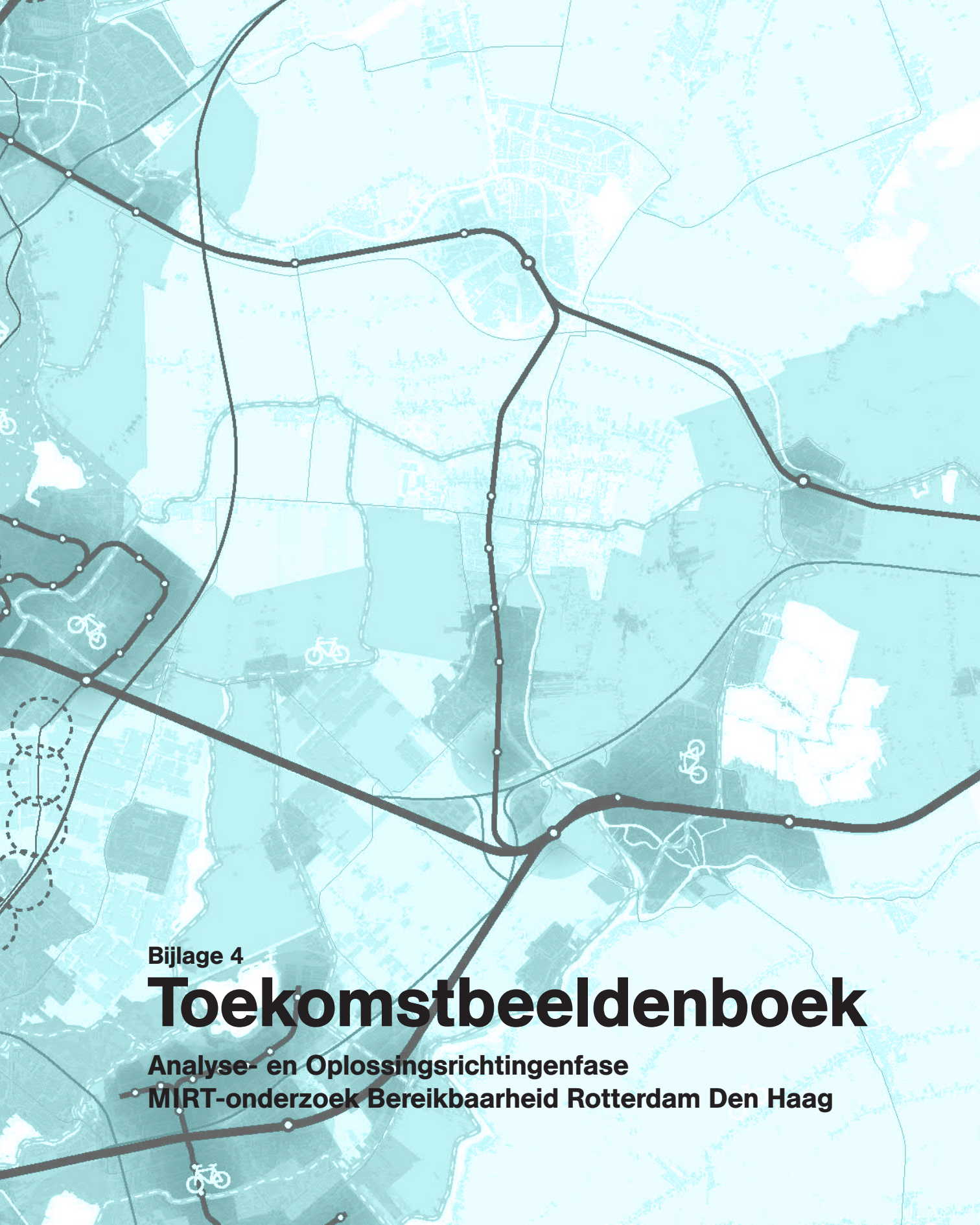


The background is a map of the Rotterdam and Den Haag region. A prominent dark blue line with white dots represents a cycling route, starting from the top left, curving around the city center, and heading towards the bottom right. Several white bicycle icons are placed along this route. The map shows various urban areas, green spaces, and water bodies in shades of blue and green.

Bijlage 4

Toekomstbeeldenboek

Analyse- en Oplossingsrichtingenfase

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

documenttitel:

BIJLAGE 3 PERSPECTIEVENBOEK

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

DeZwarteHond.

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



Tauw

AABEL

Eén visie Twee perspectieven

Analyse & oplossingsrichtingen fase

MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag



08.02.2017



Inhoudsopgave

Perspectief 1: Krachten bundelen	8
Perspectief 2: Krachten verdelen	18

Visie

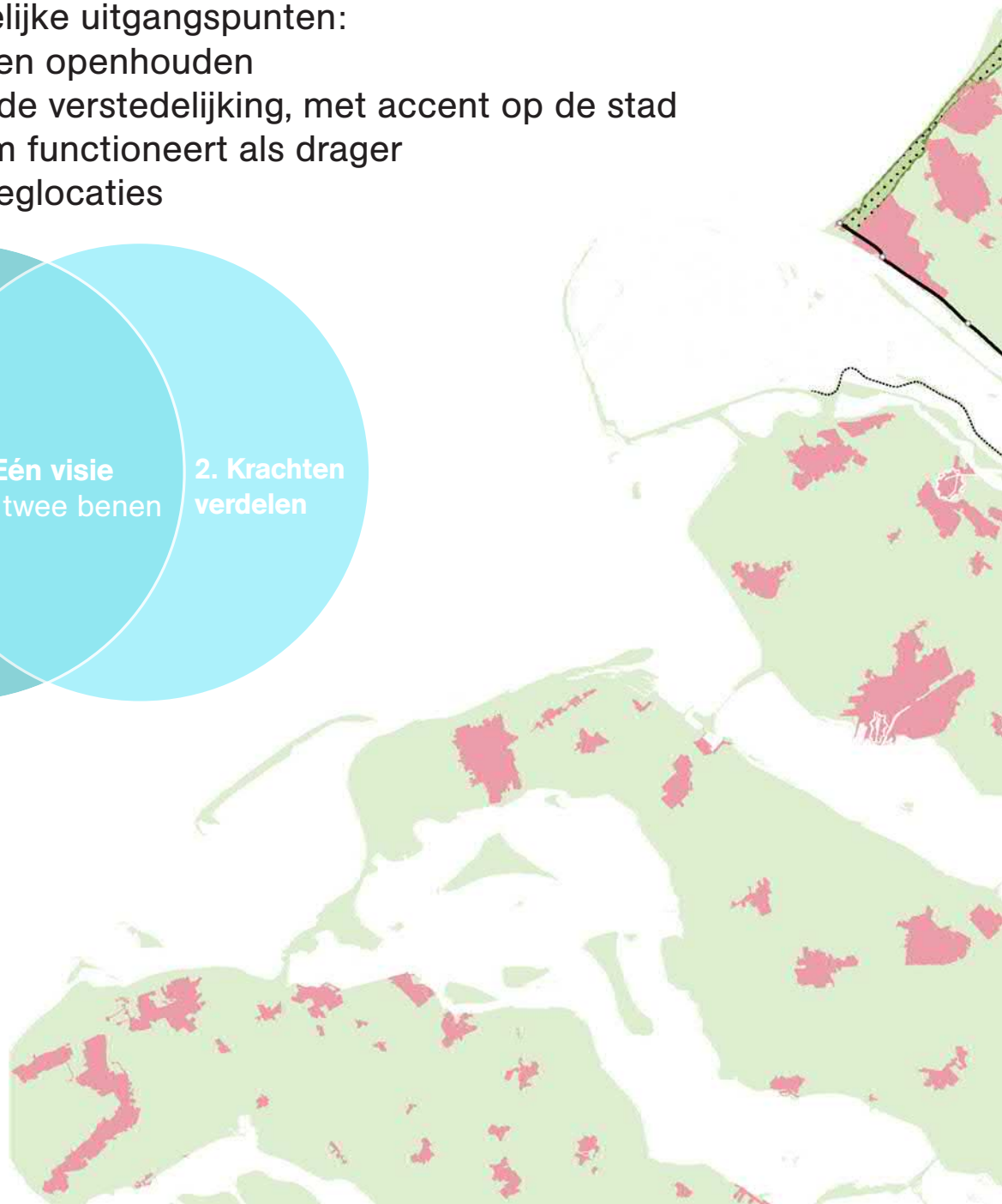
Eén visie met twee benen:

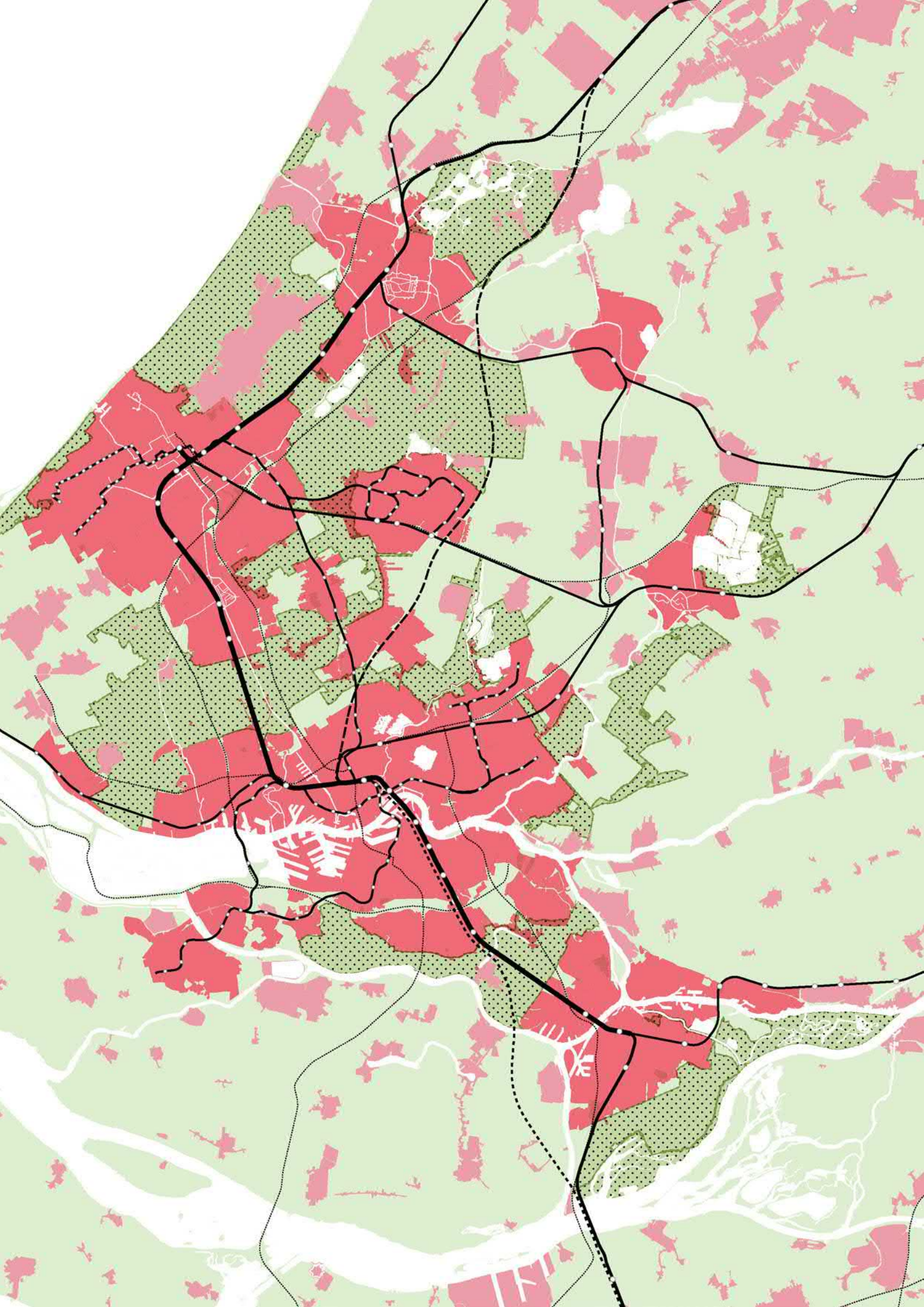
Krachten bundelen

Krachten verdelen

Gemeenschappelijke uitgangspunten:

- Groene gebieden openhouden
- Geconcentreerde verstedelijking, met accent op de stad
- Het OV-systeem functioneert als drager
- Geen grote uitleglocaties





Uitwerking van de Perspectieven



Krachten bundelen
Compacte stad



Krachten verdelen
Netwerk stad

‘Krachten bundelen’

Omgaan met onzekerheden	Robuuste kaders met ruimte voor experiment
OV / Mobiliteit	Vraag beïnvloeden Bestaande structuren uitnutten Capaciteitsuitbreiding en versnelling RR (op termijn doorkoppelen) Lightrail en nieuwe stations op ‘kennisas’
Verstedelijking	Grotendeels (hoog)stedelijk rond HOV & Kennisas, experimenteerruimte & landelijk wonen daarbuiten
Landschap	Beschermen open landschappen & ruimte voor initiatief in woonomgeving
Next Economy	Kweek kampioenen van morgen in stedelijke interactiemilieus in DH en R’dam. Goed ICT-netwerk
Kansen voor mensen	Werk en voorzieningen op best bereikbare plekken, sterk ICT-netwerk.
ICT	In stedelijke centra & waar vraag is
Internationale oriëntatie	Schiphol, Rotterdam CS, achterlandverbindingen
Fiets	Als voortransport en in stad
Verblijfskwaliteit	Autoverkeer opvangen aan de stadsrand
Smart Mobility & Mobiliteitsmanagement	Delen en beprijzen. Hogere energiestandaarden. Ruimte bieden initiatief
Auto	Als voortransport. Aansluitingen HWN-OWN (prioriteit bij de ruit en rand Den Haag). Geen capaciteitsuitbreiding wegnnet. Delen A20 en A13 worden stedelijke weg, kans woningbouw.
Openbaarvervoer (verbindend)	Viersporigheid: Snelle Intercity's & hoogfrequente regionaal op de oude lijn met meer stations
Openbaar vervoer en Keten (ontsluitend)	Feeders naar de grote stations op de kennisas
Intercitystops	3 stops Leiden Centraal Den Haag Centraal Rotterdam Centraal
Regio rail + doorkoppelingen	12x per uur ‘lightrail’ tussen Leiden en Rotterdam op de Oude lijn + nieuwe stations (Spangen, Ketel, Rijswijk-Zuid)
Nieuwe HOV-lijnen	Tram Binckhorst Tram Maastunnel en Tram over de Willemsbrug





Krachten Bundelen

Principes



Woningbouwlocaties



As Leiden-Den Haag-Delft-
Rotterdam-Dordrecht



Nabij overig HOV



Bestaand Stad & Dorpgebied



Grote uitleg

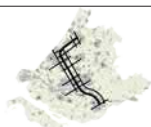
visie



50%

15%

0%

krachten
bundelen

75%

15%

10%

0%

krachten
verdelen

50%

50%

0%

Introductie

In het perspectief Krachten Bundelen wordt een compacte metropool als ideale verstedelijkingsmodel gezien.

Rotterdam en Den Haag vormen als sterk verbonden hoogstedelijke centra het kloppend hart van de regio. Deze grootstedelijke interactiemilieus bieden opleidingen, werk en voorzieningen op topniveau, en zijn multimodaal bereikbaar voor iedereen.

OMGAAN MET ONZEKERHEDEN

De toekomst is vol van onzekere ontwikkelingen op het gebied van technologie, economie, klimaatverandering en migratie. Daarom worden robuuste kaders gesteld in de (hoog)stedelijke centra met wat wel en wat niet gewenst is, maar daarnaast wordt, in het landelijk gebied, ruimte gelaten voor experiment en een brede diffuse inzet van betrokkenen.

BALANS MODALITEITEN

OV, fiets en lopen zijn de dominante mobiliteiten in de stad. In het buitengebied, als vervoersmiddel, zijn het auto en fiets waar het overheidsbeleid op inzet. De mobiliteitsvraag wordt gereguleerd door 'delen' te stimuleren, hoge energiestandaarden te stellen en pieken te bepalen. Bestaande structuren worden beter benut.

CENTRA

Er zijn twee belangrijke centra in de regio: de binnensteden van Rotterdam en Den Haag. De reistijd tussen deze centra wordt daarom sterk verkort. Op de Kennisas, de spoorlijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam, rijdt verder hoogfrequent OV met veel tussenstops. De rest van de metropoolregio wordt met feederlijnen goed verbonden met de grote stations op de Kennisas.

VERSTEDELIJKING

De verstedelijkingsopgave wordt in zijn geheel binnen het Bestaand Stedelijk en Dorpsgebied (BSD) gerealiseerd. Daarvan wordt het leeuwendeel (hoog)stedelijk gebouwd in Rotterdam en Den Haag en langs de Kennisas. Daarbuiten is er ruimte voor landelijk wonen en experiment, maar wel binnen het BSD. Gouden Randjes heroriënteren introverte woonwijken op de prachtige landschappen en vormen tegelijkertijd een definitieve beëindiging van de bebouwing. Een ieder wordt verleid om net een tandje stedelijker te wonen dan zij bij volledige vrije keuze zouden kiezen. Dat biedt ook extra voordelen. Door hoge dichtheden en functiemenging ontstaat er meer keuze in de nabijheid - qua werk, winkelen, voorzieningen, vrije tijd - en worden mobiliteitsnetwerken minder belast.

LANDSCHAPPEN

Door de verstedelijking op compacte wijze te realiseren, worden de open landschappen beschermd. Er wordt ingezet op meer groen in de woonomgeving: pocketparks, tuinen maar ook ruimte voor eigen of buurt initiatief. Een groenblauw netwerk verbindt stad & landschap voor zowel forensen als recreatief verkeer en is tevens een drager voor ecosysteemdiensten (waterberging, stedelijke verkoeling, biodiversiteit, aantrekkelijke leefomgeving). Dit netwerk wordt gecomplementeerd door zwakke schakels aan te pakken.

DUURZAME BALANS

De transitie naar hernieuwbare energie en een circulaire economie zijn grote opgaven die versneld dienen te worden om de bestuurlijk gestelde doelen te halen. Regie van de overheid op de aanleg van robuuste warmtenetten aangesloten op geothermiesystemen en robuuste omschakeling naar elektrisch OV faciliteert deze transitie.

ECONOMIE

Om economische vernieuwing te realiseren wordt ingezet op de grootstedelijke interacteriemilieus: dit zijn de ideale plekken omdat iedereen hier binnen no-time kan zijn. Dit is de plek waar werkgelegenheid, opleidingen en voorzieningen zich concentreren. Door goede ICT-netwerken te bieden krijgen markt en maatschappij buiten de stad ook volop de kans. Daar is ook ruimte voor experiment. Roadmap Next Economy: de grootstedelijke centra zijn de plek voor de implementatie van bewezen nieuwe technologie terwijl de randen van de stad ruimte bieden voor experiment.

SOCIAAL

Iedere woonomgeving is/wordt goed verbonden met de grootstedelijke centra van Rotterdam en Den Haag. Daarmee krijgt een ieder de kans om een opleiding of baan te vinden als die niet al binnen de eigen woonplaats te vinden is. In het BSD wordt gemixt en getransformeerd, met focus op de sociale wijken: bijvoorbeeld het mixen van typologieën ter bevordering van een wooncarrière, zelfbouw en verbeteren bestaande woonvoorraad.

Bouwstenen

E1C VERSNELLEN DIGITAAL WERKEN OP AFSTAND	VERSTEVIG CLUSTERING WERKGELEGENHEID IN GROTE CENTRA
E2D FACILITEER EXPERIMENTEERGBIEDEN	E2B CLUSTERVERGROTING OP BEST BEREIKBARE PLEKKEN
L1A BENUT HUIDIGE GRONDPOSITIES OM VERSNELD AAN WONINGVRAAG TE VOLDOEN	E3A TWEE HUBS VOOR DE REGIO
L2A MEER GROEN IN DE WOONOMGEVING	L1D VERMINDEREN HINDER DOOR MOBILITEIT WAARDOOR WONINGBOUW MOGELIJK WORDT
L3A STIMULEREN ACTIEVE EN SCHONE VERVOERSWIJZEN	L2D VERGROOT BIODIVERSITEIT EN ECOLOGISCHE VEERKRACHT VAN LANDSCHAPPEN
S1A DOELGROEPGERICHT BESTRIJDEN VERVOERSARMOEDE	L3C VOORKOMEN VAN SCHADE AAN INFRASTRUCTUUR
S2D CARRIÈRE & LEVENSLOOPEBESTENDIGE REGIO	S1D BETERE KOPPELING ONDERWIJS & WERKGELEGENHEID: IEDERE SCHOOL AAN KENNISAS
M1B MOBILITY AS A SERVICE	S2B WONING DIFFERENTIATIE IN NAOORLOGSE WIJKEN: IMPULSEN VOOR STAGNERENDE WOONGEBIEDEN
M3A CAPACITEIT EN ROBUUSTHEID HOOFDWEGENNET VERGROTEN	M2B AUTOVERKEER SPREIDEN EN WEREN AAN DE STADSRAND EN PARK + RIDE + BIKE
M4A ALLEEN CAPACITEITSKNELPUNTEN OPLOSSEN WAAR DIE ZICH VOORDOEN	M1D VERGROTEN FLEXIBILITEIT HUIDIGE NETWERKEN
M5A FIETSSNELWEGEN TUSSEN GROTE CENTRA EN DE STAD IN	M3B SPITS MIJDEN / BEPRIJZEN
M6C MAXIMALE FLEXIBILITEIT	M4B SPRINTER VERVANGEN DOOR RANDSTADRAIL
	M5B FORENS & RECREATIE NETWERK
	M6B MINDER VERVOERSBEWEGINGEN

Principekaart

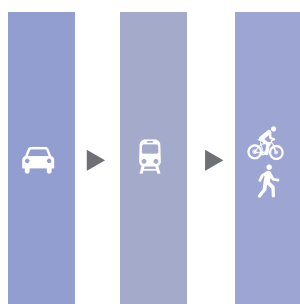
Lightrail op de oude lijn

Capaciteitsuitbreiding en versnelling RR

(op termijn doorkoppelen)

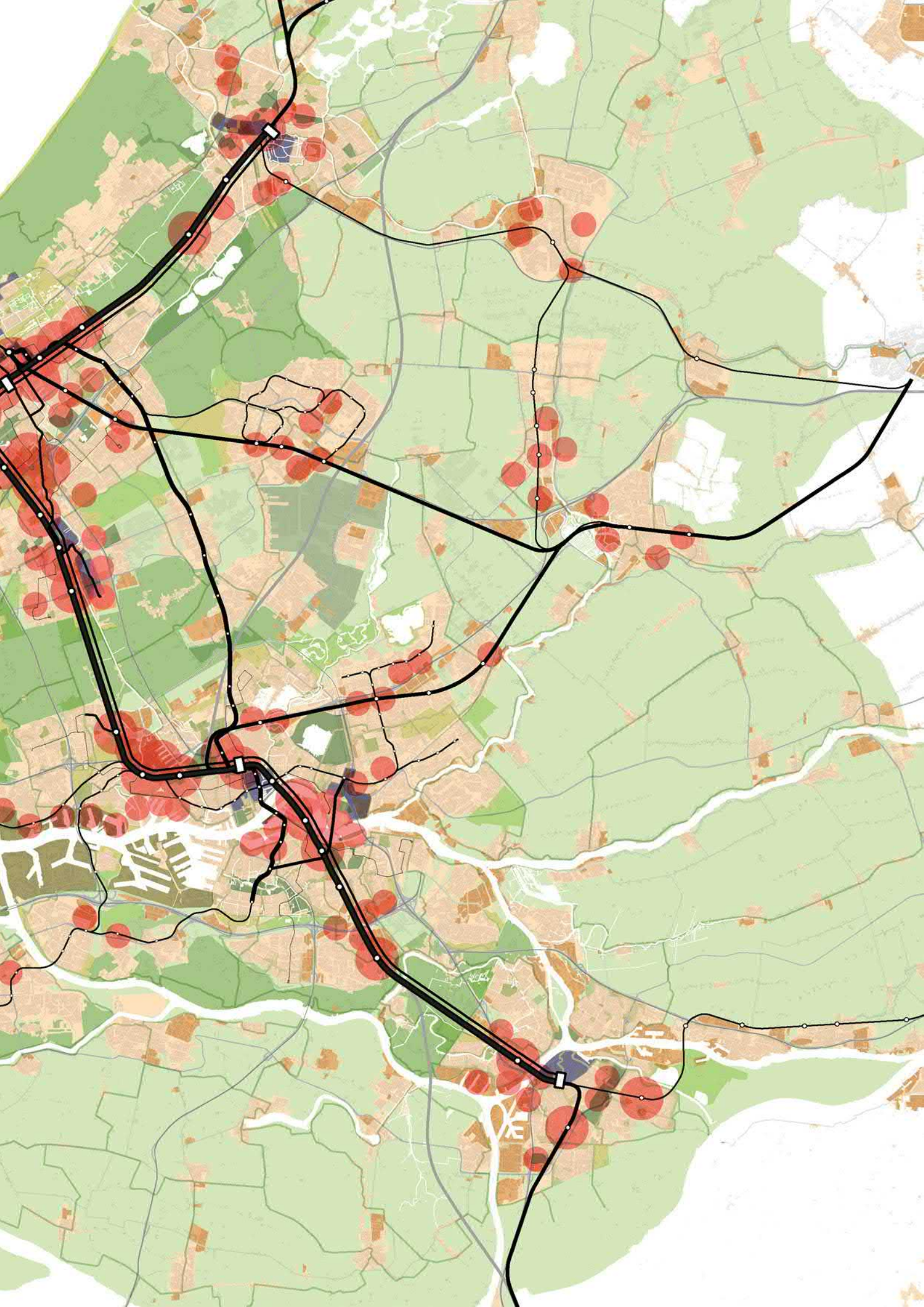
Leeuwendeel (hoog)stedelijk rond HOV & Kennisas, experimenteerruimte & landelijk wonen daarbuiten

Beschermen open landschappen & ruimte voor initiatief in directe woonomgeving



ketenmobiliteit

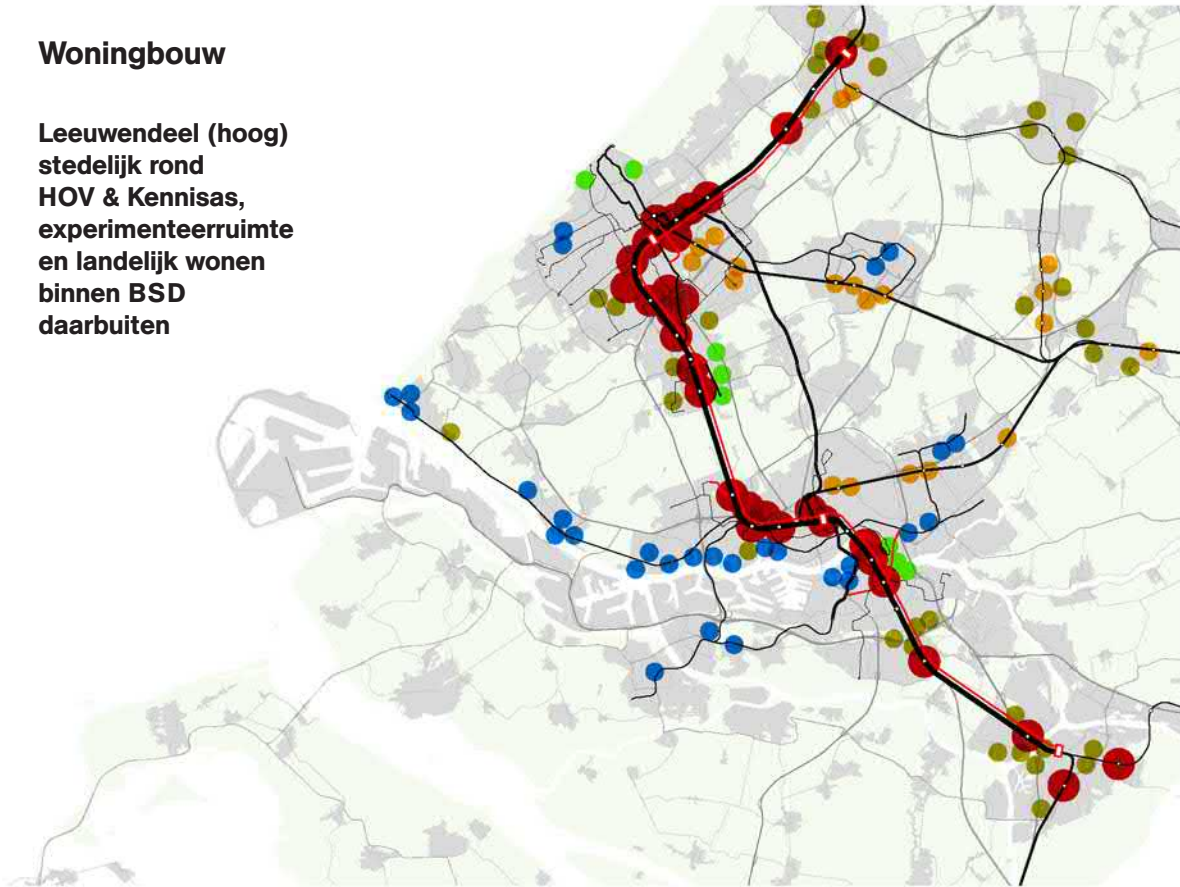




Principekaarten facet interventies

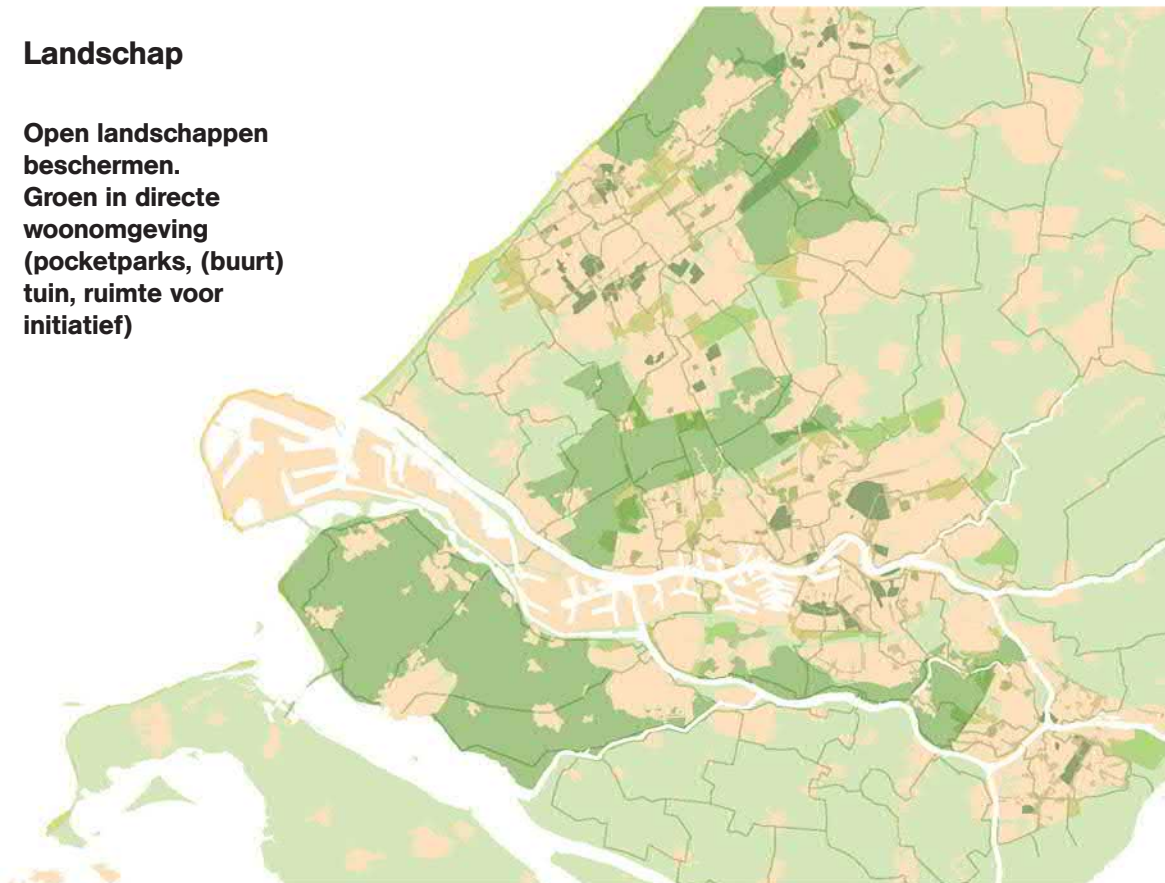
Woningbouw

**Leeuwendeel (hoog)
stedelijk rond
HOV & Kennisas,
experimenteerruimte
en landelijk wonen
binnen BSD
daarbuiten**



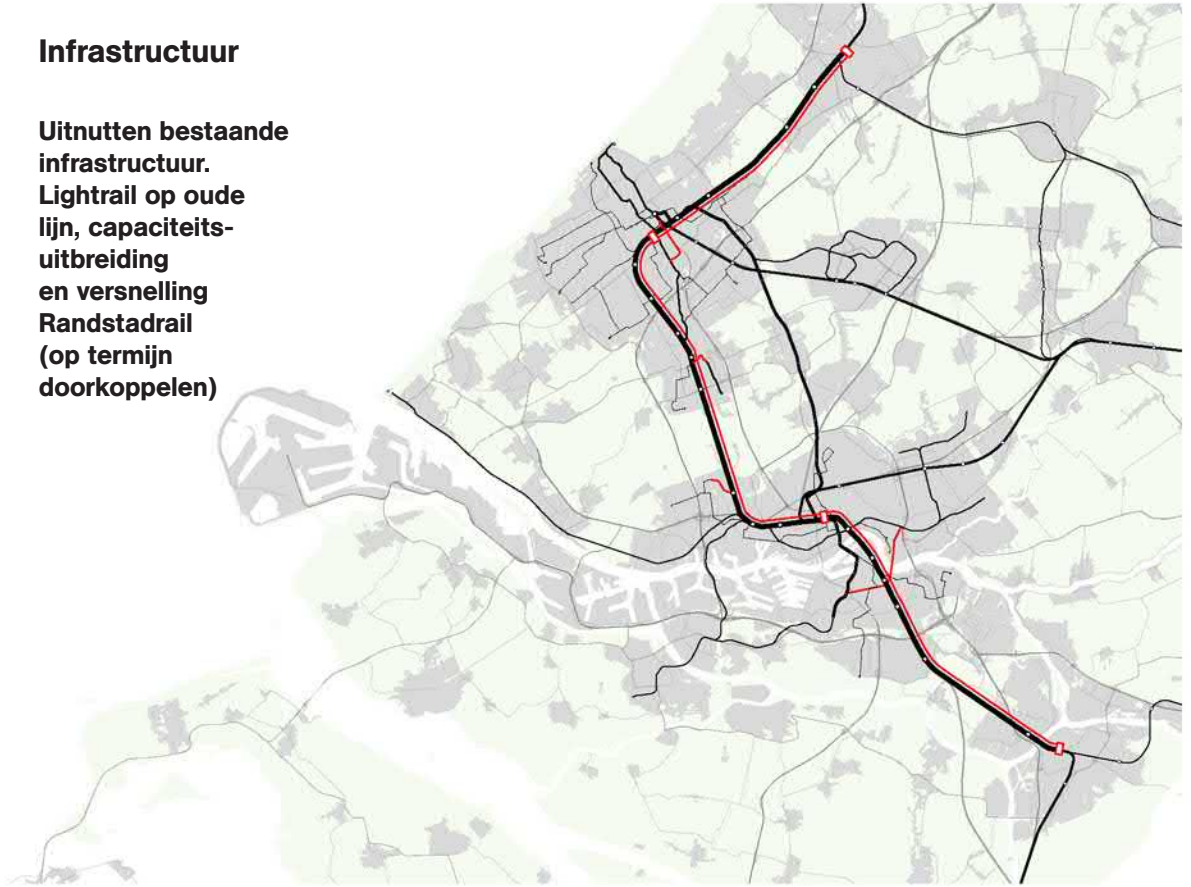
Landschap

**Open landschappen
beschermen.
Groen in directe
woonomgeving
(pocketparks, (buurt)
tuin, ruimte voor
initiatief)**



Infrastructuur

**Uitnutten bestaande
infrastructuur.
Lightrail op oude
lijn, capaciteits-
uitbreiding
en versnelling
Randstadrail
(op termijn
doorkoppelen)**



Economie

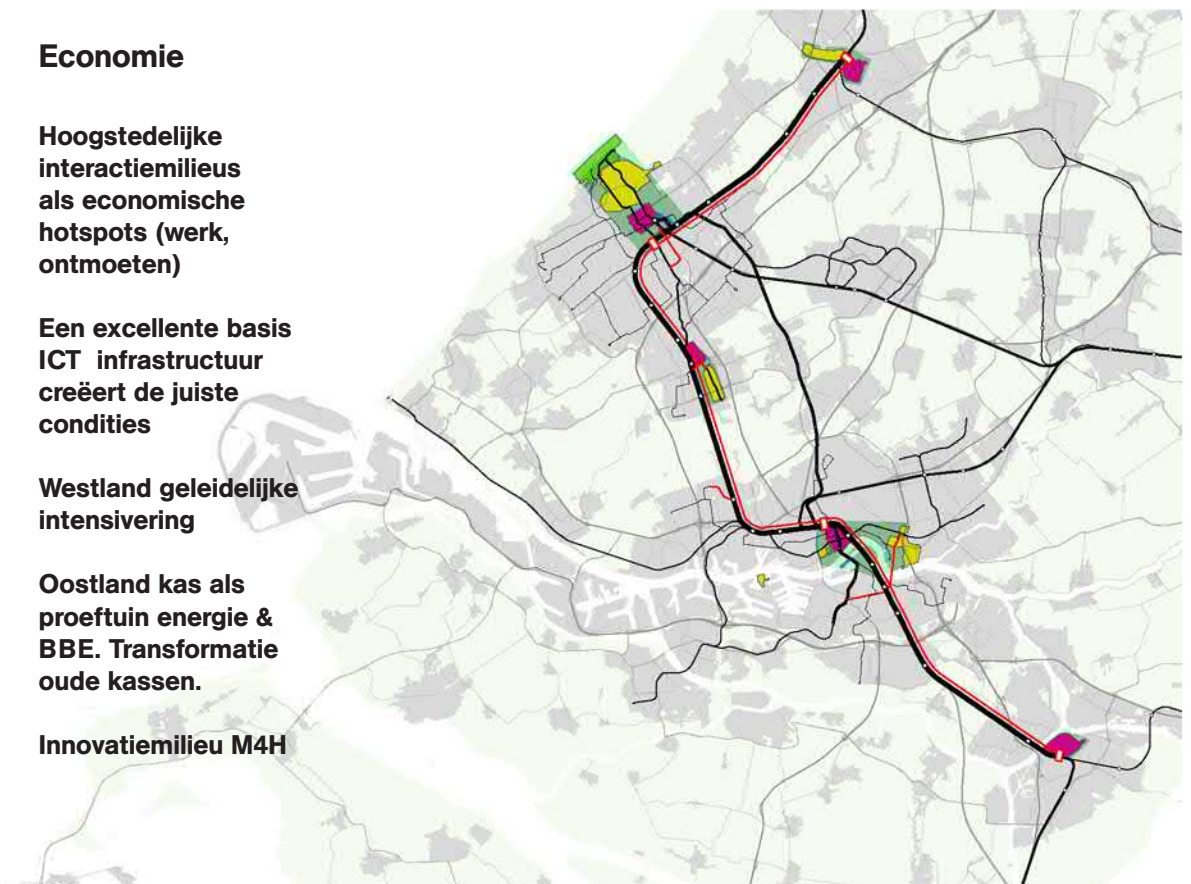
**Hoogstedelijke
interactiemilieus
als economische
hotspots (werk,
ontmoeten)**

**Een excellente basis
ICT infrastructuur
creëert de juiste
condities**

**Westland geleidelijke
intensivering**

**Oostland kas als
proeftuin energie &
BBE. Transformatie
oude kassen.**

Innovatiemilieu M4H



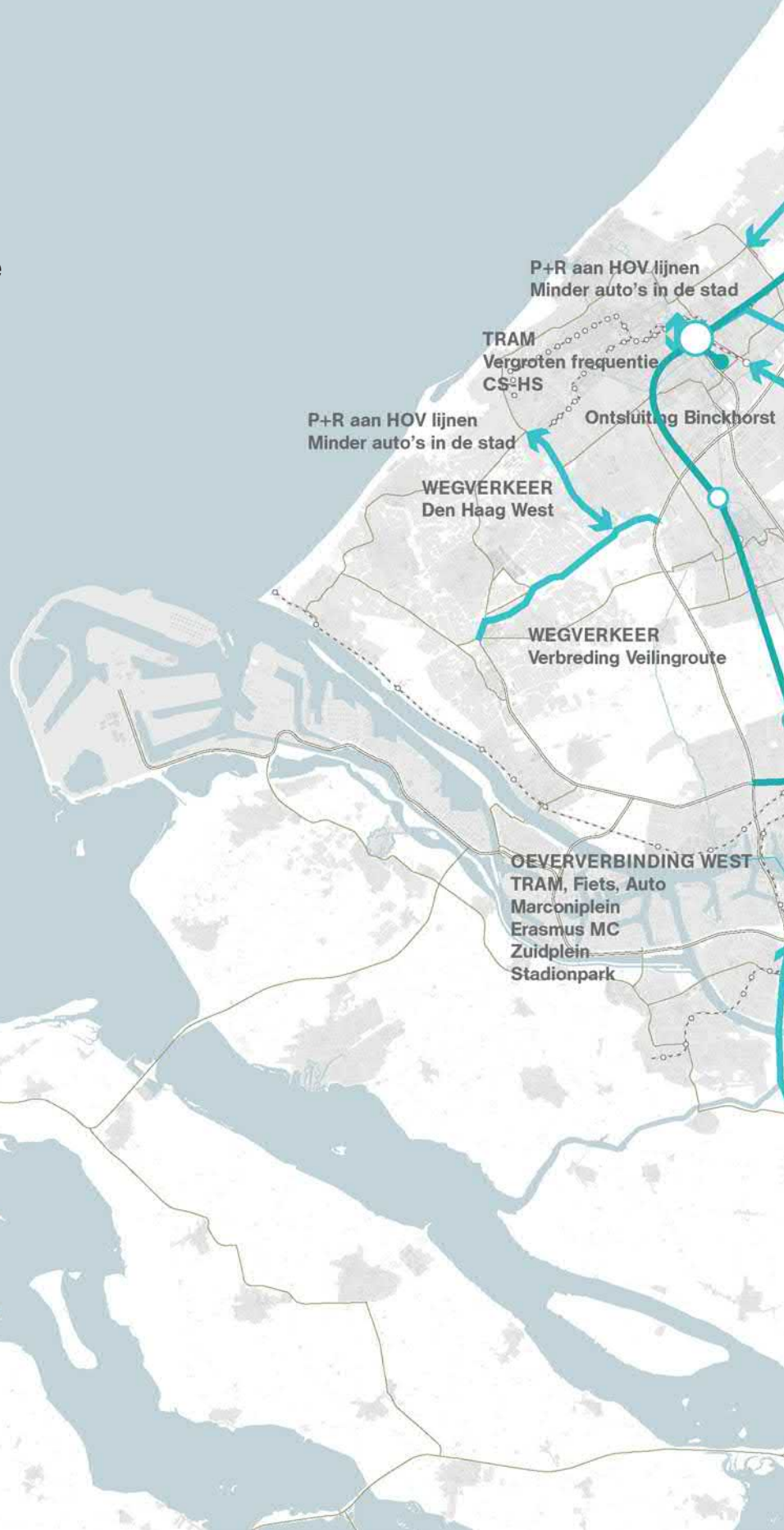
Krachten Bundelen

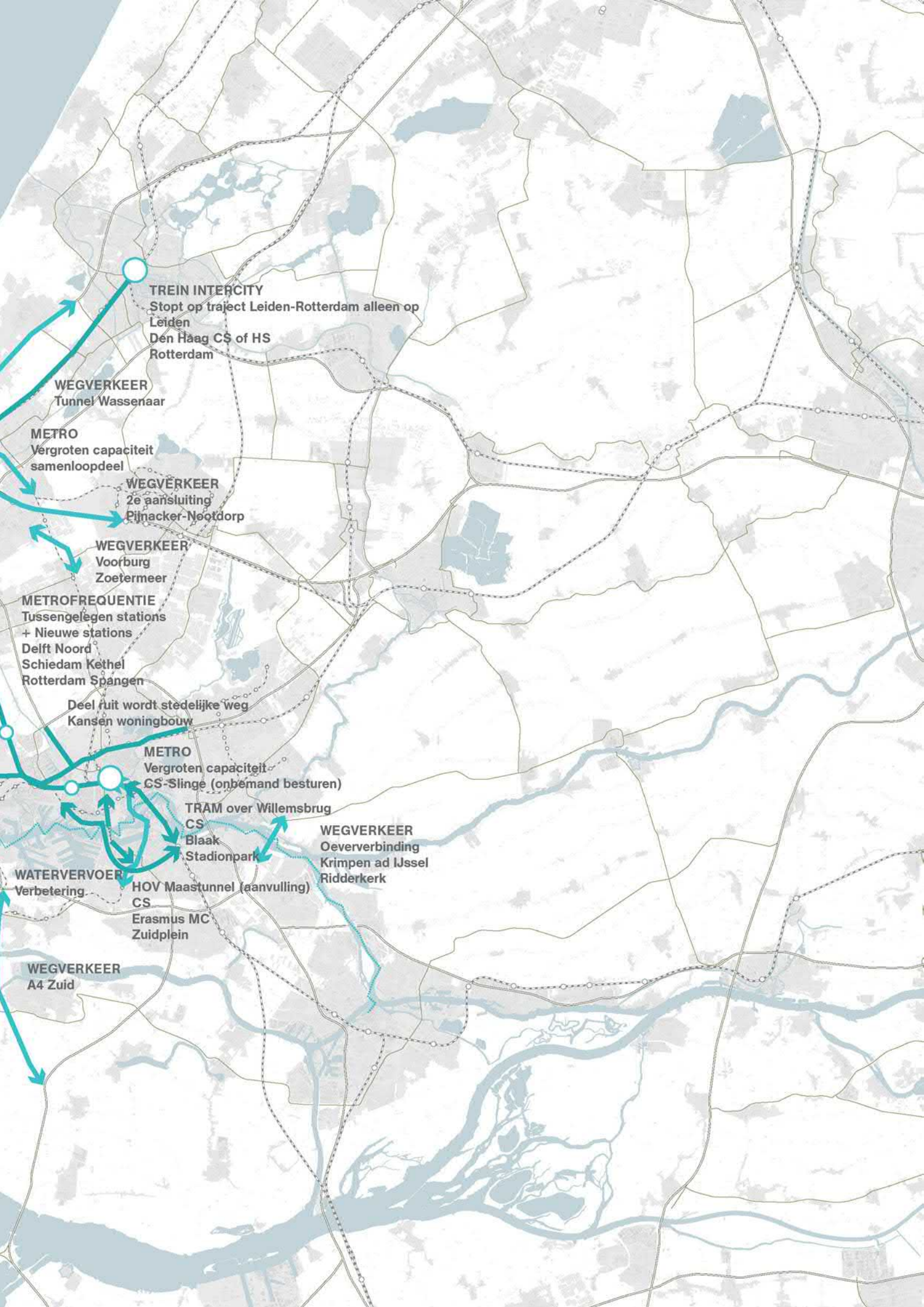
Mogelijke kern interventies infra

Om de compacte verstedelijking in Krachten Bundelen mogelijk te maken is capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoer op de oude lijn belangrijk. Dit doen we door de viersporigheid te completeren en op de buitenste sporen een “metroachtig” systeem te introduceren dat veel vervoerscapaciteit biedt. Hieraan gekoppeld zijn aanvullende investeringen in de vorm van vrije kruisingen noodzakelijk. Op de binnenste sporen kunnen dan snellere intercity's de belangrijkste centra beter bedienen. Binnen de steden worden nieuwe tramverbindingen aangelegd om snel bij dit systeem te komen en belangrijke ontwikkellocaties, zoals de Binckhorst, goed aan te haken.

Een andere invulling van de noordkant van de ruit van Rotterdam biedt mogelijkheden om meer woningen dichterbij de snelweg te bouwen.

Het voortransport zal middels fiets en auto gaan, waarna men overstapt op OV. De aansluiting van HWN op OVN wordt daartoe versterkt (prioriteit bij de Ruit en rand Den Haag).





TREIN INTERCITY

Stopt op traject Leiden-Rotterdam alleen op Leiden
Den Haag CS of HS
Rotterdam

WEGVERKEER

Tunnel Wassehaar

METRO

Vergroten capaciteit
samenloopdeel

WEGVERKEER

2e aansluiting
Pijnacker-Noordorp

WEGVERKEER

Voorburg
Zoetermeer

METROFREQUENTIE

Tussengelegen stations
+ Nieuwe stations
Delft Noord
Schiedam Kethel
Rotterdam Spangen

Deel ruit wordt stedelijke weg
Kansen woningbouw

METRO

Vergroten capaciteit
CS-Slinge (onbemand besturen)

TRAM over Willemsbrug

CS
Blaak
Stadionpark

WEGVERKEER

Oeververbinding
Krimpen ad IJssel
Ridderkerk

WATERVERVOER

Verbetering

HOV Maastunnel (aanvulling)

CS
Erasmus MC
Zuidplein

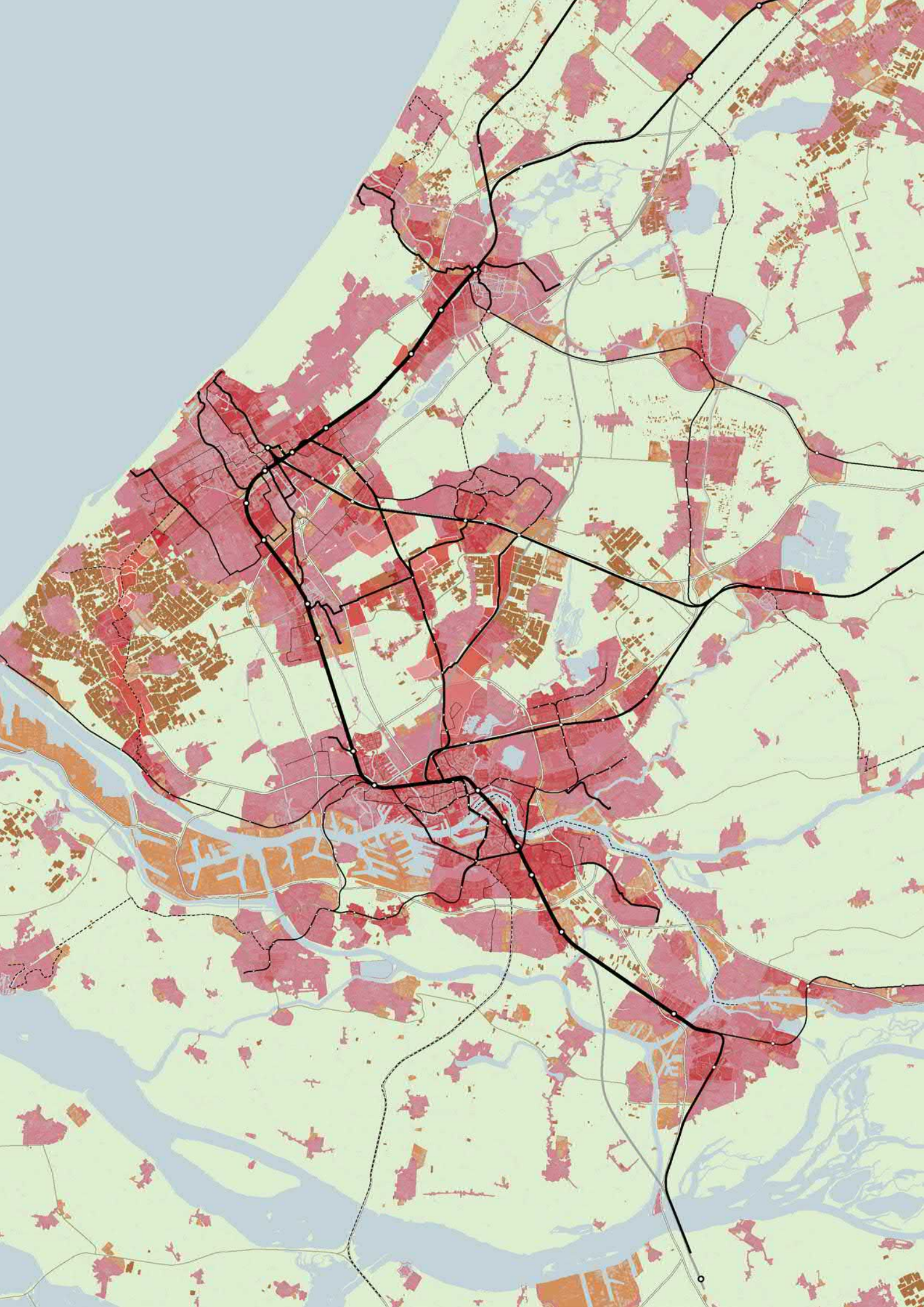
WEGVERKEER

A4 Zuid

‘Krachten verdelen’

Omgaan met onzekerheden	Minimale, veerkrachtige kaders
OV / Mobiliteit	Veel multimodale knooppunten. Ontlasten hoofdknopen. HOV-lijnen doortrekken de stad in.
Verstedelijking	Gebundelde deconcentratie. Beperkte hiërarchie. Woningen langs regionale en stedelijke HOV-assen, waaronder Randstadrail.
Landschap	Verbonden met stad door groenblauw netwerk. Landschappelijke kwaliteiten worden economisch ingezet.
Next Economy	Economische clusters verbinden. Koppeling vakmanschap en wetenschap op thematische clusters.
Kansen voor mensen	Verbind werkclusters beter met bewoond gebied
Mobiliteitsmanagement	Regionaal wegennetwerk, regionaal OVnetwerk, regionaal fietsnetwerk
ICT	Op onderwijs en economische clusters
Internationale oriëntatie	Veel nationale knopen
Fiets	Snelfietsverbindingen. Ketenmobiliteit.
Verblijfskwaliteit	Verminderen barrières
Smart Mobility & Mobiliteitsmanagement	Ketenintegratie en persoonsgebonden
Auto	Aansluitingen HWN-OWN, minder hinder
Openbaarvervoer (verbindend)	Capaciteitsuitbreiding en versnelling Randstadrail. Verbeteren regionale HOV-lijnen.
Openbaar vervoer en Keten (ontsluitend)	Nieuwe HOV-lijnen koppelen achterstandswijken beter aan regionaal netwerk.
Intercitystops	15 stops Den Haag Ypenburg Zoetermeer Rijswijk Rotterdam Stadionpark





Krachten Verdelen

Principes



Woningbouwlocaties



As Leiden-Den Haag-Delft-
Rotterdam-Dordrecht



Nabij overig HOV



Bestaand Stad & Dorpgebied



Grote uitleg

visie



50%

15%

0%

krachten
bundelen

75%

15%

10%

0%

krachten
verdelen

50%

50%

0%

Introductie

In het perspectief Krachten Verdelen wordt een netwerkstad als ideale verstedelijkingsvorm voor de metropoolregio gezien. De grootstedelijke centra worden ontlast door bypasses, waardoor achterstandswijken integraal onderdeel worden van de stad. Economische clusters, zowel binnen als buiten de (traditionele) stad, zijn in een netwerk beter met elkaar verbonden zodat ze in staat gesteld worden via kruisbestuiving en onverwachte ontmoetingen tot economische vernieuwing komen.

OMGAAN MET ONZEKERHEDEN

De toekomst is vol van onzekere ontwikkelingen op het gebied van technologie, economie, klimaatverandering en migratie. Daarom worden veerkrachtige kaders opgesteld om kwetsbaren te beschermen en extremen te vermijden, maar tegelijkertijd om flexibel en veerkrachtig genoeg te zijn voor aanpassingen aan nieuwe werkelijkheden.

BALANS MODALITEITEN

Drie regionale netwerken vergroten de samenhang van de regio: een HOV-netwerk, een fietsnetwerk en een robuust wegennet. Daarmee zijn vrijwel alle relevante locaties multimodaal ontsloten.

CENTRA

De regio heeft verschillende centra. Rotterdam en Den Haag blijven de topcentra, maar steden als Leiden en Gouda bieden ook een stedelijk voorzieningenniveau.

VERSTEDELIJING

De gehele verstedelijkingsopgave wordt gerealiseerd in de nabijheid van zowel bestaande als nieuwe HOV-lijnen tussen steden en clusters. Dit draagt sterk bij aan het rendabel maken van de HOV-lijnen.

Nieuw HOV door de bestaande stad koppelt achterstandswijken beter aan de regionale mobiliteitsnetwerken en werkgelegenheidsclusters. HOV tussen economische centra vergroten het metropolitane netwerk. Monotone naoorlogse woonwijken, de potentiële probleemwijken van de toekomst, worden onderdeel van hetzelfde netwerk om ze beter en meer toegang tot werk te bieden. Daarnaast worden verschillende opties voor first & last mile geboden: multimodale knooppunten zijn een asset.

LANDSCHAP

Een groenblauw netwerk verbindt stad & landschap voor zowel forensen als recreatief verkeer en is tevens een drager voor ecosysteemdiensten (waterberging, stedelijke verkoeling, biodiversiteit, aantrekkelijke leefomgeving). Landschappelijke kwaliteiten worden economisch ingezet. Denk daarbij aan aantrekkelijke landschappelijke bestemmingen die werkgelegenheid in recreatie en toerisme aanjagen en productie van (hernieuwbare) energie zoals windparken op de Noordzee, biomassaproductie ter plaatse van bodemdalingsgebieden en sterke verbinding tussen lokale voedselproductie en stad.

ECONOMIE

Vakmanschap en wetenschap worden aan elkaar gekoppeld om economische vernieuwing tot stand te brengen. Op tal van plekken in de regio worden thematische clusters ontwikkeld zoals de RDM campus, op goed bereikbare plekken nabij achterstandsgebieden waarbij onderwijs op alle niveaus wordt gekoppeld aan het bedrijfsleven in de vorm van gerelateerde start-ups, MKB-kenniscentra en R&D-afdelingen.

Alle relevante clusters zijn gekoppeld aan een regionaal HOV-netwerk, waardoor studenten en internationale gasten eenvoudig toegang hebben en voor vernieuwing kunnen zorgen. Bovendien wordt hiermee regionale uitwisseling tussen clusters gestimuleerd. Pilots rond de Roadmap Next Economy vinden plaats binnen deze clusters en worden bij succes van daaruit over de regio uitgerold.

SOCIAAL

Werk wordt bereikbaarder voor (toekomstige) kwetsbare gebieden. De nabijheid wordt verbeterd: voorzieningen, onderwijs, en groen op loop-, fiets- en/of OV-afstand.

Bouwstenen

E3C VEEL NATIONALE KNOPEN	E1D BETERE KOPPELING ONDERWIJS & WERKGELEGENHEID: IEDERE SCHOOL AAN (H)OV-HALTE
E1A BED GEÏSOLEERDE WERKGEBIEDEN BETER IN	E2A VERBIND GROTE ECONOMISCHE CLUSTERS, CAMPUSSEN & CENTRA BETER MET ELKAAR
E2C BEHOUD BESTAANDE WERK-GELEGENHEIDSCUSTERS	E3C VEEL NATIONALE KNOPEN
L1C TRANSIT ORIENTATED DEVELOPMENT (TOD) BINNEN BESTAANDE STAD	L1B TRANSIT ORIENTATED DEVELOPMENT (TOD) REGIONAAL / STEDENBAAN
L2B VERBINDEN STAD EN LANDSCHAP MET GROENE NETWERKEN	L2C LANDSCHAP MET ECONOMISCH NUT
L3B MINDER GEHINDERDEN	L3B MINDER GEHINDERDEN
S1C VERGROTEN NABIJHEID IN VOORoorlogse WIKJEN: WERK, ONDERWIJS & VOOR- ZIENINGEN DICHTERBIJ HUIS	S1B ONTWIKKEL WERKGELEGENHEID IN NAOORLOGSE MONO- FUNCTIONELE WOONGEBIEDEN
S2A BETAALBARE WONINGEN IN DURE WIKJEN & KOOPWONINGEN IN ACHTERSTANDSWIKJEN	S2C FUNCTIES MIXEN
M1A ALTJD KEUZE UIT TWEE MODALITEITEN	M1C ECONOMISCHE KERNGBIEDEN MULTIMODAAL ONTSLUITEN
M2C VERMINDEREN BARRIÈRES	M2A AUTOVERKEER BUNDELEN EN PARK & WALK
M5D FIETSBEVORDERING & OVERLAST VOORKOMEN	M3C VERKNOPING VAN OWN OP HWN VERBETEREN
	M4D SPRINTER VERVANGEN DOOR RANDSTADRAIL + HOV ASSSEN IN DE REGIO
	M5C DUTCH TOD: FIETS & OV GEDREVEN METROPOLITANE ONTWIKKELING
	M6A ELEKTRISCH GOEDERENVERVOER

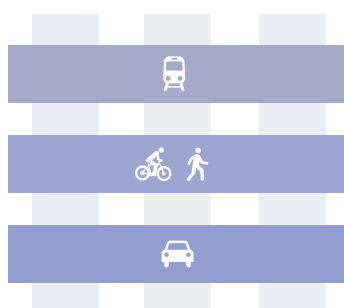
Krachten Verdelen

Principekaart

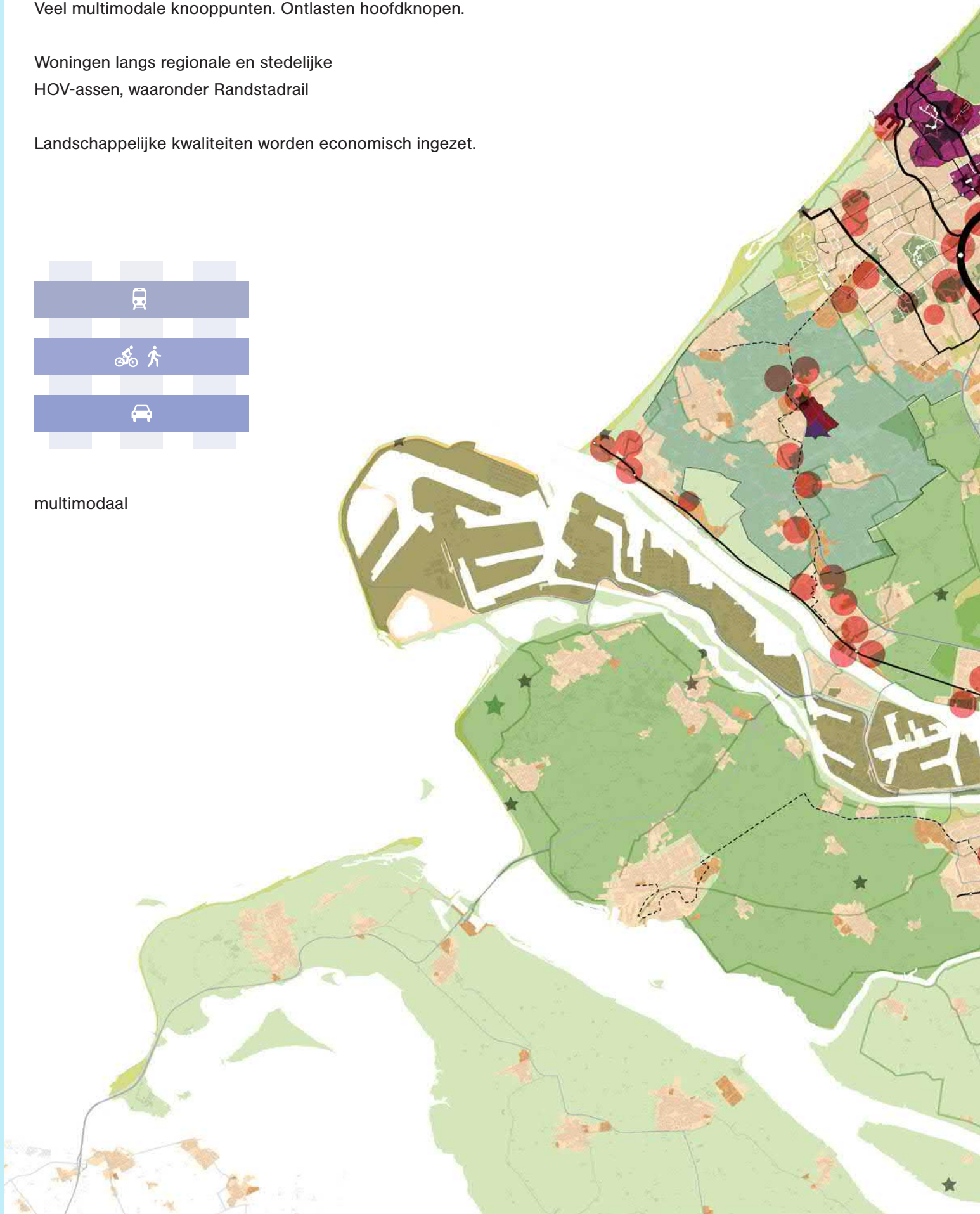
Veel multimodale knooppunten. Ontlasten hoofdknopen.

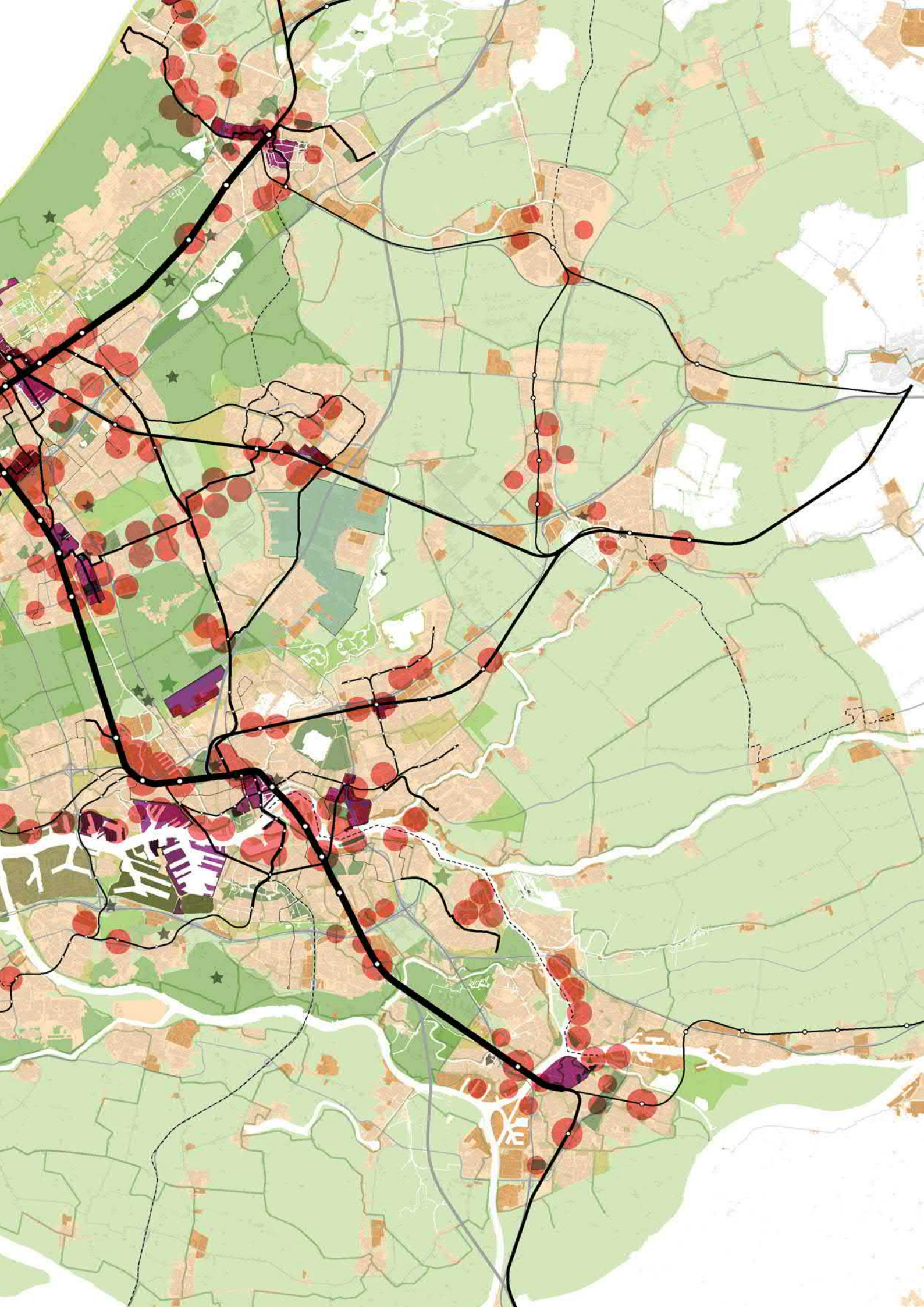
Woningen langs regionale en stedelijke
HOV-assen, waaronder Randstadrail

Landschappelijke kwaliteiten worden economisch ingezet.



multimodaal



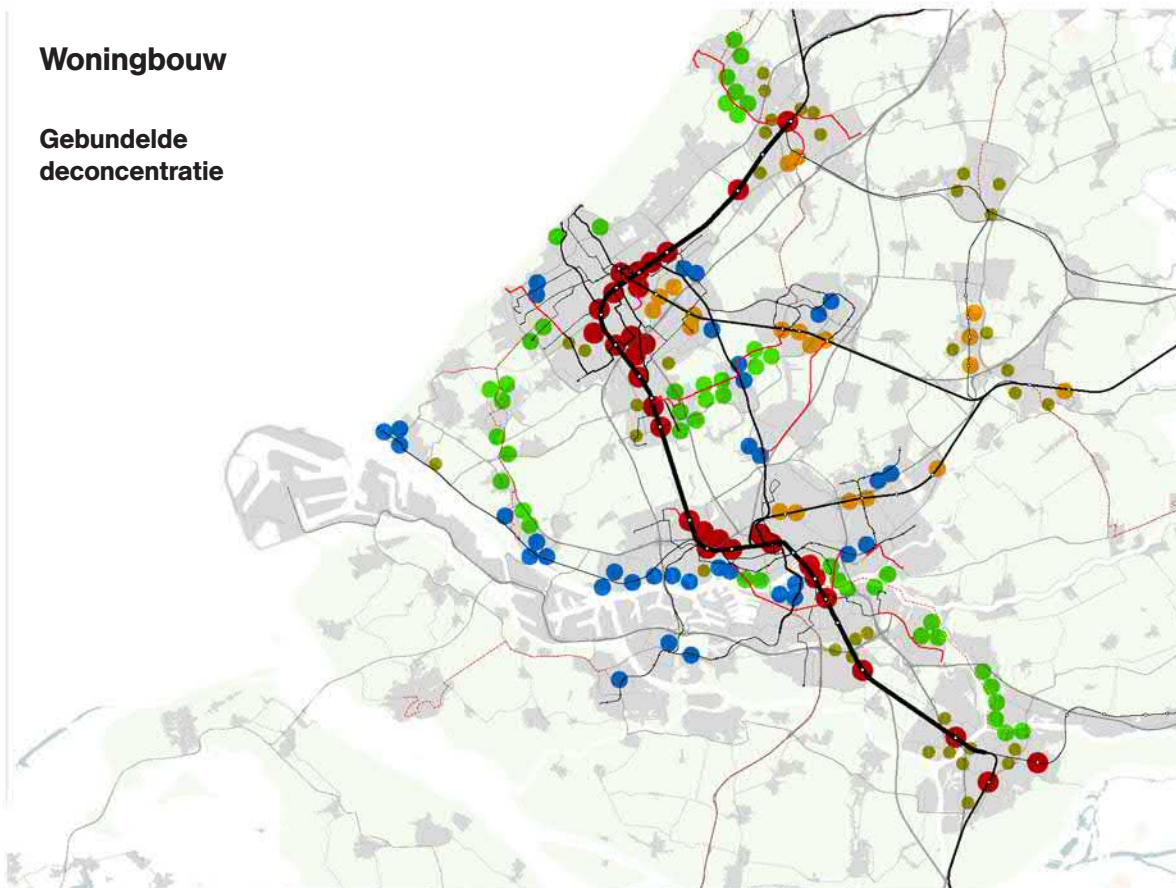


Krachten Verdelen

Principekaarten facet interventies

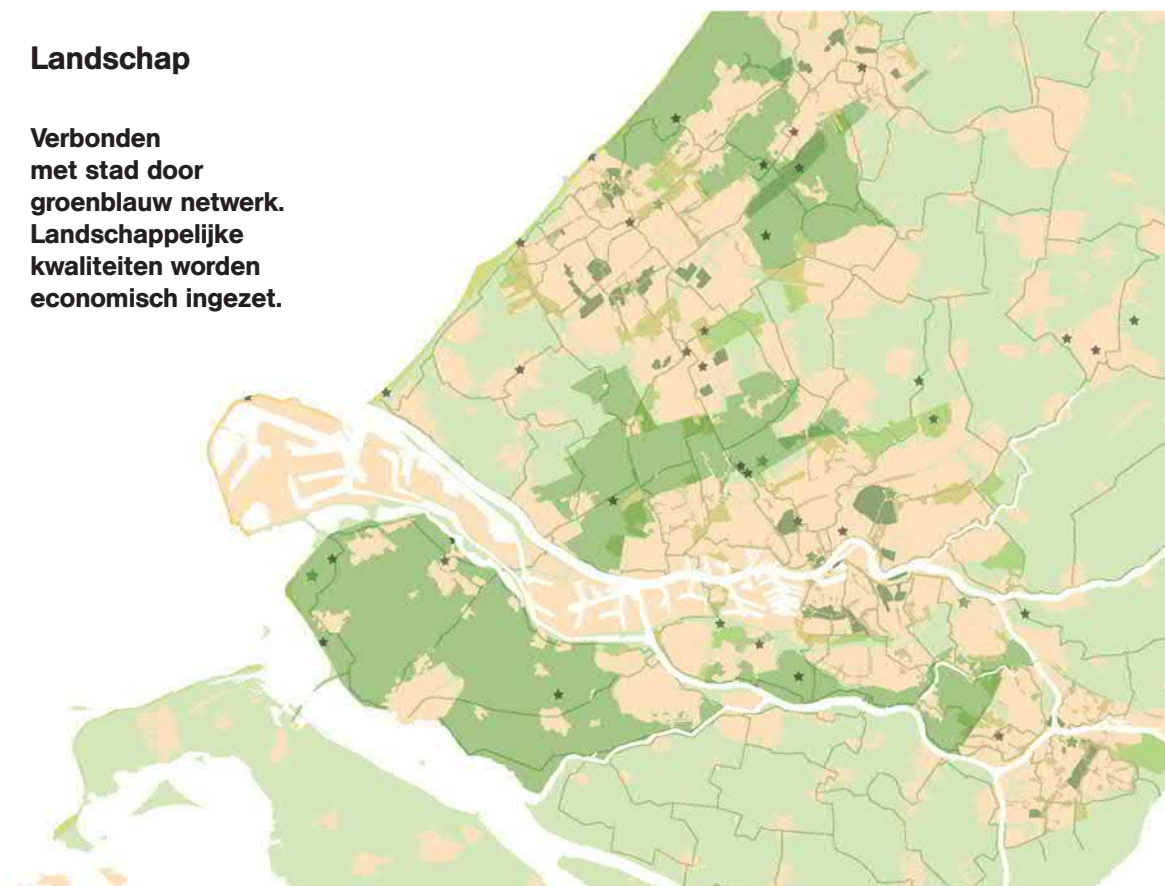
Woningbouw

Gebundelde
deconcentratie



Landschap

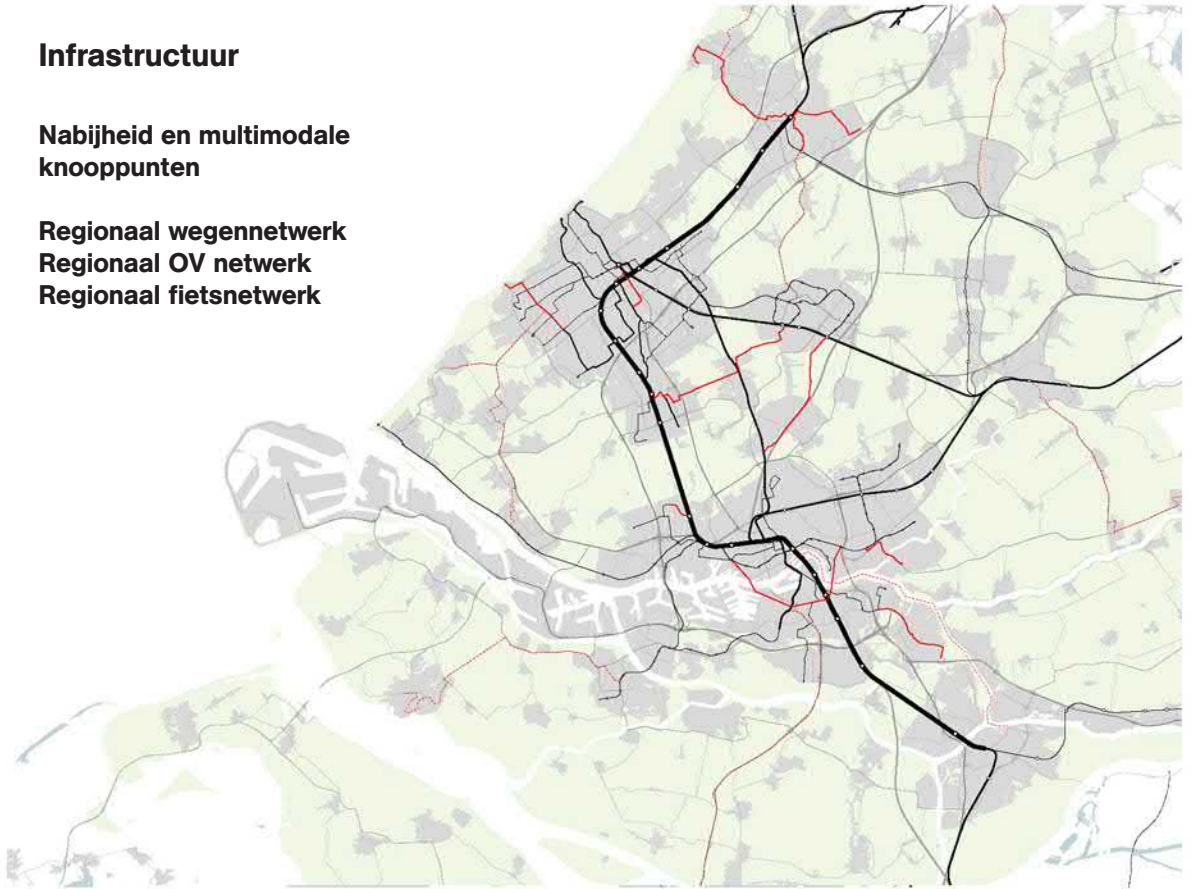
Verbonden
met stad door
groenblauw netwerk.
Landschappelijke
kwaliteiten worden
economisch ingezet.



Infrastructuur

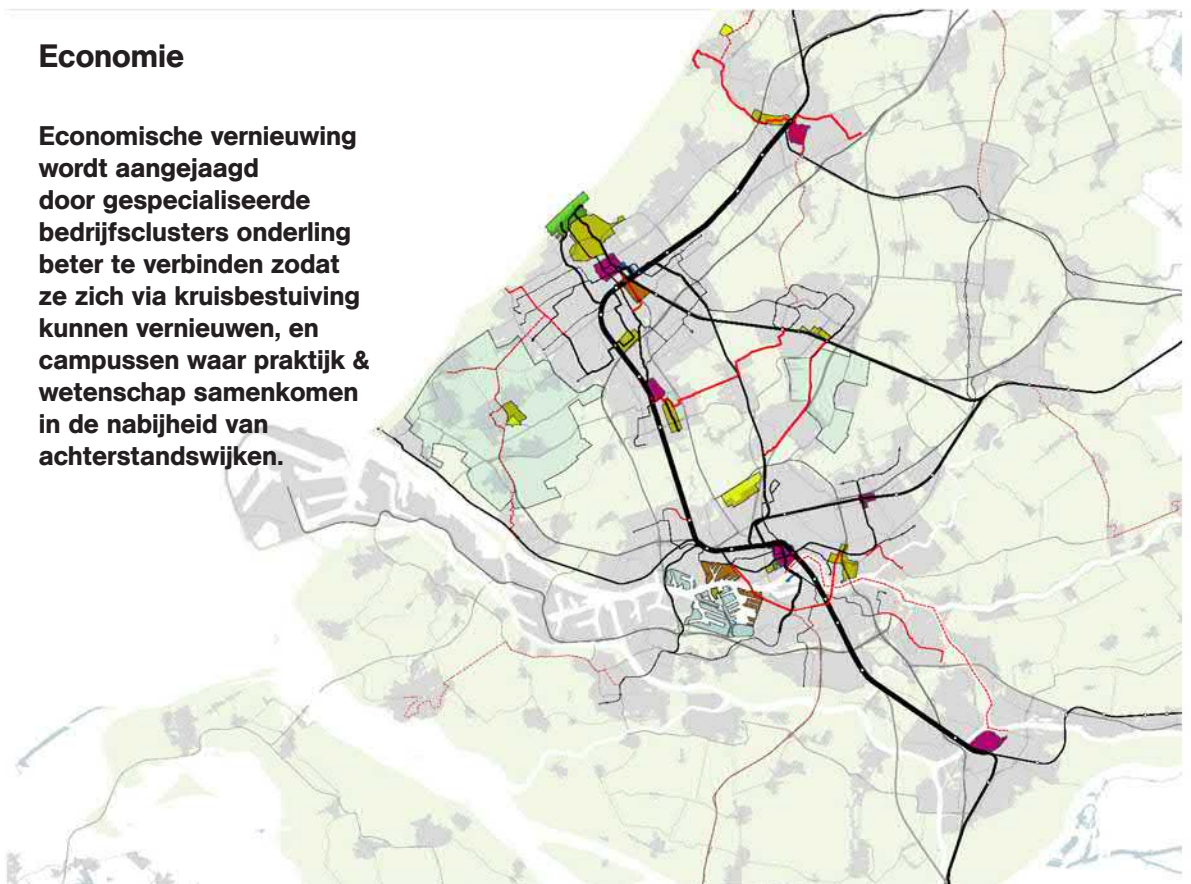
Nabijheid en multimodale
knooppunten

Regionaal wegennetwerk
Regionaal OV netwerk
Regionaal fietsnetwerk



Economie

Economische vernieuwing
wordt aangejaagd
door gespecialiseerde
bedrijfsclusters onderling
beter te verbinden zodat
ze zich via kruisbestuiving
kunnen vernieuwen, en
campussen waar praktijk &
wetenschap samenkomen
in de nabijheid van
achterstandswijken.

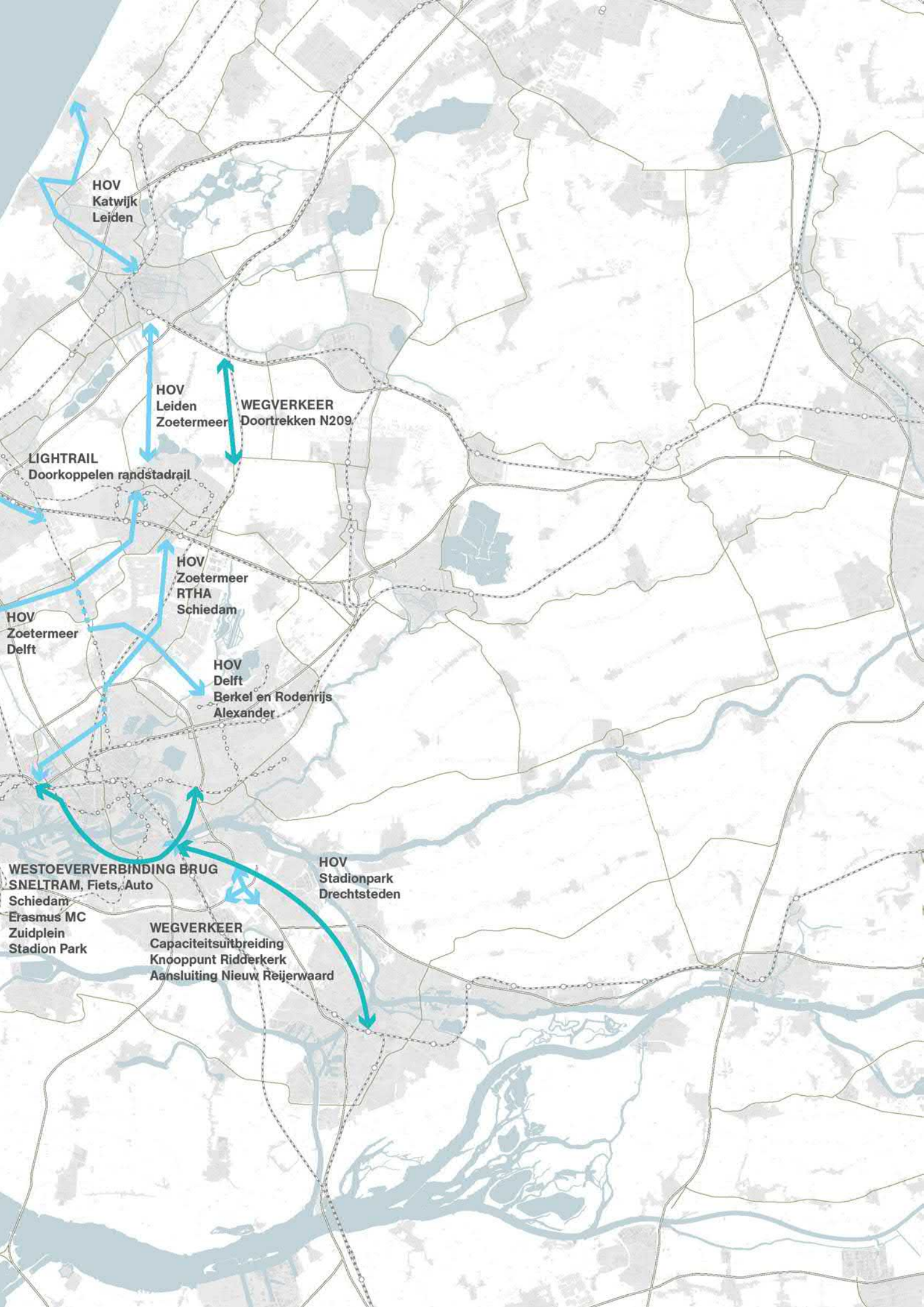


Krachten Verdelen

Mogelijke kern interventies infra

Bij Krachten Verdelen wordt ingezet op het aanhaken van plekken op het netwerk: economische clusters en achterstandsgebieden. Interventies richten zich vooral op het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid, met name buiten de - en slecht bereikbare delen van de stad door een aantal nieuwe HOV-verbindingen toe te voegen. Dit om bestaande economische clusters beter te verbinden, maar ook kansen te bieden voor woningbouw en achterstandsgebieden beter aan te haken. Naast deze structuuringsrepen wordt ook maximaal ingezet op het slim combineren van verschillende vervoerwijzen, door verbeteren van de “first and last mile” en aantrekkelijker maken. Als dat ook nog tot innovaties leidt die bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio.





HOV
Katwijk
Leiden

HOV
Leiden
Zoetermeer

WEGVERKEER
Doortrekken N209

LIGHTRAIL
Doorkoppelen randstadrail

HOV
Zoetermeer
RTHA
Schiedam

HOV
Zoetermeer
Delft

HOV
Delft
Berkel en Rodenrijs
Alexander

WESTOEVERVERBINDING BRUG
SNELTRAM, Fiets, Auto
Schiedam
Erasmus MC
Zuidplein
Stadion Park

HOV
Stadionpark
Drechtsteden

WEGVERKEER
Capaciteitsuitbreiding
Knooppunt Ridderkerk
Aansluiting Nieuw Reijerwaard

