



## **'Onder Professoren'**

Bevindingen rapport  
Waarderende beoordeling resultatenrapportage  
kwartiermaakfase

MIRT onderzoek bereikbaarheid Metropoolregio  
Rotterdam - Den Haag (MRDH)

Definitief, Den Haag, 23 februari 2016

## 0. Inhoudsopgave

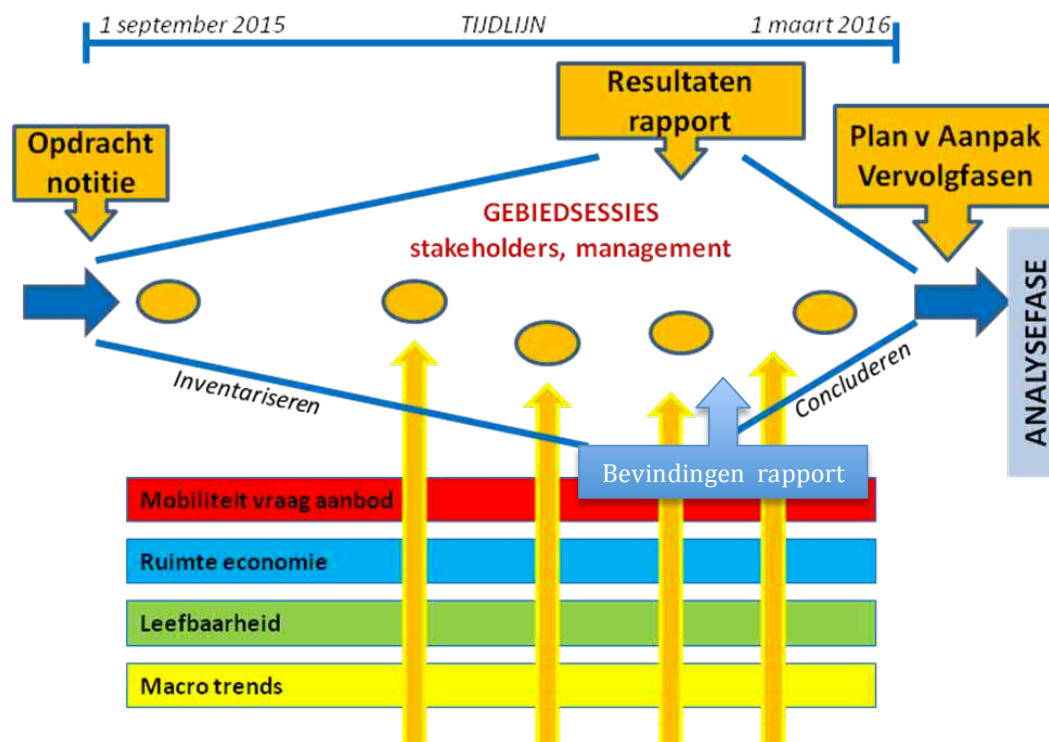
0. Inhoudsopgave .....	2
1. <b>Aanleiding “Comfort en verrijking”</b> .....	3
2. <b>Bevindingen; “breed onderzoek, focus en prioritering gewenst”</b> .....	4
Slechts beperkte beoordeling mogelijk .....	4
Breed perspectief met specifiekere vertaling naar kernvragen. ....	4
Breng financiële en bestuurlijke consequenties vroeg in beeld .....	5
Agglomeratiekracht noodzaak? .....	5
Aandacht voor de internationale dimensie .....	5
Nadere uitwerking analyse bereikbaarheid wenselijk .....	6
De opgaven; ruimtelijke- economische ontwikkelingen zijn leidend .....	6
3 <b>Antwoorden op de hoofdvragen / aanbevelingen</b> .....	7
<b>BIJLAGEN</b> .....	8
1. Aanwezigen sessie .....	8
2. Context MIRT onderzoek in breder perspectief .....	8
3. Toelichting Kwartiermaakfase .....	9
4. Aantekeningen sessie “Resultatenrapport MIRT onderzoek MRDH” .....	10
4. Presentatie context en aanpak sessie .....	15
5. Presentatie toelichting Resultatenrapport “onder Professoren” .....	15

## 1. Aanleiding “Comfort en verrijking”

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

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

De opdracht over de scope en inhoud van de kwartiermaakfase bestaat uit het opleveren van een “resultatenrapport” en een “plan van aanpak” voor de vervolgfase “verdiepende probleemanalyse”. Het *resultatenrapport* bevat een aantal bouwstenen waarin specialisten diverse thema's inventariseren zoals; mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macrotrends. Per thema zijn daarbij diverse aspecten onderscheiden; bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen en gedrag, waarbij onderzoeksvragen worden geformuleerd voor de fase van het verdiepende onderzoek. Op basis van het resultatenrapport wordt vervolgens het “Plan van Aanpak” opgesteld voor de volgende fasen van het MIRT-onderzoek. Daarin wordt o.a. opgenomen; de scope; de nader te onderzoeken opgaven, geografisch onderzoeksgebied en tijdschik; beoogde resultaten en eindbeeld van het onderzoek en de doorkijk naar de fasen die volgen, etc..



Figuur: werksporen en bouwstenen van de kwartiermaakfase

Het resultatenrapport is daarmee een belangrijke stap in het gehele proces. Gezien het vernieuwende karakter van dit MIRT onderzoek is er de behoefte naar een wetenschappelijke beoordeling van het resultatenrapport. Daarmee kan er enerzijds voldoende comfort over de bevindingen van het resultatenrapport worden verkregen en anderzijds kan het resultaat van de beoordeling extra input leveren voor het Plan van Aanpak (PvA) voor de analysefase van het MIRT onderzoek. Dit is aanvullend op het bespreken van het conceptrapport met stakeholders en praktijkmensen alsmede met een klankbordgroep.

Voor deze wetenschappelijke beoordeling zijn (op grond van hun specifieke deskundigheid en/of bekendheid met de regio) de volgende personen uitgenodigd:

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

Deze personen is gevraagd het concept resultatenrapport (versie 5 februari) te beoordelen en in een dialoog met een afvaardiging van de kwartiermakers en de opstellers van de rapportage in een dagdeel op 11 februari jl. te bespreken.

Het eindresultaat is het onderhavige bevindingenrapport van de sessie.

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

## 2. Bevindingen; “breed onderzoek, focus en prioritering gewenst”

### Slechts beperkte beoordeling mogelijk

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

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

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

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

In het onderstaande zijn de besproken onderwerpen nader uitgewerkt. Voor de aantekeningen van de sessie wordt verwezen naar de bijlage.

### Breed perspectief met specifiekere vertaling naar kernvragen.

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

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

Daarbij is de kern van het vraagstuk niet direct uit het resultatenrapport te halen. Dit is een aandachtspunt. De samenvattende sheetpresentatie doet dit wel, en komt neer op:

- Regio blijkt geen eenheid maar een halve metropool, terwijl er behoefte is naar meer samenhang en aantrekkelijkheid t.b.v. een grootstedelijke regio.
- Woningbouwopgave (230.000 woningen) is groot, maar sluit onvoldoende aan bij de ontwikkelopgave en qua bereikbaarheid liggen de lokaties niet altijd even gunstig. Bovendien ligt 25 % van de bouwopgave buiten metropolitane centra, waarvan ook nog 2/3 een harde status heeft.
- De MRDH beschikt over beeldbepalende economische sectoren. Dat biedt kansen, maar een deel van deze sectoren lopen tegen einde economische levensduur.
- Banen niet allemaal even goed bereikbaar vanuit stedelijke probleemgebieden
- Landschappen divers, maar niet allemaal even goed bereikbaar vanuit de stad, zeker voor mensen die dat het hardst nodig hebben.
- Metropoolvorming gaat niet 'automatisch'. Hoe zou bereikbaarheid daarbij kunnen helpen? Daartoe is een bredere definitie van bereikbaarheid gehanteerd.
- Door de diverse mogelijke strategieën te toetsen op z'n robuustheid aan de (WLO) toekomstscenario's ontstaat een beeld van zinvol in te vullen ambities.

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

### Breng financiële en bestuurlijke consequenties vroeg in beeld

Het PvA voor de verdiepende fase wordt ter vaststelling voorgelegd aan de bestuurlijke opdrachtgevers. Die zul je in je aanpak ook moeten voorbereiden op de bestuurlijke keuzes die op termijn met de onderzoeksresultaten naar voren kunnen komen. Ergens moet je nu al een beeld hebben op te verwachten financiële en bestuurlijke consequenties. Wat wordt bijvoorbeeld de transformatieopgave voor woningbouw, kantorenmarkt en de metropolitane /suburbane leefgebieden? Welke uitleg-ontwikkelingen willen we eigenlijk niet meer?

Voorgesteld wordt om hiertoe in een eventuele "vooranalyse-fase" e.e.a. globaal te prioriteren en de financiële consequenties in beeld te brengen en ook aandacht te geven aan taakverdeling en organisatie en governance. Wie doet wat en hoe gaan we dat dan regelen? Na deze 'pas op de plaats' pas volop starten met de verdiepende analyse.

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

### Agglomeratiekracht noodzaak?

De vraag kan worden gesteld of bij de inventarisatie nu voldoende is aangetoond dat de MRDH wel echt een metropoolregio is. Van belang is het om in beeld te brengen wat je wilt bereiken met de agglomeratiekracht in de context van bereikbaarheid. De samenhang door verbeterde bereikbaarheid van de diverse gebieden is geen doel op zich. Definieer duidelijk waarvoor het moet gebeuren, verdelen welvaart, benutten potentieel of bijvoorbeeld het beter op de kaart zetten van regio ten opzichte van concurrerende gebieden.

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

### Aandacht voor de internationale dimensie

Belangrijk aspect is de internationale dimensie van de economie van de regio. Zowel zakelijk, als voor toerisme (*je telt mee als je een eigen "Lonely planet" gids hebt en dat heeft de MRDH niet*). Er is een mainport (de haven), maar veel buitenlandse bedrijven kijken meer naar de combinatie met Amsterdam/Schiphol. Voor de MRDH kan het in dit verband zinvol zijn (deels) op het succes van de MRA mee te liften (trachten borrowed size te verwerven). Er wordt in het rapport een opmerking over Rotterdam –The Hague Airport gemist. Wat zou je ermee willen in de context van de opgave? Tenslotte worden de benodigde transformatieopgaven voor o.a. de woningbouwlocaties, de kantorenmarkt en de binnenstedelijke gebieden nog niet voldoende expliciet gemaakt.

### **Nadere uitwerking analyse bereikbaarheid wenselijk**

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

Op basis van de nu gedane inventarisatie van rapporten zou meer aandacht moeten worden gegeven hoe het nú gesteld is met de bereikbaarheid. Die heb je nodig om de knelpunten te identificeren. In de analyse dient daarbij vervolgens onderscheid te worden gemaakt in verschillende typen activiteiten en doelgroepen.

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

De ontwikkeling van mobiliteitsdiensten die verregaande consequenties kunnen hebben op het gedrag van de reizigers dient daarbij in de analyse ook een plek te krijgen.

Welke bijdragen kunnen andere sectoren bieden aan de bereikbaarheidsknelpunten?

### **Macrotrends, doelgroepen en multimodale diensten kunnen grote invloed hebben.**

Het zou aanbeveling verdienen in het rapport onderscheid te maken in doelgroepen. Het gaat daarbij om samenhangende (ruimtelijke) configuraties van groepen in de samenleving en de werkplekken en voorzieningen die door deze groepen worden bezet en gebruikt. Die ruimtelijke configuraties bepalen wie met welke modaliteit over welke trajecten reist en waar de betreffende burgers, werkgevers en voorzieningen zich bij voorkeur binnen de regio nestelen. Voor deze regio is bijvoorbeeld onderscheid te maken in de jonge professionals, die vooral in de hoog stedelijke setting verblijven, de meer klassieke groep die zich richt op de auto en sub urbaan leeft en de sociaal zwakkere groepen (ouderen en laag opgeleiden) die weer meer afhankelijk zijn van het OV. Dit in relatie met de uiteenlopende 'Daily Urban systems' van deze doelgroepen.

Er is daarnaast in het rapport nog weinig opgenomen over ontwikkelingen in ICT. Zo zullen zich meer multimodale diensten gaan ontwikkelen en gaat de mobiliteitsbehoefte er echt anders uit zien.

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

### **De opgaven; ruimtelijke- economische ontwikkelingen zijn leidend**

Er bestaat een innige relatie tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en infra/bereikbaarheid. De ruimtelijke-economische ontwikkelingen zijn leidend en de bereikbaarheid is daarbij dienend.

Voor de MRDH gaat het daarbij wellicht niet om de vier gepresenteerde scenario's (hoog stedelijke groei, hoog regionale groei, versus lage stedelijke en regionale groei), maar om twee beleidsrelevante scenario's; een scenario "regionaal versnipperde ontwikkeling" en een scenario "regionaal geordende ontwikkeling". Het laatste genoemde scenario streeft naar een masterplan voor de MRDH als eindbeeld. De kosten daarvan gaan voor de baat uit. Daarbij zal de eigen concurrentiekracht ook moeten worden gekoppeld aan de complementariteit met de MRA. Kijk dus ook naar externe relaties zoals Schiphol de internationale verbindingen en de verknoping met het regionale netwerk.

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

- Herziening van de ruimtelijke verdeling van de MRDH-woningbouwopgave en aandacht voor de verschillende doelgroepen. Daarbij overigens ook aandacht voor andere functies (werken en voorzieningen) die bereikbaar moeten zijn.
- Boven op de huidige MIRT-projecten tot 2028 lijken geen grootschalige weg infra-projecten meer nodig.
- Duidelijke keuzen tussen leefbaarheid en mobiliteit. Denk daarbij aan bijvoorbeeld hoogwaardige inpassing van infra, opheffen barrièrewerking, zo mogelijk ondergronds bouwen.
- Oplossen capaciteitsknelpunten in het OV netwerk.
- Transformeren kantorenmarkt en kwijnende winkelcentra
- Rol van de luchthaven en internationale verbindingen.

In het rapport wordt verder geen aandacht gegeven aan de governance. Hoe bereiken we gezamenlijkheid, wie doet wat en hoe gaan we dat organiseren?

De hoofdvraag voor de MRDH is daarmee tenslotte 4-ledig:

- Wat zijn de meest kosten-efficiënte bijdragen van bereikbaarheidsmaatregelen voor de metropoolvorming?
- Wat is het belang van de interne en externe bereikbaarheid daarbij en waarom?

- Wat wordt de transformatieopgave?
- Hoe organiseer je de gezamenlijke aanpak?

### 3 Antwoorden op de hoofdvragen / aanbevelingen

De hoofdvraag die tijdens de beoordeling is gesteld luidde;

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

De sub-vragen en de bijbehorende antwoorden zijn in de onderstaande tabel opgenomen. Deze antwoorden kunnen tevens als aanbevelingen worden gezien voor de vertaling van het resultatenrapport naar het Plan van Aanpak voor de verdiepende fase van het MIRT onderzoek.

Hoofdvragen	Antwoord / aanbevelingen
Is de globale probleemanalyse voldoende, zijn de gemaakte keuzes en gehanteerde uitgangspunten, gegeven de scope van de studie, navolgbaar en voldoende expliciet gemaakt (wordt er niet naar oplossingen toegewerkt?)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport heeft een brede opzet.</li> <li>• De geïdentificeerde onderzoeksvragen zijn niet allemaal traceerbaar op basis van de gedane inventarisatie.</li> <li>• De vragen kunnen specifieker op de MRDH worden toegespitst.</li> </ul>
Wat is goed, wat kan scherper, wat ontbreekt? Zijn de juiste accenten benoemd en zijn de raakvlakken in de beleidsvelden voldoende scherp?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede brede analyse waarin ook een goede definitie van bereikbaarheid is opgenomen en een goede beschrijving van de gebiedstypen.</li> <li>• De kern van het vraagstuk is niet direct uit het rapport te halen.</li> <li>• De focus lijkt nog veel op infra te liggen terwijl bijdragen aan de metropoolvorming van maatregelen uit andere sectoren nog enigszins onderbelicht is.</li> </ul>
Zijn er nog thema's die extra aandacht behoeven en zijn er nog mogelijke interacties tussen de thema's (mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macro trends) die nog niet of onvoldoende zijn geïdentificeerd? (Krijgen bijvoorbeeld in de analyse van de vraagstukken rondom bereikbaarheid in de MRDH, de benodigde metropoolvorming en de mogelijkheden van economische synergie, voldoende aandacht?)	<p>Thema's die wellicht extra aandacht behoeven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verduidelijking link tussen agglomeratiekracht en de bereikbaarheid en een scherpere analyse hoe het nu is gesteld met de bereikbaarheid</li> <li>• aandacht voor doelgroepen en ontwikkelingen in ICT</li> <li>• aandacht voor externe relaties met o.a. MRA.</li> <li>• aandacht voor transformatieopgaven</li> <li>• vroegtijdig aandacht voor governance en financiële consequenties</li> <li>• rol Airport R-DH</li> </ul>
Zijn de resultaten (gegeven de scope) voldoende om een PvA te maken waarmee de fase van "verdiepende probleemanalyse" kan worden gestart?"	<p>In beginsel wel, maar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breng focus aan in de onderzoeksvragen en prioriteer op basis van de inventarisatie.</li> <li>• Geef in de analyse aan waar de kernvragen en hoofdproblemen liggen</li> <li>• Geef aandacht aan governance en bestuurlijke consequenties en breng de financiële kant in kaart.</li> <li>• Overweeg een tussenfase, waarin globaal de financiële en bestuurlijke consequenties in beeld worden gebracht en start daarna met de verdiepende fase.</li> </ul>

Tenslotte wordt aanbevolen een dergelijke sessie te herhalen voor de fase van "grondige probleemanalyse" in dit MIRT onderzoek. Daarbij te overwegen of een dergelijke sessie aan het eind of tijdens de analyse fase kan worden gehouden, zodat bijsturing kan plaats vinden op basis van de bevindingen.



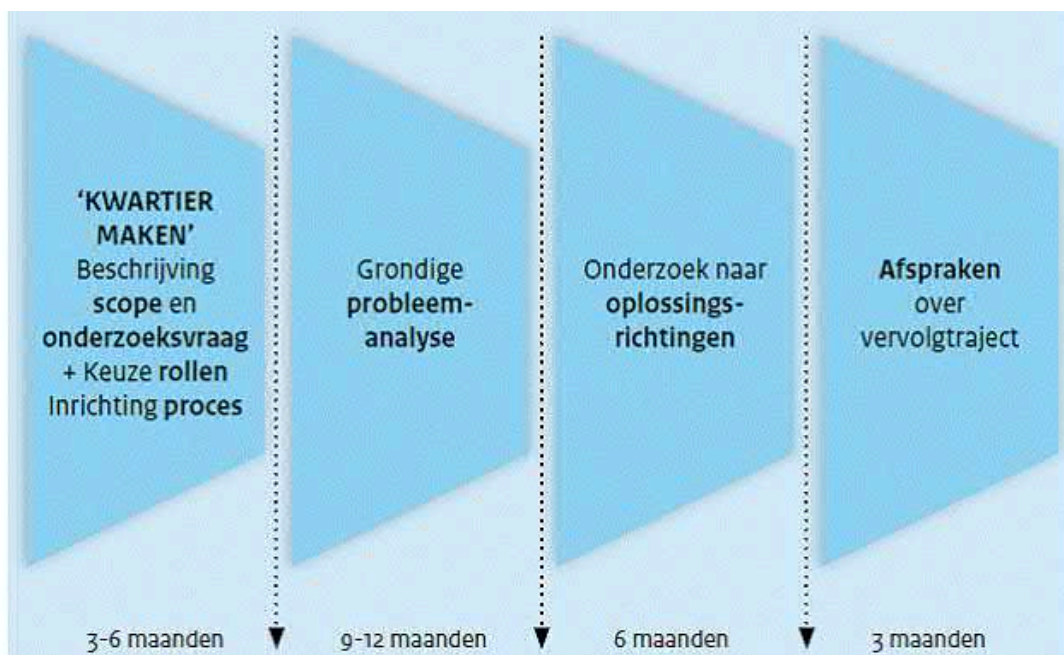
## BIJLAGEN

### 1. Aanwezigen sessie

Naam	Rol
Jeroen Loijen,	Thematrekker macrotrends (rapporteur)
Daan Zandbelt	Thematrekker Ruimte (rapporteur)
Bert Kingma	Kwartiermaker (IenM)
Adriaan Nuijten	Vertegenwoordiger projectgroep Den Haag
Prof. dr. P.P. Tordoir,	Expert ruimtelijke economie
Prof. dr. F.G. van Oort	Expert metropoolvorming en economie
Prof. dr. B. van Wee,	Expert transportbeleid en trends
Prof. dr. H. Meurs,	Expert Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling
Tjeerd Postma	Voorzitter van de sessie

### 2. Context MIRT onderzoek in breder perspectief

Het doel in dit MIRT onderzoek is in om de bereikbaarheidsknelpunten in het gebied in breder perspectief te benaderen dan enkel de bereikbaarheidsopgave (conform het programma 'Meer bereiken').



*Figuur:*

*De fasen van het brede MIRT Onderzoek*

Deze aanpak betekent:

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

Voor de bereikbaarheidsopgave in het onderhavige MIRT-onderzoek betekent dit dat o.a. de problematiek op het hoofdwegennet (HWN), onderliggend wegennet (OWN), het (inter)nationaal en



regionaal openbaar vervoer en goederenvervoer in samenhang wordt beschouwd met opgaven waarvoor bereikbaarheid randvoorwaardelijk is. Het gaat dan o.a. om:

- de bereikbaarheid van (top)locaties i.r.t. het economisch vestigingsklimaat
- mobiliteitsvraagstukken i.r.t. stedelijke leefbaarheidsopgaven.
- waarbij voor oplossingsrichtingen mede wordt gekeken naar andere vormen van mobiliteit (alternatieven in het kader van 'slim reizen, slim werken' of Beter Benutten),
- waarin meerdere stakeholders een rol kunnen spelen (publiek en privaat).
- waarbij de vergroting van ruimtelijke kwaliteit en energietransitie van het mobiliteitssysteem als geheel een rol spelen.

Gewerkt wordt vanuit een integraal beeld van de ontwikkelopgaven van het gebied, de daarvoor benodigde bereikbaarheidskwaliteit, bereikbaarheidsoplossingen en eventuele 'meekoppelkansen' voor samenhangende opgaven (bijv. op het vlak van het economische vestigingsklimaat en de leefbaarheid binnen de Metropoolregio).

Het Rijk, de regio, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en andere voor het gebied relevante partijen werken in dit onderzoek op gelijkwaardige basis samen.

### 3. Toelichting Kwartiermaakfase

De kwartiermaakfase van het MIRT - onderzoek bestaat uit de volgende bouwstenen:

- Vier werksporen waarin specialisten diverse thema's inventariseren. Deze werksporen zijn: mobiliteit, ruimte en economie, leefbaarheid en macro trends.
- Het delen van de bevindingen in gebiedsessies met stakeholders;
- De inventarisaties worden samengevat in een resultatenrapport. Daarin zijn opgenomen:
  - Inventarisatie van relevante bestaande onderzoeksrapporten;
  - Inventarisatie van staand beleid per thema voor het potentiële onderzoeksgebied;
  - Inventarisatie van vraag/behoefte, ambities, knelpunten en een formulering van mogelijk onderzoeksopgaven voor het potentiële onderzoeksgebied;
  - De gebiedsfoto's met kaartbeelden en opgaven in het potentiële onderzoeksgebied per thema;
- De kwartiermaakfase wordt vervolgens begin 2016 met een PvA voor het vervolg van MIRT-onderzoek afgesloten. Dit PvA wordt ter vaststelling voorgelegd aan de bestuurlijke opdrachtgevers.

In het Plan van Aanpak worden op basis van het resultatenrapport en de input van de stakeholders de volgende zaken in beeld gebracht:

- de scope; nader te onderzoeken opgaven, geografisch onderzoeksgebied en tijdhorizon;
- beoogde resultaten en eindbeeld van het onderzoek;
- doorkijk naar de fasen die volgen: analyse, verkennen van oplossingen en afspraken maken;
- samenwerking tussen betrokken partijen;
- de (bestuurlijke) organisatie en rollen;
- projectorganisatie, budget en planning.

Een belangrijk product in de kwartiermaakfase is derhalve het resultatenrapport omdat hiermee een belangrijke richting wordt gegeven voor de scope en de onderzoeksopgaven van de volgende fase van het MIRT onderzoek.

De resultatenrapportage is het resultaat van de inventarisatie van eerdere uitgevoerde onderzoeken en de daarin geïdentificeerde opgaven en bevat nog geen eigen analyses en onderzoeken. Op basis van de inventarisatie wordt gepoogd de scope en de te stellen onderzoeksvragen voor de volgende fasen van het MIRT - onderzoek te identificeren.

#### 4. Aantekeningen sessie “Resultatenrapport MIRT onderzoek MRDH”.

##### Voorstelronde:

- Professor F. van Oord, EUR en 1 dag UU, stedelijke en regionale economie. Laatste tijd bezig met de economie van Zuid-Holland, Rotterdam, MRDH, prov.
- Professor B. van Wee, TU-Delft, transportbeleid, LT en strategisch, veiligheid, bereikbaarheid milieu, GR projecten, etc.
- Professor H. Meurs, Radboud Universiteit en MuConsult., verkeersplanologie, relatie infra en Ruimtelijke ontwikkelingen, grensoverschrijdend vervoer, OV, bereikbaarheid, governance; ook betrokken bij andere MIRT Projecten, o.a. Kennisas A2.
- Professor P. Tordoir, economisch geograaf en planologie A'dam, al jaren ook bezig met MRDH en metropoolvorming, kennis van relevante ontwikkelingen in een regio m.b.. bereikbaarheid
- Bert Kingma Kwartiermaker van het MIRT onderzoek namens IenM
- Adriaan Nuijten namens gemeente Den Haag betrokken bij MIRT onderzoek.
- Daan Zandbelt, Zwarte Hond, stedenbouwkundige en architect, ontwerpend onderzoeken van het consortium (Rebel, Goudappel Coffeng en Tauw).
- Jeroen Loyen, Goudappel Coffeng, trekker themaspoor megatrends namens het consortium.
- Tjeerd Postma, voorzitter en als adviseur betrokken bij diverse onderzoeken en eerdere review sessies (netwerkanalyses, PHS, Amsterdam centraal, etc.)

##### Intro door Tjeerd Postma over opzet en doel van de sessie.

##### Doel van de sessie (zie sheets)

- Wat willen we met het rapport en de kwartiermaakfase.
- Uiteindelijk 'appreciative review', zie hoofdvragen als achtergrond.
- Opmerkingen komen in een bevindingenrapport, en worden meegenomen in PvA / onderzoeksdesign.
- Eerst rondje algemene reacties, waarna verder discussie op gesignaleerde hoofdpunten

##### Toelichting op de resultatenrapportage

##### Daan Zandbelt presenteert presentatie 'onder professoren' (zie sheets)

- Heel veel rapporten bekeken.
- Bereikbaarheid ten dienste van 'meer'..
- MRDH is geen eenheid, halve metropool, recent samengevoegd, in potentie kan het wat worden maar dat is nu nog niet zo.
- In alle rapporten / gemeentes: iedereen wil die samenhangende aantrekkelijke grootstedelijke regio!
- Taak woningbouw behoefte 230.000 stuks, en niet iedereen wil in appartementen. Er zijn wel plannen maar...
- Helft sluit niet aan op bereikbaarheid v.d. site of liggen geheel buiten het metropolitane centrum: 25% van het volume bv. Valkenburg
- Regio heeft veel kansen als onderlinge banden kunnen worden versterkt. Maar veel economische sectoren lopen op eind van de levensduur
- Sociale kant, banen niet (goed) bereikbaar voor stedelijke probleemgebieden
- Landschappen zijn er wel maar ook matig bereikbaar vanuit de stad, vooral voor de mensen die het het meeste nodig hebben
- Metropoolvorming gaat dus niet automatisch goed: meer dan handje helpen. Hoe zou bereikbaarheid een handje kunnen helpen. Overlap / meekoppelkansen en wat zouden we nu moeten doen om bereikbaarheid echt een meebouwende rol kunnen geven aan de metropoolvorming. Brede definitie van bereikbaarheid. Nagegaan met 4 scenario's waarin 1 ervan de lead heeft, toepassen op WLO scenario's etc.

##### Vragen?

- Strategieën staan nog niet in resultatenrapport, en het klopt dat dit er (nog) niet uit te halen is.
- Bert Kingma: Uit de sessie “de Uitdaging” (met een groot aantal stakeholders) bleek over het algemeen een grote waardering voor de aanpak.
  - a. Samenhang mobiliteit en ruimte-economie vindt men sterk!
  - b. mobiliteitssysteem als 1 geheel bekijken, pragmatisch gebruik maken van wat kan, keuzevrijheid,
  - c. Metropoolregio is divers en dat is juist goed / aantrekkelijk

Eerste reactie rondje van de professoren:

**Bert van Wee:**

- eerst sterk, dan 'to do'
  - Sterk: definitie Bereikbaarheid en 'ten dienste van'. Dit is niet officieel I&M beleid. Expliciet sociale aspect en optie is ook goed. Ook cross-over met leefbaarheid. Heterogeniteit van de gebiedstypen, en flexibiliteit / adaptiviteit spreekt aan.
  - Uitdagingen: als je dan zegt hoeveel activiteiten men daarvan kan gebruiken, dan zeg ik, dat staat er nog niet in.
  - Waar is het goed en waar kan het beter.
    - Wat moet waar gebeuren? In de zin van inzicht in gedane analyses hoe het nu gesteld is met de bereikbaarheid en wat heb je nodig om de knelpunten te identificeren? Daarbij onderscheid te maken naar type activiteiten en locaties; werken, winkels, voorzieningen, recreatief, etc.. Dit uit te voeren voor verschillende doelgroepen (bv wel geen auto beschikbaar), per vervoerwijze en afhankelijk van woonplek.
    - Verder, de maatregelen lijken nog wel in de infra hoek te liggen, wat andere sectoren dan kunnen doen. Dat mag er wel duidelijker in.
    - Daarnaast, ICT, bereikbaarheid in elektronische zin zijn belangrijker worden.
    - Ten vierde, link tussen agglomeratiekracht en bereikbaarheid kan sterker. Verwar het niet met agglomeratie effecten, dat is een economisch begrip! Reactie Daan: we hebben het gedefinieerd als het makkelijk plaats laten vinden van ontmoetingen m.b.t de functies. Dus niet te economisch.
    - Laatste punt, samenhang op gebiedsniveaus is ook geen doel maar middel! Je hoeft niet perse de samenhang voor alles te verhogen, maar dit is geen doel op zich maar een middel: definieer dan waarvoor. Heb het over welvaart, onbenut potentieel, reageren de anderen, etc..
  - Resumerend, knelpunten mogen er wel pregnanter erin. Analyse moet nog wel sterker: maar dat komt in de vervolgfase!. Als je wil dat bereikbaarheid verbetert door ruimtelijke ingrepen dan moeten de regio's ook iets ermee kunnen (bv ziekenhuis aan de rand van de stad).

**Henk Meurs**

- Goed: ambities. Behalve de metropoolvorming, is nog niet aangetoond dat het een plus is voor de regio. Niet echt Onderbouwd. Vergelijk Arnhem Nijmegen.
- Verder kan ik niets verzinnen wat hier NIET inzit. Kern vh vraagstuk haal je er niet meteen eruit, maar dat deed Daan heel goed, laat dat tot uitdrukking komen.
- Wat eigenlijk overal geldt, hebben jullie draagvlak bij het hele bovenlokale verhaal, bv woningplannen, als scenario's tornen aan plannen van gemeentes. Dat moet je vroegtijdig nagaan, confronteer de bestuurders met je ambitie (bv Valkenburg). Ook grondposities, dat soort dingen zie je niet terug. Geldt ook voor transformatie zie je niet terug, binnenstedelijke opgaves. Als dat je kernopgave is; doe daar expliciet wat mee bv met sub-ambities. Relatie ongelijkheid, havens in de tijden van ploegendiensten, stedelijke verdichting kan daar iets voor berekenen.
- Persoonlijke hobby, OV denken is hier nog wel enigszins tradioneel hoor, lijnen, bussen, trams, het wordt allemaal toch wel wat anders hoor, netwerk denken en mobiliteitsdiensten, dus dik dat wat aan. De WLO scenario's kunnen wel consequenties hebben, dus bekijk nog wat dat kan betekenen.
- Bert Kingma reageert op WLO, Hiermee even wachten tot april. Verder hebben we ervoor gewaakt om nu niet door te schieten in de analysefase. Wel radicaal maar dat is nog niet voor niets. OK, Henk, organiseer dan een pre analyse waarbij je vooraf zaken gaat highlighten en de bestuurlijke consequenties in beeld brengt.

**Frank van Oort:**

- Ik lees het als ruimtelijk econoom. Structurerende werking maar niet enige determinant. Sorteert zich uit. Grotere vragen die er achter zitten is hoe kan infra beïnvloeden. O.a. andere megatrends, verbeteren die werking. Regio staat voor een economische uitdaging.
- Als je het hebt over functionele relaties kijk dan ook naar de buitenwereld. De mensen en de bedrijven die leggen de relaties wel. Je gaat ervan uit dat het er is, als het niet werkt dan merk je het pas. Dynamiek zit in de economie, dynamiek, toegevoegde waarde. Veel zaken daarin zijn zelf-organiserend. Cross-overs in de economie: nee, dat gaat echt vanzelf wel, daar hoeft je geen tunnel voor aan te leggen. Niet automatisch gestuurd of gedetermineerd met economie.

- Internationale dimensie van economie, zakelijk, toerisme, R-DH airport. Wat wil je ermee? Terminal ombouwen? Satelliet van Schiphol? Relatie met groter gebied vind ik toch wel relevant. Volledige circle line: echt regionaal OV stelsel, zegt Henk, zou wel meerwaarde geven. We hebben van alles, maar het rijdt niet echt een rondje. Frank, ja, buitenlandse bedrijven kijken vooral naar de combinatie combi A'dam-Schiphol. Ook hier size borrowen. Tjeerd, als het al zo moeilijk is om de MRDH te laten functioneren Is 1 metropool, dan wordt het met de Randstad wel heel lastig. Pieter zegt, dat gaat vanzelf. Maar heb je daar (meer) infra voor nodig?
- Drie zaken,
  - Als je ziet dat je buurregio het wel heeft, sluit je dan bij hem aan. Echt iets doen met de borrowen size dus. Rotterdamse arbeidsmarkt is echt een probleem, die moet verbeterd om niet te gaan krimpen. Relatie met vervoerssysteem is wel van belang maar niet het enige. Wil je meeliften of wil je zelfstandigheid krijgen? Pieter, infra is een 2-snijdend zwaard. Rotterdam zou worden leeggezogen als je infra oneindig was. Infra alleen gaat het niet doen. Daan, externe relaties belangrijk, welke zijn belangrijkst?, waar zit probleem, wat zijn opgaves / knelpunten, wie gaat ze oplossen? Gaan wij dat wel doen? Veel mobiliteit komt nl. bottom up wel in orde, zelf organiserend vermogen is groot. Knelpunten zijn vooral in arbeidsmarkt en leefomgeving.
  - Verder, er wordt veel verwacht van "Rifkin", maar valt ver buiten de WLO scenario's. Waarom moet het allemaal in Rotterdam gebeuren? Moet iedereen naar school? Ja, zou goed zijn, zeker, maar als ze klaar zijn gaan ze bijvoorbeeld weg uit Roemenië. Vergelijk dat ook eens met bv de Zuiderzeelijn, was dat het juist goed geweest voor Groningen of zuig je het leeg.?
  - Zelf groter worden, versterken eigen concurrentiekracht. Zoals OECD het zegt, werk daar aan. Richt je echter daar niet alleen op. De bedrijven maken die keuze zelf wel. Je kunt niet alles naar je toe trekken.. Bv MTV in A'dam Noord, toen ging de gemeente het pas ondersteunen.
- Dus, infra is noodzakelijk, maar kijk eens naar specifieke relaties! Als voorbeeld Utrecht Uithof naar Wageningen. Uithof is goed voorbeeld van agglomeratiekracht. De tram zit overvol als hij gaat rijden. Nu gaan ze college geven in de Jaarbeurs!
- Complementariteit kan heel goed zijn voor economische groei. Andere doelstellingen zijn lastiger. Henk, in A'dam hebben ze de interactiemilieus 'op het netwerk' gelegd (maar niet letterlijk).
- Als laatste doe iets met kleinste bedrijven, waar zitten die? 3 milieus onderscheiden, campus bedrijven, campus universiteiten of campus bij de mensen thuis, hoe je daarmee omgaat. Misschien gaat het aandeel wel weer dalen

**Pieter Tordoir:**

- Ik kijk er ook als geograaf naar: leuk rapport, breder dan gebruikelijk, integraal perspectief, bewonderenswaardige ambities en gebruik van bestaande bronnen. Bereikbaarheidsdossier moet er instrumenteel in zijn. Dat is goed! Dat kan je verder brengen.
- Maar het blijft wel algemeen... Veel begrippen die worden gebruikt zou je moeten specificeren. The way forward, je zult samenhang tussen al deze zaken moeten aanbrengen.
- Het betreffen netwerksystemen! Letterlijk daily urban systeem, kristalliseert zich uit, dat zul je in de komende fase moeten uitwerken: het zijn heel verschillende netwerken, uitermate gedifferentieerd allemaal. Voor de kenniswerkers bestaat het ALLANG als DUS. Dat is 1 groepje. Maar je hebt sub systemen, alles reageer met alles. Die subsystemen moet je op de korrel krijgen, dan heb je het niet meer oer individuele gebieden, maar meer puntlocaties met RMT netwerken, typerend voor bepaalde korrel. Bijvoorbeeld, er ontstaat een netwerk van jonge hoogopgeleide kenniswerkers, "DINKies", die willen in het metropolitane centra wonen. Ze pakken het OV met de OV fiets. Dit groeit enorm. TOT ze kinderen krijgen, dan wordt alles anders. Dat is een subsysteem compleet buiten bv de middenklasse met MBO, wonen in suburbane milieus, Barendrecht, Zoetermeer, Spijkenisse en ze pendelen naar het bedrijventerrein. En met de auto, als vanzelfsprekend. Staat dat in het rapport, nee, kan beter in relatie met de MRDH. Soort doelgroepenbeleid, en dat klopt met focusgroepen volgens Bert K. Is soort cohort analyse. Je krijgt zicht op groepen (en hun werkgevers!) en aardige is dat je daar heel veel mee kan, scenario's, vervoersstromen, dan krijg je inzicht in hoe het werkt. Demografie, SURF

programma. Heeft veel voorspellende waarde. Netwerken zijn fluïde, maar infra netwerk is van beton! Groepsgericht kijken, individuele actoren en hoe ze kiezen, vormt zeer bruikbare input. Keuzemomenten, gedrag beïnvloeden? Veel studies beschikbaar!!.

### Discussie

- Bert van W: wat voor kennisvragen komen hier uit? Pieter, ja daar kom ik nu op, wil je die vragen goed beantwoorden, dan heb je degelijke kennisvragen voor nodig en die komen uit het bovenstaande. Pieter heeft al 5 groepen. Tjeerd, doelgroep benadering heeft spanning met wat Frank zegt, netwerken organiseren zichzelf wel.
- De vraag is wat is de "no regret" investering die je zou moeten doen. Scenario's: oude infra denken overboord. Scenario's die het ertoe doen zijn niet die van Daan, maar op LT snij je jezelf in de vingers. 2 scenario's: doorgaan met huidige ontwikkelingen of gestructureerd oppakken (vergelijking van A'dam sinds van Eesteren m.b.t. ontwikkeling van Almere). Maar in MRDH is het van oorsprong een ongeordende chaos. Als die versnippering doorgaat, dan wordt het of 100 miljard investeren of 100 miljard verliezen. Dat is scenario 1., doorrommelen. Wordt op termijn heel duur. Slecht bedienen van bepaalde groepen. Scenario Nr 2: analoog aan Van Eesteren: voor deze regio een geordend ruimtelijk integraal plan om met minimale middelen zoveel mogelijk KMS maken. Je bedoelt dus "Alles of niets", Ja, kost eerste decennia wel heel veel, eerst bouwen op dure locaties. Wat levert z'n masterplan nog meer op? Bert Kingma: Tigris scenario al gemodelleerd. Maar binnen de regio zijn er meningsverschillen en minister heeft zeggenschap gedecentraliseerd. Maar misschien wordt het bottom-up wel geëist: misschien moeten we het als regio wel eisen. Door dat een keer goed uit te reken kom je een eind.
- Henk, M. let op! De vraag wordt ook om te bedenken hoe je gemeentes compenseert voor een geheel andere aanpak. Wat doe je dan bij het schrappen van projecten en bouwlocaties. Wat betekent dit in bestuurlijke afspraken? Hoe ga je dat organiseren? Is daar wel voldoende aandacht voor?
- Bert van Wee, waar we het over eens zijn voor deze regio is:
  - (1) Herzie woningbouwlocaties
  - (2) Boven op MIRT- afspraken hebben we niks meer nodig aan grote wegprojecten.
  - (3) Maak keuzes tussen leefbaarheid en mobiliteit, maak een duidelijke keuze
  - (4) Er blijven grote capaciteit knelpunten bestaan, in de OV capaciteit en daar moet je wat mee (behalve A'dam - Utrecht).
  - (5) Weinig aandacht voor leegstand kantoren, welke trends zijn er en waar transformeren of zelfs slopen, geldt ook voor kwijnende winkelcentra.
  - (6) Opgave inpassing infra, dit is een probleem in dit gebied, misschien een deel van de geld besteden aan het aantrekkelijk maken van die barrière werking. Parallel aan het leggen van verbindingen naar buiten zoals al in het rapport staat. Dat is iets waar je aan kunt verkennen, i.p.v. nog meer verbreden en asfalt aanleggen.
- Pieter geef daarnaast aandacht aan 3 doelgroepen: met heel verschillende leefwerelden!
  - Jonge netwerk stedelingen
  - Klassieke groep deels MBO, deels kennis, middenrif van samenleving
  - Sociaal zwakken en ouderen, vergrijsdenHoe omgaan met deze groepen? Eerst terug naar de opgaves voor het gebied.
- Bert om de kracht voor de MRDH te boosten, wat moet je doen?. Daar zijn we benieuwd naar. Rotterdam leegzuigen willen we niet. Hoe economische eenheid versterken met bereikbaarheid. In het licht van het economische vraagstuk zo goed mogelijk bereikbaarheids- en mobiliteitsconclusies trekken. Ga op zoek naar gecombineerde synergiekracht. Wat is het kernvraagstuk?. Arbeidsmarkt bv heeft niet veel te maken met wat we hier doen.

### PAUZE

Tjeerd probeert de discussie samen te vatten in enkele thema's waar vervolgens kort over wordt doorgepraat:

- Wat is de focus...
  - Niets doen is geen optie? Is dat echt zo?

- De onderzoeksvragen zijn niet geprioriteerd. Wat is de voorgestelde focus?
- Kan het echt een Metropoolregio worden? Zit het er eigenlijk wel in?
- Transformatie bv vastgoed en wat is de relatie met bereikbaarheid. Karst Geurts zegt ook, *“correlatie tussen bereikbaarheid en leegstand is nul”*.
- Lenen van Noordvleugel versus uitgaan van eigen kracht? Moeten we dat betrekken in dit verhaal? Dat is o.a. afhankelijk van de bereikbaarheidsknelpunten die je in de analysefase gaat highlighten.
- Noordvleugel is zo aantrekkelijk, en er zijn zo weinig woningen. Zou je daar de MRDH een rol bij kunnen laten spelen? Of laat je ze pendelen? Vergelijk de discussie over de Zuiderzeelijn voor de pauze. Pieter Tordoir ziet dat wel zitten, door verknoping in gedrag van doelgroepen leen je “size”
- Wat is dan het knelpunt, voor wie, en wat zijn de oplossingen. Je moet wel een idee krijgen hoe zoiets kan werken, bv de verhuisstroom. Wat zijn de trends, waarom kiezen mensen.
- Wat wil je bereiken met de agglomeratiekracht? Dat is ook geen doel maar middel.
  - Is het echt een metropool? Een “DUS”, bekend in het buitenland, in de top van de hiërarchie daar kun je passende voorzieningen bij ontwikkelen. Zoals het nu is, daar kun je het ook bij laten. Maar als je verder wil, qua welvaart en economie, dan liggen er wel kansen en mogelijkheden. Bv Den Haag, de internationale stad van recht en vrede, expats, Brussel doet het echter 10 keer beter! Hamvraag is; Kunnen we een deel bij A'dam lenen? Maar het is wel duidelijk dat Den Haag en Rotterdam meer dan de som der delen kan zijn. Hoeveel winst ermee te halen is, is de vraag.
  - Als de Rotterdamse havenbedrijven niet die goede mensen voor bv beveiliging in de Haagse land van de MRHD kunnen krijgen, dan gaat de haven eraan. We hebben echt een versnipperde regio, en daar moet je wat aan doen. Hoe ontsnipper je de regio? Meer structuur en wisselwerking, daarvoor zijn duidelijk betere ruimtelijke ontwikkelingen met vervoersplanning voor nodig. Pieter schetst doemscenario, en we moeten ervoor zorgen dat dat niet uitkomt. Vergelijk *'Europa best belangrijk' met Metropoolvorming, 'best belangrijk'*
- Kijk ook meer naar externe relaties, vliegveld, internationaal en de verknoping met het regionale netwerk!
- Doelgroepen: zijn ze even essentieel in de effecten? Wat doe je ermee? Wat is hun DUS?
- Waar liggen de accenten, wat zijn “no regret” maatregelen
- Bert van W: Waar zitten nu naar aanleiding van de inventarisatie vermoedelijk de bereikbaarheids- en leefbaarheids- en andere knelpunten?
- Henk; Bij alles aangeven waar en voor welke partij de directe bereikbaarheidsrelatie is.
  - Wat wil het Rijk? Alleen het vermijden van investeringen? Of zit er een grand scheme achter?
  - Wie moet welke problemen oppakken? Economische kwesties worden vaak afgeschoven.
  - Voor bijvoorbeeld de Kennisas A2 gaat het om het bereiken van gezamenlijkheid, wie doet wat. Dat is ook iets voor dit MIRT project. Let ook op de governance!.

Terug naar hoofdvragen op de dia bij de introductie:

- Globale probleemanalyse:
  - Maak een focus in de probleemvragen, welke belangrijk en welke niet/minder
  - Bv 1 Fundamentele probleemanalyse en bereikbaarheidsaspecten en 2, de diepere analytische vragen op ene ander detail- en abstractieniveau
- Wat is goed en wat kan scherper is voldoende in het voorgaande aan de orde gekomen
- Thema's extra aandacht
  - Doelgroep verhaal, transitie / transformatie o.a. Vastgoed en woningmarkt
  - Luchthaven en internationale verbindingen
  - ICT ontwikkelingen
- Genoeg voor PvA?
  - Zie eerste punt, focus, weet wat je gaat doen
  - Kanaliseer wat je wel en niet (voldoende) weet
  - Henk, kunst is om hoofdambitie duidelijk is en in welke richting we oplossingen gaan zoeken. Niet heel neutraal meer. Financiële kant ontbreekt.
  - Kardinaal: Ruimtelijke / economische kant is leading bereikbaarheid is dienend: toets dat bij de bestuurders.



### Evaluatie rondje:

- Bert vW, geanimeerd, pittig, benieuwd hoe je er chocola van gaat maken.  
Kern: over welke beslissingen gaat het. Welke beslissingen worden beïnvloed en hoe.
- Henk M: sluit zich hier bij aan, Houdt in de gaten, de bestuurders moeten de beslissing nemen.  
Het is nu een technische neutraal rapport, versterk de governance kant van het verhaal.
- Jeroen: is stil geweest: wilde vooral aftappen, en niet beïnvloeden.  
Wil er drie zaken uitlichten:
  - a. Kwartiermaakfase, probleemanalyse komt nu echt en dan pas oplossingsfase
  - b. Wat we nu hiermee gaan doen is goed PvA schrijven en rapport aanscherpen waarop we ons gaan richten.
  - c. Definitie bereikbaarheid is ook nog “under construction”. Daar ziet iedereen wat anders in.  
Dat wordt ook spannend met de bestuurders, in relatie met de vernieuwende elementen.
- Frank, mooi dat alles gezegd kan worden, economische agglomeratiekracht, net zoals Aboutaleb dhr. Rifkin inhuurt, het vernieuwende is essentieel om bronnen voor de nieuwe economie aan te boren. Adaptieve ervan is lastig. No regret wel meenemen.
- Henk zegt, zorg wel voor wat ambitie, geen dakpan naar de toekomst
- Pieter: duidelijk dat als je zo doorgaat, is er a) werk bij lenM, en b) werk bij de regiobestuurders.  
Dit kan een breekijzerproces zijn. Vanuit dit proces moet verder komen voor deze regio. Mooi proces en mooi product. Was leuke sessie.
- Henk: zoiets als deze sessie midden van de volgende fase in het proces zou ook nog wel nuttig kunnen zijn. Als je nog niet heel veel structuur hebt en 'alles ligt nog open' dan is het veel lastiger om er echt veel aan te ontleiden. Deze sessie eerder in de kwartiermaakfase was niet heel zinvol geweest, vindt iedereen.
- Tjeerd: Leuke dialoog en lastig voorzitten. Mooie uitdaging de discussie op papier te krijgen.
- Bert K: ik heb vooral ook veel de monologen gehoord en iets minder de dialogen. Ik ben zeer benieuwd naar de rapportage.

### Afsluiting

#### 4. Presentatie context en aanpak sessie

#### 5. Presentatie toelichting Resultatenrapport “onder Professoren”

---

**Colofon:**

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Milieu namens overige partners in MIRT onderzoek

Status: Definitief

Auteur: Tjeerd Postma (Tjeerd Postma; Project Management in Mobiliteit, KvK 50631349 )

Review door: Adriaan Nuijten (Gemeente Den Haag)

Vrijgegeven d.d.: 23 februari 2016