METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Mobiliteitsvisie

Dromen, durven en doen.







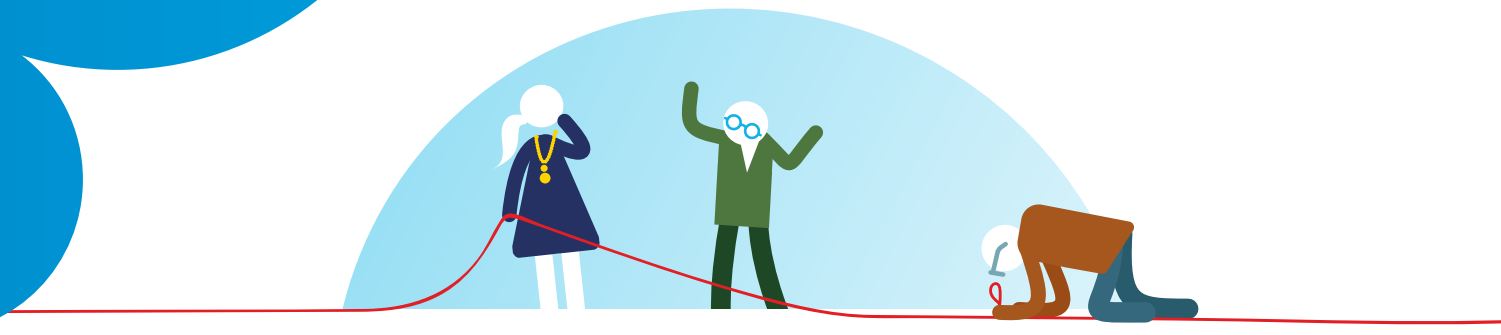


Dromen, durven, doen

Deze mobiliteitsvisie is als een stip op de horizon. We zetten een droombeeld neer waar we voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag naartoe werken. We durven de keuzen te maken die daarvoor nodig zijn. We benoemen de daden om bij die stip te komen en gaan over tot actie. We noemen dat dromen, durven, doen. In deze visie vindt u al die onderdelen terug.

Door wie?

Met 'wij' verwijzen we in deze Mobiliteitsvisie naar de samenwerking van de 21 gemeenten binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). We werken samen als gemeenten en met onze (regionale) partners. Wij hebben een wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer in de regio en zijn een Vervoersautoriteit. Dit zijn de samenwerkende gemeenten: Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan Zee, Wassenaar, Westland, Zoetermeer.











Voor wie?

We zetten ons in zodat mensen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag zich makkelijk kunnen verplaatsen. Nu en in de toekomst. Wat zijn hun wensen en wat zijn hun zorgen over het vervoer van die toekomst? We stapten in metro, tram en bus om hen daarnaar te vragen.

We waren in een stadsboerderij, een sportvereniging, een bedrijf, een basisschool en op de markt om met mensen daarover te praten. In totaal spraken we met 400 regiogenoten. Naast de meereisparticipatie stelden we een online platform op, waar inwoners input konden leveren voor de Mobiliteitsvisie. Tot slot organiseerden we verspreid over de hele metropoolregio bijeenkomsten, waar inwoners in gesprek konden gaan over toekomstig vervoer.

Met deze aanpak wilden we inwoners actief betrekken bij de ontwikkeling van het regionale mobiliteitsbeleid. We hebben hun waardevolle inzichten over hoe zij mobiliteit nu en in de toekomst voor zich zien verzameld. Hun ideeën en aanbevelingen lopen als een rode draad door deze mobiliteitsvisie heen.



"Het is belangrijk om te stimuleren dat mensen meer bewegen. Koppel bijvoorbeeld een stappenteller aan kortingen of andere leuke acties."

Inhoudsopgave

0. Samenvatting 4

1. Inleiding 7

2. Opgaven 12

2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026 13
2.2 Niets doen is geen optie 18

3. Dromen 21

3.1 Regionale ambities 21
3.1.1 Het versterken van het economisch vestigingsklimaat 22
3.1.2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving 23
3.1.3 Het verbeteren van kansen voor mensen 24
3.2 Ons droombeeld: stip op de horizon 25
3.3 Dromen per gebiedstype 30

4. Durven 32

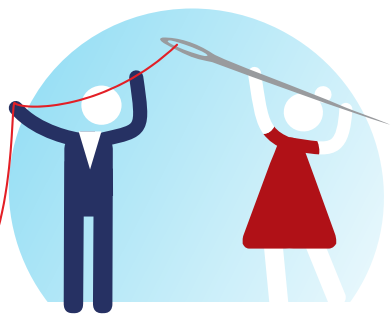
4.1 De regio organiseert alle vormen van vervoer 36
4.2 Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7 39
4.3 Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio 44
4.4 Volle inzet op technologie 47
4.5 Schouders eronder voor investeringskracht 50

5. Doen 52

5.1 To do-lijst keuze: De regio organiseert alle vormen van vervoer 52
5.2 To do-lijst keuze: Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7 56
5.3 To do-lijst keuze: Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio 58
5.4 To do-lijst keuze: Volle inzet op technologie 59
5.5 To do-lijst keuze: Schouders eronder voor investeringskracht 63

6. Aanpak in gebieden 66

6.1 Uitwerking per gebiedstype 66
6.2 Corridoraanpak in detail 62
6.3 Voorbeelden van corridors 68



0. Samenvatting

In deze Mobiliteitsvisie presenteren wij de visie voor mobiliteit en daarmee intenties en acties voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag tot 2050 en verder. Urgente maatschappelijke opgaven als demografische veranderingen, technologische ontwikkelingen, de energietransitie, internationale afhankelijkheid en de effecten daarvan vragen om actie. Deze factoren beïnvloeden direct het functioneren van de regio en raken het welzijn en de welvaart van inwoners en bezoekers. Niets doen is geen optie.

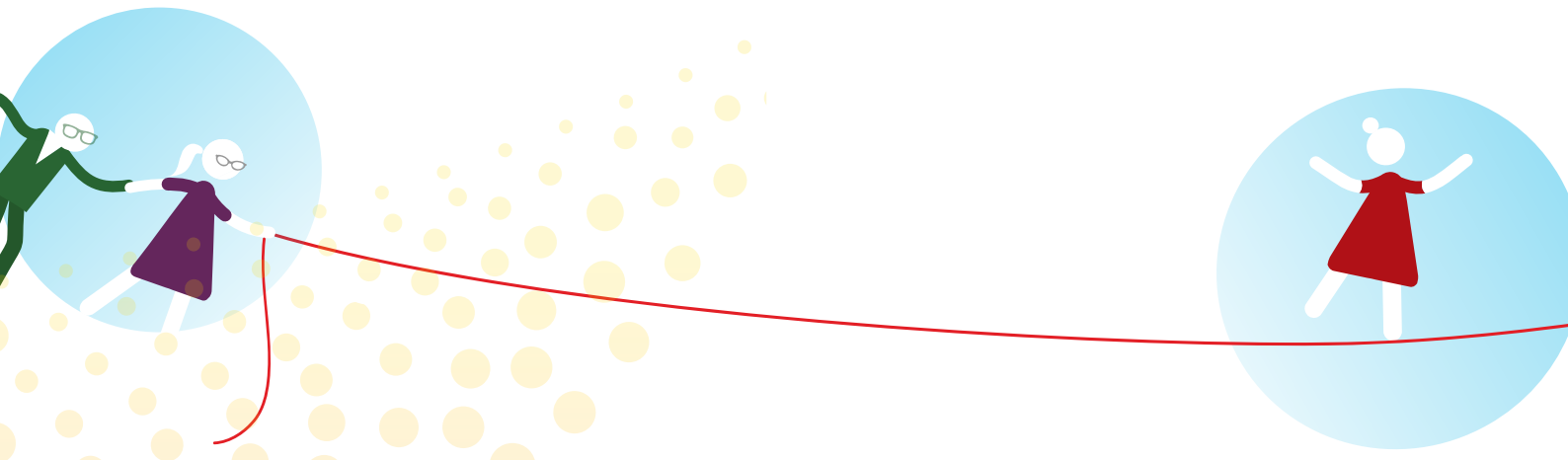
Het economisch potentieel voor welzijn en welvaart in de metropoolregio is er. Met 15% van het nationale bbp heeft de metropoolregio Rotterdam Den Haag een krachtige economische positie. Ook de samenwerking binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft de afgelopen jaren aantoonbare resultaten opgeleverd. Tegelijkertijd loopt de regio 2 procentpunt extra economische groei per jaar mis ten opzichte van vergelijkbare metropoolregio's. We hebben afgelopen jaren stappen gezet voor groei, maar we zijn er nog niet.

Hoewel al veel is bereikt om de mobiliteit in de regio te versterken, is verdere actie nodig. Gemeenten werken al aan oplossingen, maar de kracht zit in samenwerking en de juiste keuzes maken. Enkel dan gaat het ons lukken. Gezamenlijke inzet op slimme mobiliteit, economie en ruimtegebruik verhoogt de slagkracht en maakt een toekomstbestendige regio mogelijk. Dan zijn we een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio waar het prettig wonen, werken, leven is.

Kortom, het doel van onze samenwerking richt zich op: 1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid; 2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving; 3. Het verbeteren van kansen voor mensen.

Mobiliteit zien wij als de oplossing; hét middel voor economische bloei en meer welzijn voor haar inwoners. Wij kiezen voor deze focus: een metropoolregio met een systeem van publieke en actieve mobiliteit overal, *24/7*, aansluitend bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers.

Onze droom: dat inwoners, ondernemers, forenzen, bezoekers, scholieren - iedereen, dus ongeacht vervoersbehoefte of budget - de vrijheid heeft om zich te kunnen verplaatsen, elkaar te ontmoeten, zich te ontwikkelen en doelen te bereiken. Dat we allen ambitieus kunnen zijn en prettig kunnen leven. Omdat het systeem dat ondersteunt: de metropoolregio is van en er voor iedereen, naadloos verbonden, bloeiend en in balans voor mens, economie en klimaat.



We maken **5 keuzen** om onze droom te verwezenlijken:

1. De regio organiseert alle vormen van vervoer:

We werken met elkaar toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. Waar mogelijk combineren we daarvoor verschillende vormen van mobiliteit, met maatwerk waar nodig. We verleggen de focus van systeemefficiëntie naar menselijke waarde. Daarmee is publieke en actieve mobiliteit de vanzelfsprekende keuze voor elke metroolpoolreiziger. Zo ook werken we toe naar slimme, soepele doorstroming en spreiding van goederenvervoer, zowel fysiek als digitaal.

2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7.

Mobiliteit is er voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen: 1) Hoogwaardig OV als de standaard, 2) mobiliteitsknooppunten als de scharnieren, 3) fietsen, lopen, reguliere buslijnen, gedeeld en vraaggestuurd vervoer als fijnmazige toevoeging daarop.

3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio.

We hanteren een én-én-benadering: de corridoraanpak verbindt mobiliteitsknooppunten met alle vormen van mobiliteit. Én we koppelen mobiliteit daarmee aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen. Op die manier is mobiliteit hét vliegwiel voor ontwikkeling in de regio. Mobiliteit biedt het netwerk dat alle afzonderlijke delen verbindt – nabijheid brengt – en daardoor kansen helpt verzilverel.

4. Volle inzet op technologie. Nieuwe technologie helpt onze droom te realiseren.

Onder meer autonoom rijden van metro, tram en bus, slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen en de juiste data op het juiste tijdstip voor beheer en onderhoud van materieel zorgen voor een optimaal netwerk. Voorwaarden voor het gebruik van technologie: het is toegankelijk, inclusief en cybersecure, het is gericht op het eerlijk verdelen van welvaart en voldoet aan privacywetgeving.

5. Schouders eronder voor investeringskracht.

We zetten met partners in de regio een gezamenlijke investeringsagenda op, met focus op zowel gebiedsgerichte corridors als thematische projecten en gedeelde verantwoordelijkheid van publieke en private partijen, ook (inter)nationaal. De investeringen maken keuze 1 t/m 4 mogelijk.


BAAK
Always Be Careful
BAAK
Always Be Careful
Rijkswaat

1. Inleiding

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH[1]) werken samen aan het versterken van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Wij zetten daarvoor in deze Mobiliteitsvisie bewust de lijn uit de Strategische Agenda (SA) 2023-2026 voort. Deze koers sluit aan bij de behoefte aan een toekomstbestendige ontwikkeling van de regio, in een tijd van snelle maatschappelijke veranderingen. Deze visie wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma.

De maatschappelijke context

De regio staat voor complexe opgaven: internationale afhankelijkheid, vergrijzing, ruimtegebrek, druk op woning- en arbeidsmarkt, toenemende ongelijkheid en een ecologisch onhoudbare economische structuur.[2] Deze factoren beïnvloeden direct het functioneren van de regio en raken het welzijn en de welaart van inwoners en bezoekers.

Mobiliteit als middel

Tegen deze achtergrond kiezen we bewust voor mobiliteit[3] als middel (sleutel) voor regionale ontwikkeling. Uitstekende mobiliteit is een voorwaarde voor economische ontwikkeling, gelijke kansen op werk en opleiding en kwaliteit van leven. Voor iedereen in de metropoolregio.

Noodzaak kansen verzilveren

De metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft een krachtige economische positie, met 15% van het nationale bruto binnenlands product (bbp). Ook de samenwerking binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft aantoonbare resultaten opgeleverd.[4] Tegelijkertijd blijft er onbenut potentieel. De OESO constateerde al in 2015 dat de regio structureel 2 procentpunt economische groei per jaar misloopt ten opzichte van vergelijkbare metropoolregio's. We hebben afgelopen jaren stappen gezet voor groei, maar we zijn er nog niet.

1 De netwerkorganisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is in 2014 opgericht om samen met de 21 gemeenten van de regio, medeoverheden en netwerkpartners van kennisinstellingen en het bedrijfsleven te zorgen voor een aantrekkelijke regio waar inwoners, bedrijven en bezoekers met plezier zich willen vestigen, werken, wonen en recreëren. Spreken we van 'we' in deze visie, doelen we op deze samenwerking van gemeenten en waar expliciet vermeld ook de partners in de regio en omstreken.

2 Centraal Planbureau Kiezen voor later, vier visies voor 2050 (oktober 2024).

3 Met mobiliteit in deze visie doelen we op alle vormen van mobiliteit en hebben we extra aandacht voor publieke en actieve mobiliteit. Publieke mobiliteit is openbaar vervoer (OV) voor iedereen, zoals trein, bus en metro. En het is méér dan OV: kleinschalig vervoer op afroep, een deelauto, een buurtbus en ook de hardware en software om prettig te kunnen reizen zoals goede overstapvoorzieningen en reisinformatie. Actieve mobiliteit impliceert je verplaatsen op eigen kracht, zoals lopen en fietsen.

4 Denk aan de realisatie van de RandstadRail en de Hoekse Lijn, het fietsviaduct Ypenburg, de Maasdeltatunnel of aan het besluit van regio en Rijk om € 4,8 miljard te investeren in openbaar vervoer in samenhang met de verstedelijking. Een pakket aan maatregelen dat niet alleen heeft bijgedragen aan de bereikbaarheid, maar ook aan de woningbouwopgave, de leefbaarheid en het versterken van onze internationale concurrentiepositie.



Afbeelding 1: Ontwikkeling beleid in de afgelopen jaren.

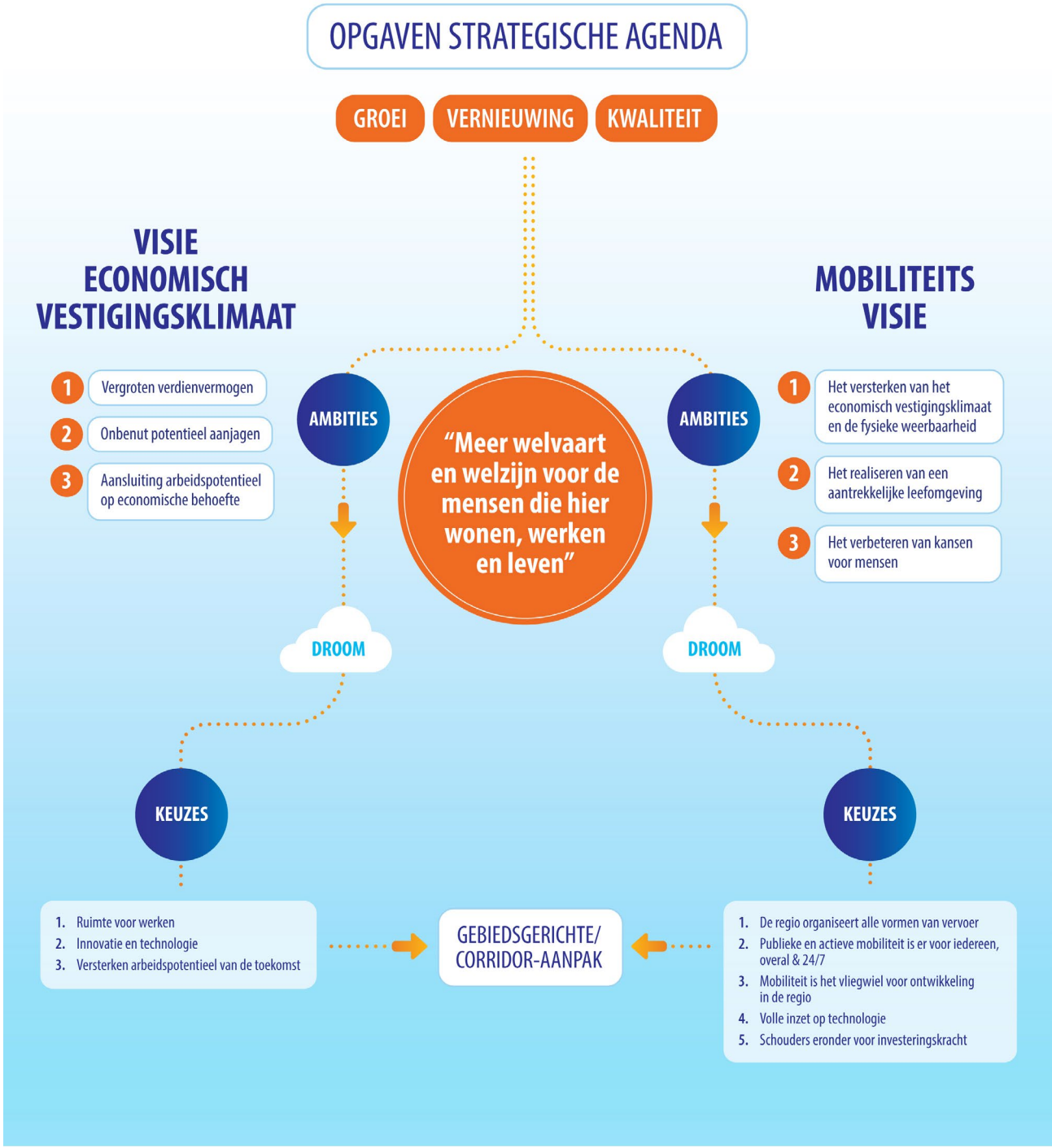
Wat we al deden

In 2017 is op basis van het *MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag* een uitgebreid maatregelenpakket in de Zuidelijke Randstad vastgesteld. De *Strategische Agenda 2023-2026* bouwde daarop voort.[5] Deze *Mobiliteitsvisie* benut de inzichten en resultaten van dat traject.

Waarom nu deze visie

Hoewel veel is bereikt, is verdere actie nodig. In deze mobiliteitsvisie formuleren we onze langetermijnstrategie tot 2050 en verder. We geven mobiliteit een zelfstandige plek binnen het beleid, naast de *Visie op Economisch Vestigingsklimaat*. Samen vormen deze documenten het fundament voor de nieuwe strategische agenda van de metropoolregio.

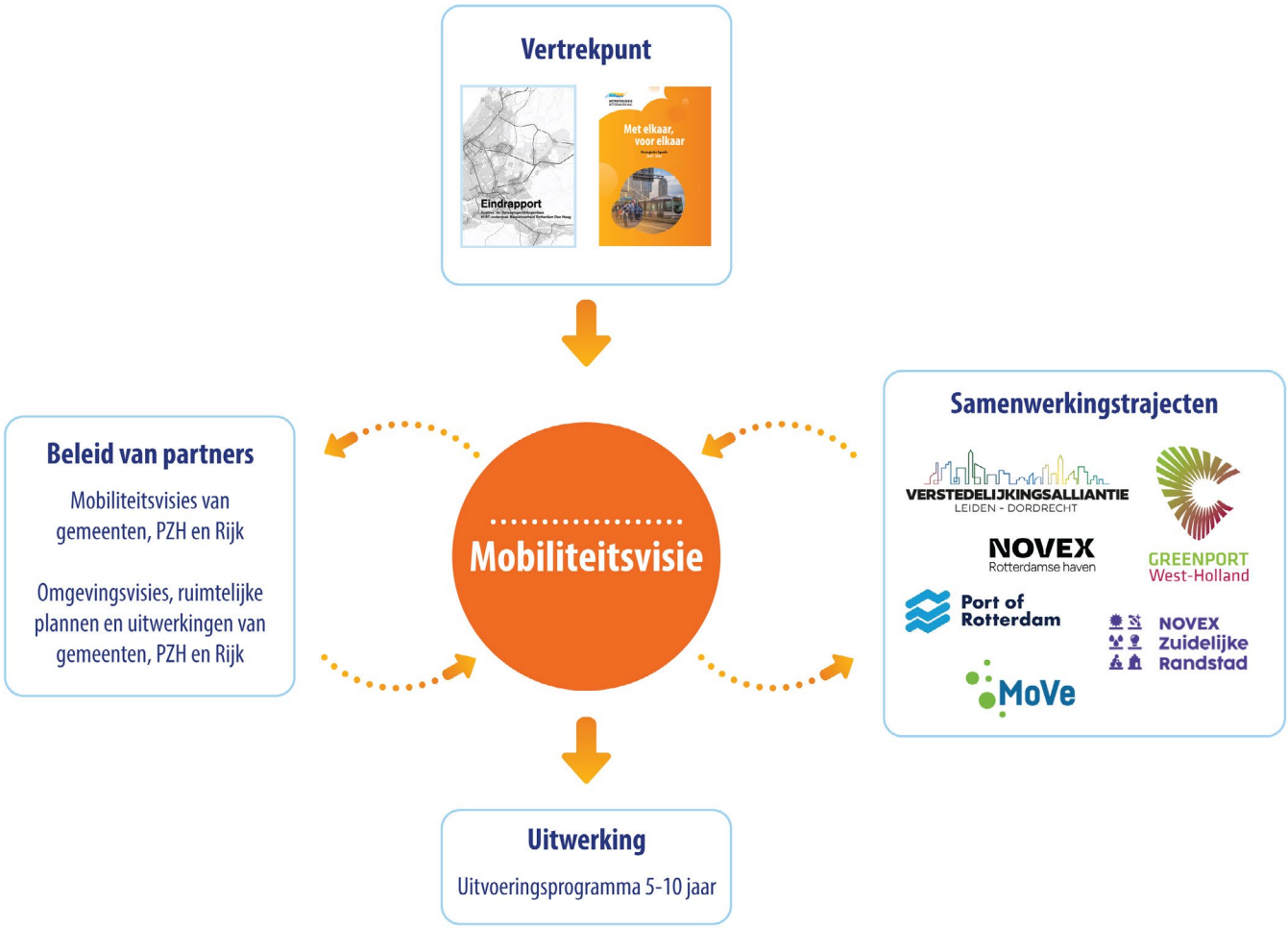
5 Zie afbeelding 1: Ontwikkeling beleid in de afgelopen jaren.


OPGAVEN STRATEGISCHE AGENDA
GROEI
VERNIEUWING
KWALITEIT
VISIE ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT
1 Vergroten verdienvermogen
2 Onbenut potentieel aanjagen
3 Aansluiting arbeidspotentieel op economische behoefte
AMBITIES
DROOM
KEUZES
1. Ruimte voor werken
2. Innovatie en technologie
3. Versterken arbeidspotentieel van de toekomst
"Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen, werken en leven"
GEBIEDSGERICHTE/ CORRIDOR-AANPAK
MOBILITEITS VISIE
1 Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid
2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving
3 Het verbeteren van kansen voor mensen
AMBITIES
DROOM
KEUZES
1. De regio organiseert alle vormen van vervoer
2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7
3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio
4. Volle inzet op technologie
5. Schouders eronder voor investeringskracht

Samen, met oog voor lokaal verschil

De uitvoering vraagt samenwerking, afstemming en innovatie. We handelen vanuit een gezamenlijke visie, met aandacht voor lokale omstandigheden en verschillen. Samen met de 21 gemeenten en onze (regionale) partners geven we vorm aan een toekomstbestendige ontwikkeling en dus economische sterke regio die duurzaam verbonden is door middel van nabije, uitstekende mobiliteit – voor de mensen die hier wonen, werken, leven.

Aan de slag!





Bianca den Outer | oprichter van Lorenz

“Er is sprake van dubbele krapte: zorg en ov hebben beiden te maken met vergrijzing van het personeel. Dat leidt tot een toenemend tekort aan arbeidskrachten. En dat in een tijd dat de zorgbehoefte, juist door de vergrijzing, toeneemt.

In de zorg gaat het om meer dan ov. Het gaat over mobiliteit. De mogelijkheid om je te verbinden met anderen. Dat is essentieel voor de kwaliteit van leven.

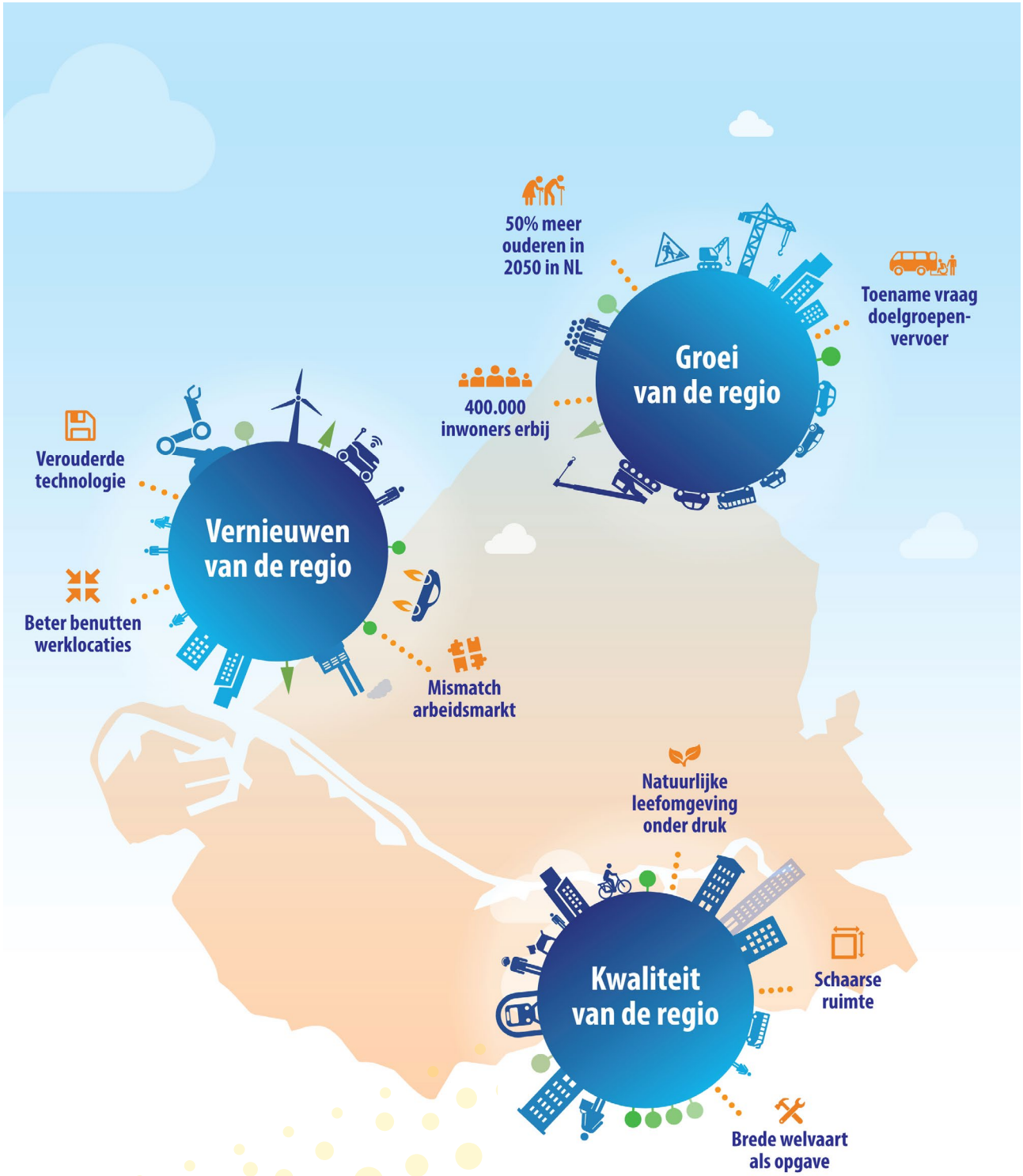
Zorgvoorzieningen gaan zich steeds meer concentreren. Het gevolg is dat de zorg op afstand komt van de mensen die zorg nodig hebben. Mensen willen best wel reizen voor gespecialiseerde zorg voor borst- of prostaatkanker, maar dat betekent wel dat je het met vervoer mogelijk moet maken. Er zijn in Nederland al 1 miljoen mensen die geen huisarts hebben. Het is een stille crisis. Tegelijkertijd is er de afspraak dat een arts meer tijd aan een patiënt moet kunnen besteden, omdat oudere mensen complexere problematiek hebben. De huisarts in Hekelingen of Geervliet zit straks in Hellevoetsluis. Dat vraagt ook om een mobiliteitsoplossingen.

Dan hebben we ook nog het probleem dat de fijnmazigheid van het ov-netwerk steeds minder houdbaar wordt.

De grootste belemmering bij transformaties is de opbouw van organisaties. Gemeenten werken te veel als een ‘eiersnijder’: de hulp aan een gezin waarbij verschillende problemen spelen, is verdeeld over verschillende diensten. We moeten dat anders gaan organiseren. Neem opgaven als uitgangspunt. Mobiliteit is er daar één van. Maak de verschillende begrotingen los van elkaar en denk in thema’s. Dat brengt oplossingen, óók voor het sociaal domein en fijnmazige mobiliteit, dichterbij.

Geld is niet het belangrijkste issue. Het gaat om samen slim de grote problemen in de samenleving aan te pakken en te verbinden. De instelling: dit is mijn specialisme, hier ben ik van en als ik hier nu maar in excelleer dan heb ik mijn deel gedaan werkt niet meer. Dus, het roer moet om.”

2. Opgaven


50% meer ouderen in 2050 in NL
Toename vraag doelgroepen-vervoer
Groei van de regio
400.000 inwoners erbij
Verouderde technologie
Vernieuwen van de regio
Beter benutten werklocaties
Mismatch arbeidsmarkt
Natuurlijke leefomgeving onder druk
Kwaliteit van de regio
Schaarse ruimte
Brede welvaart als opgave

Opgaven in de metropoolregio zijn niet nieuw, maar worden steeds uitdagender. De Strategische Agenda 2023-2026 benoemt voor de periode ná het herstel van de regio nog steeds drie centrale opgaven: groei, vernieuwing en kwaliteit van de regio. Daar werken we al aan, met steeds meer inzicht in waar het knelt. Door scherp naar deze opgaven te kijken, zien we beter waar kansen liggen om de koers toekomstbestendig bij te stellen.

2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026

Groei van de regio

Meer mensen, meer vraag

De metropoolregio telt momenteel circa 2,5 miljoen inwoners en verwacht er tot 2040 zo'n 400.000 bij – een groei van 16%. Een stad in omvang als Utrecht komt er in de regio bij. Deze groei stelt de regio voor grote ruimtelijke uitdagingen: er is meer vraag naar woningen, voorzieningen, energie-infrastructuur, werklocaties en een leefbare omgeving.

Andere visie op ruimte gevraagd

De groei leidt tot druk op de ruimte. Alle ruimtelijke claims samen – wonen, werken, energie, natuur, water en klimaatadaptatie – vragen om een oppervlak drie keer zo groot als de regio zelf.[6 7] Wat hebben we nodig? Fundamenteel ander, slimmer en meervoudig ruimtegebruik, met oog voor toekomstbestendigheid en brede welvaart[8].

Mobiliteitsbehoeften veranderen

De bevolkingssamenstelling verandert, met toenemende vergrijzing en veranderende woonvoorkeuren als gevolg. Steeds meer mensen wonen en werken in (hoog)stedelijke gebieden waardoor die gebieden in omvang groeien. De mobiliteitsbehoeften van mensen verandert daardoor ook; meer publieke mobiliteit, fietsen en lopen en minder gebruik van de auto. Ook is er vanwege de vergrijzing meer vraag naar doelgroepenvervoer.

Uitdagingen: systeem onder spanning

Door de groei staat bestaande infrastructuur onder druk: wegcongestie, capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer en personeelstekorten[9] en financiële (on)mogelijkheden zetten het systeem onder spanning. Ook neemt het vervoer per auto op de langere afstanden nog toe, met blijvende filedruk[10] en beperking van leefbaarheid.

Kansen voor slimme herontwikkeling

Maar we zien ook enorm veel mogelijkheden, juist in tijden van veranderingen. De regio biedt kansen voor slimme verdichting rond bestaande infrastructuur, herontwikkeling van verouderde gebieden en functiemenging. De aanwezigheid van strategische locaties als de haven van Rotterdam, de Greenport en campussen in Delft en Den Haag vormen sterke ankerpunten voor duurzame en economische ontwikkeling.

6 Land met een plan; perspectief 2121 (2021), van Kuiper Compagnons.

7 Nationale Omgevingsvisie, Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving (2020).

8 Brede welvaart is de kwaliteit van leven hier en nu, en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld.

9 In het OV zullen we de komende tien jaar circa 20% meer chauffeurs nodig hebben. In de haven zijn er nu 6000 vacatures. Dat zal tot 2050 groeien naar een totaal tussen de 10.000 en 25.000 vacatures. Voor veel van deze vacatures is groot rijbewijs nodig.

10 Automobilisten staan in Rotterdam gemiddeld 63 uur per jaar in de file en daarmee staat de Maasstad van de file-top 945 van steden van de wereld op nummer 26. Den Haag staat op plek 41. Leiden op 68. Bron: 'Vier Nederlandse steden in Wereldwijde file-top 50', Algemeen Dagblad, 6 januari 2025.



Afbeelding 2: Groei van de regio, Strategische Agenda 2023-2026.

Vernieuwing van de regio

Metropoolregio in transitie

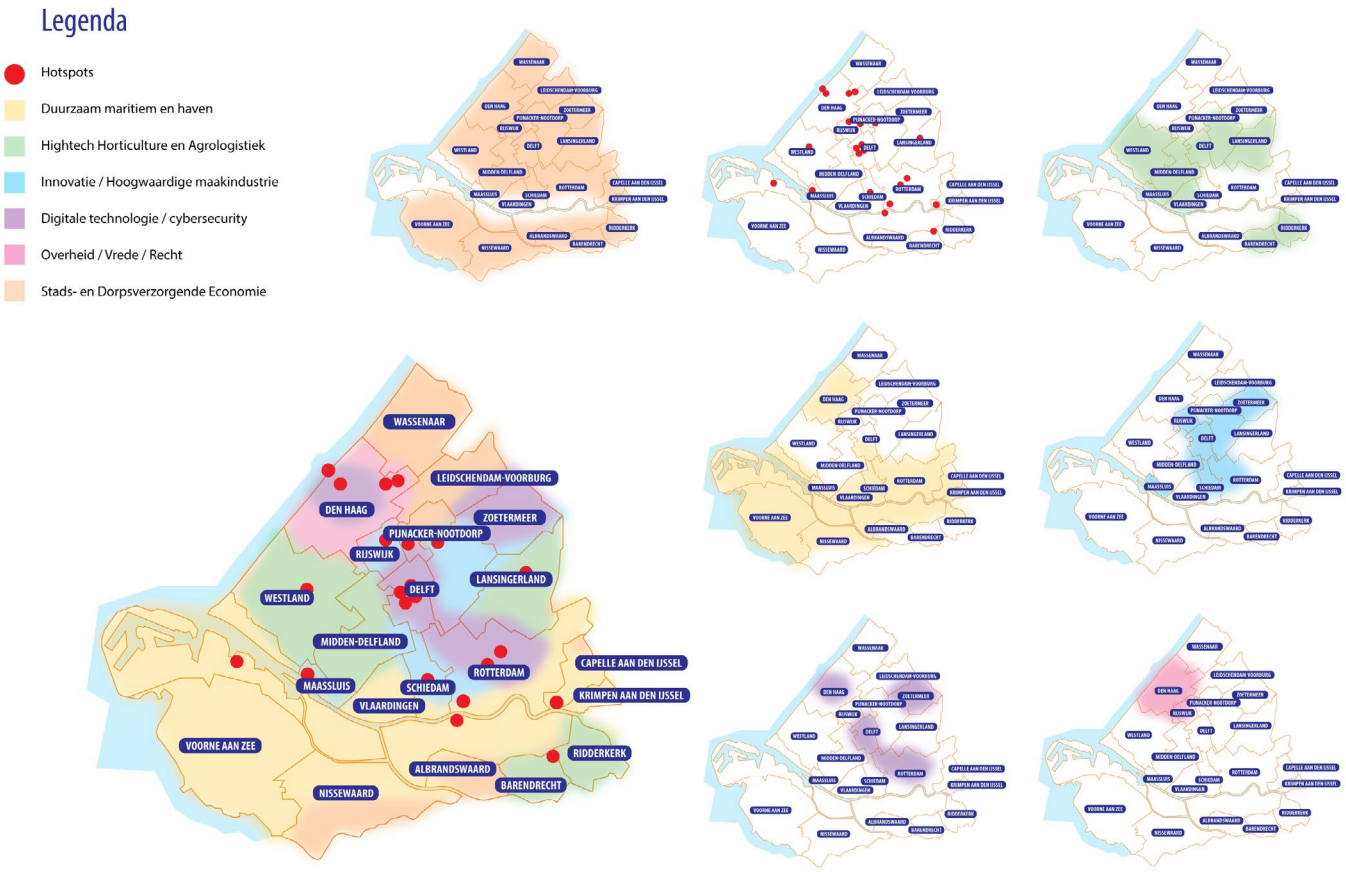
De economie van de metropoolregio Rotterdam Den Haag ondergaat een fundamentele transformatie gedreven door technologie, energietransitie en globalisering. Sectoren zoals ICT, waterstoftechniek, slimme productie en logistiek bieden grote potentie, maar stellen ook eisen aan mens, ruimte en infrastructuur. Het energienet piept en kraakt, terwijl de vraag toeneemt. Arbeidsmarktkrapte blijft nijpend in cruciale sectoren.

Economische potentie, maar bijscholing nodig

Er is economische kracht: de regio levert 15% van het Nederlandse bbp en kent sterke innovatieclusters. Maar die kracht komt onder druk door mismatch op de arbeidsmarkt, onvoldoende kennisbenutting en netcongestie. Om de economie toekomstbestendig te maken, is inzet nodig op bijscholing, innovatie, verduurzaming en betere samenwerking tussen onderwijs, bedrijven en overheden.

Scherpe keuzen voor klimaat en economie

Daarnaast moeten bedrijventerreinen verduurzaamd worden en circulaire productieketens versterkt. De regio heeft de ingrediënten in huis, maar heeft nu echt scherpe keuzen te maken en integraal te investeren in ruimtelijke en economische samenhang.



Afbeelding 3: Economische clusters.

Kwaliteit van de regio

Brede welvaart blijft achter

Groeien en vernieuwen kan niet zonder aandacht voor leefkwaliteit. Brede welvaart in de metropoolregio Rotterdam Den Haag blijft achter. Vooral op gezondheid, sociale cohesie en tevredenheid scoort de regio laag. De arbeidsmarkt polariseert: midden-functies verdwijnen, onder- en bovenkant groeien. Tegelijkertijd vertrekken jonge hoogopgeleiden naar andere regio's.

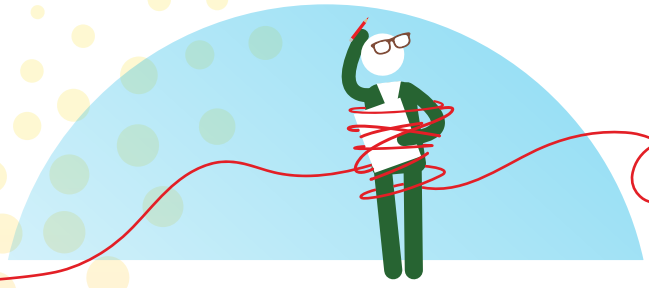
Woningmarkt onder druk

De woningmarkt is gespannen en de kwaliteit staat onder druk. Starters en middeninkomens vinden moeilijk betaalbare huisvesting, wat leidt tot sociale ongelijkheid en langere reistijden. Ook voorzieningen en infrastructuur staan onder druk. In suburbane gemeenten en specifiek de 'groeikernen' uit de jaren 70 (vaak ook new towns genoemd) zoals bijvoorbeeld delen van Zoetermeer, Spijkenisse (Nissewaard) en Capelle a/d IJssel zijn de effecten het sterkst zichtbaar. Dertien gemeenten in de regio scoren laag op sociaaleconomische prestaties. Bij tien gemeenten is er in de afgelopen jaren sprake van een neerwaartse ontwikkeling. En delen van de regio, onder meer wijken van Zoetermeer, Spijkenisse, Rotterdam, Den Haag en Delft, scoren laag op leefbaarheid, arbeidsparticipatie, veiligheid en sociale cohesie, zie afbeelding 4: Monitor Sociaal-Economische Prestaties 2005-2023 van Bureau Louter.

Koppelen biedt kansen

Toch is er veel en krachtig potentieel: sterke kennisinstellingen, bereikbare steden en de relatief compacte structuur maken meervoudig ruimtegebruik en functiemenging mogelijk. Door koppeling van wonen, kennis, werk, zorg en mobiliteit is brede welvaart te versterken.

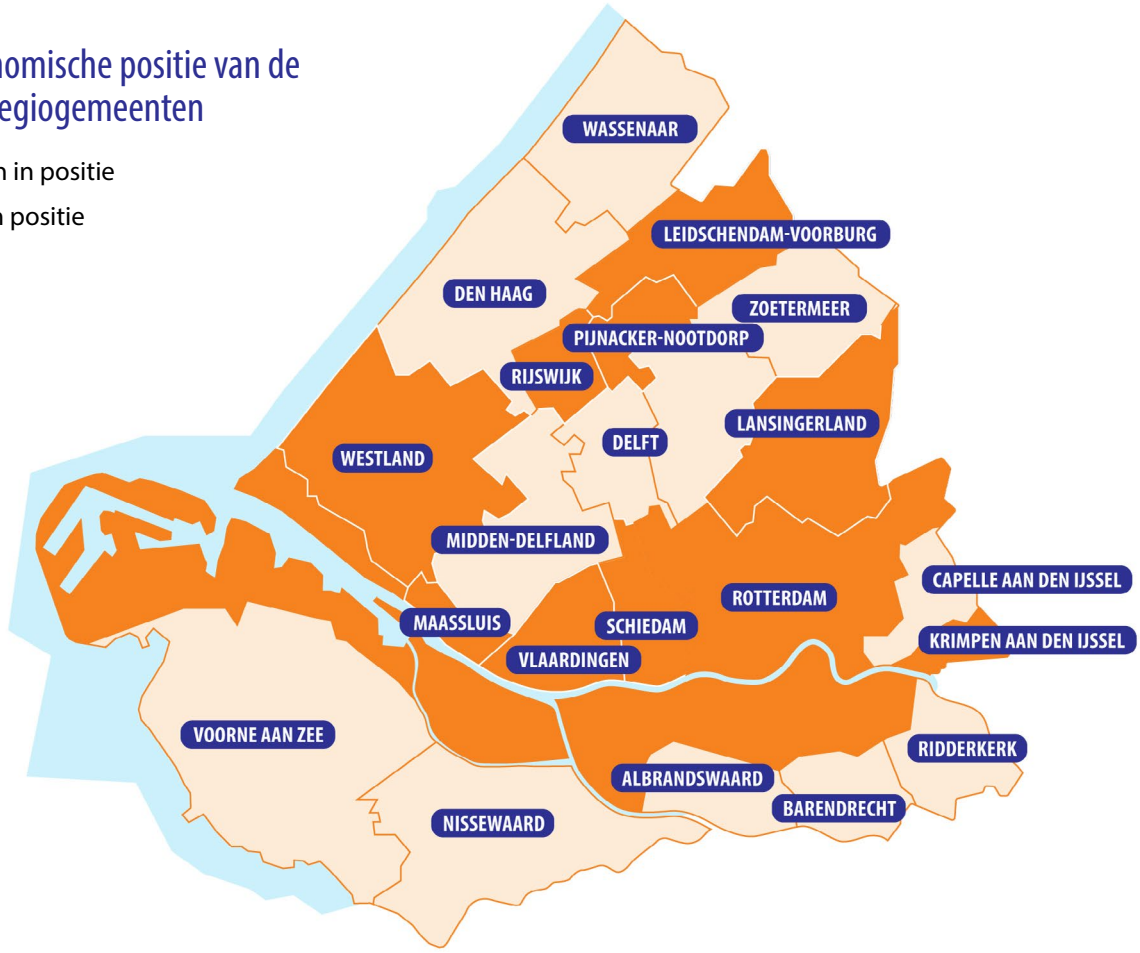
"Mijn wens is om elk moment van de dag te kunnen reizen van en naar elke plek in de regio zónder dat ik daarvoor een auto hoef te kopen."



Sociaaleconomische positie van de metropoolregiogemeenten

gestegen in positie

gezakt in positie



Afbeelding 4: Bron: Bureau Louter.

De sociaaleconomische positie van elke gemeente in 2005, 2018 en 2023 ten opzichte van de 337 gemeenten in Nederland, waarbij 1 de beste sociaaleconomische positie is.

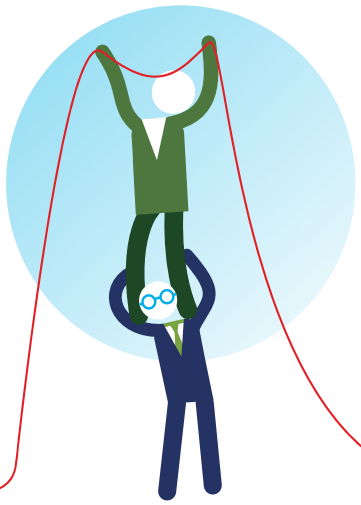
Gemeente	2005	2018	2023
Albrandswaard	20	↑ 12	↓ 21
Barendrecht	24	↑ 16	↓ 30
Capelle a/d Ijssel	111	↓ 226	↓ 240
Delft	98	↓ 197	↓ 208
Den Haag	207	↑ 187	↓ 195
Krimpen a/d IJssel	214	↓ 253	↑ 252
Lansingerland	6	↑ 3	↑ 1
Leidschendam-Voorburg	176	↓ 206	↑ 199
Maassluis	256	↓ 312	↑ 296
Midden-Delfland	5	↑ 2	↓ 6
Nissewaard	211	↓ 277	↓ 300

Gemeente	2005	2018	2023
Pijnacker-Nootdorp	15	↑ 6	↑ 3
Ridderkerk	262	↓ 276	↓ 292
Rijswijk	211	↓ 211	↑ 198
Rotterdam	305	↑ 246	↑ 218
Schiedam	306	↑ 281	↑ 261
Vlaardingen	313	↑ 308	↑ 303
Voorne aan zee	139	↓ 194	↓ 219
Wassenaar	171	↓ 175	↓ 183
Westland	28	↑ 19	19
Zoetermeer	58	↓ 164	↓ 232

2.2 Niets doen is geen optie

De groei, energietransitie, digitalisering en demografische veranderingen vragen om actie. Gemeenten werken al aan oplossingen, maar de kracht zit in samenwerking. Gezamenlijke inzet op economie, mobiliteit en ruimtegebruik verhoogt de slagkracht en maakt een toekomstbestendige regio mogelijk. Dan zijn we een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio.






Pijnacker Centrum
R·NET
WELKOM!
DOE ALSOF
JE THUIS BENT

Loslaten

Hoe leg je vast
Wat altijd in beweging is

En hoe spreek je af
Wat dan de beste besteding is

Van geld, mensen, klimaat, belangen en wensen

En als alles van dat
Ook nog eens met elkaar verweven is

In 21 gemeenten waarin naar de toekomst
Toe, alleen verandering een gegeven is

Dan moeten we over gemene delers praten
Die vastpakken, en de rest los durven laten
Onszelf niet nog meer tot last leggen
Of zaken nóg complexer maken

Wellicht is het tijd
Dat we niet vasthouden aan een variëteit
Van plannen en schema's
Maar mobieler worden in onze eigen mentaliteit

En wat er dan bloeit is misschien wel
autonomie, organische groei en duurzaamheid
Volgens een beleid dat gericht en ongepland is tegelijkertijd
Omdat het opgelegde, vastgepinde in de realiteit
Toch altijd weer anders blijkt

Een gemene deler, een visie, een vergezicht
Een poolster voor mobiliteit
Doorgewinterd, gepokt en gemazeld door jullie
En daarmee sterker dan de tand der tijd

Hoe leg je vast wat altijd in beweging is
Door een stip te zetten aan de horizon
En te omarmen dat het onvoorspelbare wat daarna komt
Misschien wel een zegen is.

Spoken word gedicht door Pepijn Pablo. Voorgedragen na de tafelgesprekken tijdens de regionale bijeenkomst op 28 augustus 2024.



3. Dromen

We hebben de opgaven in het vorige hoofdstuk benoemd. Dan nu: waar dromen we over? Daar gaat dit hoofdstuk over. We zetten onze stip op de horizon voor de metropoolregio, voorbij 2050. Eerst vertalen we de hoofdambitie van Strategische Agenda 2023 -2026 naar concrete ambities voor de regio (3.1). Vervolgens zetten we vanuit daar de droom voor de regio neer (3.2), om dat specifiek ook te doen per gebiedstype (3.3).

3.1 Regionale ambities

Ambitie uit de Strategische Agenda 2023-2026

De ambitie uit de Strategische Agenda 2023-2026 blijft ons vertrekpunt. Deze luidt: 'Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. (…) Meer samenwerken, betere fysieke verbindingen realiseren en het economisch vestigingsklimaat versterken. Dat is onze inzet. Als we dat bereiken, komen er meer kansen voor mensen, betere voorzieningen en wordt het gemiddeld inkomen hoger. In 2016 berekende OESO dat daardoor 1-2 procentpunt extra groei van welvaart en welzijn mogelijk is. We willen dat iedereen mee kan doen in de samenleving en kansen bieden voor ál onze inwoners. Het grootste kapitaal van onze regio zijn de mensen die hier wonen, werken en leven.'

Regionale ambitie in 3 speerpunten

De Mobiliteitsvisie en de Visie op Economisch Vestigingsklimaat leveren een bijdrage om bovenstaande ambitie te verwezenlijken. Dit doen we in samenwerking met alle partners (andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties). We stellen daarbij randvoorwaarden voor onze ambitie, zoals financiering van Rijk, EU, en private partijen. In deze paragraaf werken we uit wat dit concreet impliceert voor de metropoolregio.

Wij onderscheiden in onze regionale focus de volgende 3 speerpunten:

1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid
2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving
3. Het verbeteren van kansen voor mensen

3.1.1 Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid

Voorwaarde: fysieke weerbaarheid

Het economisch profiel van de metropoolregio Rotterdam Den Haag uit de Visie op Economisch Vestigingsklimaat is het uitgangspunt voor onze Mobiliteitsvisie. Onze metropoolregio heeft een unieke Europese positie als thuisbasis van de Greenport en de Rotterdamse Haven en met Schiphol dichtbij. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en samenwerkende gemeenten zetten vol in op hun rol als internationale innovatie- en vestigingsregio. De sleutel tot dit succes? Een toekomstbestendig, excellent vestigingsklimaat, waarin we als regio tot de wereldtop behoren. Bij deze ambitie is de fysieke weerbaarheid van de regio een voorwaarde. Onder 'fysieke weerbaarheid' verstaan we een robuuste infrastructuur en strategisch ruimtegebruik die past bij de kansen, maar ook bij de uitdagingen van de toekomst.

5 economische clusters

We definiëren 5 regionale clusters in ons beleid.[11]

1. Duurzaam Maritiem & Haven
2. Hightech Horticulture en Agrologistiek
3. Innovatieve / Hoogwaardige Maakindustrie
4. Digitale Technologie & Veiligheid
5. Overheid / Vrede / Recht



Focus: unieke ligging versterken

We vergroten de internationale positie van de metropoolregio door de unieke ligging te versterken. Dit doen we door:

- In te zetten op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Zo ontlasten we het hoofdwegennet en verbeteren we de bereikbaarheid van logistiek en bedrijfsverkeer. Ook vinden inwoners, bezoekers, werknemers, bedrijven en voorzieningen elkaar snel en dat resulteert in meer samenwerking en groei.
- Kansen in Europa te benutten voor het binnenhalen van kennis, innovatie, bedrijven en gelden. Om dit te bereiken organiseren we actieve aanwezigheid in de Europese Unie met als doel meer innovatieve samenwerkingsverbanden op te zetten, Europese subsidies binnen te halen en succesvolle aanvragen voor investeringen en financieringen.
- Het regionale mobiliteit- en logistieknetwerk van auto, trein, bus, metro, tram & knooppunten ook in Europees perspectief te bekijken en de mogelijkheden te onderzoeken om nieuwe verbindingen en projecten vanuit Europa (mede) te financieren.

[11] Uit de Visie op Economisch Vestigingsklimaat: De kracht van de regionale clusters zit niet alleen in hun economische waarde, maar ook in hun nauwe verwevenheid met sleuteltechnologieën die Nederland internationaal positioneren als innovatieland. Zo maakt de maakindustrie volop gebruik van (opto) mechatronica, halfgeleiders en AI om slimme, duurzame productiesystemen te ontwikkelen. In de hightech horticulture en agrologistiek draait het om biotechnologie, sensortechnologie en beeldvorming om gewassen optimaal en duurzaam te telen. Het maritieme cluster zet stevig in op groene chemie, data-analyse en nieuwe energiematerialen voor schonere havens en scheepvaart. En binnen het cluster cybersecurity komen AI, quantumtechnologie en digitale veiligheid direct samen. Zo geven de clusters technologische doorbraken concreet vorm – van lab naar praktijk.

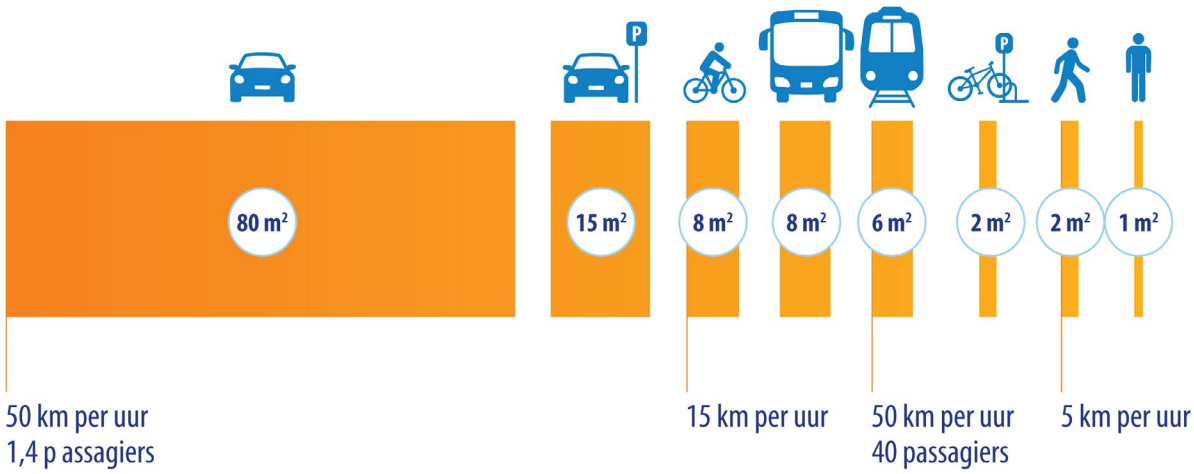
Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- 2 procentpunt extra groei van welvaart per jaar (bron: OESO).
- 208.000 nieuwe arbeidsplaatsen in 2030 ten opzichte van 2017 (bron: SA, Verstedelijkingsalliantie[12]).
- 30% meer arbeidsplaatsen in 2050 die met publieke en actieve mobiliteit binnen 45 minuten bereikbaar zijn ten opzichte van 2015 (bron: SA).

3.1.2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving

In combinatie met verstedelijking

Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vragen om gerichte investeringen in passende mobiliteit. Woningbouw en verbetering van infrastructuur gaan daarbij idealiter hand in hand. Centraal staat de kracht van nabijheid: we stimuleren de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen. Daarbij geven we prioriteit aan ruimte-efficiënte vervoersvormen – dat wil zeggen: vervoer dat weinig ruimte per persoon inneemt. Zie onderstaand figuur voor een vergelijking van het ruimtebeslag per vervoersmiddel.



[12] De Verstedelijkingsalliantie is een netwerksamenwerking tussen de gemeenten Leiden, Zoetermeer, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, de MRDH, provincie Zuid-Holland en het Rijk. Het doel is een bijdrage te leveren aan de oplossing van het woningtekort en versterking van de economie, door het benutten en versterken van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad.

Voor een aantrekkelijke leefomgeving

Deze aanpak combineren we bescherming van het landschap en de inzet op een schone, gezonde leefomgeving. Een aantrekkelijke leefomgeving is ook verkeersveilig. Het uitgangspunt blijft nul verkeersdoden en -ongevallen. Daarom zetten we samen met onze partners in op zowel het structureel terugdringen van ongevallen als de ervaren verkeersonveiligheid – met fysieke ingrepen én gedragsmaatregelen. We prioriteren veilige infrastructuur, zoals gescheiden HOV- en fietsroutes en investeren in langzaam verkeer in de regio. Dit ondersteunt gezonde, duurzame stedelijke omgevingen.

Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- 266.000 nieuwe woningen in 2030 ten opzichte van 2017 (bron: SA, Verstedelijkingsalliantie).
- 80% van de groei van voorzieningen voor wonen en werken is in 2050 op loop- en fietsafstand van mobiliteitsknooppunten13 (bron: SA).
- In 2050 is het gebruik van publieke en actieve mobiliteit als aandeel van de totale hoeveelheid verplaatsingen ten opzichte van 2022 toegenomen (bron: SA).
- Minimaal 11% van het oppervlak van de regio is beschikbaar voor groen, recreatie en hernieuwbare energie (bron: 'Ruimtelijke koers toekomstbestendig Zuid-Holland', Provincie Zuid-Holland).

3.1.3 Het verbeteren van kansen voor mensen

Kansen voor iedereen

We creëren mogelijkheden voor onze inwoners om opleidingen te volgen, werk te vinden, familie en vrienden te ontmoeten en eropuit te gaan. We streven naar brede welvaart voor iedereen, nu en in de toekomst. Dit betekent dat vervoer toegankelijk en inclusief is, zodat iedereen zelfstandig of zo zelfstandig mogelijk kan reizen. Hierbij houden we rekening met verschillende mobiliteitsbehoeften van reizigers. We zorgen ervoor dat vervoer betaalbaar is, zowel voor de gebruiker als voor de samenleving.

Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- We zijn in 2050 een krachtige, welvarende en aantrekkelijke regio volgens de monitor 'Brede welvaart MRDH', gebaseerd op cijfers van het CBS.
- In 2050 kunnen ten opzichte van 2015 30% meer inwoners binnen 45 minuten reizen van huis naar werk, opleiding en voorzieningen met publieke en actieve mobiliteit (bron: SA).



13 Een mobiliteitsknooppunt is een plek waar je in, uit en over kan stappen op verschillende vervoersmiddelen. Ook concentreren rondom een mobiliteitsknooppunt stedelijke functies en activiteiten. Denk aan functies als: wonen, werken, onderwijs en zorg.

3.2 Ons droombeeld: stip op de horizon

Kwaliteit van leven: de metropoolregio bloeit

Onze metropoolregio bloeit. Het is dé plek om te wonen, te werken en/of te bezoeken. Gemeenten werken samen en hebben gezorgd voor vernieuwing, met kwaliteit als fundament. Dat zorgt voor een aangename, inclusieve en veilige leefomgeving. Een dynamische economie, duurzame stedelijke ontwikkeling en uitstekende mobiliteit vormen samen de sleutel tot kwaliteit van leven. Als het goed gaat met de metropoolregio, gaat het goed met de rest van Nederland.

Economie en mobiliteit versterken elkaar

Hoe ziet dat eruit? We verbinden economische clusters en metropolitane centra met elkaar door goede bereikbaarheid. Denk aan de Rotterdamse haven, Greenport West-Holland, TU Delft, internationale instellingen in Den Haag en innovatieve broedplaatsen in Delft, Zoetermeer en Vlaardingen. Ook de centra van Rotterdam en Den Haag met al hun voorzieningen, zijn voor iedereen in de regio nabij en goed bereikbaar. Onze regio is stevig verbonden met de rest van Nederland, Europa en de wereld. Mensen vinden er gemakkelijk passend werk en kunnen zich soepel verplaatsen.

Een geïntegreerd vervoerssysteem

Mobiliteit verloopt via een netwerk van multimodale verbindingen dat mensen, kennis en kansen samenbrengt. Vervoersvormen en systemen zijn met elkaar geïntegreerd: lopen, fietsen, snelle trams, metro, metrobussen, treinen en andere (deel)vervoersvormen sluiten naadloos op elkaar aan. Mensen, goederen, plekken en systemen: alles is op elkaar afgestemd.

Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend

Reizen is veilig en comfortabel. Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend - net zo luxe en makkelijk als een privéauto. Lopen, fietsen en publieke mobiliteit versterken elkaar en vormen samen de kern van mobiliteit in de regio. Het is aantrekkelijk, toegankelijk, betrouwbaar, schoon, stil en snel, voor iedereen – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Autogebruik balanceren we met publieke en actieve mobiliteit om doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld door 30 km/u-zones te combineren met vrije HOV-banen. Tegelijkertijd vindt goederenvervoer 24/7 plaats, maar wel evenwichtig gespreid over de dag. Dat transport verloopt autonoom, schoon en stil. Zo blijft de economie draaien en kunnen mensen genieten van een prettige leefomgeving.

Een nieuw evenwicht dankzij technologie

Met de nieuwste betrouwbare technologie benutten we infrastructuur, energie en middelen optimaal. Dit leidt tot een nieuw evenwicht: in beschikbaarheid, betrouwbaarheid en vertrouwen. Energie uit bijvoorbeeld het tram- en metronet wordt ook gebruikt voor huishoudens en bedrijven. Dit is de regio van slim, schoon, verbonden en veerkrachtig leven.

Krachtig want divers

Van A naar B reizen gaat soepel. En A en B zijn allebei uniek. De metropolitane, hoogstedelijke gebieden en de havens en de landschappelijke zones hebben elk hun eigen kwaliteiten. Wat inwoners en ondernemers belangrijk vinden in Den Haag of Rotterdam verschilt van de wensen in bijvoorbeeld Lansingerland, Voorne aan Zee, Krimpen aan den IJsel, Albrandswaard, Nissewaard of Ridderkerk. Juist de diversiteit maakt de metropoolregio sterk. Juist die verscheidenheid maakt de metropoolregio aantrekkelijk. Uitgangspunt in onze visie is steeds: de juiste ontwikkeling op de juiste plek.


STEEDS MEER BOEREN PRODUCEREN
HIER LOKAAL EN NATUURINCLUSIEF
VOEDSEL VOOR DE STAD
SCHIE
ACKERDIJKSE
PLASSEN
GROENE HALTE
RODENRIJS
WANDEL VANAF
RODENRIJS ZO
DE POLDER IN
POLDER
SCHIEVEEN
MIDDEN-
DELFLAND
ZIN OM EROP UIT TE GAAN?
KIJK OP POLDERPAD.NL
POLDERPAD.NL
BUITENPLAATS
DE TEMPEL

Kwaliteit als voorwaarde

We bouwen aan een economie die draait om en op kwaliteit. In de metropoolregio Rotterdam Den Haag ontstaan ideeën die er echt toe doen en die werkelijkheid worden. Dankzij sterke ecosystemen waarin kennisinstellingen, ondernemers en overheden vanzelfsprekend samenwerken. Waarin we versterken wat we hebben, en enkel iets toevoegen wanneer dat de kwaliteit ervan vergroot.

Verbonden ecosystemen

Onze economie rust op krachtige ecosystemen en clusters zoals Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture en agrologistiek, Innovatieve Maakindustrie, Digitale Technologie & Veiligheid en Vrede & Recht. Ze creëren waarde en dragen bij aan grote maatschappelijke opgaven. Die clusters zijn geen eilandjes: ze zijn verbonden via slimme corridors, digital twins[14], mobiliteit en gedeelde campussen. Van haven tot hogeschool, van kas tot campus - mensen en goederen zijn verbonden; want systemen en plekken zijn verbonden.

We beschermen wat waardevol is

Open gebieden blijven open. Midden-Delfland, het Groene Hart en het strand in Wassenaar of Voorne aan Zee blijven onaangetast. We houden de longen van de regio open; voor recreatie en voor de natuur zelf. Tegelijkertijd zorgen we voor uitstekende verbindingen voor publieke en actieve mobiliteit. Iemand zonder auto in hartje Rotterdam kan straks net zo makkelijk een wandeling maken op het strand van Scheveningen. De functies wonen, werken en zorg concentreren we rond mobiliteitsknooppunten. Dat is efficiënt en effectief. Zo blijft elk gebied sterk in zijn eigen functie en houden we het geheel in balans.

Opbrengst: de ruimte om je te ontwikkelen

Wat levert het op? Inwoners, ondernemers, forenzen, bezoekers, scholieren - iedereen heeft de vrijheid om zich te verplaatsen, elkaar te ontmoeten, zich te ontwikkelen en doelen te bereiken. We kunnen weer écht ambitieus zijn en prettig leven. Want het systeem ondersteunt dat: de metropoolregio van en voor iedereen, ongeacht budget of vervoersbehoefte, naadloos verbonden, bloeiend en in balans voor mens, economie en klimaat.

"Het OV van de toekomst moet vaker rijden, efficiënter zijn, betaalbaar en betrouwbaar zijn. Zorg ook voor goede aansluitingen. Dan maak je het voor iedereen makkelijker."



[14] Een digital twin is een virtuele representatie van een fysiek object, proces of systeem, die voortdurend wordt bijgewerkt met real-time data uit de echte wereld.

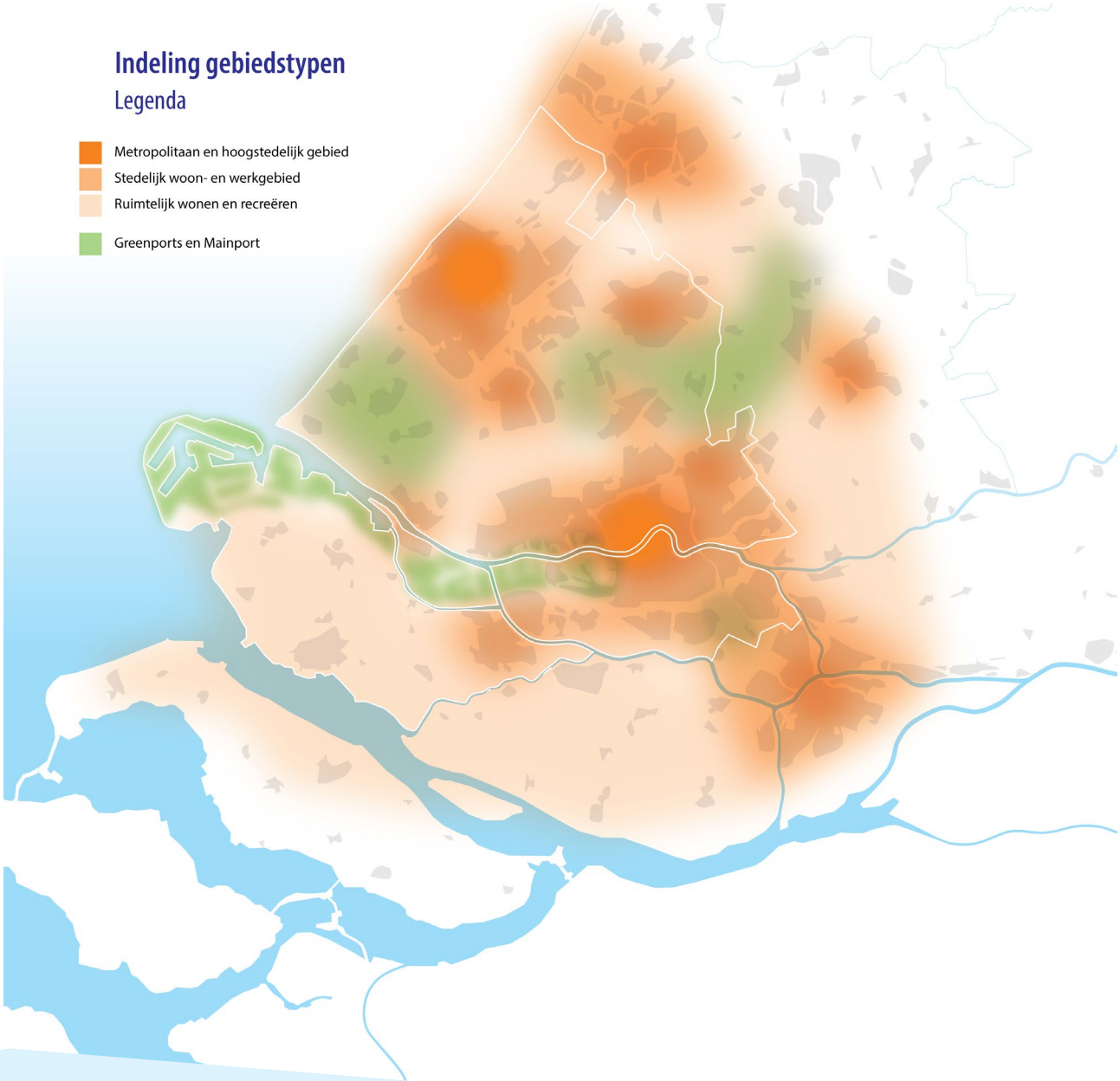

ZARA
URBAN OUTFITTERS


Beurstraverse
URBAN
OUTFITTERS

3.3 Dromen per gebiedstype

Zie onderstaande afbeelding voor de verschillende gebiedstypen (vastgesteld in de Strategische Agenda 2023-2026) die we onderscheiden. De mate van verstedelijking neemt door de groei van de regio richting 2050 toe en gemeenten hebben vaak meer dan één gebiedstype.

Afbeelding 4: Vier verschillende gebiedstypen.



"Prima dat er nieuwe huizen gebouwd worden, maar regel wel direct dat de woningen, het werk en voorzieningen bereikbaar zijn."

Metropolitaan of hoogstedelijk gebied

Metropolitaan of hoogstedelijk wonen: een (hoogbouw) appartement in de binnenstad van Rotterdam, Den Haag, Delft, Rijswijk of Zoetermeer. Geen eigen tuin, wel een balkon, dakterras of stadspark om de hoek. Het is leven in een dynamische omgeving met veel bovenregionale[15] voorzieningen, innovatieve woon- en werkplekken (kennis- en diensteneconomie), slimme infrastructuur, groene parken en waterpartijen. Schone, autonome publieke mobiliteit zorgt voor snelle en comfortabele verbindingen in de stad en naar buiten. Steden zijn ontworpen op de menselijke maat: veilige, groene straten nodigen uit tot lopen, fietsen, ontmoeten en ontspannen. Het draait om gebruik van gemeenschappelijk vervoer en veel minder om individueel bezit.

Stedelijk wonen en werken

Stedelijk wonen, zoals bijvoorbeeld in Zoetermeer, Voorburg, Leidschendam-Voorburg of Spijkenisse (Nissewaard): een huis met tuin in een stedelijke omgeving. Veelal laagbouw in combinatie met appartementen. Een winkelcentrum en een parkje op loop- of fietsafstand, net als bijvoorbeeld de huisarts, basisschool, sportvereniging et cetera. Aantrekkelijke voorzieningen en een sterk economisch klimaat. Combinatie van levendige energie van de stad en rust en comfort van een groen, duurzaam woon- en leefklimaat. Reizen naar metropolitane gebieden, mainports en Greenports gaat het snelst via publieke mobiliteit. Binnenstedelijke verplaatsingen gebeuren voornamelijk met de (e-)fiets en lopend. De auto houdt een beperkte rol voor langere afstanden en bestemmingen zonder goede publieke en actieve mobiliteit.

Greenports en Mainport

De wereldhaven van Rotterdam met zijn energie- en logistieke kracht, de innovatieve glastuinbouw van de Greenport, de internationale rechtsorde van Den Haag en het technologische vernuft van TU Delft vormen samen een krachtig samenhangend (eco)systeem dat economische groei, innovatie en duurzaamheid stimuleert. 'Multimodale' bereikbaarheid is voor de Greenports en Mainport van essentieel belang. Dat betekent dat goederenstromen via een combinatie van weg, rails, binnenvaart en door de lucht worden vervoerd, op efficiënte en duurzame wijze, *24/7*, evenwichtig verspreid over de 24 uur van een dag. Dit zorgt voor een flexibele en robuuste logistieke keten. Werknemers reizen gemakkelijk van en naar de havens met publieke mobiliteit en de (e)fiets; autobezit is geen voorwaarde om het werk te bereiken.

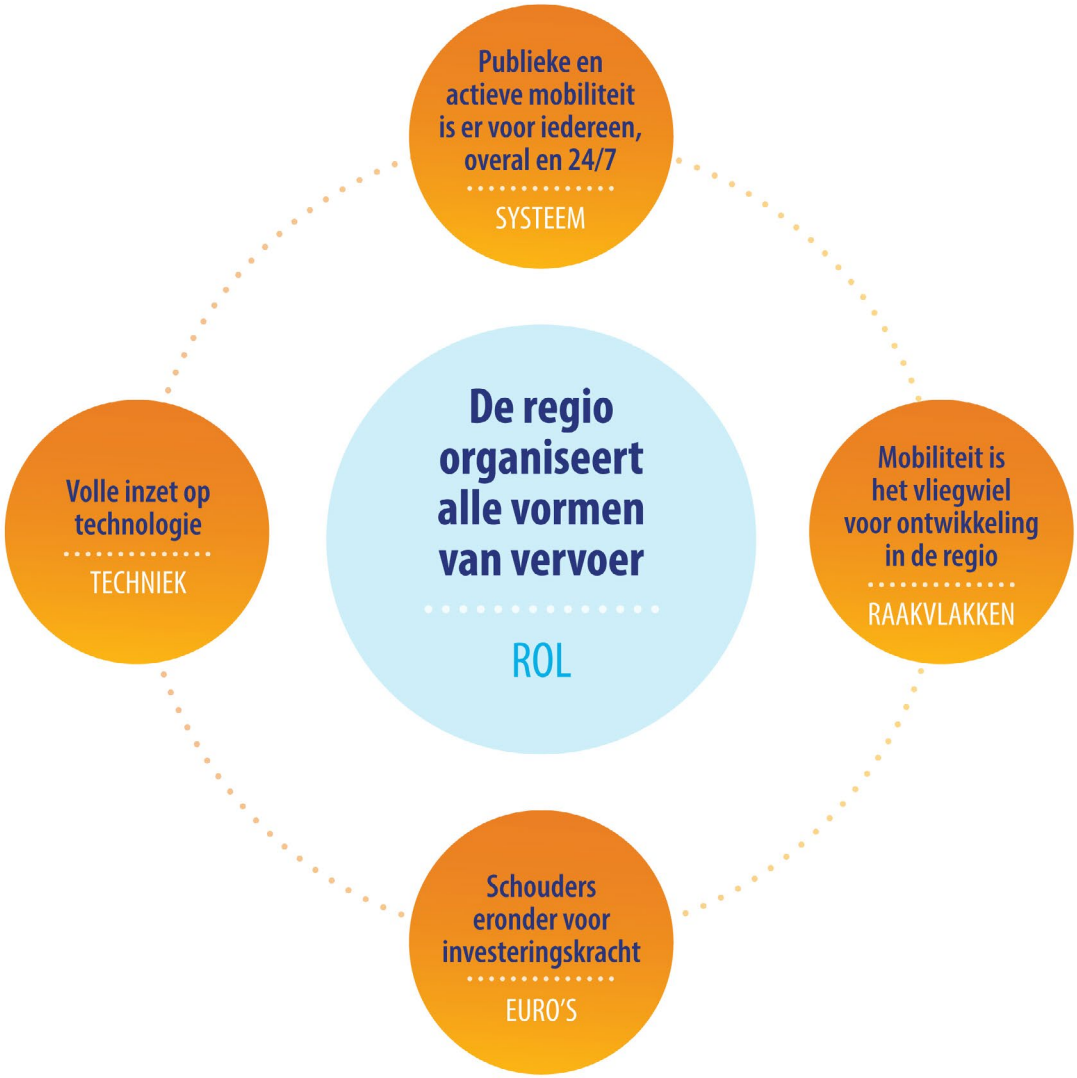
Ruimtelijk wonen en recreëren

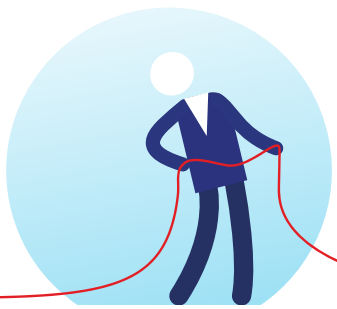
Wonen en recreëren in het groen van de metropoolregio Rotterdam Den Haag: genieten van de rust van de natuur én toegang hebben tot de grote steden. Voorne aan Zee, Wassenaar, de polders van Midden-Delfland, Albrandswaard en Pijnacker-Nootdorp; enkele voorbeelden van groenplekken, door uitstekende mobiliteit vlakbij. Voor bewoners blijft de individuele auto belangrijk. Voor reizen naar de stad kiezen bewoners steeds vaker voor een combinatie van vervoersmiddelen. Aan de stadsranden stappen mensen van de autonome, individuele auto eenvoudig over op publieke mobiliteit of een (deel)fiets, wat bijdraagt aan duurzame mobiliteit en de afname van druk op stadscentra. De steden en de meer ruimtelijke gebieden komen steeds dichter bij elkaar.

[15] Voorzieningen die je alleen kan vinden in Rotterdam of Den Haag. Denk aan een academisch ziekenhuis, de exclusievere winkels, musea, of een universiteit.

4. Durven

In hoofdstuk 3 hebben we na onze regionale ambities geformuleerd te hebben onze droom neergezet. Om die droom te verwezenlijken hebben we met de 21 gemeenten van de Metropool Rotterdam Den Haag richting 2050 keuzen te maken. We maken er 5. Deze staan niet op zichzelf, maar hebben nauwe onderlinge relaties.
Zie onderstaand figuur. In dit hoofdstuk gaan we in op wat die keuzen betekenen.

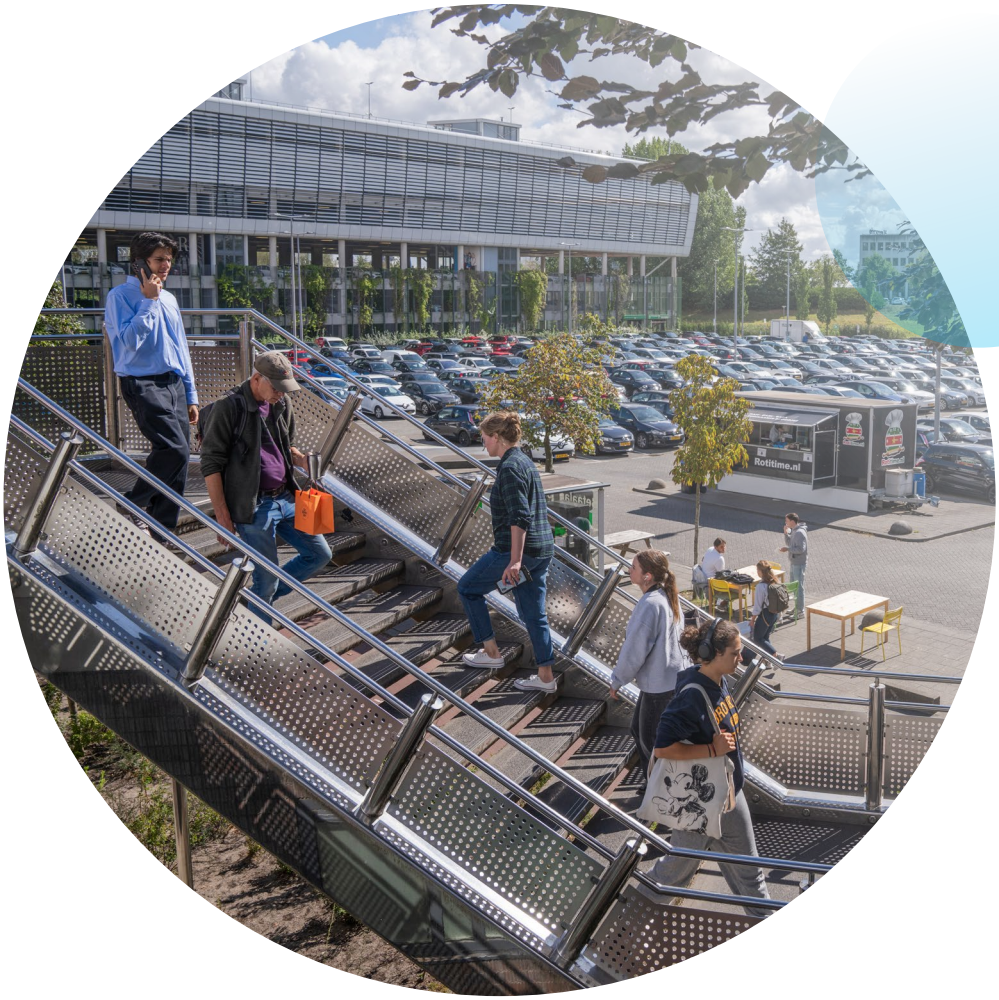


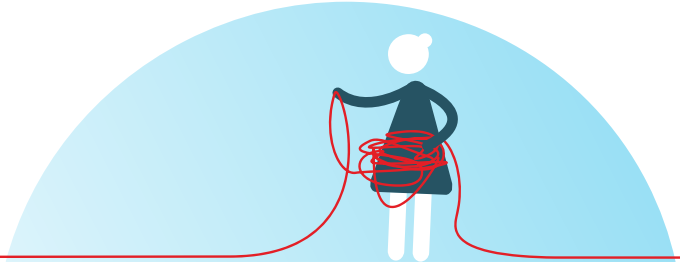


Juist doordat we deze keuzen met alle 21 gemeenten maken en dragen, kunnen we bergen verzetten. Alleen gaat dat niet. We doen het samen: met de 21 gemeenten en met onze (regionale) partners, op de wijze die recht doet aan en past bij de eigen rol en lokale situatie.

Dit zijn de 5 keuzen die we maken:

1. De regio organiseert alle vormen van vervoer
2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7
3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio
4. Volle inzet op technologie
5. Schouders eronder voor investeringskracht









Peter-Willem van Lindenberg | Lid Raad van Bestuur Franciscus

"In een ziekenhuis ontmoeten zorgverleners, ondersteunend personeel en patiënten elkaar. De groeiende zorgvraag en personeelstekorten zijn grote uitdagingen. Vooral in de gebieden waar niet alleen het aantal ouderen toeneemt, flink gebouwd wordt, maar waar ook de gemiddelde levensverwachting steeds verder stijgt. Ieder mens heeft in het leven, in meer of mindere mate, zorg nodig. Het is belangrijk dat inwoners dan kunnen rekenen op toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer.

Een belangrijk punt is de bereikbaarheid van een ziekenhuis. Ik pleit voor betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer (ov) voor zowel medewerkers als patiënten. Veel collega's kiezen voor de auto. Ze ervaren dat als veilig en comfortabel vervoer, vooral tijdens nacht- en avonddiensten. Als het ov toegankelijker wordt gemaakt en beter aansluit op hun werkroosters, dan kiezen meer medewerkers hiervoor. De gemeenten kunnen hier een rol in spelen door het verbeteren van de ov-voorzieningen, zodat medewerkers en patiënten veilig en betaalbaar kunnen reizen.

Er zijn onbenutte mogelijkheden in de samenwerking tussen werkgevers en gemeenten. Per jaar komen er meer dan 800.000 patiënten naar onze ziekenhuizen. Daaronder zit ook een grote groep ouderen waarvan veel niet werkend is. Deze groep is niet aangewezen op de spits. Als we de ziekenhuisbezoeken van deze groep patiënten inplannen buiten de spits, dan vermindert het de druk op het ov en het doelgroepenvervoer op de weg. Om deze uitdagingen aan te pakken is er samenwerking nodig tussen het ziekenhuis, gemeenten en ov-aanbieders.

Inclusiviteit in het vervoer is belangrijk, waarbij doelgroepenvervoer en regulier ov beter op elkaar aansluiten. We kunnen ze meer dan nu bij elkaar brengen. Een geïntegreerde aanpak is nodig om capaciteit optimaal te benutten en de toegankelijkheid voor patiënten en zorgverleners te verbeteren en het voor vervoerders efficiënter te maken."

4.1 De regio organiseert alle vormen van vervoer

Reizigers centraal

We werken samen toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. We combineren waar mogelijk verschillende vormen van mobiliteit – openbaar vervoer, deelvervoer, doelgroepenvervoer, fietsen en lopen – tot samenhangend en toegankelijk vervoer, met maatwerk waar nodig. We verleggen de focus van systeemefficiëntie naar menselijke waarde, en van abstract beleid naar concreet effect in het dagelijks leven. Voor bijvoorbeeld leerlingenvervoer is een vaste chauffeur of begeleider erg belangrijk. Kwaliteit en passend aanbod voor elke reiziger staat voorop.

Samen de regie

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderzoeken samen op basis van de regionale opgaven en de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers hoe het optimale vervoer eruitziet. Samen houden we regie op de uitwerking (tijd, snelheid, fasering en consequenties), leren we van goede voorbeelden[16] en onderzoeken we of slimme verbindingen tussen systemen mogelijk zijn.
Ook voor transport en logistiek zorgen we voor efficiëntie, spreiding en verduurzaming via multimodaal en regionaal verbonden transport.[17] Zo benutten we het mobiliteitssysteem optimaal.[18]



16 Zie het kader voor (inter)nationale voorbeelden.

17 Van het containervervoer uit de Rotterdamse haven heeft 70% een (tussen) bestemming in de regio.

18 Extra regionale knooppunten met gekoelde voorzieningen zijn nodig voor de snelle doorlooptijden van de vers-logistiek, voor het 24/7 benutten van het wegennet en voor ('s nachts) autonoom rijden.

(Inter)nationale voorbeelden van geïntegreerd vervoer

Reflectie

De voorbeelden tonen in de praktijk hoe het combineren van openbaar vervoer, flex- en deelvervoer leidt tot meer kwaliteit en bereik voor hetzelfde budget. De Deense aanpak inspireert, maar vraagt om zorgvuldige vertaling naar de Nederlandse context.

Flextrafic (Denemarken)

Flextrafic is een nationaal, vraaggestuurd vervoerssysteem dat openbaar vervoer aanvult. 5 diensten delen 1700 voertuigen, goed voor 2 miljoen ritten per jaar. De overheid financiert grotendeels; gemeenten bepalen gebruikersbijdrage.

Landelijke studie (Nederland)

Het Rijk verkent een integraal mobiliteitssysteem met betere toegankelijkheid, digitale infrastructuur en vereenvoudiging van processen. Ook wordt gekeken naar herverdeling van verantwoordelijkheden en het borgen van systeemverantwoordelijkheid.

Stroomlijn (Drechtsteden)

Sinds 2016 regelt Stroomlijn passend vervoer voor inwoners van de Drechtsteden, in opdracht van de Sociale Dienst Drechtsteden. De focus ligt op slimme afstemming van vervoersvormen, met aandacht voor bereikbaarheid, kwaliteit, duurzaamheid en betaalbaarheid.

Bravoflex (Brabant)

Bravoflex biedt sinds 2023 flexibel vervoer als aanvulling op het openbaar vervoer, ook naar moeilijk bereikbare gebieden. Reizigers kunnen boeken via app of telefoon, zeven dagen per week.



Dave van der Meer | Student Horti Technics & Management, MBO Westland

"Op dit moment zit ik in het laatste half jaar van mijn driejarige opleiding en studeer deze zomer af. Elke dag fiets ik van huis naar school en terug, weer of geen weer, en altijd zonder regenpak omdat ik eigenwijs ben.

Ik pak de fiets, want ik heb nog geen rijbewijs. Ik zou met de bus kunnen , maar dan moet ik eerst nog vijf à tien minuten fietsen naar de bushalte. Dan kan ik net zo goed doorfietsen. Bij de bushalte is er wel ruimte om je fiets te stallen, maar die is niet heel groot. Op school hebben we een grote fietsenstalling met genoeg plek, maar als je later op de dag begint, moet je soms wel even zoeken naar een plekje. De andere studenten komen met de bus, het ov, of met de auto, motor of scooter.

De route die ik fiets heeft soms stukken met van die vierkante tegels in plaats van asfalt. Ik vind asfalt persoonlijk fijner rijden, want anders hobbelt het zo en dat fietst minder lekker.

Sinds kort heb ik een elektrische fiets, omdat die stond te verstoffen bij mijn oma in de schuur. Dat vond ik zonde, dus heb ik gevraagd of ik die mocht overkopen. Zonder mijn oma als sponsor had ik geen elektrische fiets kunnen kopen.

Ik gebruik verder de Hoekse lijn om naar de stad te gaan en in platenwinkels te snuffelen. En de metro neem ik om naar Rotterdam Centraal te gaan, om vervolgens de trein naar de Efteling te pakken. Ik kom daar vaak, want ik heb een abonnement. Met het ov is dat prima te doen."

4.2 Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7

Systeem van publieke en actieve mobiliteit bestaat uit 3 onderdelen

Onze droom voor de toekomst: mobiliteit voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen:

1. Hoogwaardig OV: de standaard

Metro's, snelle trams en metrobussen[19] (= hoogwaardig OV) vormen het fundament van ons mobiliteitssysteem. Ze verbinden centra en randen van stedelijk gebied met elkaar én met de rest van Nederland. Aantrekkelijk, snel, vaak, betrouwbaar en de hele dag beschikbaar, zodat de keuze voor de auto minder vaak gemaakt wordt. We verbeteren kansrijke bus- en tramlijnen en leggen nieuwe vrijliggende banen aan. Waar nodig krijgt publieke en actieve mobiliteit voorrang, ook ten opzichte van de auto. We bieden de meest passende economisch efficiënte vorm van vervoer aan, dit kan dus een reguliere ontsluitende bus blijven. Ook vragen we het Rijk om de kwaliteit van het nationale spoornetwerk te versterken.

2. Mobiliteitsknooppunten: het scharnier

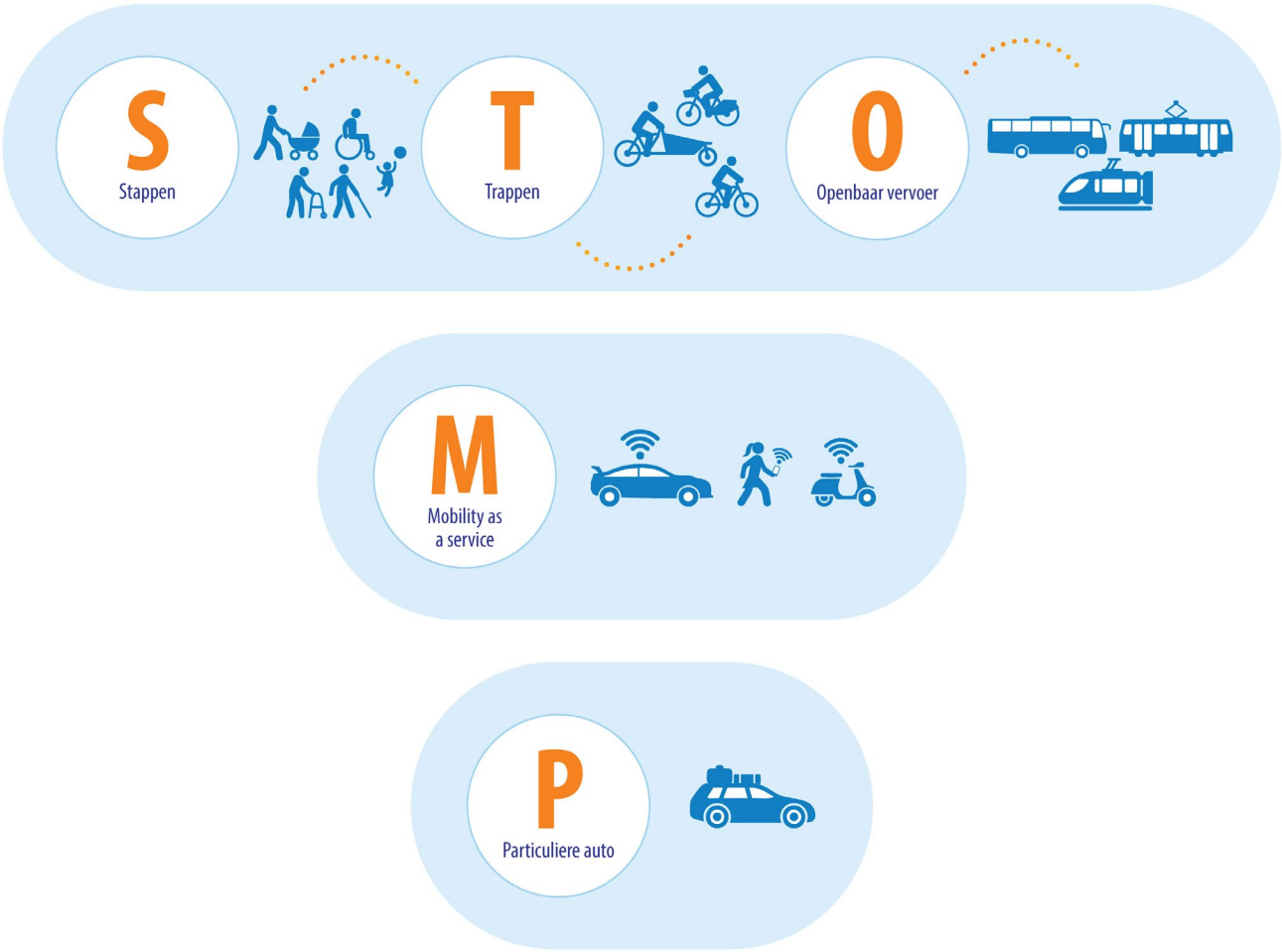
Op kruispunten van hoofdverbindingen ontstaan mobiliteitsknooppunten: overstapplekken met goede voorzieningen en een prettige verblijfskwaliteit. Deze locaties stimuleren ruimtelijke ontwikkeling en vormen het scharnier tussen auto, publieke en actieve mobiliteit. Door goede bereikbaarheid en overstapmogelijkheden verleiden we automobilisten richting de stedelijke gebieden hier over te stappen op publieke mobiliteit.

3. Fietsen, lopen en vraaggestuurd vervoer: fijnmazige toevoeging

Niet iedereen woont of werkt bij een knooppunt, maar moet er wel komen. We investeren daarom in veilige, snelle fiets- en looproutes, aansluitend op mobiliteitsknooppunten. Voor wie fietsen of lopen geen optie is, bieden we een fijnmazig netwerk van kleinschalig, gedeeld of vraaggestuurd vervoer – betrouwbaar, betaalbaar en afgestemd op de reiziger. We bieden de meest passende economisch efficiënte vorm van vervoer aan, dit kan dus een reguliere ontsluitende bus blijven. We houden expliciet rekening met de behoeften van kwetsbare doelgroepen, bijvoorbeeld via begeleiding met een OV-coach. We spelen in op reizigers die reizen naar de Mainport, Greenports en verder gelegen werklocaties.

NB. We staan open voor innovaties zoals het delen van privéritten via digitale platforms. We volgen vanuit regionaal perspectief de mobiliteitshiërarchie van 'STOMP' – stappen (lopen), trappen (fietsen), openbaar vervoer (collectief vervoer), mobility as a service (deelmobiliteit en slimme mobiliteit), particuliere auto – waarbij we stappen, trappen en openbaar vervoer in samenhang bekijken. Die vormen van vervoer moeten elkaar versterken en voor een samenhangend systeem zorgen. De 21 samenwerkende gemeenten leggen kortom de focus op publieke en actieve mobiliteit.

[19] Ook wel Bus Rapid Transit: hoogfrequente, hoogkwalitatieve verbindende buslijnen op een vrij liggende baan of snelwegen.



Afbeelding 5: STOMP vanuit regionaal perspectief.

Overal publieke en actieve mobiliteit

Publieke en actieve mobiliteit zijn slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. We bieden voor elke doelgroep een passende vorm van publieke of actieve mobiliteit tegen een eerlijke prijs. Daarbij zoeken we de balans tussen wat de reiziger betaalt en wat het systeem maatschappelijk kost. We vergroten het aanbod en zorgen voor een fijnmazig netwerk in alle gebieden: woonwijken, werklocaties, onderwijsclusters en recreatiegebieden.

Beschikbaar voor alle doelgroepen

De Metropoolregio is een diverse regio. Er wonen, werken, studeren of recreëren verschillende doelgroepen. Ieder met een eigen (mobiliteits)budget, maatschappelijke achtergrond, opleidingsniveau, (mobiliteits)wensen of met een fysieke of sociale beperking. Daarom kiezen wij een brede benadering. Mobiliteit moet voor iedereen 24/7 beschikbaar, betaalbaar, toegankelijk en veilig zijn.

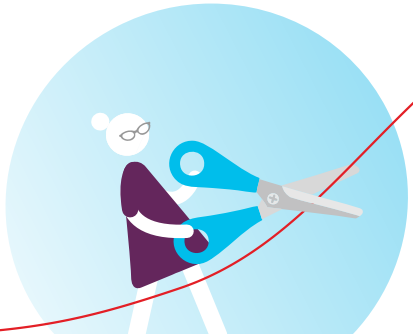
De rol van de auto

Hoe verhoudt het systeem van publieke en actieve mobiliteit zich tot de auto? De auto blijft een rol spelen in het systeem en dat verschilt per gebiedstype: binnen metropolitaan en hoogstedelijk gebieden ligt de nadruk meer op actieve en publieke mobiliteit. In de andere drie gebiedstypen heeft, naast actieve en publieke mobiliteit, de privéauto een (steeds) grotere rol dan in metropolitaan en hoogstedelijke gebieden. Want van en naar de metropolitaan en hoogstedelijke gebieden stappen automobilisten drempelvrij over op het Hoogwaardig OV. In de uitwerking van de corridoraanpak kijken we concreet hoe deze balans uitpakt, zodat het mobiliteitssysteem aansluit bij de lokale situatie en behoeften. We ondersteunen het gemeentelijk beleid voor meer 30 km/h-zones: goed voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Tegelijkertijd vraagt publieke en actieve mobiliteit om ruimte en prioriteit op plekken die cruciaal zijn voor het regionale netwerk. Op gemeentelijke hoofdwegen (50 km/h) delen auto, fiets en publieke mobiliteit de ruimte. We hebben scherpe keuzen te maken: wie krijgt waar voorrang? Die keuzen maken we vanuit het netwerkperspectief in de verschillende gebieden, waarbij we letten op:

- De opbouw en samenhang van het mobiliteitsnetwerk.
- De juiste plek, prioriteit en doorstroming van de auto op de hoofdwegen.
- De prioriteit voor de fiets en publieke mobiliteit op weg en kruispunt.
- Verkeersveiligheid en blijft 'maak een punt van nul' altijd de randvoorwaarde.
- Goede afstemming tussen wegbeheerders.

We investeren enkel in het wegennet als dit het gebruik van actieve en publieke mobiliteit vergroot of als dit het mobiliteitssysteem als geheel versterkt: voor verkeersveiligheid, voor personen die afhankelijk zijn van de privéauto voor woon- werkverkeer, voor logistieke betrouwbaarheid of voor bereikbaarheid van hulpdiensten. Daarbij volgen we vanuit regionaal perspectief de mobiliteitshiërarchie van 'STOMP' zoals hierboven toegelicht. We onderstrepen het belang van investeren in fietsinfrastructuur: van brede paden tot veilige, toegankelijke stallingen.





Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn dé randvoorwaarden

Het mobiliteitssysteem is verkeersveilig voor iedereen en volledig uitstootvrij. We besteden extra aandacht aan verkeersveiligheid en 'we maken een punt van nul' blijft het uitgangspunt. We zetten samen met alle partners in op het blijvend reduceren van zowel de ongevallen als de ervaren verkeers(on)veiligheid. Met zowel fysieke maatregelen als gedragsmaatregelen. Dit komt ook terug in de corridoraanpak. De keuze voor publieke en actieve mobiliteit is ook de keuze voor uitstootvrije mobiliteit. Zo ondersteunen we, naast de regionale opgaven, ook de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs (2015) en de Europese Green Deal (geen CO2 uitstoot in 2050).



Afbeelding 6: Globaal en indicatief netwerkbeeld van publieke en actieve mobiliteit (niet limitatief)

Marja Eenink | Woont in Bergschenhoek en werkt in Den Haag

“Om op mijn werk te komen in Den Haag, wat een klein stukje lopen is vanaf Den Haag Centraal, pak ik eerst de auto naar station Lansingerland. Op station Lansingerland neem ik de trein naar Den Haag Centraal. Toen station Lansingerland nog niet bestond ging ik altijd met de auto of de bus naar Berkel en Rodenrijs (E-lijn), . Op een gegeven moment kreeg je daar een parkeerprobleem, dus toen station Lansingerland werd geopend, ging ik daarheen. Daar is genoeg ruimte om te parkeren.

Ik zou op de fiets naar het station kunnen, maar ik heb een elektrische fiets en kan deze niet veilig stallen. Mocht ik mijn fiets veilig kunnen parkeren, dan zou ik fietsen, maar wel alleen met goed weer. Ik gebruik de metro als ik naar Rotterdam centrum ga in het weekend, dan pak ik de E-lijn. Ik ga dan wel weer met de auto, omdat het OV vanuit Bergschenhoek slecht is. Dan is het bij de parkeerplaats van Berkel en Rodenrijs een stuk rustiger.

De OV-verbinding vanuit Bergschenhoek naar het station is niet optimaal. Er rijdt een bus, maar dan moet ik eerst 2 km lopen. . In de toekomst is het niet handig om met de auto te blijven gaan. Ik heb ‘s morgens zelf ook al last van files, dus laat staan in 2050.

Een snelbus met vrije baan zou een goede oplossing zijn. De dichtstbijzijnde bushalte hiervoor zit 3 km verderop. Voor ouderen om bij zo’n station of snelbus te komen, zijn ook in de toekomst belbussen belangrijk.”



4.3 Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

Mobiliteit, ruimte en sociaal-economie: een geïntegreerde aanpak

Investeringen in mobiliteit gaan hand in hand met oplossingen voor lokale en regionale uitdagingen.
We kiezen voor een én-én-benadering. Dit betekent:

- Mobiliteit koppelen aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen;
- Dat we doen met de corridoraanpak.

NB. We gaan uit van vervoergerichte gebiedsontwikkeling. Nieuwe locaties ontsluiten we alleen duurzaam via publieke en actieve mobiliteit.

Wat is een corridoraanpak?

Een corridor allereerst is een regionale verbinding tussen steden, dorpen of hubs, inclusief de omliggende gebieden rond mobiliteitsknooppunten. De corridoraanpak investeert in deze mobiliteitsknooppunten stemt vervoer op elkaar af. Het gaat om de juiste ontwikkeling op de juiste plek, rekening houdend met de unieke gebiedskwaliteiten, bevolkingsdichtheid en mobiliteitsbehoefte van doelgroepen. Rond mobiliteitsknooppunten clusteren we onder meer, werkplekken, onderwijs, woningen en zorg. Knooppunten moeten goed bereikbaar zijn te voet, per fiets en via deelvervoer. Het doel voor mensen is: nabijheid van publieke en actieve mobiliteit (OV, fiets, lopen) en essentiële functies (wonen, werken, zorg, onderwijs).

Goede voorbeelden

De corridoraanpak is niet nieuw en werkt. Zo zien we bijvoorbeeld dat daar waar we al investeren in publieke en actieve mobiliteit het gebruik ervan aanzienlijk gegroeid is.[20] Onze investeringen geven daarbij een economische impuls aan het gebied. Bij corridors met lopende, ruimtelijke trajecten sluiten we daarop aan, zoals bij lokale gebiedsontwikkelingen, Regiodeals, de NOVEX[21] Zuidelijke Randstad, de NOVEX Rotterdamse haven en NOVEX het Groene Hart.



20 Het gebruik van de 'E-Lijn' door de metropoolregio illustreert dit: in 2005, voor de investering waren er 7000 reizigers per dag. In 2011, na volledige realisatie van de lijn waren er 30.000 reizigers per dag. In 2019: 55.000 reizigers per dag. Dat komt neer op 50 % meer reizigers op de E-lijn per jaar. Dit geeft een economische impuls aan de regio. We sluiten aan bij lopende projecten, zoals lokale gebiedsontwikkelingen, NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse haven.

21 NOVEX: Nationale OmgevingsVisie Executiekracht.



"In de toekomst moeten wonen en werken dichterbij elkaar liggen. Zo voorkom je dat er slaapsteden ontstaan zonder werk."





Ahmed Hashish | Directeur DAM Shuttles

‘Er is op dit moment een groot tekort aan gekwalificeerde chauffeurs, zeker in het openbaar vervoer. Dat tekort kan deels opgelost worden met geautomatiseerd vervoer. Het is dus echt een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. De focus ligt nu specifiek op buslijnen, bijvoorbeeld op plekken waar de drukte laag is of de routes technologisch geschikt zijn. Zo kunnen de chauffeurs ingezet worden waar ze het hardst nodig zijn – op complexe of drukke trajecten. Het is niet alleen vervanging, het is ook uitbreiding. In gebieden zonder OV kunnen we zo tóch iets aanbieden.

Als DAM Shuttles zijn wij betrokken als exploitant bij de zelfrijdende bus in Rotterdam. De afgelopen jaren hebben we veel ervaring opgedaan met deze technologie. We weten steeds beter wat er nodig is om zelfrijdende bussen veilig en inzetbaar te maken. Daarbij werken we samen met meerdere partijen, waaronder RDW, die uitgebreide veiligheidstesten uitvoert.

Mijn verwachting is dat we in 2050 op veel plekken volledig geautomatiseerd vervoer hebben. Wat we nu doen met de zelfrijdende bus – zoals op de lijn tussen Rotterdam The Hague Airport en Meijersplein – is een eerste stap. Op dit moment moet er nog altijd een chauffeur aan boord zijn. Voor deze route hopen we binnen twee jaar zonder chauffeur te kunnen rijden, maar daarvoor moeten wet- en regelgeving en aansprakelijkheid nog geregeld worden.

We kijken ook naar voorbeelden uit het buitenland als het om automatisch vervoer gaat. In landen als Noorwegen wordt al getest met bussen onder veel complexere omstandigheden, zoals sneeuw en tunnels. Daar zijn ze soms net een stap verder, mede doordat regelgeving soepeler is. In Nederland zijn we strikter, mede door de impact van eerdere incidenten. Begrijpelijk, maar het vertraagt innovatie wel.

Ik ben nog in de wolken van alle positieve aandacht bij de eerste rit van de zelfrijdende bus. Dit hebben we toch maar mooi samen gefixt! Dit project laat zien dat we in Nederland voor kunnen lopen – als we het samen doen.’

4.4 Volle inzet op technologie

Hoe realiseren we onze ambitie?

We omarmen innovatieve technologie om onze visie voor 2050 te verwezenlijken en werken daarvoor samen met verschillende partners. Dit versterkt het regionale innovatie-ecosysteem, stimuleert een hoogwaardige maakindustrie en bevordert economische groei. Technologie moet toegankelijk, inclusief en cybersecure zijn, de welvaart eerlijk verdelen en voldoen aan privacywetgeving. We werken samen met regionale kennisinstellingen om te bepalen welke technologieën onze doelen ondersteunen en hoe we ze effectief inzetten.

Toepassingen van technologie

1. Sociale en verkeersveiligheid

- **Sociale veiligheid:** slimme camera's, gedragsmaatregelen, verlichting, data-analyse en betere inrichting van voertuigen en knooppunten vergroten de veiligheid.
- **Verkeersveiligheid:** slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen, voertuigtechnologie, rijtaakondersteuning en snelheidshandhaving maken rijden voor iedereen verkeersveiliger.

2. Benutting van het mobiliteitssysteem

- **Een geïntegreerd systeem:** van publieke en actieve mobiliteit vraagt om technologische samenhang in capaciteit, reisinformatie, organisatie, beveiliging en betaling.
- **Autonoom vervoer:** zelfrijdende voertuigen verhogen de frequentie van bestaande lijnen en maken nieuwe vormen van publieke mobiliteit mogelijk.
- **De acceptatie door gebruikers:** we hebben oog voor het gedrag van mensen en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers.
- **Datasturing en AI:** 5G, data-analyse en AI optimaliseren reizigersstromen. We sturen op tijd en plaats met comfort, betere aansluitingen en financiële prikkels, en promoten alternatieven voor de privéauto.
- **Logistiek:** we delen digitale verbindingen en data met de logistieke sector voor meer efficiëntie.

3. Beheer en onderhoud

- **Slimme verbindingen:** slimme apparaten, digitale verbindingen en data verbeteren het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel, met focus op veiligheid en duurzaamheid.
- **Energietransitie:** we benutten bijvoorbeeld OV-infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk, om netcongestie te verminderen, onder de noemer 'Energie in het OV'.



Angelique de Wit | Directeur Greenport West-Holland

”Mobiliteit gaat over meer dan alleen verkeersstromen. Het is bepalend voor de economische kracht van een regio. Goede bereikbaarheid is essentieel voor zowel personen- als goederenvervoer. En dat is al helemaal het geval in een kennisintensieve regio zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

De infrastructuur in de regio is verouderd. Daarnaast worden buslijnen in de kernen rondom steden geschrapt, wat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en onderwijsinstellingen belemmert. Dit heeft negatieve gevolgen voor de economische vitaliteit en investeringskracht van de regio. Ik pleit dan ook voor investeringen in mobiliteitsvoorzieningen, zoals snelle buslijnen tussen steden en efficiëntere logistiek voor versproducten. Dit zou niet alleen de bereikbaarheid verbeteren, maar ook de emissies verlagen en de leefbaarheid verhogen. De investeringen moeten niet alleen financieel zijn, maar het gaat ook over samenwerking en contact tussen verschillende partijen.

Er is behoefte aan slimme en innovatieve oplossingen voor mobiliteit, waarbij verkeersveiligheid en het milieu belangrijk zijn. Ik zie een cruciale rol voor de MRDH in het organiseren van openbaar vervoer en het verbeteren van de efficiëntie. De MRDH wordt vaak onderschat in haar rol en potentieel.

Besluiten over mobiliteit moeten een langetermijnperspectief hebben en verder reiken dan de huidige bestuursperiode. Er is bestuurlijke vernieuwing en lef nodig om vooruitgang te boeken.

De regio moet aantrekkelijk blijven voor toekomstige generaties, met een focus op mobiliteit als sleutel voor economische en sociale ontwikkeling. Er is meer samenwerking en een efficiëntere organisatie van mobiliteit nodig om de regio toekomstbestendig te maken. Mobiliteit is essentieel is voor het concurrentievermogen en de investeringskracht van de regio.”



4.5 Schouders eronder voor investeringskracht

Forse investeringen, gedeelde verantwoordelijkheid

Onze ambitie vraagt om forse investeringen. Met partners in de regio stellen we een regionale investeringsagenda op, inclusief uitvoeringsstrategie voor de komende decennia. Dit biedt zekerheid aan inwoners, ondernemers en investeerders, en een samenwerkingsperspectief met Rijk en Europa.

Twee sporen: gebiedsgericht en thematisch

De investeringsagenda omvat:

- Gebiedsgerichte pakketten per corridor, inclusief korte-termijninvesteringen.
- Thematische investeringen buiten corridors, zoals kleinschalige mobiliteitsprojecten.

Voorwaarden voor investeringen

- **Regio-breed:** gebiedsgerichte investeringen voor corridors zijn regio-breed, opgesteld met publieke en private partners. Het meerjarige karakter van de afspraken geeft alle partijen vertrouwen om te investeren in de toekomst.
- **Iedereen draagt bij:** alle partijen leveren een bijdrage, financieel of procesmatig (bijvoorbeeld versnellen van procedures, creëren van draagvlak of zelfstandig uitvoeren van onderdelen).
- **Sluiten áán bij:** investeringen sluiten aan bij corridor-specifieke kansen en opgaven, zoals publieke mobiliteit, extra woningen, fietspaden, voorzieningen, ruimtelijke kwaliteit en sociaaleconomische opgaven.
- **Uitzonderingen:** kleinschalige mobiliteitsprojecten, zoals verkeersveilige infrastructuur om het mobiliteitssysteem te verbeteren, kunnen buiten de corridoraanpak worden gefinancierd.

Rolverdeling

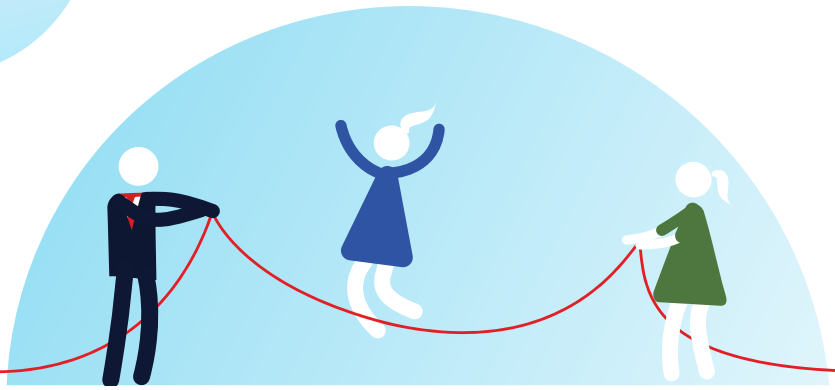
- **Coördinatie:** de Metropoolregio Rotterdam Den Haag coördineert de investeringsagenda, maakt afspraken over financiering en ondersteunt gemeenten in de uitwerking (via MRDH-support). De MRDH adviseert over corridorontwikkeling, maar neemt geen verantwoordelijkheid voor ruimtelijke instrumenten zoals grondexploitatie.

Tijdpad en uitvoering

- **Standaard 5 jaar:** elk corridorpakket bevat een kortetermijnprogramma (tot 5 jaar). Met wegbeheerders spreken we inhoud, financiering en planning af. Bij vertraging kan de wegbeheerder MRDH-support aanvragen. Als afspraken niet worden nagekomen, worden middelen herverdeeld naar andere regionale projecten.

"Minder auto en meer groen; het geeft meer ruimte en het maakt de leefomgeving veiliger."





5. Doen

In dit hoofdstuk gaan we in op de acties om onze droom te verwezenlijken: een to do-lijst per keuze voor de samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor de komende 5-10 jaar. Dit vormt de eerste stap voor de uitwerking van de visie in een uitvoeringsprogramma voor de aankomende 10 jaar.

NB. We bepalen in 2026 hoe en wanneer we de acties uitvoeren en houden daarbij rekening met logische, natuurlijke momenten: het aflopen van contractperiodes, de overgang naar nieuwe concessies, de planning van ruimtelijke trajecten en het ingaan van wet- en regelgeving. En nemen het op in het uitvoeringsprogramma.

5.1 To do-lijst keuze: De regio organiseert alle vormen van vervoer

Reizigers centraal

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderzoeken de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit. Met een gedeelde probleemanalyse stellen we oplossingsrichtingen op. Dit vraagt om nauwe samenwerking en dialoog tussen beleidsmakers, vervoerders, belangenorganisaties, zorgaanbieders en - vooral - de mensen om wie het gaat.

Het onderzoek richt zich op de volgende onderdelen:

- **Inhoudelijke onderwerpen:** benutten van bestaande succesvolle vervoersvormen en lokale initiatieven, inzetten van slimme technologie (zoals planningssoftware) om te standaardiseren, kosten te beheersen en de kwaliteit te verbeteren; aanpak van personeelstekorten; extra aandacht voor gebieden zonder bestaand publiek vervoer;
- **Samenwerking en aanbesteding:** verkennen van de voor- en nadelen van gezamenlijke aanbesteding en regionale ondersteuning bij doelgroepenvervoer;
- **Gebruikersbehoeften:** inzicht krijgen in de wensen van (toekomstige) doelgroepen op het gebied van aanbod, vervoersvormen, begeleiding en communicatie;
- **Betaalbaarheid:** onderzoek naar manieren om publieke mobiliteit ook toegankelijk te houden voor minder kapitaalkrachtige doelgroepen;
- **Eigenaarschap en transparantie:** organiseren van heldere besluitvorming, uitvoering en monitoring;
- **Schaalbaarheid:** verkennen hoe een eventuele koppeling tussen publieke mobiliteit, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en bedrijfsvervoer opgeschaald kan worden van een selecte groep gemeenten naar meer gemeenten;
- **Wet- en regelgeving:** signaleren van knelpunten en kansen in landelijke regelgeving, in dialoog met het Rijk en de Provincie;
- **Leren en agenderen:** benutten van (inter)nationale kennis en praktijkvoorbeelden; inzichten uit het onderzoek inbrengen op landelijk niveau.

Goederen centraal

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken samen met wegbeheerders, Greenport West-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en logistieke partijen aan slimme maatregelen om de doorstroming en spreiding van goederenvervoer te verbeteren- zowel fysiek als digitaal.
Focuspunten:

- **'Dedicated lanes op dedicated times':** voor vrachtverkeer, inclusief stimulering van nachttransport en autonoom rijden;
- **Stadsdistributie:** uniforme organisatie van tijden, toegangsregels en emissievrije zones voor bevoorrading van centra, met als doel: volledig emissievrije logistiek in 2040;
- **Logistieke knooppunten:** onderzoek naar strategische locaties voor distributie en op- en overslag van goederen, met benodigde voorzieningen zoals snelladers en koelinstallaties.

Voorwaarden op orde

Om de ambities waar te maken, zetten de samenwerkende gemeenten in op:

- **Toegankelijke en verkeersveilige infrastructuur:** wegbeheerders zorgen voor veilige, duurzame, toegankelijke wegen, voorbereid op autonoom vervoer;
- **Werkgeversafspraken:** regionale afspraken met onder meer grote werkgevers, onderwijsinstellingen en overheidsorganisaties over slim en gespreid reisgedrag: meer publieke en actieve mobiliteit, reizen buiten de spits, en thuiswerken waar mogelijk.



"Toen ik in Texas was, zag ik zelfrijdende autos. Het zou echt cool zijn om die ook in Nederland te zien."


23
23 Beverwaard
2006
RET


kpn

5.2 To do-lijst keuze: Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7

Organisatie publieke mobiliteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in afstemming met regionale partners:

- **Sluiten aan bij het onderzoek publieke mobiliteit:** sluiten waar passend in hun acties aan bij de uitkomsten en besluiten van het lopende onderzoek naar publieke en actieve mobiliteit (verwijzing naar onderzoek keuze 1);
- **Koppelen vervoersvormen:** werken samen met HTM, RET en streekvervoerder aan het mogelijk maken van combinaties van doelgroepenvervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer. Daarbij bepalen we welke eisen we opnemen in nieuwe concessies en wat aanvullend geregeld wordt in de huidige concessies;
- **Passende organisatie- en contractvormen:** bepalen gezamenlijk welke organisatie- en contractvormen het beste aansluiten op de mobiliteitsbehoeften van reizigers. Daarbij is er ook aandacht voor contracten met lokale mobiliteitsaanbieders voor specifieke diensten.

Hoogwaardig OV

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in afstemming met RET, HTM, streekvervoerder en regionale partners:

- **Van netwerkvisie naar uitvoering:** vertalen het globale en indicatieve netwerkbeeld naar een concrete lijnenkaart en met uitwerking voor hoogwaardig OV en mobiliteitsknooppunten. Dit doen we in samenhang met de corridoraanpak zoals beschreven bij keuze 3;
- **Selectie van hoogwaardige lijnen:** bepalen welke bestaande OV-lijnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig OV en waar nieuw hoogwaardig OV wordt gerealiseerd, aansprekend voor nieuwe reizigers die nu nog voor de auto kiezen;
- **Investeren in fijnmazige ontsluiting:** zetten in op een fijnmazig netwerk dat alle wijken en buurten ontsluit met publieke en actieve mobiliteit. Bestaande OV-lijnen die niet kunnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig OV verdwijnen alleen als er voldoende andere vormen van actieve en publieke mobiliteit beschikbaar zijn die beter aansluiten op de lokale behoefte om snel en eenvoudig op de gewenste bestemming of op een mobiliteitsknooppunt met hoogwaardig OV te komen;
- **Versnellen van hoogwaardig OV:** investeren in vrijliggende banen voor snelle trams en metrobuslijnen met een hoge gemiddelde snelheid. Waar dit niet mogelijk is, maken we afspraken met wegbeheerders over aangepaste lijnvoering, onder meer via clustering op hoofdstructuren en het instellen van samenhangende 30 km/u-zones;
- **Stimuleren van gebruik publieke mobiliteit:** ontwikkelen samen met vervoerders en publieke/ private partners maatregelen die het gebruik van publieke mobiliteit stimuleren en de betrouwbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid vergroten. Denk aan OV-coaches, jaarabonnementen bij woninghuur of -koop, afspraken met grote publiekstrekkers of evenementen, en regelingen met grote werkgevers.



Mobiliteitsknooppunten

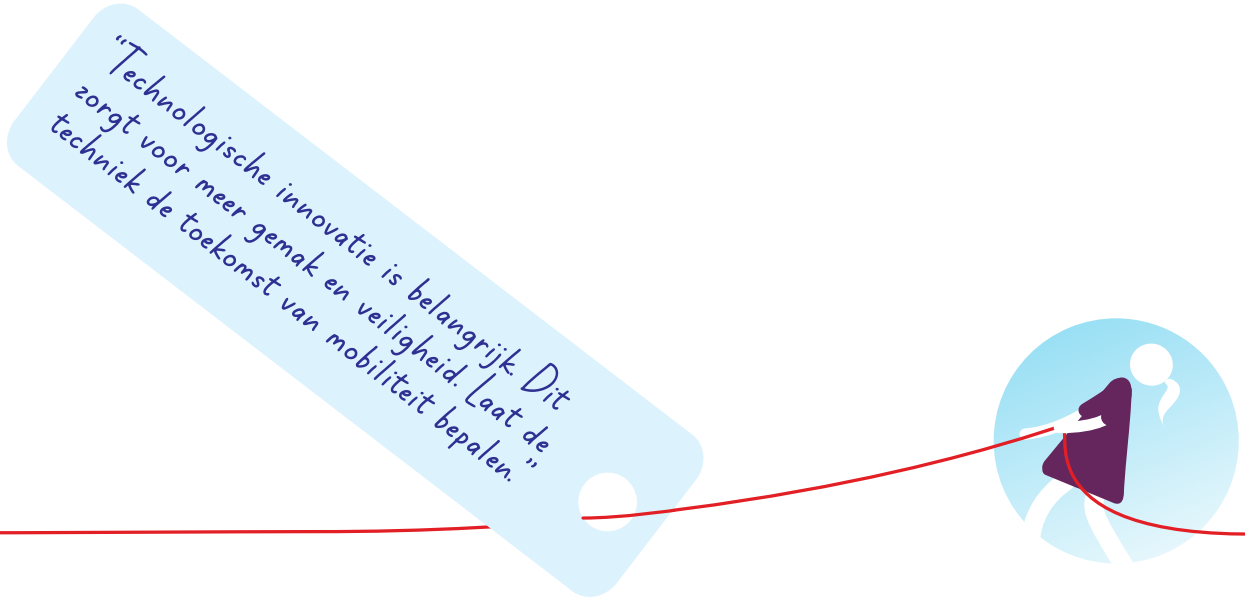
De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met regionale partners:

- **Haltes als mobiliteitsknooppunten:** verhogen de aantrekkelijkheid van publieke en actieve mobiliteit door haltes op te waarderen tot mobiliteitsknooppunten binnen de corridoraanpak. Zorgen voor een prettig verblijf op knooppunten en naadloze overstap;
- **Selectie en prioritering van knooppunten:** bepalen welke bestaande haltes of knooppunten worden opgewaardeerd en waar nieuwe mobiliteitsknooppunten wenselijk of kansrijk zijn. Hoe meer functies en vormen van mobiliteit samenkomen, hoe hoger de prioriteit voor opwaardering;
- **Inrichting van overstaplocaties zonder hoogwaardig OV:** bestaande overstaplocaties zonder metro, snelle tram of metrobus hebben een standaardinrichting die sociaal veilig is.

Fietsen, lopen & kleinschalig, vraaggestuurd, gedeeld vervoer

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met regionale partners:

- **Toegankelijkheid via actieve en gedeelde mobiliteit:** maken publieke en actieve mobiliteit in de hele regio bereikbaar door te investeren in fietsen, lopen, gedeeld vervoer, kleinschalig, vraaggestuurd vervoer, P+R. Per gebiedstype brengen we in kaart welke vormen van actieve en publieke mobiliteit nodig zijn en wat er nodig is om deze af te stemmen op mobiliteitsknooppunten. We koppelen deze aanpak aan de uitwerkingen van de corridoraanpak (keuze 3);
- **Fiets als volwaardig alternatief:** stimuleren wegbeheerders om de regionale hoofdverbindingen van het Regionaal Basisnetwerk Fiets te verbeteren, als uitbreiding van het programma 'Metropolitane fietsroutes';
- **Samenwerking met werkgevers en maatschappelijke organisaties:** vragen het bedrijfsleven om medewerkers te stimuleren met publieke en actieve mobiliteit naar het werk te reizen. We werken hiervoor samen met coöperaties, zorg- en onderwijsinstellingen en recreatiebedrijven. Lokale gemeenschappen en sociale initiatieven, zoals vrijwilligersvervoer, worden actief betrokken. In concessies ontwikkelen we combi-arrangementen voor een naadloze reis met publieke mobiliteit.



5.3 To do-lijst keuze: Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

Corridoraanpak

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met publieke en private partners:

- **Wederkerige afspraken per corridor:** maken per corridor afspraken die kansen, toegankelijkheid en welzijn voor inwoners van de metropoolregio versterken. Deze afspraken omvatten een ruimtelijk programma, sociaaleconomische versterking, mobiliteitsoplossingen en flankerend beleid. Waar relevant wordt ook de logistieke opgave meegenomen. De betrokken gemeenten verankeren deze afspraken binnen drie jaar in hun beleid. Hoofdstuk 6 bevat een eerste uitwerking van de aanpak; de bijlage geeft een overzicht van potentiële corridors;
- **Vertaling naar uitvoeringsplannen:** vertalen de mobiliteitsopgaven en de ruimtelijke en sociaaleconomische vraagstukken in de corridors naar concrete uitvoeringsplannen. Thematische investeringen nemen zij daarbij mee.

Koppeling ruimtelijk en sociaaleconomische opgaven

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in samenwerking met regionale partners in de regio:

- **Tweejaarlijks overleg per gemeente:** elke gemeente initieert eens per twee jaar een gesprek met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag over de lokale omgevingsvisie, ruimtelijke plannen en sociaaleconomische opgaven. Samen bepalen we hoe deze worden opgenomen in de corridoraanpak.



"De techniek staat voor niets. Drones gaan absoluut een rol spelen in het vervoer van mensen en goederen."

5.4 To do-lijst keuze: Volle inzet op technologie

Kennis

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met kennisinstellingen, vervoerders en marktpartijen:

- **Toegepast technologieprogramma:** ontwikkelen een langjarig programma dat kennis, inzicht en overzicht biedt in de toepasbaarheid van technologieën voor onze opgaven, met aandacht voor menselijk gedrag en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers;
- **Koplopersgroep:** vormen een koplopersgroep van wegbeheerders en vervoerders. Deze groep past technologie toe die bijdraagt aan sociale veiligheid, verkeersveiligheid, systeembenutting en efficiënt beheer en onderhoud;
- **Digitale transitie met reizigers:** betrekken reizigers actief bij de digitale transitie. We leggen uit hoe technologie werkt, benoemen de voordelen, staan open voor vragen en bevorderen de acceptatie ervan door gebruikers.

Implementatie

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met vervoerders, de Mainport, Greenports en het bedrijfsleven:

- **Routekaart autonoom rijden:** ontwikkelen een routekaart voor de implementatie van autonoom vervoer. Hierin is aandacht voor de benodigde wet- en regelgeving en voor praktijktesten op het wegennet, in samenwerking met wegbeheerders;
- **Ruimte in regelgeving:** werken met het Rijk aan ruimte binnen bestaande regels voor nieuwe technologieën, inclusief experimenten met aangepaste veiligheidseisen.

Materieel

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met beheerders:

- **Optimalisatie beheer en onderhoud:** verbeteren het beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur en materieel;
- **Betere samenwerking:** versterken de samenwerking tussen beheerders om dit gezamenlijk te realiseren.

Autonoom rijden

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met beheerders en partners in de regio werken stapsgewijs toe naar het volgende:

- **Metro en snelle tram:** in 2050 rijdt de metro en snelle tram volledig autonoom.
- **Metrobus:** in 2030 rijdt de eerste metrobuslijn volledig autonoom. In 2040 is 50% van het metrobusnetwerk autonoom;
- **Kleinschalig vervoer:** in 2030 rijdt het eerste vraaggestuurde voertuig volledig autonoom. (weg, water of lucht) In 2040 is 50% van het kleinschalige vervoer autonoom;
- **Mainport en Greenports:** in 2040 is 25% van het vervoer van en naar de Mainport en Greenports autonoom. In 2050 is dat 35%.


R·NET Spoor 2
Lijn Bestemming
Min
B Nesselande 9
B Nesselande 19
o's gaan vanaf 1 september w
RET
2
512.1





Aad van der Werf | Strategisch arbeidsmarkt adviseur

"We hebben in Nederland echt een sterke Human Capital Agenda nodig, zeker nu automatisering en robotisering steeds meer terrein winnen. Neem in Rotterdam de ParkShuttle. Daar rijdt een transportbusje rond zonder chauffeur. Stel je voor dat we dit soort initiatieven gaan uitbreiden. Dat roept nieuwe vragen op: wie biedt ondersteuning als er iets misgaat? Wie is aansprakelijk of zorgt voor de veiligheid. Hiermee ontstaan nieuwe rollen en taken. We hebben mobiliteits- en city hosts nodig, een beetje zoals stewardessen in de luchtvaart die weten hoe ze moeten handelen als het misgaat.

Human Capital zou een onderdeel moeten zijn van elke aanbesteding in het openbaar vervoer. Maar helaas wordt het vaak vergeten. Een voorbeeld waar vergrijzing, tekort aan personeel en hierdoor technische tekortkomingen problemen veroorzaakten was bij de aanbesteding van Qbuzz in Zuid-Holland. Ik heb dit als inwonende van Alphen aan den Rijn zelf meegemaakt. Samenwerkende partijen zoals gemeenten moeten echt meer aandacht besteden aan realistische uitvoering en samenwerking in relatie tot de beschikbaarheid van goed opgeleid personeel.

En wat betreft arbeidskracht: we komen simpelweg mensen tekort. Het tekort loopt op tot wel een miljoen mensen. Dat zet enorme druk op sectoren als zorg, veiligheid, overheid, onderwijs, transport en techniek. Daarom moeten we bij aanbestedingen inzetten op arbeidsarme vervoertoepassingen. Dat vraagt om creativiteit én realisme. Technologie, infrastructuur en vakbekwaamheid; je moet ze tegelijkertijd oppakken. Het Rotterdamse havengebied en de Haagse regio zijn belangrijke mobiliteitsknooppunten. Je zou denken in deze mobiliteitsregio dat er veel meer animo is voor mobiliteitsstudies, maar de instroom van studenten blijft achter. We zien dat het aantal studenten daalt. Dat is zorgwekkend.

Er is dringend behoefte aan een vorm van mobiliteitsacademie die aantrekkelijk is voor studenten. Een plek waar je op elk niveau – van VMBO tot HBO – kunt worden opgeleid. Zo kunnen we de kloof tussen onderwijs en arbeidsmarkt dichten en het imago van beroepen in de mobiliteitssector verbeteren."

5.5 To do-lijst keuze: Schouders eronder voor investeringskracht

Investeringsagenda

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Procesorganisatie:** organiseren het proces voor een regionale investeringsagenda met betrokkenheid van de EU, het Rijk en de Provincie Zuid-Holland;
- **Lobbybasis:** stellen samen met regionale partners een investeringsagenda op voor de realisatie van onze ambitie, als basis voor actieve lobby richting Europa, bedrijfsleven en het Rijk, waarbij zij ook ministeries zonder directe mobiliteitstaak betrekken;
- **Publiek-privaat:** maken afspraken met private partijen voor gebiedsgerichte investeringen.

Corridorinvesteringen

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Pakketten:** maken per corridor investeringspakketten met publieke en private partijen met ruimtelijke, (sociaal) economische en mobiliteitsbelangen en leggen daarin wederkerige afspraken vast;
- **Rijksafspraken:** maken met het Rijk afspraken voor corridorinvesteringen die naast regionale ook Rijksdoelen realiseren;
- **Pilotpositie:** maken afspraken over opname van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als pilot-regio in de landelijke mobiliteitsvisie 2050.

Europese fondsen en financiële kaders

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **EU-fondsen:** onderzoeken actief de mogelijkheden om regionale EU-fondsen in te zetten voor de ontwikkeling van de regio en maken een doorvertaling van deze visie die geschikt is voor aanvragen van Europese subsidies en investeringen;
- **Indexering:** maken als onderdeel van de actieve lobby meerjarige afspraken over indexering van de BDU[22], die ten minste gelijk dient te zijn aan de indexering van andere overheidsbudgetten zoals het gemeentefonds en het provinciefonds.

Nationale mobiliteitsnorm

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Gelijke standaard:** zetten zich in voor het invoeren van een nationale mobiliteitsnorm, vergelijkbaar met die voor defensie, zodat mobiliteit ook in financieel uitdagende tijden structureel onderdeel blijft van maatschappelijke investeringen;
- **Fysieke weerbaarheid:** we versterken en investeren in zowel de fysieke infrastructuur als de strategische ruimtelijke keuzes, gericht op het waarborgen van de robuustheid en stabiliteit van de regio. We werken hierbij samen met het Rijk en Provincie Zuid-Holland.

22 Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) is een financiële bijdrage die provincies en stadsregio's jaarlijks ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de uitvoering van verkeers- en vervoersbeleid op lokaal en regionaal niveau.

Investeringen in autonome mobiliteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Technologiemiddelen:** investeren financiële middelen in autonome voertuigen, software en andere benodigde technologie;
- **Subsidie-inzet:** ondersteunen wegbeheerders via subsidies bij het aanpassen en aanleggen van (slimme) infrastructuur voor autonoom rijden;
- **Datagebruik:** delen en benutten data om het mobiliteitssysteem voortdurend te verbeteren.

Gedifferentieerde betaling

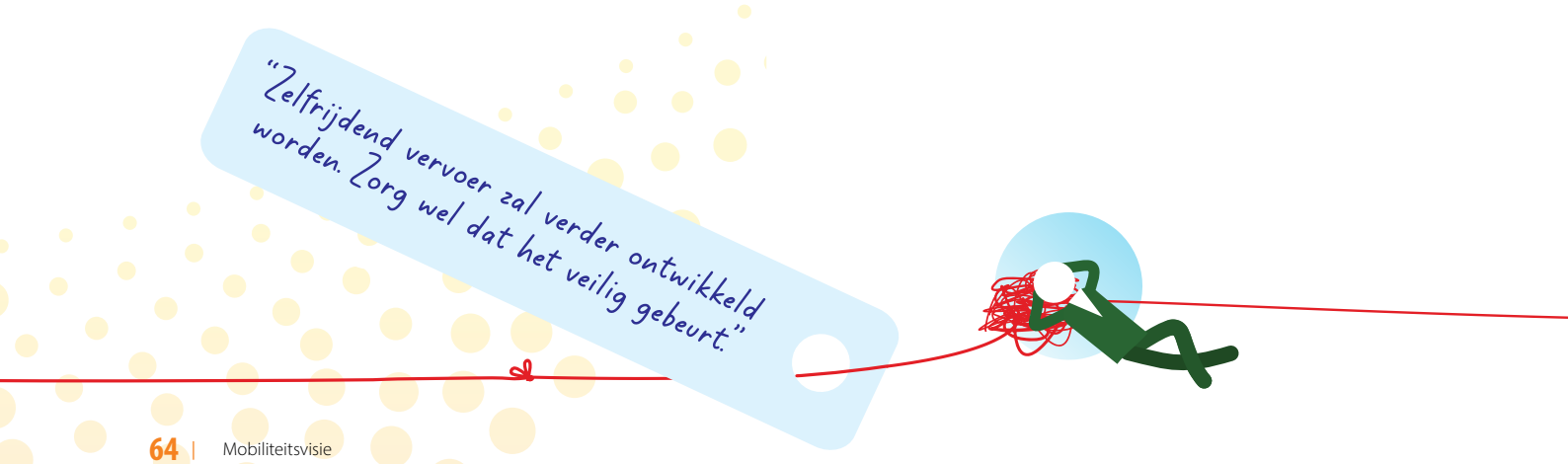
De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Gebruiksprikkels:** verkennen vormen van betalen naar gebruik (tijd en plaats) voor alle infrastructuur, gericht op het stimuleren van publieke en actieve mobiliteit, het sturen op tijd en plaats, het bevorderen van spreiding van reisbewegingen en het beperken van maatschappelijke kosten.

Uitvoeringscapaciteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Regiocapaciteit:** kunnen rekenen op ondersteuning van MRDH-Support om in elke gemeente te zorgen voor voldoende uitvoeringscapaciteit wanneer die lokaal ontbreekt.




Centrum
Bus Richting Vertrek
R·NET
Brielle Centrum
Brielle Centrum
PLUS
403 Brielle
R·NET
IVECO
10-BLN-6

6. Aanpak in gebieden

Onze visie: de juiste ontwikkeling op de juiste plek, rekening houdend met de unieke kwaliteiten, bevolkingsdichtheid, mobiliteitsbehoefte van doelgroepen en functies van elk gebied in de metropoolregio. De corridoraanpak verbindt deze verschillen en wordt hier verder toegelicht, met drie voorbeelden. Afbeelding 7 en de bijlage geeft een overzicht van de potentiële corridors.

Samen corridors uitwerken

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten en partners verkennen corridors en maken bindende afspraken over mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en sociaaleconomische opgaven. In het uitvoeringsprogramma dat volgt op deze visie bepalen we wanneer we welke corridors verkennen en uitwerken. Gemeenten kunnen nieuwe corridors voorstellen, wat bestuurlijke en ambtelijke inzet vereist.



Afbeelding 7: Kaart met potentiële corridors voor gebiedsgerichte uitwerking.

6.1 Uitwerking per gebiedstype

Metropolitaan en hoogstedelijk

Hier ligt de grootste verstedelijkingsopgave. Hoogwaardig OV (per rails) en lopen zijn dominant, aangevuld met actieve en deelmobiliteit bij mobiliteitsknooppunten. We investeren in extra railinfrastructuur (metro, tram, metrobussen), hoofdfietsroutes en stallingen om OV- en fietsgebruik te stimuleren.

Stedelijk wonen en werken

Verstedelijking verhoogt druk op ruimte en leefkwaliteit. Metro- en R-net-lijnen eindigen hier. We revitaliseren voormalige groeikernen, pakken sociaaleconomische uitdagingen aan en stimuleren deelmobiliteit, terwijl de privéauto nog een rol speelt.

Ruimtelijk wonen en recreëren

Rustige gebieden vragen om goede regionale verbindingen. De (elektrische) fiets en privéauto zijn en blijven belangrijk voor iedereen die geen andere keuze heeft. We zetten in op deelmobiliteit, vraaggestuurd OV, P+R-locaties, (H)OV en bereikbaarheid van natuur en recreatie (kust, polders) via fiets en OV-deelfietscombinaties.

Mainport en Greenports

Deze arbeidsintensieve gebieden met verspreide bewoning vragen maatwerk: publieke mobiliteit, deelmobiliteit, fiets en van-pooling voor personenvervoer; efficiënt wegennet en autonoom rijden voor logistiek.

6.2 Corridoraanpak in detail

Investeringstypen

- **Vervoerskwaliteit:** Hoogwaardig OV (trein, metro, tram of metrobussen) met hoge frequentie en kwaliteit.
- **Knooppuntontwikkeling:** knooppunten met hoogwaardige faciliteiten (bewaakte stallingen, veilige looproutes, stationspleinen, kiosken, werkplekken) en goede fiets- en wandelverbindingen.
- **Gebiedsontwikkeling:** investeringen rond knooppunten in woningen, werklocaties, onderwijs, zorg en recreatie, gericht op ruimtelijke, economische en sociaaleconomische groei, met complementaire functies tussen knooppunten.

Aanpak

Via een wederkerige investeringsstrategie dragen Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten, Rijk, EU, provincie en private partijen bij aan:

- Hoogwaardige knooppuntbediening;
- Ruimtelijke, economische en sociaaleconomische investeringen rond knooppunten;
- Omgevingskwaliteit en bereikbaarheid (fiets- en wandelpaden, stallingen, verblijfsplekken);
- Flankerend beleid (lage parkeernormen, regulering).

6.3 Voorbeelden van corridors

Hieronder lichten we ter illustratie drie corridors toe. Voor meer voorbeelden, zie de bijlagen. Alle corridors zijn erop gericht om de bereikbaarheid te verbeteren passend bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroepen in de corridor, de regio economisch sterker te maken, de leefbaarheid in het gebied te verhogen en sociaaleconomische opgaven aan te pakken.

Blankenburgcorridor

Omschrijving: De Blankenburgcorridor verbindt de Mainport met de Greenport en stedelijke gebieden.

Fase: Onderzoek/initiatief.

Ambitie: De Blankenburgcorridor vormt een kansrijke verbinding tussen Mainport Rotterdam en de noordzijde van de Maas, met veel werkgelegenheid en woonplekken. Aan de noordzijde sluiten de Zuidwestland-corridor (Westland-Den Haag) en Hoekse Lijn (Rotterdam – Hoek van Holland) aan, met kansen voor woningbouw en voorzieningen. De Maasdeltatunnel kan via een metrobus woonlocaties aan de noordzijde verbinden met werkclusters in het zuiden.

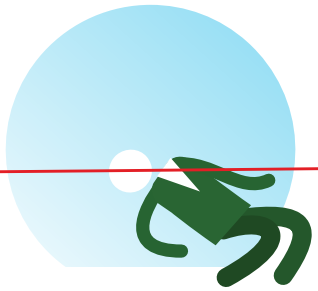
Oude Lijn

Omschrijving: De Oude Lijn is een spoorlijn die loopt van Leiden naar Dordrecht.

Fase: MIRT-verkenning.

Ambitie: Publieke mobiliteit fors verbeteren door vaker te rijden en nieuwe stations te bouwen. Investeren in woningbouw en werkplekken rondom de stations om de regio te versterken. Meer werkgelegenheid en betere voorzieningen creëren om de leefbaarheid te verbeteren.

"De bevolkingsgroei maakt het drukker en drukker. Autowegen gaan vastlopen en plekken worden steeds minder goed bereikbaar als de overheid niet ingrijpt."



Zuidwestland-corridor

Omschrijving: De Zuidwestland-corridor verbindt RandstadRail Zoetermeer - Den Haag via het Westland met de Hoekse Lijn (Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam) naar Rotterdam.

Fase: Onderzoek/initiatief.

Ambitie: Den Haag pakt sociaaleconomische uitdagingen in zuidwestelijke wijken aan (arbeidsparticipatie, sociale cohesie) en verbetert het tramnetwerk. In Westland en langs de Hoekse Lijn zijn er kansen voor knooppuntontwikkeling en verstedelijking. De ambitie is het versterken van de Zuidwestland-corridor met frequentere, comfortabelere publieke mobiliteit (HOV Maassluis-Naaldwijk-Den Haag), meer woningen en werkplekken, en betere infrastructuur voor verkeersdoorstroming. Mobiliteitshubs ondersteunen voetgangers, fietsers en deelauto's. We optimaliseren logistieke stromen van en naar Greenport Westland met duurzame transportketens, hubs en snelle verbindingen naar Rotterdamse haven en Schiphol. Investeringen in banen, onderwijs, groen en recreatie verbeteren leefbaarheid en kansen.

Colofon

Dit is een uitgave van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam
Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Publicatiedatum: 13 februari 2026

Tekstredactie: Hannah Aukes

Vormgeving: Studio Tween