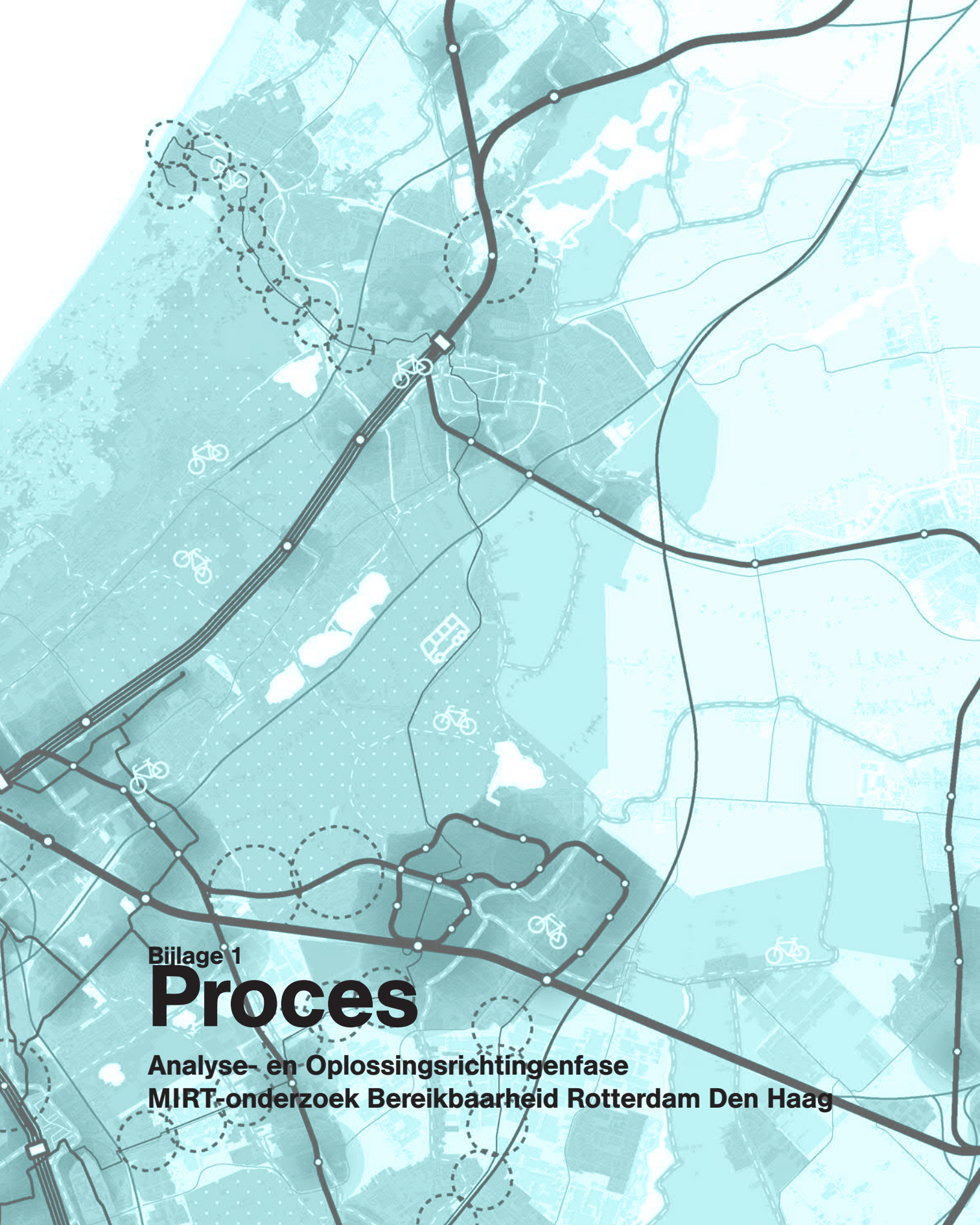




Biilage 1

Proces

Analyse- en Oplossingsrichtingenfase
MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

documenttitel:

BIJLAGE 1 PROCES

ANALYSE- EN OPLOSSINGSRICHTINGENFASE

MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ROTTERDAM DEN HAAG

Status:

Definitief

Opdrachtgever:

Gemeente Rotterdam, Gemeente Den Haag,

Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio

Rotterdam Den Haag, Ministerie van

Infrastructuur en Milieu

Datum:

21.07.2017

DeZwarteHond.

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

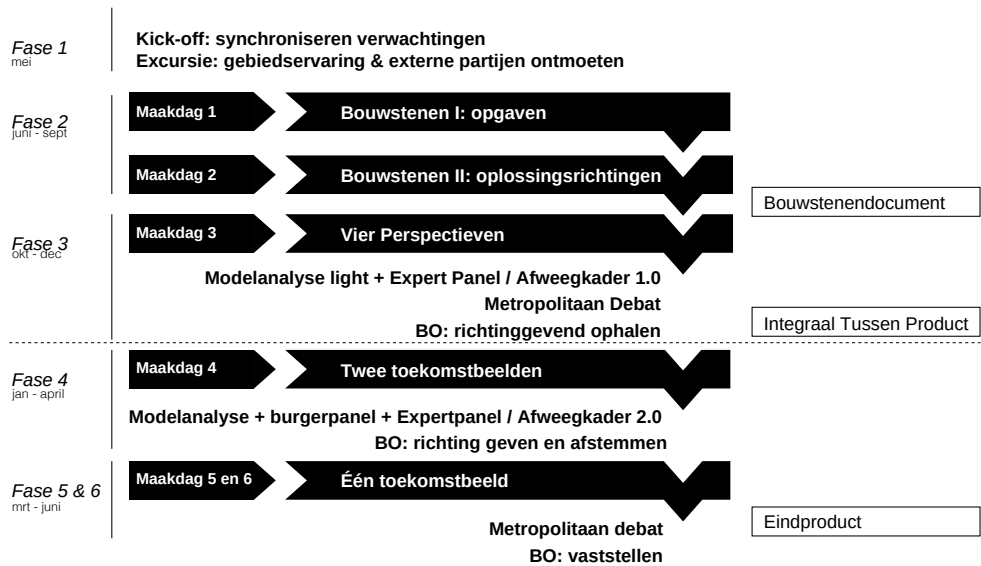


Tauw

AABEL

Inhoud

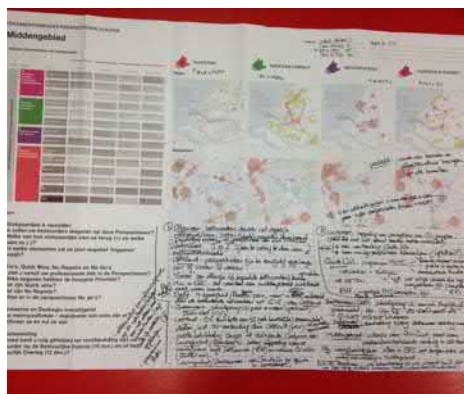
1. PROCES	4
2. VAN 4 NAAR 2 NAAR 1	16
3. TUSSENPRODUCTEN	18
4. RAAKVLAKKENANALYSE	20



Maakdag 3 - 27.09.2016



Atelier 3 - 11.10.2016



Ambtelijke olop - 26.10.2016



Metropolitaan debat - 29.11.2016



Maakdag 4 - 19.01.2017



Atelier 4 - 08.02.2017



Atelier 6 - 17.05.2017



Metropolitaan debat - 25.06.2017

1. Proces

Voorliggend MIRT-onderzoek is in het afgelopen jaar in een intensief en interactief proces tot stand gekomen in samenspraak met verschillende experts op het gebied van milieu/gezondheid, sociaal, economie, wonen en mobiliteit, werkzaam bij de vijf opdrachtgevers en (andere) betrokken overheden. Maar ook burgers, belangenorganisaties, bedrijven en hoogleraren hebben waardevolle bijdragen geleverd gedurende de verschillende Maakdagen, Ateliers, Metropolitane Debatten en expertsessies. In het traject is een extra inspanning verricht om aanvankelijk ontbrekende betrokkenen ook aan te haken. Het proces waarin dit onderzoeksrapport tot stand is gekomen, is positief ervaren en gewaardeerd door alle betrokkenen. De analyse en het resultaat van het onderzoek kan rekenen op draagvlak van de opdrachtgevende partijen en wordt in grote mate herkend door

stakeholders in de regio.

Het MIRT-onderzoek borduurt voort op de Kwartiermaakfase, in het bijzonder op het Resultatenrapport dat daaruit voortvloeide. Tevens is veel gebruik gemaakt van bestaand en lopend onderzoek. Startpunt van het MIRT-onderzoek was een inventarisatie waarin de diverse ambities werden geconfronteerd met de huidige situatie en zichtbare trends. Hieruit kwam een hele reeks opgaven voort. Tijdens Maakdagen en Ateliers zijn voor elk van deze opgaven verschillende mogelijke oplossingsrichtingen geformuleerd: de zogenaamde bouwstenen. Met deze losse bouwstenen als mogelijk antwoord op een deelvraag zijn vervolgens vier perspectieven ontwikkeld die elk een lange termijn ontwikkelingsbeeld van de regio toonden: Proef-Tuin-Stad, Compact & Groen, Inclusieve Stad en Clusters-in-



Excursie - 25.5.2016



Atelier 1 - 23.06.2016

Contact. Deze vier perspectieven zijn verder doorontwikkeld met belanghebbenden. Tezamen representeerden ze het speelveld van heersende opinies onder betrokkenen. Zo ontstond een gezamenlijk beeld van "wat we zouden kunnen willen".

Op deze perspectieven is het afweegkader 1.0 toegepast, dat tezamen met de perspectieven met de bestuurders werd besproken. Op basis hiervan zijn de vier perspectieven teruggebracht tot twee Toekomstbeelden. Niet door er twee af te laten vallen maar door ze samen te voegen: Proef-Tuin-Stad en Compact & Groen gingen samen op in Krachten Bundelen. De Inclusieve Stad en Clusters-in-Contact gingen op in Krachten Verdelen. Wel werd een beperkt aantal bouwstenen dat op geen enkel enthousiasme en draagvlak kon rekenen en in het afweegkader 1.0 (erg) slecht scoorde verder buiten beschouwing

gelaten. Deze twee Toekomstbeelden werden in Maakdagen en Atelier nader aangescherpt en vormden vervolgens de basis voor modelberekeningen en afweegkader 2.0.

Op basis van de uitkomsten van het afweegkader, de modelberekeningen en de reacties van de verschillende stakeholders is besloten niet langer het accent te leggen op de verschillen tussen de Toekomstbeelden maar op de overeenkomsten. Op basis van de brede gedeelde basis van de twee Toekomstbeelden is één Toekomstbeeld samengesteld.



Maakdag 2 - 06.09.2016



Atelier 2 - 14.09.2016

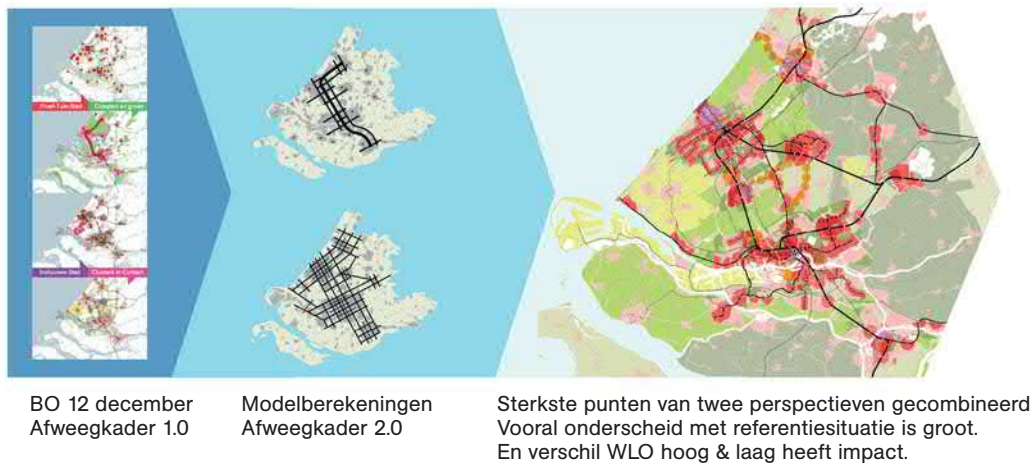
BOUWSTENENBOOM

Hoofdambitie	Deelambitie	Thema's	Bouwstenen	A
AGGLOMERATIEKRACHT & REGIONALE SAMENHANG	E. Versterken ruimtelijk- economisch vestigingsklimaat	E1 Arbeidsmarkt vergroten <i>verbonden met S1</i>	NIETS DOEN	E1A BED GESLOEGDE WERKGEBIEDEN BETER IN
		E2 Economische clusters & innovatie	NIETS DOEN	E2A VERBIND GROTE ECONOMISCHE CLUSTERS, CAMPUSSEN & CENTRA BETER MET ELKAAR
		E3 Verbeter (inter)nationale verbindingen	NIETS DOEN	E3A ÉÉN HUB VOOR DE REGIO
	L. Vergroten aantrekkelijk leefmilieu	L1 Woningbouwopgave	NIETS DOEN	L1A BENUT HUIDIGE GRONDPOSITIES OM VERSNELD AAN WONINGVRAAG TE VOLDOEN
		L2 Groenere leefomgeving	NIETS DOEN	L2A MEER GROEN IN DE WOONOMGEVING
		L3 Heel schoon veilig <i>verbonden met M2</i>	NIETS DOEN	L3A STIMULEREN ACTIEVE VERVOERSWIJZEN
	S. Vergroten kansen voor mensen	S1 Werkende stad <i>verbonden met E1</i>	NIETS DOEN	S1A BESTRIJD VERVOERSARMOEDE
		S2 Gemengde stad	NIETS DOEN	S2A BETAALBARE WONINGEN IN DURE WIJKEN & KOOPWONINGEN IN ACHTERSTANDSWIJKEN
	M. Vergroten aantrekkelijkheid vervoerssysteem	M1 Keuzevrijheid & veerkracht	NIETS DOEN	M1A ALTJD KEUZE UIT TWEE MODALITEITEN
		M2 Verblijfs- kwaliteit & voetgangers <i>verbonden met L3</i>	NIETS DOEN	M2A AUTOVERKEER BUNDELEN EN PARK & WALK
		M3 Wegverkeer	NIETS DOEN	M3A CAPACITEIT EN ROBUUSTHEID HOOFDWEGENNENET VERGROTEN
		M4 Openbaar vervoer	NIETS DOEN	M4A ALLEEN CAPACITEITSKNELPUNTEN OPLOSSEN WAAR DIE ZICH VOORDOEN
		M5 Fiets	NIETS DOEN	M5A FIETSSNELWEGEN TUSSEN GROTE CENTRA
		M6 Cargo	NIETS DOEN	M6A VERSCHONEN



Figuur 3.1 | Bouwstenenboom, atelier 2 14.09.2016

2. Van 4 naar 2 naar 1



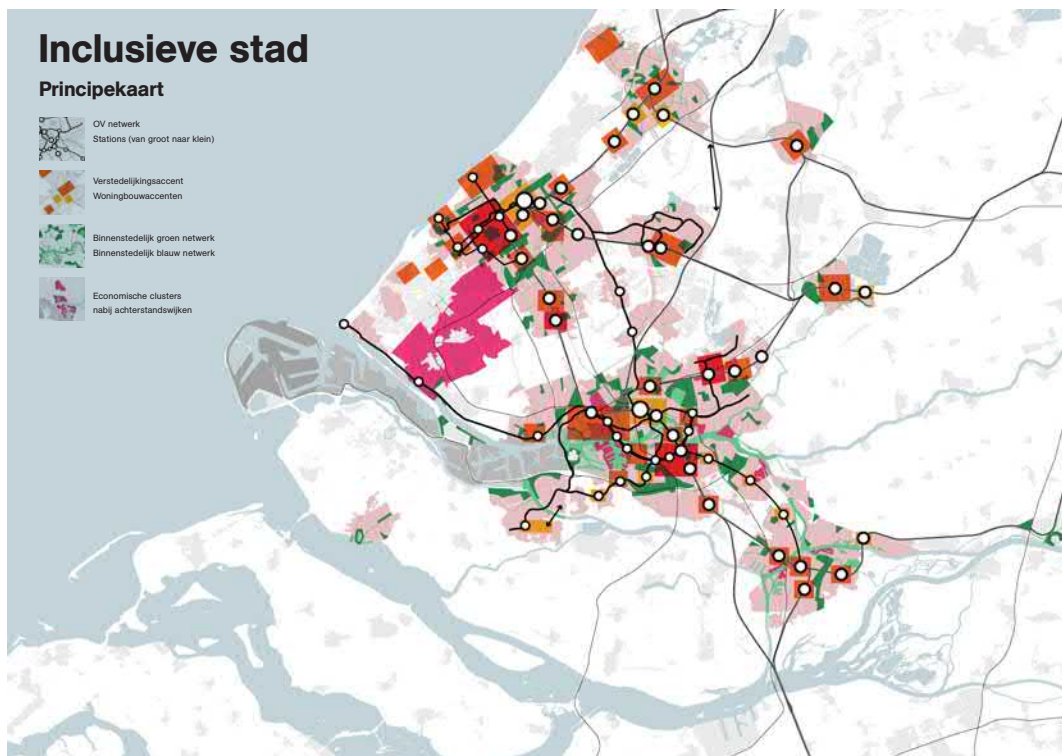
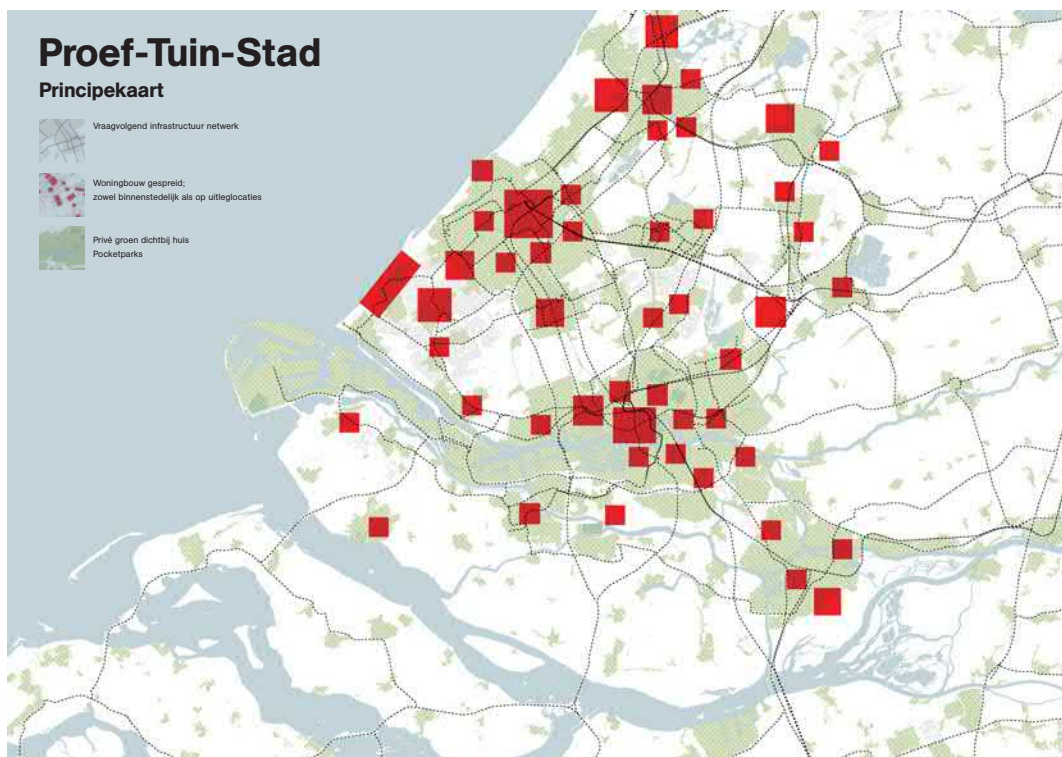
Figuur 2.1 | Schematische weergave van de trechtering van 4 perspectieven naar 2 Toekomstbeelden naar 1 Toekomstbeeld

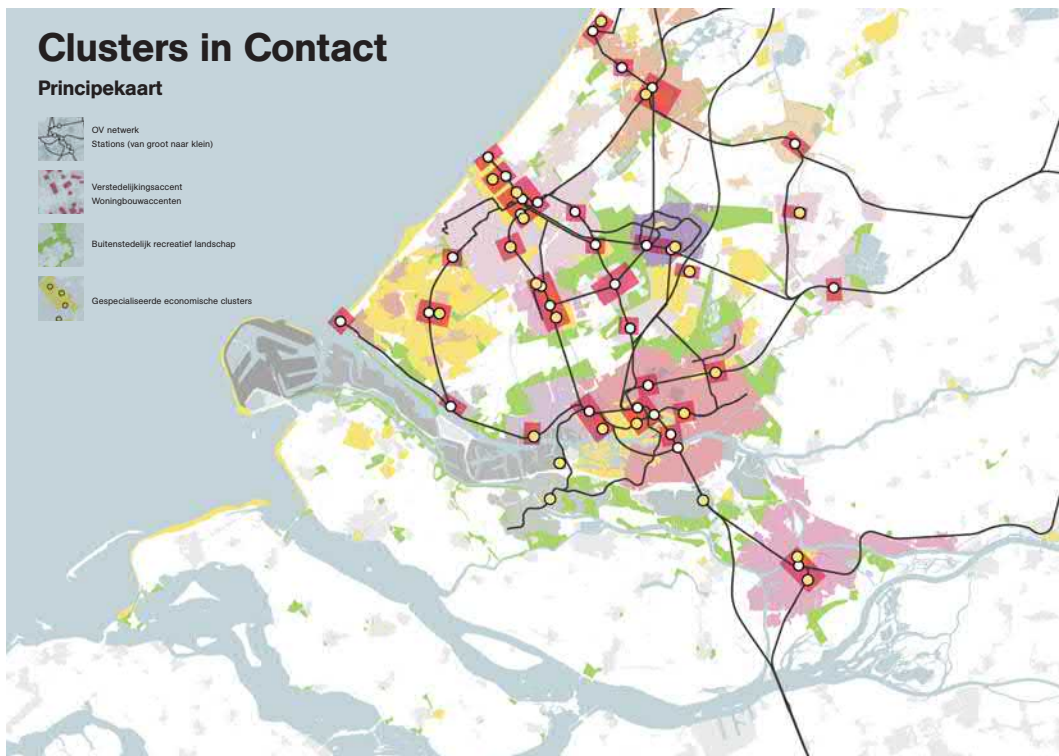
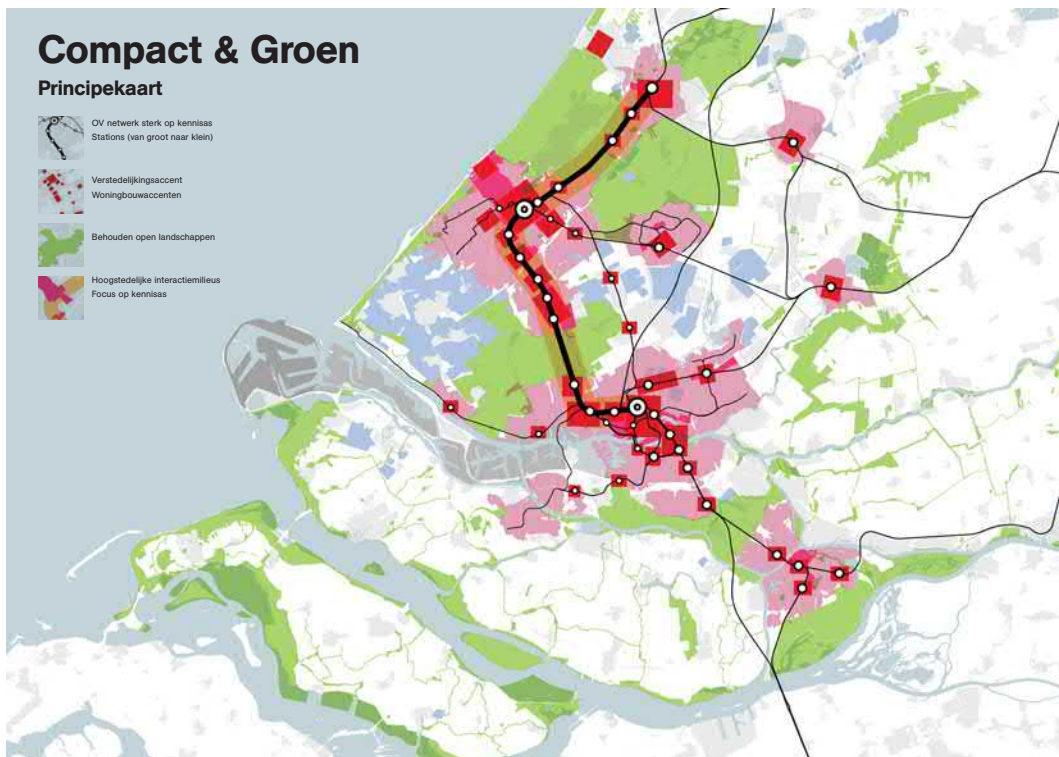
Van 4 naar 2 naar 1

Op basis van het speciaal voor dit MIRT-onderzoek ontwikkelde afweegkader 2.0 en de modelresultaten heeft een trechtering plaatsgevonden van twee Toekomstbeelden naar één Toekomstbeeld. Daarbij hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- Krachten Bundelen en Krachten Verdelen blijken een brede gemeenschappelijke basis te hebben, ingegeven door de bestuurlijke uitgangspunten die in beide terugkomen: de overlap tussen deze twee Toekomstbeelden is veel groter dan de verschillen.
- Uit het afweegkader blijkt dat de twee Toekomstbeelden in termen van effecten op de meeste punten slechts beperkt van elkaar verschillen. Op een beperkt aantal aspecten scoort Bundelen beter dan Verdelen. Dat terwijl ze beiden significant beter scoren dan de referentiesituatie.
- Concentratie van woningbouw heeft positieve effecten en kan zowel op plekken langs de Oude Lijn, als langs andere HOV-assen gerealiseerd worden.
- Geconcludeerd is dat er nog geen uitspraken gedaan kunnen worden over exacte woningbouwlocaties, maar dat op basis van een aantal structurerende principes wel voorstellen gedaan kunnen worden voor de relatie tussen bereikbaarheidsinvesteringen en woningbouwlocaties. Deze structurerende principes zijn voor beide Toekomstbeelden hetzelfde.
- Uit de modelruns blijkt dat een aantal infrastructurele maatregelen maar beperkt bijdragen aan de ambities van het onderzoek; in het bijzonder de A4 Zuid en verbreding van de A12. Als we deze maatregelen weglaten worden de verschillen tussen de Toekomstbeelden nog kleiner.

4





Figuur 3.2 | Vier perspectieven 29.11.2016

2



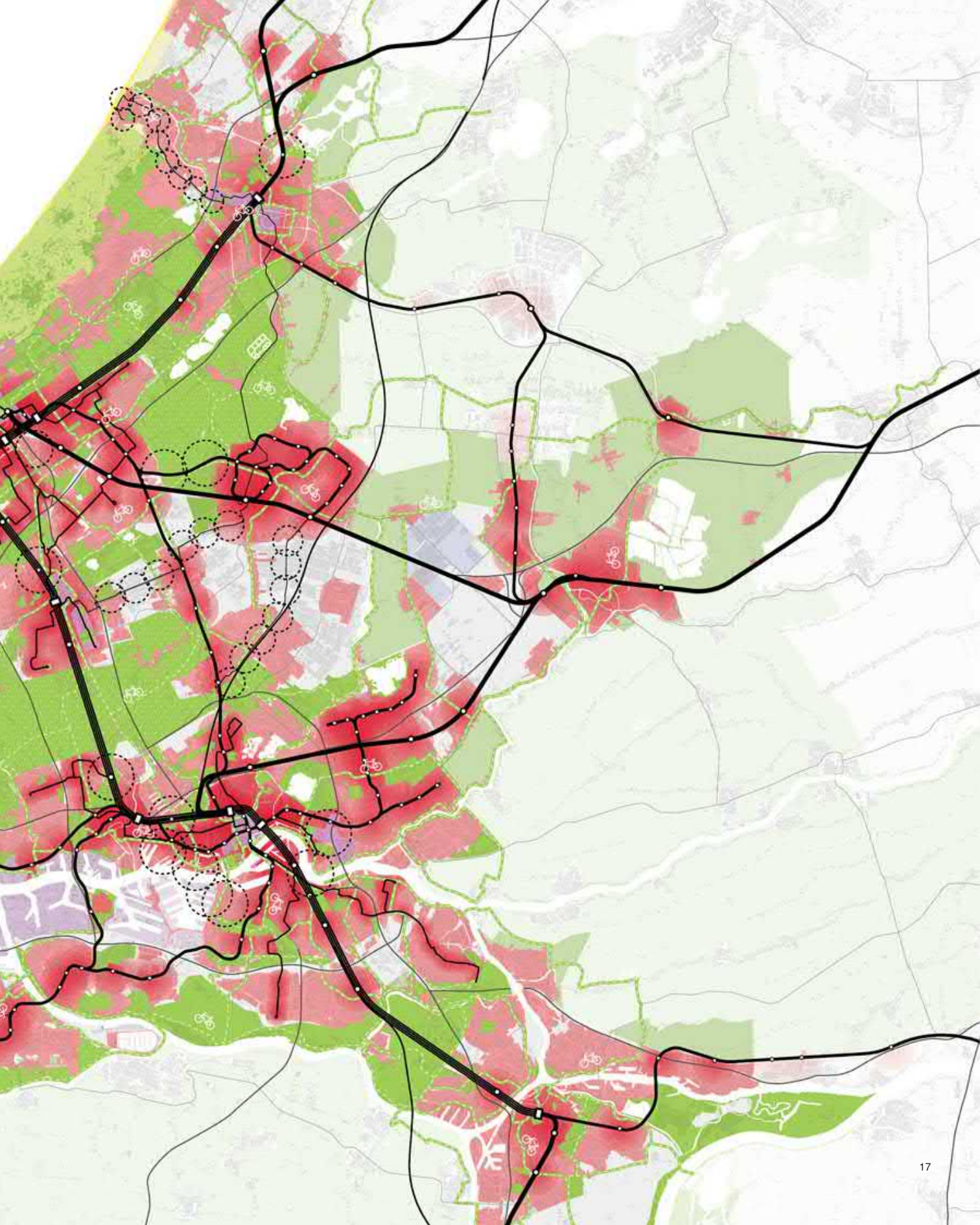
‘Krachten bundelen’



**‘Krachten
verdelen’**

1

- Hoogwaardig Openbaar Vervoer railnetwerk (HOV-spoor);
trein, lightrail, metro en tram
- - - - - HOV-bus
- Bestaand bebouwdgebied nabij HOV
- Bestaand bebouwd gebied
- Studie naar mogelijke package-deals
waarin een nieuwe HOV-lijn gekoppeld
wordt met voldoende verstedelijking
- Economische Toplocaties
- Greenports & Mainport
- Groene open landschappen



3. Tussenproducten

In een aantal stappen van Resultatenrapport Kwartiermaakfase naar één Toekomstbeeld

Voorliggend MIRT-onderzoek is in het afgelopen jaar in een intensief en interactief proces tot stand gekomen in samenspraak met verschillende experts op het gebied van milieu/ gezondheid, sociaal, economie, wonen en mobiliteit, werkzaam bij de vijf opdrachtgevers en (andere) betrokken overheden. Maar ook burgers, belangenorganisaties, bedrijven en hoogleraren hebben waardevolle bijdragen geleverd gedurende de verschillende Maakdagen, Ateliers, Metropolitane Debatten en expertsessies. In het traject is een extra inspanning verricht om aanvankelijk ontbrekende betrokkenen ook aan te haken. Het proces waarin dit onderzoeksrapport tot stand is gekomen, is positief ervaren en gewaardeerd door alle betrokkenen. De analyse en het resultaat van het onderzoek kan rekenen op draagvlak van de opdrachtgevende partijen en wordt in grote mate herkend door stakeholders in de regio.

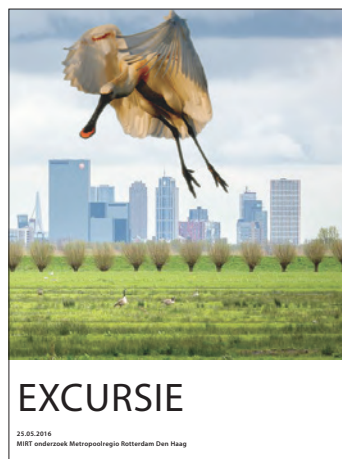
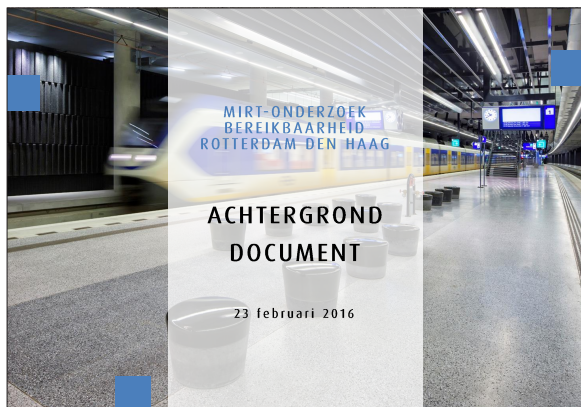
Het MIRT-onderzoek borduurt voort op de Kwartiermaakfase, in het bijzonder op het Resultatenrapport dat daaruit voortvloeide. Tevens is veel gebruik gemaakt van bestaand en lopend onderzoek. Startpunt van het MIRT-onderzoek was een inventarisatie waarin de

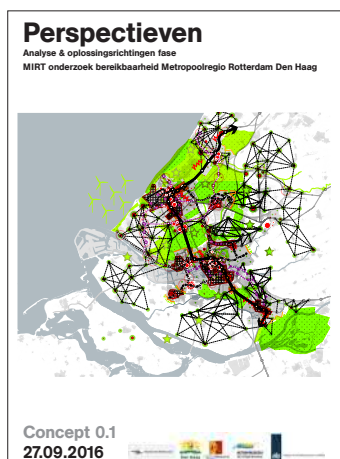
diverse ambities werden geconfronteerd met de huidige situatie en zichtbare trends. Hieruit kwam een hele reeks opgaven voort. Tijdens Maakdagen en Ateliers zijn voor elk van deze opgaven verschillende mogelijke oplossingsrichtingen geformuleerd: de zogenaamde bouwstenen.

Met deze losse bouwstenen als mogelijk antwoord op een deelvraag zijn vervolgens vier perspectieven ontwikkeld die elk een lange termijn ontwikkelingsbeeld van de regio toonden: Proef-Tuin-Stad, Compact & Groen, Inclusieve Stad en Clusters-in-Contact. Deze vier perspectieven zijn verder doorontwikkeld met belanghebbenden. Tezamen representeerden ze het speelveld van heersende opinies onder betrokkenen. Zo ontstond een gezamenlijk beeld van "wat we zouden kunnen willen".

Op deze perspectieven is het afweegkader 1.0 toegepast, dat tezamen met de perspectieven met de bestuurders werd besproken. Op basis hiervan zijn de vier perspectieven teruggebracht tot twee Toekomstbeelden. Niet door er twee af te laten vallen maar door ze samen te voegen: Proef-Tuin-Stad en Compact & Groen gingen samen op in Krachten Bundelen. De Inclusieve Stad en Clusters-in-Contact gingen op in Krachten Verdelen. Wel werd een beperkt aantal bouwstenen dat op geen enkel enthousiasme en draagvlak kon rekenen en in het afweegkader 1.0 (erg) slecht scoorde verder buiten beschouwing gelaten. Deze twee Toekomstbeelden werden in Maakdagen en Atelier nader aangescherpt en vormden vervolgens de basis voor modelberekeningen en afweegkader 2.0.

Op basis van de uitkomsten van het afweegkader, de modelberekeningen en de reacties van de verschillende stakeholders is besloten niet langer het accent te leggen op de verschillen tussen de Toekomstbeelden maar op de overeenkomsten. Op basis van de brede gedeelde basis van de twee Toekomstbeelden is één Toekomstbeeld samengesteld. Dit rapport heeft m.n. betrekking op dit ene Toekomstbeeld; in bijlage 1 is meer informatie te vinden over de perspectieven en Toekomstbeelden die hieraan vooraf gingen.





4. Raakvlakanalyse

Raakvlakken met aanpalende trajecten

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag heeft de bestuurlijke afspraken naar aanleiding van de eerdere MIRT-Verkenningen Haaglanden en Rotterdam Vooruit gerespecteerd en voortgebouwd op de betreffende analyses. De opgebouwde kennis in afgeronde MIRT-onderzoeken zoals Internationale Connectiviteit is benut bijvoorbeeld de werkwijze met economische toplocaties. Ook op andere relevante reeds afgeronde (onderzoeks)trajecten is voortgebouwd zoals onder andere (niet-limitatief):

- Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO
- Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers
- Strategische Bereikbaarheids Agenda MRDH
- Visie Ruimte en Mobiliteit PZH
- Toekomstbeeld OV Pilot Zuidelijke Randstad
- Netwerkstudie Bereikbaarheid Voorne-Putten en Havengebied (A15-OWN)
- Simulatiestudie A20 (A20-OWN)
- Stedelijk Verkeersplan Rotterdam
- Wegenstudie Haaglanden.

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag opereert te midden van een groot aantal andere lopende projecten in de regio. Om het onderzoek zo efficiënt en consistent mogelijk uit te voeren is met andere projecten in de regio samengewerkt en afgestemd. Informatie is uitgewisseld of afgetapt en opdrachten aan externen voor verdiepend onderzoek zijn onderling afgestemd om dubbel werk te voorkomen.

Hieronder volgt een overzicht van de raakvlakken met andere dossiers en projecten. Gedurende het project wordt is elk raakvlak steeds inhoudelijk geactualiseerd door de 5 opdrachtgevers, minstens eens per kwartaal. Met de meest relevante prioritaire raakvlakken heeft periodiek overleg plaatsgevonden. Deze raakvlakken zijn in het schema met de kleur oranje aangegeven.

Voorlopers van het Toekomstbeeld [volgt in juli]

NAAM RAAKVLAKE
Oranje= prioritaire raakvlakken
Toekomstbeeld OV – Pilot Zuidelijke Randstad
Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV
HOV-verkenningen MRDH
Aanpassing emplacement Schiedam-Rotterdam volgens plan Variant D
Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH
Uitwerking Toepisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH
Onderzoek SEOR naar match vraag en aanbod arbeidsmarkt met focus op laag opgeleiden
Regionaal Investeringsprogramma MRDH
Road Map Next Economy (Rifkin Onderzoek)
Investeringspakket Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM)
Living lab/proeftuin zelfrijdend vervoer (Innovatieagenda Mobiliteit)
Studie Relatie Snelweg en Stad (BNA, DGB, TU delft)
Programma Slimme en Gezonde Stad
Toekomstbeeld OV – Landelijk,
MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost en Zuid-Oost
MIRT-onderzoek Greenports en samenwerking met Mainports
Ruimtelijk economische ontwikkelingsstrategie (REOS)
NMCA (2016): nieuwe HWN indicator en WLO scenario's
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
Nationale Brandstofvisie
Lange Termijn Verkenning Wegen
Binnenstedelijk Bouwen en Transformatie
Agenda ruimte voor de stad: de nieuwe ruimtelijke agenda van Den Haag voor 2040
Agenda Stad (incl. 'City Deals') – Den Haag
Discussienota Haagse Mobiliteitsagenda
MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Amsterdam
Stedelijke Verkeersplan Rotterdam
Uitwerking afspraken BO MIRT 2016
OV visie Rotterdam
Agenda Stad (incl. 'City Deals') – Rotterdam
Bestuursopdracht 'Studie nieuwe oeververbinding'
Programma Beter Benutten Vervolg
Kaart van de Stad en Omgevingsvisie Rotterdam
Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek
Verhaal van de stad
Gebiedsverkenning Westland (herstructurering tuinbouw)
Netwerkanalyses PZH: Wegen, Vaarwegen, OV, Fiets (fietsplan)
Fietsplan PZH
Tussenresultaat kwalitatieve beschouwing van Movares en Ecorys naar Viersporigheid Delft Zuid-Schiedam.
Grootschalig Verkeersonderzoek Goederenvervoer Randstad 2016

