijds om zo de transportkosten te drukken en de behoefte aan een schoner milieu
- Ook de groeiende behoefte aan/noodzaak tot duurzaam produceren zal impact hebben op de industrie in deze regio en de grondstoffen waarvan gebruik wordt gemaakt, *“duurzame groei is alleen mogelijk als de 1-op-1 relatie tussen product en grondstof wordt doorbroken. Auto's liepen vroeger op benzine, toen op elektriciteit, nu op waterstof, ... Er zijn in vele sectoren transities gaande die het lastig maken om te voorspellen wat de uitkomst is”*



Metropoolregio 2030/2040 - stakeholders

Net als burgers verwachten stakeholders dat technologische ontwikkelingen niet alleen een grote invloed zullen hebben op de wijze waarop onze economie in 2030/2040 is ingericht maar ook op de invulling van bereikbaarheid

Technologische ontwikkelingen en bereikbaarheid

- Nu al, zo stellen stakeholders, is de fase van technologische uitdagingen eigenlijk al voorbij, maar zit die uitdaging op dit moment in hoe je op basis daarvan nieuwe concepten kunt ontwikkelen en implementeren. Het betreft exponentiele processen, waarvan de uitkomst moeilijk voorspelbaar is
- Duidelijk is in ieder geval dat de technologische ontwikkelingen ook van invloed zullen zijn op de bereikbaarheid, waarbij men refereert aan ontwikkelingen als:
 - Een verdichting van het aantal treinen/trams/metro's/vrachtwagens dat op een bepaald spoor kan rijden (platooning, Google cars)
 - Verkeersmanagementsystemen in voertuigen die op maat gesneden informatie aanleveren
 - Meer multimodaal in plaats van unimodaal personenvervoer (NB. noodzaak van de aanpassing van routeplanners/apps)
 - Een concept als 'United Mobility' personenvervoer, waarbij nu moet worden nagegaan hoe zo'n voertuig in de markt moet worden gezet



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Reacties op stellingen



Reacties op stellingen

Dat 'Rotterdam en Den Haag meer van elkaar zouden moeten profiteren' roept aanvankelijk vragen op. Men ziet daar nu niet vaak/geen voorbeelden van en bovendien zijn de beide steden daarvoor te verschillend. Niettemin wordt onderkend dat er terreinen zijn waarop dit mogelijk is (1)

Stelling 'Rotterdam en Den Haag zouden veel meer van elkaar moeten profiteren'

- Zowel burgers als stakeholders reageren in eerste instantie vragend bij het horen van deze stelling, "waarom?", "in welke opzicht?" en "waaraan moet ik denken?" Dit is in lijn met het feit dat men ook niet het gevoel heeft in een grote regio te wonen
- In tweede instantie geeft men een aarzelend positief antwoord, "natuurlijk is samenwerken goed, maar". Zeker burgers maar ook stakeholders benadrukken echter dat de identiteit van Rotterdam en Den Haag dan wel behouden dient te blijven, terwijl men ook bestuurlijk wel enige hobbels voorzielt; de huidige invulling van het bestuurlijke systeem maakt het van elkaar profiteren niet gemakkelijk. Bovendien stelt men dat "groter niet altijd leidt tot betere kwaliteit".

Een aantal uitspraken:

Burgers:

- "Ik zie Den Haag en Rotterdam niet in 1 adem. 't Staat los van elkaar. Heel andere sfeer, andere mentaliteit"
- "Randstadrail, werkgelegenheid. Ze kunnen elkaar wel aanvullen omdat ze nu best wel verschillend zijn. Maar Den Haag moest Rotterdam betalen om Zestienhoven Rotterdam The Hague Airport te laten heten; dat is toch niet samen optrekken? Is er wel behoefte aan binnen het bestuur?"
- "Ze willen misschien wel samenwerken, maar zijn tegelijkertijd bang dat ze minder te vertellen hebben"

- Wat heeft Den Haag wat wij niet hebben? je kunt denken aan overlappingen. Samenwerken door bijvoorbeeld grote bedrijven binnen te halen. De Schilderswijk van 10 jaar geleden en de Afrikaanderwijk nu lijken op elkaar. En nu pas gaan jongerenwerkers uit de Afrikaanderwijk na hoe ze dat in de Schilderswijk hebben aangepakt. Belachelijk. Iedereen ziet die overeenkomst in problematiek"
- "Ze zijn er al mee bezig en dat is ook niet terug te draaien. Zie de luchthaven, Randstadrail., lokale zenders, onderwijs met filialen van InHolland in Den Haag. Overigens, samenvoegen heeft ook zijn nadelen, bijvoorbeeld in termen van kwaliteit"

Stakeholders

- "De vele gemeenten voorkomen dit nu. We gaan eerst navelstaren, 'dit is mijn gebied". De regio kan zich veel beter profileren als er een gemeente Voorne-Putten is dan nu met meerdere gemeentes"
- "Er zijn teveel bestuurslagen: gemeentes, Metropoolregio, Provincies, Rijk. Er zijn teveel partijen die ergens over gaan en daaraan hun bestaan ontleenen. Het belang van de eindklant/voor wie je het doet staat niet centraal. En alleen maar groter is niet altijd goed"
- "Het is vaag wat de Metropoolregio is c.q. zou moeten zijn en "wat is de waarde van de Metropoolregio ten opzichte van de Provincie?"



Reacties op stellingen

Dat 'Rotterdam en Den Haag meer van elkaar zouden moeten profiteren' roept aanvankelijk vragen op. Men ziet daar nu niet vaak/geen voorbeelden van en bovendien zijn de beide steden daarvoor te verschillend. Niettemin wordt onderkend dat er terreinen zijn waarop dit mogelijk is (2)

Stelling 'Rotterdam en Den Haag zouden veel meer van elkaar moeten profiteren' - vervolg

- *"Je krijgt ook eenheidsworst, word ik ook niet blij van. Iedereen heeft zijn eigen kwaliteit, laten we daarvan profiteren"*
- *"In principe 'ja' natuurlijk, er is meer slagkracht. Maar zodra je de kwaliteiten van elkaar niet herkent en erkent gebeurt er niks"*
- Niettemin ziet men wel mogelijkheden tot samenwerking als het gaat om zaken als bijvoorbeeld:
 - Een vervoersysteem (HTM, RET, ...)
 - Economie
 - Onderwijs
 - Recreatieve voorzieningen, zoals theater, ..
 - (Inter)nationale profilering

Stelling 'Ik vind het belangrijk dat het vervoer in de regio schoner en zuiniger wordt, ook al betekent dit dat mobiliteit minder gemakkelijk wordt'

- Deze stelling is alleen aan burgers voorgelegd
- In zijn algemeenheid is men het oneens met de stelling, veroorzaakt door het 2^e deel ervan. Mobiliteit wordt zeer belangrijk gevonden, door velen ook belangrijker dan milieu. Dat mobiliteit zo belangrijk wordt gevonden heeft alles te maken met het feit dat wij als burgers niet zonder kunnen, *"deze samenleving vraagt juist van je dat je mobiel bent, dit staat haaks op wat de overheid wenst"* maar ook *"ik wil mijn vrijheid behouden"*
- Men brengt verder in dat als een beperktere mobiliteit ook opgeld doet voor het openbaar vervoer, iedereen weer kiest voor de auto (tenzij alle vervoersalternatieven navenant in prijs stijgen). Bovendien, zo stelt men, het openbaar vervoer is al bezig schoner en zuiniger te worden
- Bovendien horen we ook regelmatig dat de industrie een veel grotere vervuiler is dan het openbaar vervoer, *"daar valt veel meer te halen"*
- Tot slot stelt een enkeling dat het 1^e en het 2^e deel van de stelling elkaar niet hoeven uit te sluiten door bijvoorbeeld het centraliseren van werk rond stations, elektrisch vervoer, etc..
- Voor sommigen is een schoner milieu wel belangrijk, *"willen we de samenleving houdbaar houden, dan moeten dan zoeken naar schonere oplossingen, zoals bijvoorbeeld flexibeler werken, bussen die op schonere energie rijden en dergelijke"*
- Niettemin, ook zij kunnen zich moeilijk voorstellen hiervoor hun auto te moeten/zullen wegdoen

Reacties op stellingen

Over de stelling 'In Rotterdam en Den Haag moet veel meer aandacht worden geschonken aan de leef-/ verblijfskwaliteit dan aan de auto' verschillen de burgers van mening

Stelling 'In Rotterdam en Den Haag moet veel meer aandacht worden geschonken aan de leef-/ verblijfskwaliteit dan aan de auto'

- Ook deze stelling is alleen aan burgers voorgelegd
- Een deel van de burgers is het ermee eens, een ander deel mee oneens, anderen herkennen zich niet in de stelling
- Is men het ermee eens, dan stelt men dat de auto nu in het beleid vaak prioriteit krijgt, *"gaat ten koste van bijvoorbeeld een park, een speelplaats"*. Maar ook geeft men aan dat werkgevers het autogebruik stimuleren door hoge autokostenvergoedingen, *"het openbaar vervoer vertrouwen ze niet"*
- Wel vraagt men zich af waar je dan de auto moet laten. Men denkt dan bijvoorbeeld aan garages onder de grond, de auto parkeren aan de rand van de stad met aansluitend heel goed (vaak rijdend, goedkoop) openbaar vervoer naar het centrum
- Een enkeling merkt op dat beide delen van de stelling heel goed samen kunnen gaan, *"in Rotterdam hebben ze een grote parkeergarage met een tuin op het dak ervan"*
- Is men het oneens met deze stelling, dan heeft dat te maken met de volgende aspecten:
 - Het feit dat men toch al vindt dat de auto de melkkoe is van de overheid, *"ik heb het gevoel dat ik nu meer geef dan dat ik krijg. Minder groen en ook betaald parkeren"*
 - Men verwacht dat de stadscentra daaronder te lijden krijgen, *"het is niet goed voor de centra zelf"*
- De overheid tegengestelde maatregelen neemt die druk zet op het gebruik van het openbaar vervoer en autogebruik juist stimuleert, *"zo'n P+R-garage bij Kralingse Zoom in Rotterdam, zo dom, die staat nu een heel stuk leeg omdat men parkeergeld is gaan heffen"*
- Het effect van deze stelling alleen kans van slagen heeft als er goede vervoersalternatieven zijn in de vorm van het openbaar vervoer, fietsenplan en dergelijke



Reacties op stellingen

Met de stelling 'Ook in de toekomst blijft het noodzakelijk dat we de voorzieningen voor het verkeer in de regio uitbreiden' zijn burgers het veelal eens. Er wordt dan overigens vooral gedacht aan het beter benutten van de beschikbare wegcapaciteit

Stelling 'Ook in de toekomst blijft het noodzakelijk dat we de voorzieningen voor het verkeer in de regio uitbreiden'

- Ook deze stelling is alleen aan burgers voorgelegd
- Zij zijn het er in het algemeen mee eens. Zowel het wegennet als het openbaar vervoer dient te worden uitgebreid. Men refereert daarbij aan:
 - De groeiende bevolking
 - Het feit dat het openbaar vervoer weliswaar in de centra van de steden goed is geregeld, maar niet in/naar de buitenwijken, *"het openbaar vervoer is OK, maar niet als je naar familie gaat"*
- Maatregelen die verder kunnen worden genomen zijn in de ogen van burgers vooral gelegen in het beter benutten van de beschikbare wegcapaciteit:
 - Wegen kunnen beter worden benut dan nu het geval is, via bijvoorbeeld Private Lane
 - Op andere tijdstippen van de weg gebruikmaken, *"hoewel we worden verplicht door werkgevers op een bepaalde tijd te beginnen. Je hebt veel partijen nodig om tot veranderingen te komen, werkgever, kinderdagverblijf, scholen, supermarkten, ... en daarom denk ik dat het niet lukt en we dus toch moeten investeren"*
 - Uitbreiding van de tijden waarop het openbaar vervoer rijdt, *"ik begin om 7 uur en dan is er nog geen openbaar vervoer"*
- Tot slot zeggen sommigen dat er ook wel iets meer aandacht voor de fiets zou mogen zijn, zeker in de stadscentra: betere veiligheid soms (het is niet altijd duidelijk wat een fietspad is), onveilige kruispunten, meer parkeerplekken, bij regen kunnen doorfietsen, etc. Maar ook wordt gedacht aan voorrangswegen voor de fiets, gele 'ANWB'-palen langs de weg bij hele lange fietspaden, etc.



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Resultaten – Wensen inzake bereikbaarheid en eigen rol daarin



Bereikbaarheid - burgers

Naast de al eerder genoemde maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren hebben burgers wensen ten aanzien van met name een verbetering van de bereikbaarheid in de eigen omgeving. Overigens meent men hieraan ook zelf een bijdrage te kunnen leveren

Verbeteren bereikbaarheid

Aan het slot van elke discussie is nog eens aan burgers gevraagd welke wensen en suggesties voor verbetering van hun bereikbaarheid zij zelf hebben. Dan komen weer vaak dezelfde aspecten terug als al eerder besproken. Hieronder deels nieuwe punten:

- Met betrekking tot het openbaar vervoer:
 - Circle lijn (à la Londen)
 - Lagere kosten van het openbaar vervoer, waardoor dit toegankelijker wordt
 - Ruimere vervoerstijden
 - Betere verbinding tussen Brainpark en Rotterdam-Zuid
 - Metro doorgetrokken naar Krimpen aan den IJssel
 - Randstadrail die rechtstreeks gaat van Zoetermeer naar Rotterdam
- Met betrekking tot de overige vervoersmiddelen:
 - Betere bereikbaarheid van Spijkenisse
 - Betere verkeersmaatregelen rond de Algerabrug
 - Meer oeververbindingen tussen het noorden en het zuiden van de Maas
 - Verbetering van de Utrechtse baan
 - Verbetering van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk
- Betere informatievoorziening met betrekking tot de hoeveelheid verkeer over de weg in de spitstijden, waardoor minder files ontstaan
- Mensen belonen om juist minder de auto te gebruiken, “*witte fietsenplan*” of minder de auto te gebruiken tijdens de spits

- Deelauto’s propageren c.q. gezamenlijk vervoer, “*er zijn nu al apps waar je kunt aangeven waarheen je wilt en of je met iemand mee kunt rijden. Dan heb je misschien ook geen eigen auto meer nodig*”
- Ruimere openingstijden van allerlei instanties

Wat kan men zelf doen?

- Sommigen zijn van mening dat zij zelf weinig kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid, “*ligt aan gemeentes, vervoerders en werkgevers*”, anderen komen met ideeën als:
 - Zelf buiten de spits gaan reizen
 - Beter plannen van allerlei activiteiten, deze meer met elkaar combineren, waardoor men ook minder hoeft te reizen
 - Optimaal gebruikmaken van digitale middelen
 - Dichter bij het werk gaan wonen



Bereikbaarheid - stakeholders

Naast de al eerder genoemde maatregelen om de bereikbaarheid in de metropoolregio te verbeteren hebben stakeholders ook nog enkele nieuwe suggesties. Ook voor henzelf is hierin een rol weggelegd, maar zij wijzen ook nadrukkelijk naar de overheid die hiervoor de kaders moet scheppen en het zoeken naar oplossingen moet stimuleren/faciliteren

Verbeteren bereikbaarheid

Ook aan stakeholders is (nog eens) gevraagd welke maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid moeten worden getroffen. Ook hier worden alleen de ideeën genoemd die nog niet eerder aan de orde zijn gekomen:

- De informatievoorziening rond de verschillende vervoersmodaliteiten aan elkaar koppelen, *“de info over het OV sec is OK, maar niet over voor en natraject. Idem het aan elkaar knopen van publieke en private diensten (bv. koppeling aan watertaxi). De capaciteit van het totale vervoersnet kan hierdoor sterk vergroot worden”*
- Meer capaciteit over water creëren
- Rondje Randstad, *“wordt al 2 decennia over gesproken”*
- Flexibeler tijden hanteren bij shiftwisselingen in de haven
- Jongeren -20-jarigen- bij deze discussie betrekken, *“die zijn fris en fruitig. Bijvoorbeeld over de verbinding Delft – Rotterdam The Hague Airport”*
- Aangepaste verkeersmodellen gaan gebruiken bij de overheid, *“nu gaan deze nog steeds uit van onze huidige manier van verplaatsen”*

Wat kan men zelf doen?

- Een aantal deelnemers geeft aan dat zij aan de discussie over bereikbaarheid een eigen bijdrage probeert te leveren:
 - We doen het met onze studies al
 - Voorbeeldgedrag vertonen
 - Als gesprekspartner fungeren in bereikbaarheidsdiscussies en vakmatige inbreng hebben
- Maar ook wordt nogmaals benadrukt dat zij niet alleen tot oplossingen kunnen komen, de overheid vervult hierin ook een belangrijke rol, *“de publieke sector heeft ook een rol, met name in het stellen van een ambitie, ‘daar willen we naar toe’. Zij moet kaders scheppen en hoe we dat dan invullen, dat zie je dan later wel. Dat vraagt heel veel durf, dan moet je dus dingen loslaten, waar je geen effect op hebt. En stimuleren dat er oplossingen komen”*



MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag

Bijlagen



Bijlage I - Onderzoeksaanpak

Inrichting van het onderzoek – algemeen

- Gelet op het oriënterende karakter van dit onderzoek is kwalitatief onderzoek uitgevoerd in de vorm van groepsdiscussies
- Discussies zijn bij uitstek geschikt voor het achterhalen van opvattingen van inwoners over allerlei zaken, in dit geval de beleving en 'inrichting' van hun woon-werkverkeer en de zaken die daarbij goed gaan en juist niet. Ook van mogelijke alternatieven worden de aantrekkelijke en minder aantrekkelijke punten vastgesteld. Inwoners stimuleren elkaar hun meningen, visies en opvattingen weer te geven
- Dergelijk onderzoek biedt verder de mogelijkheid om op door inwoners gegeven antwoorden uitgebreid door te vragen, daarbij mede zoekend naar de emotionele en psychosociale drijfveren van gedrag
- De opzet is bovendien flexibel van aard waardoor tijdens het onderzoek wijzigingen in de onderzoeksopzet kunnen worden doorgevoerd, bijvoorbeeld in de vorm van aanvullende vragen

Inrichting van het onderzoek – specifiek

- Het onderzoek is uitgevoerd door middel van groepsdiscussies van 120 minuten
- De bij het onderzoek gehanteerde discussieleidraden zijn opgenomen als Bijlage II bij dit rapport



Bijlage I - Onderzoeksaanpak

Steekproefomvang en –samenstelling burgergroepen

- Er hebben in totaal 39 burgers deelgenomen aan het onderzoek:
 - 8 burgers woonachtig in het metropolitaan hoogstedelijke gebied Rotterdam
 - 8 burgers woonachtig in het metropolitaan hoogstedelijke gebied Den Haag
 - 8 burgers woonachtig in het stedelijk woongebied in en rond Rotterdam (Maassluis, Spijkenisse, Hoogvliet, Barendrecht, Rotterdam Lombardijen, Krimpen aan den IJssel)
 - 8 burgers woonachtig in het stedelijke woongebied in en rond Den Haag (Leidschendam, Ypenburg, randen Den Haag)
 - 7 burgers woonachtig in het hoogstedelijke woongebied van Delft en Zoetermeer, aangevuld met Rijswijk en Den Haag
- Deze bewoners voldoen verder aan de volgende eisen:
 - Leeftijd 20 – 65 jaar met een goede spreiding daarbinnen
 - Mannen en vrouwen
 - Goede spreiding qua opleiding
 - Allen hebben een betaalde baan buitenshuis (minimaal 24 uur per week)
 - Goede spreiding qua woonplaats binnen het geselecteerde gebied
 - Zeer goede spreiding naar het vervoer waarvan men gebruikmaakt, zowel zakelijk als privé
 - Moeten het eens zijn met stelling A en/of B:
 - Ik ben echt bezig met hoe mijn omgeving er over 10 jaar uitziet
 - Ik maak me regelmatig een voorstelling over hoe ik over 10 jaar reis
- Deze deelnemers zijn geworven door DME Select Marketing in Aalsmeer

Steekproefomvang en –samenstelling stakeholders

- Er hebben 2 discussies plaatsgevonden met in totaal 10 stakeholders
- Het betreft personen die werkzaam zijn de volgende sectoren:
 - Verpakkingindustrie
 - Hoger onderwijs
 - Hotelwezen en Congres- & Vergadercentra, Beurs- & Evenementenhallen
 - Rotterdamse haven
 - Biotechnologie
 - ICT en producent van energie-efficiënte en grondstof besparende technologieën
 - Project- en procesmanagement voor de ontwikkeling nieuwe woningbouwlocaties
 - Projectbureau ten behoeve van (ondernemers)collectieven op het terrein van duurzaamheid, parkmanagement, etc.
 - Adviesbureau op allerlei terrein waaronder ook infrastructuur, gebiedsontwikkeling en mobiliteit en tevens bezig met procesmanagement en investeringsprojecten (recycling, windparken, ...)
- De personen zelf vervullen een diversiteit van functies zoals directeur/eigenaar, projectleider parkeermanagement, hotelmanager, Chief Public Affairs & Public Relations Officer, etc.
- Deze personen zijn benaderd door de kwartiermakers van het MIRT-project en door de mobiliteitsmakelaars werkzaam binnen de Metropoolregio



Uitvoering onderzoek burgers

- Het onderzoek is uitgevoerd op:
 - Dinsdagavond 17 december 2015 bij onderzoeksbureau Inview in Rotterdam met burgers uit de metropolitaan hoogstedelijke gebieden Rotterdam en Den Haag
 - Donderdagavond 21 januari 2016 bij Hotel Campanile in Delft met stakeholders
 - Donderdagavond 28 januari 2016 bij WTC Business Centre in Rotterdam met stakeholders
 - Donderdagavond 4 februari 2016 bij Hotel Van der Valk in Ridderkerk met burgers uit het stedelijk woongebied in en rond Rotterdam
 - Maandagavond 8 februari 2016 bij Hotel Van der Valk in Nootdorp met burgers uit het stedelijk woongebied in en rond Den Haag en met burgers uit het hoogstedelijke gebied Delft, Zoetermeer en Den Haag
- De discussies zijn door belanghebbenden van de zijde van het projectteam bijgewoond, al dan niet via een gesloten tv-circuit. Op die manier was het mogelijk de resultaten van het onderzoek gezamenlijk te evalueren

*De gehanteerde gebiedsindeling is opgenomen als Bijlage IV



Bijlage II – Discussieleidraad burgers

1. Inleiding

- Spelregels (luisteren naar elkaar, anonimiteit en dergelijke)
- Voorstelronde: leeftijd, gezinssituatie, waar wonen en waar werken

(ITR: voordat we starten benadrukken dat in het navolgende steeds de fysieke omgeving centraal staat: woonhuizen, kantoren, fabrieken en dergelijke, recreatievoorzieningen en bereikbaarheid in de vorm van wegen, fietspaden enzovoort)

2. Creëren referentiekader

(ITR: in dit deel van de discussie gaat het er vooral om te achterhalen hoe men 'gebruikmaakt van' de regio. We maken hierbij eventueel gebruik van een kaart waarop men dat moet aangeven)

- Spontane reacties
- Plekken in de regio waar men zoal komt:
 - Welke
 - Voor welk(e) doeleind(en)
- Wijze waarop men naar die plek(ken) gaat:
 - Hoe gaat men daarheen
 - Redenen voor deze keuze
- Aantrekkelijke kanten van deze wijze van 'vervoer'
- Minder aantrekkelijke kanten van deze wijze van 'vervoer', knelpunten/fricties waar men tegen aanloopt:
 - Aard van deze knelpunten
 - Frequentie van deze knelpunten
 - Relatieve belang van deze knelpunten

3. Beeld en beleving van de regio Rotterdam – Den Haag

- Spontane reacties
- Gevoelens die worden opgeroepen
- Mate waarin men zich verbonden voelt met de regio:
 - Algemeen
 - Gevoelens die dit geeft
 - Aspecten die hieraan ten grondslag liggen; waardoor wordt het zich al dan niet verbonden voelen beïnvloed
- Aantrekkelijke kanten van deze regio
- Minder aantrekkelijke kanten van deze regio
 - Spontaan
 - Doorvragen op de thema's:
 - ☐ Leefkwaliteit (ITR: en wat verstaat men daaronder? ITR: het gaat (vooral ook) om milieuhinder en groen/recreatie!)
 - ☐ Wonen
 - ☐ Werken
 - ☐ Bereikbaarheid

4. Wensen en suggesties voor verbeteringen in de regio

- Spontane reacties
- Aspecten die moeten worden verbeterd:
 - Welke, aard
 - Relatieve belang, wat is het belangrijkste aspect dat moet worden verbeterd en in welke zin (ITR: aan ieder individueel vragen, met motivering)
 - Mate waarin en hoe men daaraan zelf een bijdrage kan leveren, waarom wel/niet
 - Specifieke aandacht voor het aspect 'leefkwaliteit/verblijfskwaliteit in de stad':
 - ☐ In hoeverre en in welke zin moet leefkwaliteit in de stad worden verbeterd
 - ☐ Wat kan men daaraan zelf doen



Bijlage II – Discussieleidraad burgers

5. Toekomst van de regio Rotterdam – Den Haag, 2030/2040

- Spontane reacties – “hoe ziet men de regio dan voor zich”
- Ontwikkelingen/trends die men voor zich ziet:
 - Algemeen
 - Specifiek in relatie tot:
 - Fysieke leefomgeving, ‘hoe we wonen en werken’
 - Bereikbaarheid
- Kansen voor de regio
- Bedreigingen voor de regio:
 - Algemeen
 - Specifiek weer in relatie tot:
 - Fysieke leefomgeving, ‘hoe we wonen en werken’
 - Bereikbaarheid

6. Uitwerking bereikbaarheid

- Spontane reacties
- Typering van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam – Den Haag
- Persoonlijke relevantie van bereikbaarheid
- Relatieve belang van bereikbaarheid ten opzichte van de aspecten:
 - Economie/werkgelegenheid (=voldoende banen, vestiging van nieuwe bedrijven, functioneren van werklocaties)
 - Ruimtelijke kwaliteit van gebieden (=fijne plekken om te wonen en te werken)
 - Aanwezigheid van natuur en recreatie
 - Aanwezigheid van goede voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, winkels)
 - Leefkwaliteit / weinig milieuhinder (uitstoot, geluidsoverlast)

- Reacties op de volgende stellingen:
 - Mate waarin men het ermee eens is, met motivering
 - Uitwerking van de stelling, ‘hoe ziet men dat voor ogen’

Stellingen

- *Rotterdam en Den Haag zouden veel meer van elkaar moeten profiteren!*
- *Willen we een duurzame regio (= een regio die het mogelijk maakt dat wij in onze behoeften kunnen voorzien maar wel zo dat ook toekomstige generaties in hun eigen behoeften kunnen voorzien), dan moeten de normen voor vooral de lucht- en geluidskwaliteit worden aangescherpt*
- *CONCRETER ALTERNATIEF VAN DE VORIGE STELLING: Ik vind het belangrijk dat het vervoer in de regio schoner en zuiniger (minder emissies en geluid) wordt, ook al betekent dit dat mobiliteit minder gemakkelijk wordt (=wordt duurder en/of je kunt niet overal komen)*
- *In de steden (Rotterdam en Den Haag) moet meer aandacht worden geschonken aan de leef-/verblijfskwaliteit (=meer ruimte voor groen, speelplekken, voetgangers in de straat, minder parkeerplekken) dan aan de auto*
- *Ook in de toekomst blijft het noodzakelijk dat we de voorzieningen voor het verkeer in de regio uitbreiden (ITR: let op auto, openbaar vervoer en fiets)*



Bijlage II – Discussieleidraad burgers

- Mate waarin sprake is van een positieve ontwikkeling/ verbeterde situatie van de aspecten die men belangrijk vindt:
 - Economie/werkgelegenheid (=voldoende banen, vestiging van nieuwe bedrijven, functioneren van werklocaties)
 - Ruimtelijke kwaliteit van gebieden (=fijne plekken om te wonen en te werken)
 - Aanwezigheid van natuur en recreatie
 - Aanwezigheid van goede voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, winkels)
 - Leefkwaliteit / weinig milieuhinder (uitstoot, geluidsoverlast)
- Eventuele andere aspecten die men zelf eerder in de discussie heeft ingebracht
- Oordeel over specifieke thema's:
 - Aard en hoeveelheid vervoersmiddelen waarvan we dan gebruik maken (NB. autobezit)
 - Minder reizen (als gevolg van ICT)
 - Zelfrijdende auto's
 - Energieneutraal leven en werken
 - Groei van het aantal inwoners in Rotterdam en Den Haag (NB. en betekenissen hiervan voor de bereikbaarheid van beide steden)



Bijlage III – Discussieleidraad stakeholders

1. Inleiding

- Spelregels (luisteren naar elkaar en dergelijke)
- Voorstelronde;
 - Persoonlijke kenmerken, waar wonen en waar werken
 - Korte toelichting op bedrijf (**ITR**: even ruimte geven om ‘enthousiasme’ over eigen bedrijf/branche over tafel te brengen)

(ITR: voordat we starten benadrukken dat in het navolgende steeds de fysieke omgeving centraal staat: woonhuizen, kantoren, fabrieken en dergelijke, recreatievoorzieningen en bereikbaarheid in de vorm van wegen, fietspaden enzovoort)

2. Creëren referentiekader

(ITR: in dit deel van de discussie gaat het er vooral om te achterhalen hoe het bedrijf ‘gebruikmaakt van’ de regio (NB. werknemers, toeleveranciers, afnemers). We maken hierbij eventueel gebruik van een kaart waarop men dat moet aangeven)

- Spontane reacties
- Plekken in de regio waar men bedrijfsmatig mee te maken heeft:
 - Welke
 - Voor welk(e) doeleind(en)
 - Hoe frequent (wekelijks, dagelijks)
 - Wijze waarop naar die plek(ken) wordt gegaan i.c. waarop de eigen organisatie wordt bezocht:
 - Hoe gaat men daarheen/ hoe komt men bij de eigen organisatie
 - Redenen voor deze keuze

- Aantrekkelijke kanten van deze wijze van ‘vervoer’
- Minder aantrekkelijke kanten van deze wijze van ‘vervoer’, knelpunten/fricties waar men tegen aanloopt:
 - Aard van deze knelpunten
 - Frequentie van deze knelpunten
 - Relatieve belang van deze knelpunten

(ITR: in de navolgende punten staan steeds de aspecten ‘economie’ en ‘bereikbaarheid’ centraal)

3. Beeld en beleving van de regio Rotterdam – Den Haag

- Spontane reacties
- Gevoelens die worden opgeroepen
- Mate waarin de eigen organisatie zich verbonden voelt met de regio c.q. gebonden is aan de regio:
 - Algemeen
 - Gevoelens die dit geeft
 - Aspecten die hieraan ten grondslag liggen; waardoor wordt het zich al dan niet verbonden/gebonden voelen beïnvloed
- Aantrekkelijke kanten van deze regio
- Minder aantrekkelijke kanten van deze regio
 - Spontaan
 - Doorvragen op de thema’s:
 - Economie: ‘positie’ economische sectoren in deze regio (onder druk, succesvol, ...), werklocaties, agglomeratiekracht
 - Bereikbaarheid



Bijlage III – Discussieleidraad stakeholders

4. Wensen en suggesties voor verbeteringen in de regio

- Spontane reacties
- De belangrijkste uitdagingen; waar zou de komende tijd echt de focus op moeten liggen
- Aspecten die moeten worden verbeterd:
 - Welke, aard
 - Relatieve belang, wat is het belangrijkste aspect dat moet worden verbeterd en in welke zin (ITR: aan ieder individueel vragen, met motivering)
 - Mate waarin en hoe men daaraan zelf een bijdrage kan leveren, waarom wel/niet
 - Specifieke aandacht voor het aspect van bereikbaarheid van economische (werk)locaties:
 - In hoeverre en in welke zin moet de bereikbaarheid van werklocaties worden verbeterd
 - Wat kan men daaraan zelf doen

5. De eigen organisatie in de komende jaren

- Verwachte versus gewenste ontwikkelingen binnen de eigen organisatie in de komende jaren:
 - Algemeen
 - Belangrijke trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het succesvol functioneren van de eigen organisatie en/of branche

- Consequenties van de ontwikkelingen van de eigen organisatie op mobiliteit en bereikbaarheid en vice versa:
 - Algemeen
 - Werkgelegenheid
 - Keuze van (nieuwe) locatie(s)
 - Aantrekkelijkheid werklocaties:
 - Werknemers
 - Klanten/afnemers
 - Toeleveranciers
- Wijze waarop het eigen bedrijf en andere economische sectoren in deze regio meer van elkaars nabijheid zouden kunnen profiteren

6. Toekomst van de regio Rotterdam – Den Haag, 2030/2040

- Spontane reacties – “hoe ziet men de regio dan voor zich”
- Ontwikkelingen/trends die men voor zich ziet:
 - Algemeen
 - Specifiek in relatie tot:
 - Economische structuur
 - Fysieke leefomgeving, ‘hoe we wonen en werken’
 - Bereikbaarheid
- Kansen voor de regio
- Bedreigingen voor de regio
 - Algemeen
 - Specifiek weer in relatie tot:
 - Fysieke leefomgeving, ‘hoe we wonen en werken’
 - Bereikbaarheid



Bijlage III – Discussieleidraad stakeholders

6. Verdere uitwerking bereikbaarheid

- Spontane reacties
- Typering van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam – Den Haag
- Bedrijfsmatige relevantie van bereikbaarheid
- Relatieve belang van bereikbaarheid ten opzichte van de aspecten:
 - Economie/werkgelegenheid (=voldoende banen, vestiging van nieuwe bedrijven, functioneren van werklocaties)
 - Ruimtelijke kwaliteit van gebieden (=fijne plekken om te wonen en te werken)
 - Aanwezigheid van natuur en recreatie
 - Aanwezigheid van goede voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, winkels)
 - Leefkwaliteit / weinig milieuhinder (uitstoot, geluidsoverlast)
- Reacties op de volgende stellingen:
 - Mate waarin men het ermee eens is, met motivering
 - Uitwerking van de stelling, 'hoe ziet men dat voor ogen'

Stellingen

- *Rotterdam en Den Haag zouden veel meer van elkaar moeten profiteren!*
- *Willen we een duurzame regio, dan moeten de normen voor vooral de lucht- en geluidskwaliteit worden aangescherpt*
- *En een vervolg hierop: Willen we een duurzame regio, dan moeten de normen voor vooral de lucht- en geluidskwaliteit worden aangescherpt, ook al betekent dit een minder gemakkelijke bereikbaarheid van bedrijven/voorzieningen*
- *Willen organisaties zich in de toekomst optimaal kunnen ontplooiën, dan is het noodzakelijk dat de voorzieningen voor het verkeer in de regio worden uitgebreid*

- Mogelijkheden tot concrete samenwerking aan bereikbaarheidsoplossingen, op de korte en langere termijn:
 - Spontane reacties
 - Partijen (publiek en/of privaat) die daarbij een rol zouden moeten spelen:
 - Welke
 - Hoe, op welke wijze zou deze rol dan ingevuld moeten worden
 - Rol van de eigen organisatie hierbinnen
- Oordeel over specifieke thema's:
 - Aard en hoeveelheid vervoersmiddelen waarvan we dan gebruik maken (NB. zelfrijdende auto's)
 - Minder reizen (als gevolg van ICT)
 - Energieneutraal leven en werken
 - Groei van het aantal inwoners in Rotterdam en Den Haag (NB. en betekenissen hiervan voor de bereikbaarheid van beide steden c.q. voor de eigen organisatie (NB. werknemers, afnemers))
- Kansen die men ziet om de eigen bereikbaarheid te verbeteren/ slimmer te organiseren:
 - Hoe
 - Welke middelen heeft men daarvoor nodig



Bijlage III – Discussieleidraad stakeholders

- Mate waarin sprake is van een positieve ontwikkeling/ verbeterde situatie van de aspecten die men belangrijk vindt:
 - Economie/werkgelegenheid (=voldoende banen, vestiging van nieuwe bedrijven, functioneren van werklocaties)
 - Ruimtelijke kwaliteit van gebieden (=fijne plekken om te wonen en te werken)
 - Aanwezigheid van natuur en recreatie
 - Aanwezigheid van goede voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, winkels)
 - Leefkwaliteit / weinig milieuhinder (uitstoot, geluidsoverlast)
 - Eventuele andere aspecten die men zelf eerder in de discussie heeft ingebracht
- Oordeel over specifieke thema's:
 - Aard en hoeveelheid vervoersmiddelen waarvan we dan gebruik maken (NB. autobezit)
 - Minder reizen (als gevolg van ICT)
 - Zelfrijdende auto's
 - Energieneutraal leven en werken
 - Groei van het aantal inwoners in Rotterdam en Den Haag (NB. en betekenissen hiervan voor de bereikbaarheid van beide steden)

