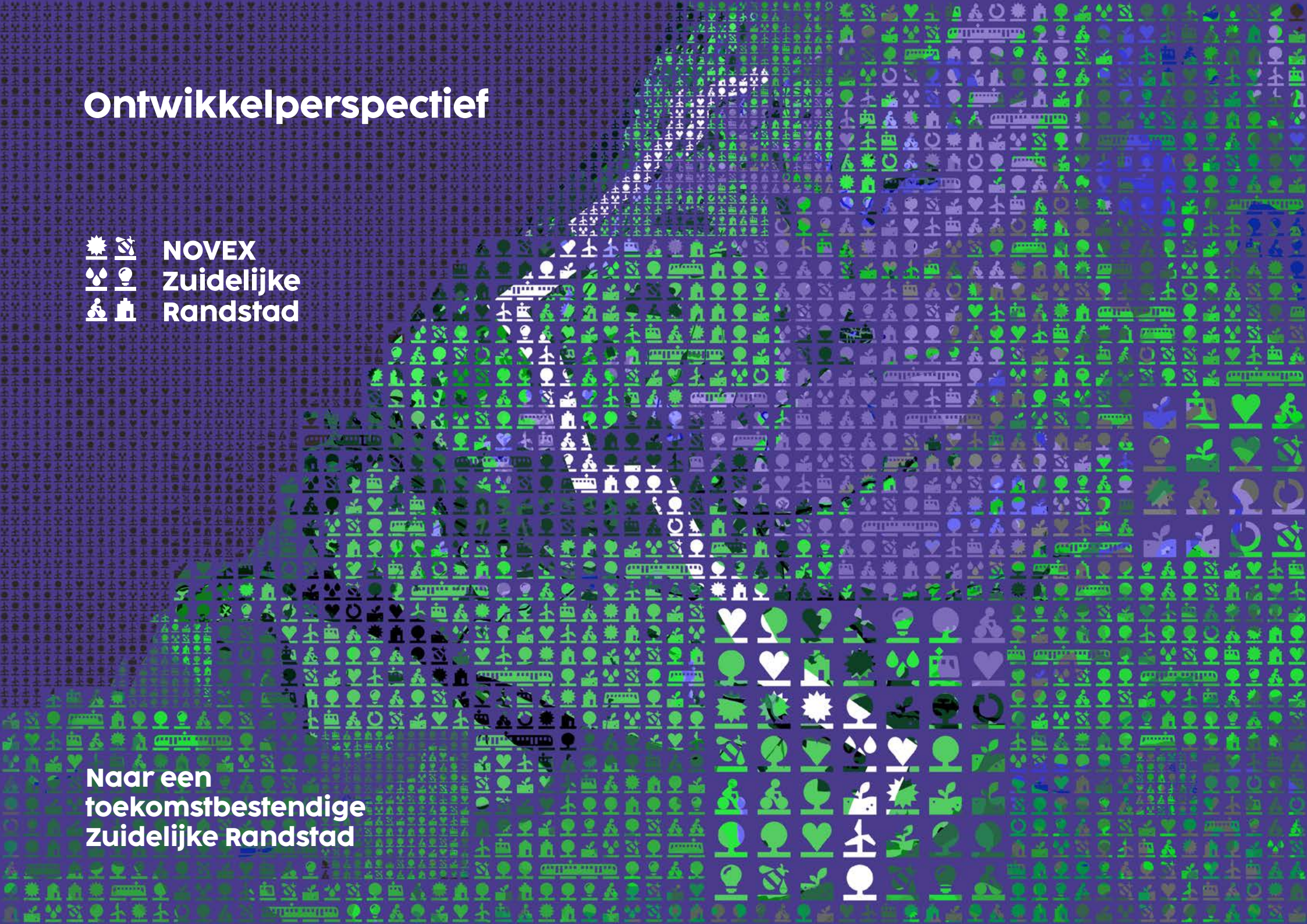
Ontwikkelperspectief

NOVEX
Zuidelijke
Randstad



Naar een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad



Inhoudsopgave

Inleiding **4**

1 Voortbouwen op een sterke basis **8**
1.1 Het DNA van de Zuidelijke Randstad 9
1.2 Transitieopgaven in de Zuidelijke Randstad 11
1.3 De Zuidelijke Randstad: Eén metropool 12

2 Naar een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad **15**

3 Aanpak van de hoofdopgaven **29**
3.1 Leefbare woonmilieus 31
3.2 Duurzaam bereikbaar 35
3.3 Gezonde en klimaatadaptieve delta 41
3.3.1 Water en bodem zijn randvoorwaardelijk 41
3.3.2 Klimaatverandering vraagt om aanpassingen 42
3.3.3 Naar een gezonde en klimaatadaptieve metropool 43
3.4 Toekomstbestendige economie 49
3.5 De energietransitie 55

4 Samen verder werken **58**

Inleiding

Samenwerkingspartners van de Zuidelijke Randstad slaan de handen ineen om met elkaar een ontwikkelperspectief op te stellen met daarin een gezamenlijke visie op de toekomst van onze regio. Dit ontwikkelperspectief bevat ook een aantal strategische hoofdkeuzes, samenwerkingsafspraken en procesafspraken om daar te komen, en een aantal vervolgopgaven die we met elkaar nader willen uitwerken. Dit is nodig om met elkaar richting te bepalen én koers te houden voor de langere termijn.

Opgave

De hoofdopgave voor het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad is 'toekomstbestendige verstedelijking'. Onze basis wordt gevormd door de bestaande afspraken over intensieve binnenstedelijke verdichting (wonen en werken) langs de Oude Lijn Leiden-Dordrecht en knooppunten van het HOV-netwerk, gecombineerd met investeringen in de bereikbaarheid van het gebied en de schaalsprong OV. Deze opgaven t.a.v. wonen, werken en bereikbaarheid vullen we aan met de opgaven die noodzakelijk zijn om onze regio toekomstbestendig te maken: klimaatadaptatie, groen in en om de stad (GIOS), (circulaire) economie, de energietransitie en gezondheid. NOVEX Zuidelijke Randstad richt zich op het maken van afspraken over de randvoorwaarden die nodig zijn voor het realiseren van een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad. Het maken van integrale afwegingen tussen alle opgaven staat daarbij centraal.

Ambitie

Bij toekomstbestendige verstedelijking gaat het om meer dan alleen het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het gaat vooral om het maken van een kwaliteitssprong naar een toekomstbestendige regio. Een regio waar inwoners gezond, gelukkig en veilig kunnen leven in een kwalitatieve, welvarende en klimaatrobuuste omgeving. Daarom benutten we de verstedelijkingsopgave om de kwaliteit van de gehele regio te versterken. Nieuwe ontwikkelingen moeten de bestaande stad helpen. Opgaven pakken we in samenhang op; daarmee maken we efficiënt gebruik van onze schaarse ruimte en besparen we geld en tijd. We gebruiken de kracht van de Zuidelijke Randstad om lokale en regionale kwaliteiten te versterken. Dit is een grote ambitie, maar tegelijkertijd beseffen we dat dit de enige manier is om onze metropool echt toekomstbestendig te ontwikkelen. Verstedelijking is geen doel op zich, maar een middel om onze ambities te kunnen realiseren en deze kwaliteitssprong te maken. We bouwen aan een toekomstbestendige, innovatieve en economisch krachtige metropool waar kwaliteit en brede welvaart centraal staan, zonder de kwantitatieve opgave in het gebied uit het oog te verliezen.

Programma NOVEX

In de zomer van 2022 heeft het Rijk het programma NOVEX gelanceerd. Dat bestaat uit twee sporen: het ruimtelijk voorstel (per provincie) en de samenwerking in de NOVEX-gebieden. NOVEX-gebieden zijn gebieden waar complexe opgaven dusdanig stapelen dat ze om intensieve

samenwerking tussen gemeente, waterschappen, provincie en Rijk vragen. Uitvoeringskracht staat hier voorop. Per NOVEX-gebied wordt er gewerkt aan een (1) ontwikkelperspectief, (2) uitvoeringsagenda en (3) regionale investeringsagenda (RIA). In programma NOVEX zijn zestien NOVEX-gebieden opgenomen. De Zuidelijke Randstad is één van deze zestien NOVEX-gebieden vanwege de omvangrijke verstedelijkingsopgave (wonen, werken, voorzieningen) in samenhang met opgaven op het gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, groen in en om de stad, (circulaire) economie, de energietransitie en gezondheid. NOVEX Zuidelijke Randstad heeft als doel om de integrale afstemming, uitvoering en realisatie van de inhoudelijke doelen te bevorderen. Dit ontwikkelperspectief is het startpunt van de NOVEX Zuidelijke Randstad, maar bouwt voort op bestaande afspraken en kwaliteiten. In de afgelopen jaren is er al intensief samengewerkt en veel geïnvesteerd in de Zuidelijke Randstad. Zo is in 2019 het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad ondertekend door het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de acht gemeenten uit de Verstedelijkingsalliantie. Hierin is de basis gelegd om te verstedelijken langs de Oude Lijn Leiden-Dordrecht en knooppunten van het HOV-netwerk, en gelijktijdig een schaalsprong OV te realiseren. Deze inhoudelijke basis heeft geleid tot het besluit om in totaal 4,8 miljard euro vrij te maken voor deze OV-schaalsprong.

Relatie met het provinciaal ruimtelijk voorstel

Er is een wisselwerking tussen de twee sporen van Programma NOVEX. De NOVEX-gebieden zijn bouwstenen voor het provinciaal ruimtelijk voorstel en het provinciaal ruimtelijk voorstel leidt tot kaders voor de NOVEX-gebieden. In het startpakket heeft het Rijk benoemd dat de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-gebieden onderdeel uitmaken van het ruimtelijk voorstel. Het ruimtelijk voorstel van de provincie Zuid-Holland zet in op een nieuwe koers in de ruimtelijke ordening en is door de Provinciale Staten vastgesteld op 6 maart 2024. Omdat dit ontwikkelperspectief qua volgordelijkheid later afgerond is dan het ruimtelijk voorstel van de provincie Zuid-Holland is er tijdens het opstellen van zowel het ruimtelijk voorstel als tijdens het opstellen van dit ontwikkelperspectief rekening gehouden met elkaars inhoud. De uitwerking in het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad houdt dan ook rekening met de nieuwe koers uit het ruimtelijk voorstel van de provincie Zuid-Holland. De verdere uitwerking van zowel het ruimtelijk voorstel als dit ontwikkelperspectief naar omgevingsbeleid, biedt de mogelijkheid om deze beleidsvoornemens samen te doordenken, aanvullende inzichten mee te nemen en gebiedsgericht verder uit te werken.

Relatie met NOVEX Rotterdamse Haven

De Rotterdamse Haven maakt geen onderdeel uit van de NOVEX Zuidelijke Randstad, maar is wel een belangrijk onderdeel van de Zuidelijke Randstad. De haven en het stedelijk gebied hebben een belangrijke economische relatie. Daarnaast geldt voor veel opgaven dat er afhankelijkheden zijn t.a.v. de ontwikkelingen en keuzes in beide gebieden. Voorbeelden zijn opgaven rondom leefbaarheid, milieu en geluid in de gebieden rondom de haven waar ook wordt verstedelijkt. Vanuit NOVEX Rotterdamse Haven is een programmalijn ‘synergie stad en haven’ opgetuigd. Daarin wordt de integraliteit tussen de opgaven van de Zuidelijke Randstad en de Rotterdamse Haven, in samenhang met elkaar, geagendeerd. Het is van belang dat NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse Haven deze programmalijn gezamenlijk verder gaan uitwerken.

De geografische afbakening van de Zuidelijke Randstad

De geografische scope van het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad omvat het gebied dat de metropool Zuidelijke Randstad vormt (m.u.v. de Rotterdamse Haven, welke wel onderdeel uitmaakt van onze metropool maar een apart NOVEX-gebied is). Deze geografische scope is globaal weergegeven op de verbeelding op pagina 7. Deze scope omvat het samenhangend (hoog)stedelijk gebied van de Zuidelijke Randstad, verbonden door middel van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk van trein, metro en lightrail. In dit gebied vindt toekomstbestendige verstedelijking plaats, zoveel mogelijk rondom de knooppunten van het HOV-netwerk. Deze scope omvat ook de gebieden en landschappen tussen, en rondom, dit samenhangend (hoog)stedelijk gebied. Deze groene-blauwe natuur-, recreatie- en landbouwgebieden vormen een net zo belangrijk onderdeel van onze metropool. Voor het toekomstbestendig ontwikkelen van de Zuidelijke Randstad spelen deze gebieden een sleutelrol in de milieu-, klimaat-, natuur-, voedsel-, recreatie- en energieopgaven, de leefbaarheid van onze regio en de gezondheid van onze inwoners.

Binnen deze geografische scope werken we in de NOVEX Zuidelijke Randstad aan de hoofdopgave ‘toekomstbestendige verstedelijking’. Binnen de scope van dit gebied wordt ook aan andere opgaven gewerkt in verschillende programma’s, o.a. in het Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied (ZHPLG), de provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) en de Ruimtelijke Economische Visie (REV).

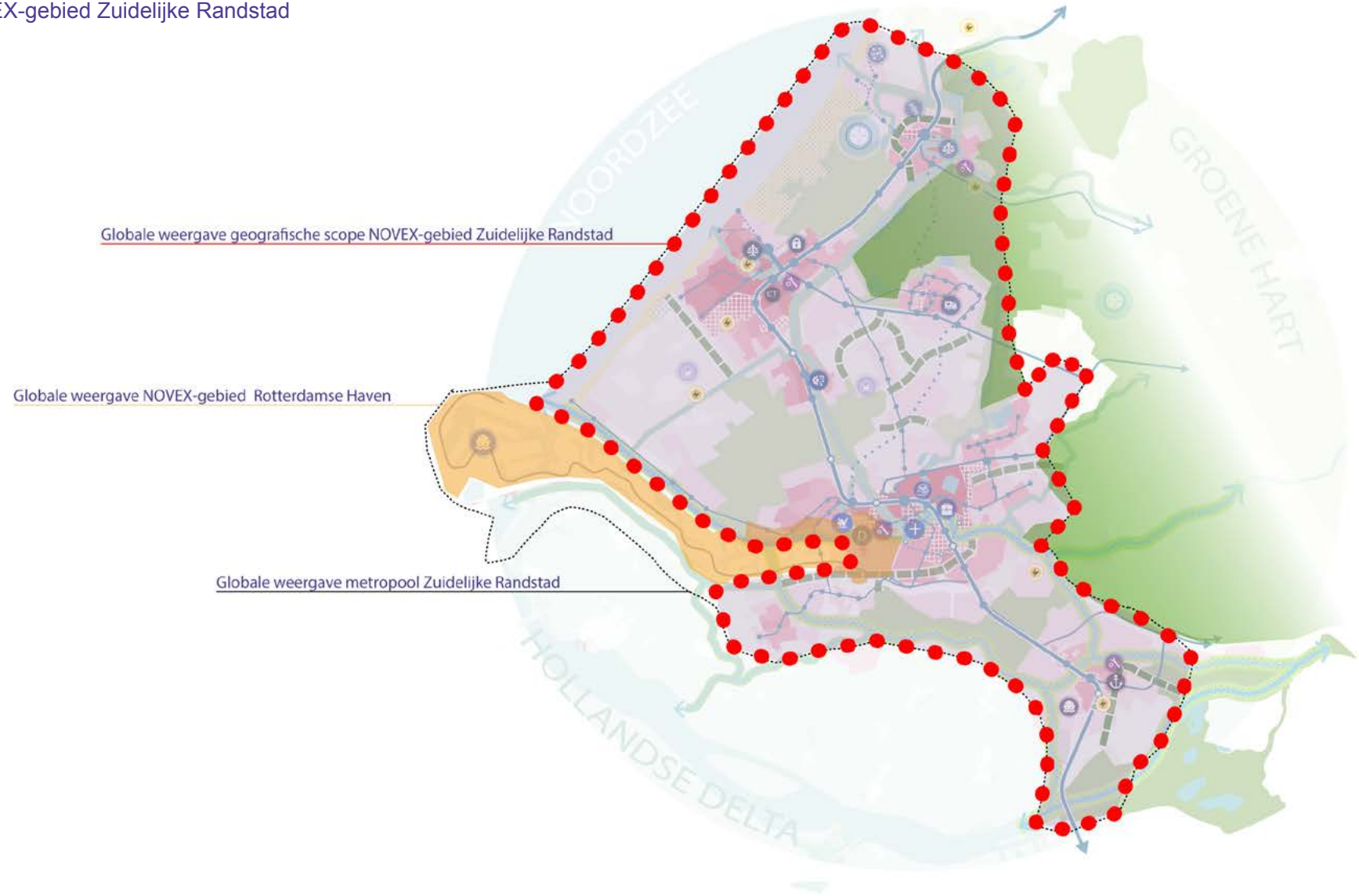
Planhorizon

Het ontwikkelperspectief heeft een planhorizon tot en met 2050. Dit is nodig omdat de integrale opgaven een lange doorlooptijd hebben en dus een visie vragen voor de lange termijn. Wel is het zo dat dit ontwikkelperspectief hoofdzakelijk uitgaat van de gemaakte verstedelijkingsafspraken tot 2040. De opgave om invulling te geven aan de ontwikkeling van dit gebied na 2040, richting 2050, is een nog nader uit te werken opgave. NOVEX Zuidelijke Randstad kent ook nog twee andere te ontwikkelen producten: de uitvoerings-agenda en de regionale investeringsagenda. Deze producten vragen om concrete afspraken en/of projecten en zullen zich meer richten op de kortere termijn. We zien de uitvoeringsagenda als een levend document dat we periodiek met elkaar herijken.

Status ontwikkelperspectief

Dit ontwikkelperspectief is geen vervanging van lopende en vastgestelde visies op nationaal, provinciaal of gemeentelijk niveau maar wordt gepositioneerd als een beleidsvoornemen. Een beleidsvoornemen is een voornemen om het juridische planologische beleidsinstrumentarium aan te passen conform de geformuleerde ambities in het beleidsvoornemen. Waar er beleidsvrijheid is trachten de betrokken partijen te handelen naar dit beleids-voornemen. Doel hiervan is om als één overheid te werken en zo congruent beleid te ontwikkelen. Dit betekent dat de betrokken partijen de inhoudelijke ambities uit dit ontwikkelperspectief in het eigen omgevingsbeleid zullen verwerken. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe Nota Ruimte (lees: nationale omgevingsvisie) en Nationale Programma’s op Rijksniveau, het provinciale omgevingsbeleid, de gemeentelijke omgevingsvisies, en programma’s van gemeenten en waterschappen.

Geografische scope
NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad

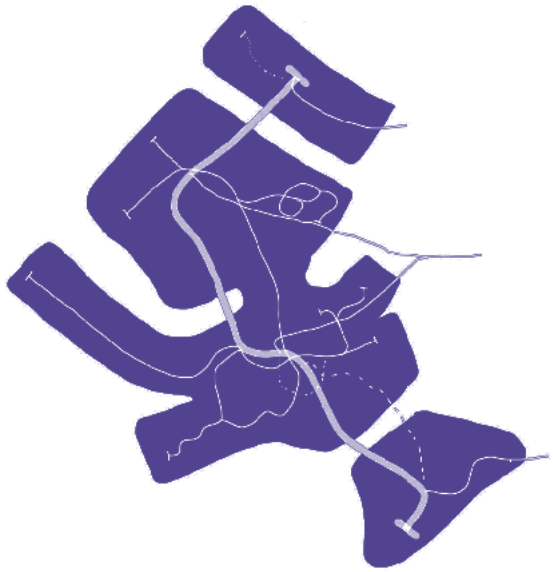


1
Voortbouwen op een sterke basis

1.1 Het DNA van de Zuidelijke Randstad

Het DNA van de Zuidelijke Randstad kenmerkt zich door het grootstedelijk karakter; twee van de vier grote steden van Nederland bevinden zich hier, evenals een groot aantal van oudsher belangrijke kennis- en handelssteden. Ook kenmerkend is de afwisseling tussen deze sterk verstedelijkte gebieden, kleinere kernen en een verscheidenheid aan open landschappen. Onderscheidend voor de Zuidelijke Randstad is daarin de aanwezigheid van vier sterke regionale clusters (de Leidse regio, de Haagse regio, de Rotterdamse regio en de Dordtse regio), afgewisseld met een rijk palet aan binnen- en buitenlandschappen, die samen één metropool vormen. Onze metropool omvat drie belangrijke landschappen: het kustlandschap als natuurverbinding die van Denemarken tot Frankrijk strekt, het enige West-Europese Deltagebied en de voor Nederland typische veenweide gebieden. Deze gebieden kennen een verscheidenheid aan bijzondere landschappen en speciale natuur; duinen, weiden, moerassen, strand, zee, plassen, rietlanden, getijdengebieden, bos op rijke grond, geestgronden, buitenplaatsen, etc. Deze bijzondere biotopen lopen door tot in de haarvaten van onze stedelijke structuren en vormen een prachtige inspiratiebron om de identiteit en de natuurwaarden van onze regio te versterken. Ook van de daarin gelegen woon- en werkgebieden. De afwisseling tussen stad en land is één van de grootste krachten van onze regio. Zowel de landschappelijke als de recreatieve potentie van deze afwisseling willen we in de toekomst veel beter gaan benutten.

De Oude Lijn, het spoor tussen Leiden en Dordrecht, is een belangrijke ruggengraat die de vier regionale clusters (hierna benoemd als deelregio's), en de landschappen daartussen met elkaar verbindt. Samen met de regionale HOV-corridors van metro en lightrail vormt dit een samenhangend (hoog)stedelijk gebied met een uitstekende bereikbaarheid. Het toekomstbestendig verstedelijken langs dit HOV-netwerk, samen met het realiseren van een schaalsprong in het OV-systeem, is niet voor niets één van de belangrijkste uitgangspunten voor de verdere



Abstracte weergave van het samenhangend (hoog)stedelijk gebied van de Zuidelijke Randstad, verbonden door middel van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk van trein, metro en lightrail. Zichtbaar zijn de vier deelregio's van onze metropool.



Abstracte weergave van de afwisseling tussen stad en landschap, bestaande uit binnenlandschappen en buitenlandschappen. Zichtbaar is de groen-blauwe structuur van de regio welke de verschillende landschappen met elkaar verbindt.

ontwikkeling van onze regio. Het daily urban systeem van onze inwoners is hierdoor in potentie groot. Het is echter van belang dat ons OV-systeem nog meer als één netwerk gaat functioneren, zodat huishoudens op een prettige en efficiënte manier hun dagelijkse activiteiten kunnen verrichten. Doordat inwoners veel voorzieningen kunnen bereiken binnen 10 à 15 minuten lopen of fietsen liggen er in de Zuidelijke Randstad ook veel kansen om langzaam verkeer en gezonde verplaatsingen te stimuleren. Voor deze verdere ontwikkeling is het wel van belang dat we de intensivering van de stad (wonen, werken, voorzieningen) combineren met de intensivering van de natuur in en om de stad t.b.v. biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

Net zo kenmerkend voor de Zuidelijke Randstad is onze veelzijdige economie. In en rondom de steden bevinden zich groeiende kennis- maak- en dienstenconomieën. Daarbuiten bevinden zich ook de Rotterdamse Haven, de Greenport West-Holland en groot logistiek-industrieel complex. Tachtig procent van de Nederlandse space bedrijvigheid en kennisinstellingen bevinden zich in Zuid-Holland. In Leiden bevindt zich het grootste Life Science cluster van Nederland, Den Haag is de internationale stad van vrede en recht, Delft is een voorloper op het gebied van technologie met de TU, Rotterdam heeft een sterk medisch en diensten cluster plus de Rotterdamse Haven en Dordrecht heeft een belangrijk maritiem cluster. De Oude Lijn fungeert als belangrijke kennisas die al deze clusters met elkaar verbindt en zo ook uitwisseling genereert tussen de drie internationale topuniversiteiten (Leiden, Delft, Erasmus) en een scala aan hogescholen en MBO's. En dat levert innovatie op. Zo ontstaat er op het snijvlak van Delft, Rotterdam en Dordrecht, dicht bij de haven, een bijzondere delta-tech specialisatie. Al deze campussen zijn bovendien onderdeel van een netwerk van ecosystemen dat zich uitbreidt buiten de regio (denk bv. aan Amsterdam, Utrecht en Schiphol). Een groot deel van het nationale inkomen wordt in de Zuidelijke Randstad verdiend en onze regio is daarmee een belangrijke motor van de nationale economie. Toch vervult de Zuidelijke Randstad haar potentie als trekkende kracht van de Nederlandse economie nog onvoldoende, dit willen we in de toekomst versterken.

Cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit

In de Zuidelijke Randstad zijn veel erfgoedwaarden te vinden. In het gebied, en in de omgeving, liggen veel historische steden en dorpen met beschermde stads- en dorpsgezichten. Denk aan Leiden, de Landgoederenzone Wassenaar-Den Haag en Rijswijk, Den Haag, Delft, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Rotterdam en Dordrecht. In de steden zijn niet alleen de reeds beschermde stadsgezichten waardevol, maar ook diverse 19e- en 20e-eeuwse uitbreidingen zijn waardevol bevonden. Daarnaast lopen er diverse bijzondere erfgoedlijnen door het gebied (zoals bv. de trekvaarten tussen Rotterdam en Leiden en de landgoederenzone langs de binnenduinrand). Kenmerkend zijn verder de vele historische dijklinten die doorlopen in het stedelijk gebied. In de directe omgeving van de steden liggen de waardevolle landschappen in de vorm van veenweidengebieden, droogmakerijen, duinen en landgoederen. Delen van deze landschappen zijn beschermd als provinciale kroonjuwelen (bv. Midden-Delfland en Landgoederenzone Wassenaar-Den Haag). Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zit er veel samenhang tussen de stad en het landelijk gebied in de omgeving. Dan gaat het met name om de grote structuren die doorlopen (o.a. erfgoedlijnen, historische vaarwegen, dijken en lintbebouwing).

Behouden, benutten en ontwikkelen van erfgoed en culturele identiteit, en de samenhang met ruimtelijke kwaliteit, is door het Rijk benoemd als een overkoepelende opgave voor de ruimtelijke puzzel van de

provincies. Vanuit die opgave willen we in de Zuidelijke Randstad zorgvuldig omgaan met cultuurhistorisch erfgoed en ruimtelijke kwaliteit beschermen én versterken. Erfgoed en ruimtelijke kwaliteit vormen een integraal onderdeel van de planvorming en uitvoering van nationale en provinciale opgaven binnen het programma NOVEX. Bestaand beleid voor erfgoed, culturele identiteit en ruimtelijke kwaliteit hanteren we als basis. Naast het beschermen van erfgoed willen we bovendien erfgoed en culturele identiteit ook ontwikkelgericht inzetten, zodat het als inspiratie kan dienen voor de uitwerking van diverse ruimtelijke (transitie)opgaven.

1.2 Transitieopgaven in de Zuidelijke Randstad

In de Zuidelijke Randstad komen veel complexe opgaven samen; woningbouw, bereikbaarheid, voorzieningen, klimaat (meer groen en blauw), milieu, economie, energie en gezondheid. Tegelijkertijd is de beschikbare ruimte voor deze opgaven in dit dichtstbevolkte gebied van Nederland schaars én lopen we aan tegen de draagkracht van onze bodem-, water-, milieu-, energie- en mobiliteitssystemen. Er is sprake van een koerswijziging in de ruimtelijke ordening: water en bodem worden meer en meer sturend en de kwalitatieve opgaven worden meer leidend. Al die opgaven samen vragen om een, deels, nieuwe en duidelijke ontwikkelrichting die inzet op kwaliteitsverbetering en de Zuidelijke Randstaat in staat stelt verder uit te groeien tot een kwalitatief hoogwaardige, toekomstbestendige, metropool.

Onze regio staat aan de vooravond van een grote bouwgolf. In heel Zuid-Holland komen er ongeveer een kwart miljoen woningen bij tot 2040 en bijna driekwart daarvan landt in de Zuidelijke Randstad. Alleen al in de gemeenten met een top-13 verstedelijkingslocatie komen er tot 2040 circa 170.000 woningen bij. Het toevoegen van deze nieuwe woningen vraagt ook om het gelijk op laten lopen van de werk-gelegenheid en de voorzieningen in het gebied (sociaal-maatschappelijk en recreatief), waarbij het van belang is aandacht te hebben voor de demografische verschuiving. Richting 2050 zien we bovendien dat huishoudensverdunning en een positief migratiesaldo zorgen voor een blijvende vraag naar woningen (of andere oplossingen), terwijl we gelijktijdig te maken krijgen met grote demografische verschuivingen als gevolg van de vergrijzing. Ook hebben we in de Zuidelijke Randstad een opgave om onze economie te versterken en circulair te maken. De regionale economie in de Zuidelijke Randstad loopt achter t.o.v. vergelijkbare economieën elders in Nederland zoals de MRA, Utrecht en de Brainport Eindhoven. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) geeft aan dat dit komt door onvoldoende agglomeratiekracht. Bovendien leunt onze economie voor een groot deel op economische sectoren die een forse opgave hebben om in de toekomst circulair, duurzaam, digitaal en inclusief te worden. Tot slot moeten we in dit gebied onze milieu-impact en grondstoffengebruik drastisch reduceren, invulling geven aan de essentiële opgaven voor duurzame energie en mobiliteit, en een toekomstbestendige leefomgeving creëren met een robuuste natuur die zich aanpast aan het veranderende klimaat.

De kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving en de gezondheid van onze inwoners is daarbij een minstens zo'n belangrijke opgave. De Zuidvleugel van de Randstad is de meest verstedelijkte regio van Nederland met de minste ruimte voor recreatie. Ook hebben we in onze regio meerdere kwetsbare (naoorlogse) wijken. De brede welvaart is in de Zuidelijke Randstad relatief laag en ook significant lager dan elders in Nederland. Dit vraagt om extra aandacht. De invloed van de leefomgeving op de ervaren gezondheid van mensen is groot, bijna net zo groot als

de invloed van bestaanszekerheid[1]. De huidige leefomgeving werkt (welvaarts) ziekten als eenzaamheid, bewegingsarmoede en obesitas in de hand. Een gezonde leefomgeving kan deze ziekten voorkomen en verhelpen, en speelt tevens een belangrijke rol in de preventie van zorgkosten. Door de dubbele vergrijzing waar onze samenleving de komende periode mee te maken krijgt, wijzen medici steeds vaker op de investeringen die nodig zijn in de leefomgeving om een 'zorginfarct' te voorkomen. Een goed functionerend ecosysteem voor mens en natuur is randvoorwaardelijk voor deze gezonde leefomgeving en vormt de basis voor een toekomstbestendige economie. Een extra inspanning is bovendien noodzakelijk in met name groeikernen en naoorlogse wijken met een overwegend lagere sociaal-economische status (SES). We zien dat opgaven zich hier blijven stapelen en er een brede vitaliteits- en leefbaarheidsimpuls nodig is om de kwaliteit van leven in deze gebieden te verbeteren. De bestaande woningvoorraad moet worden verduurzaamd en er moet meer ruimte komen voor voetganger, fiets, groen en blauw in de openbare ruimte. Het is dan ook van vitaal belang dat de verstedelijkingsopgave die we hebben afgesproken te gaan realiseren, en eventuele verdere ontwikkeling richting 2050, samengaat met investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving en een voldoende niveau van beheer en onderhoud. Hierbij moet er meer ruimte komen voor water, natuur en ontmoeten in een beweegvriendelijke, schone en veilige buitenruimte, zowel in de bestaande stad als in nieuwe ontwikkelingen, en meer ruimte voor recreatie binnen én buiten het stedelijk gebied.

1 Dit blijkt uit onderzoek uitgevoerd door de WHO in 2019.

1.3 De Zuidelijke Randstad: Eén metropool

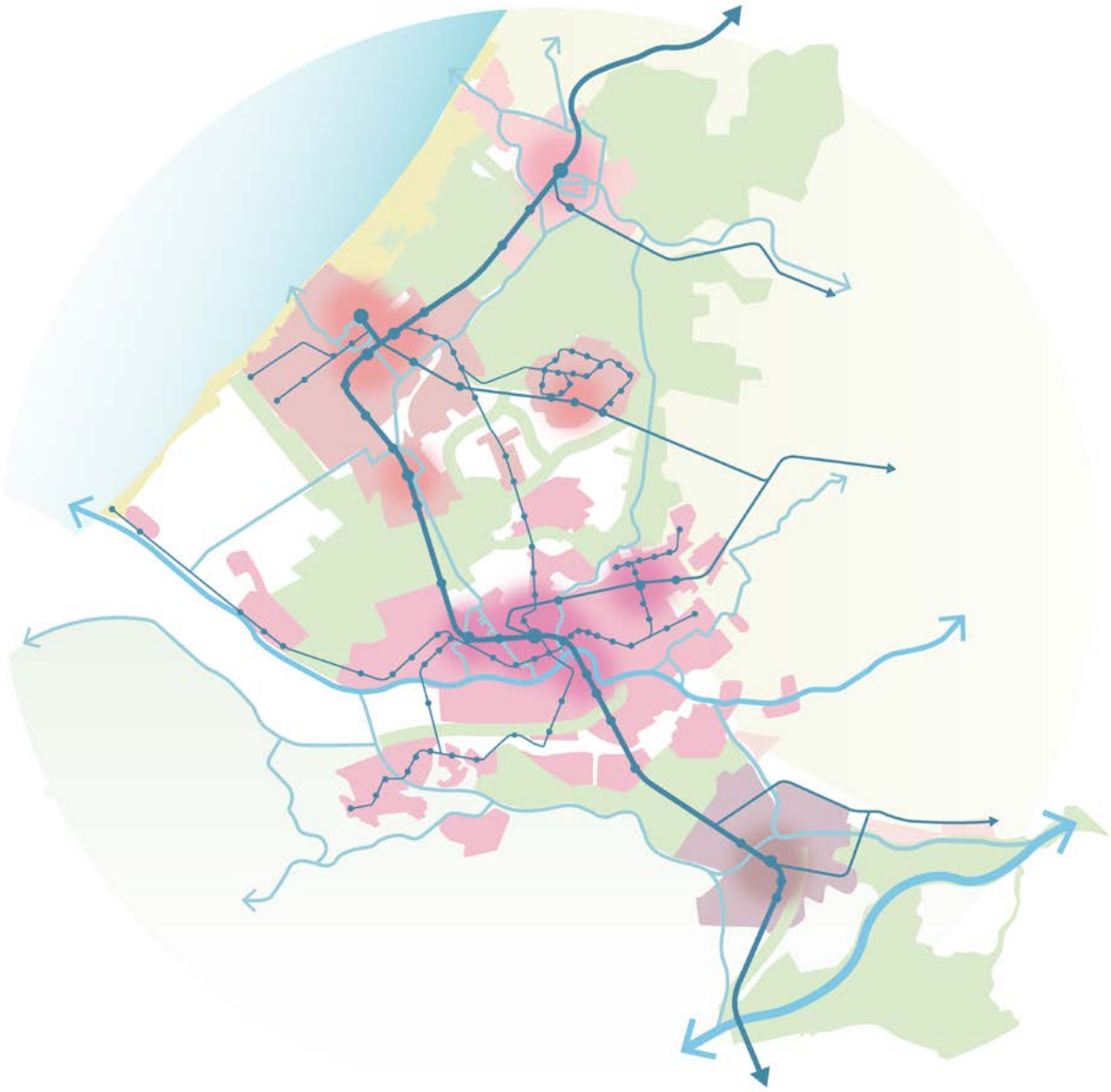
Om alle opgaven waar we voor staan aan te pakken en tegelijkertijd de kwaliteit van de gehele regio te versterken is een samenhangende, integrale, strategie noodzakelijk. De verstedelijkingsstrategie in de Zuidelijke Randstad is al enige tijd gericht op het versterken van de onderlinge connectiviteit van woon- en werkgebieden en voorzieningen enerzijds, en het concentreren van nieuwe woningen en werkruimte langs het HOV-netwerk en in de nabijheid van binnensteden en campussen anderzijds. Deze speerpunten kunnen worden omschreven als 'metropoolvorming'. Wij willen nog steviger inzetten op de Zuidelijke Randstad als metropool. De benadering vanuit één metropool biedt kansen voor de verschillende deelopgaven om zich goed te kunnen ontwikkelen, elkaar te kunnen versterken en onderdeel uit te maken van een duidelijk geheel. De Zuidelijke Randstad wordt zo een krachtige en herkenbare ruimtelijke entiteit van stad én land. De vier deelregio's van de Zuidelijke Randstad worden versterkt en de verbinding en uitwisseling tussen deze regio's en de tussenliggende landschappen creëert meer agglomeratiekracht.

Metropoolvorming biedt de kans om de Zuidelijke Randstad als geheel te beschouwen en opgaven in samenhang op te pakken. Zo versterken we onze regionale agglomeratiekracht en dragen we zorg voor efficiënt ruimtegebruik. Ook biedt dit de kans om onze waardevolle landschappen natuurrijk, groen en open te houden, de recreatieve en ecologische waarde van onze landschappen te versterken en hier ruimte te maken voor de milieu, klimaat-, natuur-, voedsel-, recreatie- en energieopgaven. Stad en land komen zo in relatie tot elkaar te staan en dragen beide bij aan de transitie naar een toekomstbestendige regio. Daar waar de verstedelijkingsopgave impact heeft op het landschap – bv. de mobiliteitsopgaven – zetten we in op het combineren van die opgave met nieuwe verbindingen tussen stad en land en tussen de landschappelijke structuren. Waar deze opgaven moeilijker te combineren zijn, zoeken we

naar gelijkwaardige oplossingen om de gewenste kwaliteiten te realiseren. Metropoolvorming werkt tevens ondersteunend aan de ambitie om naar een duurzamer mobiliteitsprofiel te groeien, waarin we het STOMP-principe hanteren en lopen, de fiets en het OV een prominentere rol gaan spelen. Door nabijheid van wonen, werken en voorzieningen te vergroten krijgen bovendien meer mensen de kans om maatschappelijk mee te doen.

Door in te zetten op één metropool in denken én handelen komen onze krachten dus nog beter tot hun recht en kan in gezamenlijkheid worden gewerkt aan alle transitieopgaven. Samen betekent in dit geval samen met alle overheidslagen, het bedrijfsleven en de onderwijsclusters. Net als binnen andere metropolen in de wereld houden de vier deelregio's en steden binnen de metropool hun eigen identiteit en karakter. Zo ook in de Zuidelijke Randstad. De Haagse en Rotterdamse regio werken bovendien al samen in de Metropoolregio Rotterdam Den-Haag (MRDH). Elke regio in de Zuidelijke Randstad kan op zichzelf staan, maar samen staan ze sterker, kunnen ze elkaars kracht benutten en wordt het daily urban system van onze inwoners vergroot. Door betere samenwerking en afstemming over ruimtelijke programmering kunnen bestaande ecosystemen binnen de metropool floreren, krijgen inwoners een betere en gezondere leefomgeving, bedrijven meer ontwikkelkansen en ontstaat er meer draagvlak voor metropolitane topvoorzieningen voor o.a. cultuur en onderwijs.

Abstracte visiekaart
NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad



2
Naar een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad

In de Zuidelijke Randstad bouwen we aan een toekomstbestendige, innovatieve en economisch krachtige metropool waar kwaliteit en brede welvaart centraal staan. Hier, in het dichtstbevolkte gebied van Nederland, zijn de opgaven om onze regio toekomstbestendig te maken groot en de daarvoor beschikbare ruimte schaars. Daarom benutten we in de Zuidelijke Randstad de verstedelijkingsopgave om de kwaliteit van de leefomgeving van de gehele regio te versterken. We streven naar meer gezondheid, geluk en welvaart. Een gezonde leefomgeving voor mens én natuur is randvoorwaardelijk voor het ontwikkelen van onze regio en een belangrijke basis voor een toekomstbestendige en florerende economie. Daarbij gaan we bij het maken van ruimtelijke keuzes meer prioriteren op gezondheid, kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving, zonder de kwantitatieve opgave in het gebied uit het oog te verliezen.

Nieuwe plekken voor wonen, werken, leren en innoveren, en investeringen in het groen-blauwe netwerk, worden daarbij geïntegreerd binnen het bestaand stedelijk gebied. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten het bestaand stedelijk gebied zoveel mogelijk versterken, waarbij we bestaande én nieuwe opgaven in samenhang proberen op te lossen. Dit vraagt om integraal handelen en beslissen, waarbij er een cultuurverandering nodig is om ook onze inwoners meer te gaan betrekken bij de ontwikkeling van de regio. We streven naar een leefomgeving waar mensen zich thuis voelen, eigenaarschap ervaren en zich inzetten voor de samenleving. We zien dit als een grote ambitie en tegelijkertijd ook als de enige manier om dit gebied echt toekomstbestendig te ontwikkelen. Zo zorgen we ervoor dat inwoners van de Zuidelijke Randstad ook in de toekomst gezond, gelukkig en veilig kunnen leven in een kwalitatieve, welvarende en klimaatrobuuste omgeving.

Met kwaliteit als randvoorwaarde combineren we in de Zuidelijke Randstad de aanpak van onze opgaven. Opgaven pakken we in samenhang op; zo maken we efficiënt gebruik van onze schaarse ruimte en besparen we geld en tijd. Met die gecombineerde aanpak brengen we bovendien systemen met elkaar in balans, sluiten we kringlopen en brengen we deze kringlopen met elkaar in verband. Hierbij zetten we in op het vinden van zo veel mogelijk meervoudige, en als het even kan natuurlijke, oplossingen. Alleen op die manier lukt het ons om dit gebied toekomstbestendig te ontwikkelen, onze milieu-impact te reduceren en de transitie te maken naar een klimaatrobuuste, natuur-inclusieve, schone en circulaire metropool. Maar niet alles kan en hoeft overal. We maken keuzes in waar we welke opgaven wel en niet combineren, en in welke mate. Daarbij zetten we in op het creëren van gebieden met verschillende functie-mengingen, waarbij er plekken van rust, reuring en ruis ontstaan in onze steden, op onze bedrijfslocaties en in onze landschappen. Zo ontstaat er een grote diversiteit aan verschillende milieus, elk met hun eigen kwaliteiten.

Om al deze ambities te realiseren en de Zuidelijke Randstad te ontwikkelen tot kwalitatief hoogwaardige metropool zetten we nadrukkelijker in op nabijheid. We zetten zoveel mogelijk in op het combineren en oplossen van opgaven op lokaal niveau. Zo ontstaat er nabijheid voor iedereen en creëren we complete en gezonde, gemengde gebieden. Bovendien: hoe lokaler opgaven opgelost kunnen worden, hoe minder complex de te maken keuzes

tussen opgaven zijn. Als het lokaal niet kan, of opgaven het lokale schaalniveau overstijgen, lossen we opgaven regionaal op. Met deze aanpak versterken we de vier deelregio's van de Zuidelijke Randstad. Door het creëren van verbinding en uitwisseling langs de Oude Lijn tussen deze deelregio's en de landschappen daartussen, ontwikkelen we het schaalniveau van de metropool bovendien verder tot één dynamisch ruimtelijk systeem, met verschillende ritmes.

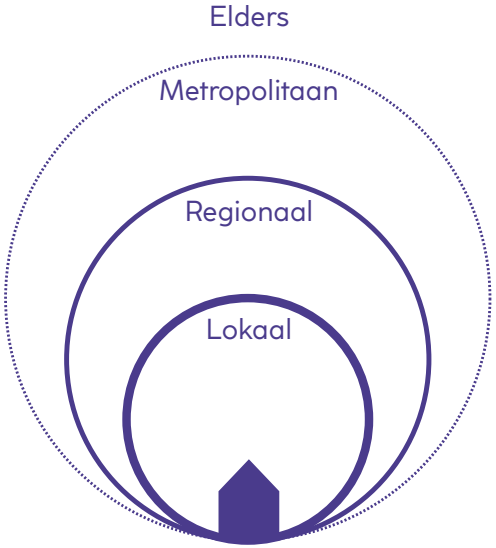
We zetten in op nabijheid op alle schaalniveaus

Reductie
Voordat we beginnen, denken we na over of het misschien iets minder kan. We gaan efficiënt om met onze grondstoffen, ruimte, tijd en geld.

Lokaal
We zetten zoveel mogelijk in op het combineren en oplossen van opgaven op lokaal niveau. Zo ontstaat er nabijheid voor iedereen en creëren we complete en gezonde, gemengde gebieden.

Regionaal
Als het lokaal niet kan, of opgaven het lokale schaalniveau overstijgen, lossen we opgaven regionaal op. Zo versterken we de vier deelregio's van de Zuidelijke Randstad.

Metropolitaan
Door het creëren van verbinding en uitwisseling langs de Oude Lijn tussen deze deelregio's en de landschappen daartussen, ontwikkelen we het schaalniveau van de metropool verder tot één dynamisch ruimtelijk systeem, met verschillende ritmes.



Elders
Niet alles kan, en hoeft, in de Zuidelijke Randstad. We denken na over wat de Zuidelijke Randstad de rest van Nederland (en Europa) te bieden heeft, maar ook waar wij de rest van Nederland (en Europa) voor nodig hebben.

Legenda

Groen & klimaatadaptatie
- Groenblauwe verbindingen
- Metropolitane parken
- Duinen
- Nieuwe groen(blauwe) verbindingen
- Stadsparken
- Getijdenlandschap
- Zoekgebied drinkwater
- Waterwingebied

Wonen en voorzieningen
- Top 13 verstedelijkingslocaties
- Mate van stedelijkheid

Mobiliteit
- Oude Lijn
- Stations bestaand
- Stations nieuw
- Spoorwegen
- HOV bestaand (lightrail/metro)
- HOV nieuw (lightrail/metro)
- Stations HOV bestaand
- Stations HOV nieuw
- Potentieel op te waarderen buslijn
- Betuwelijn

Economie, leren en innoveren
- Leiden: Life Science & Health
- Den Haag: Vrede, Recht & ICT
- Delft: High-Tech
- Delta tech: Rotterdam Dordrecht
- Rotterdam: Medisch, Technologie & Diensten
- Dordrecht: Smart Delta Drechtsteden

- Agro
- Maak

Energie
- Nieuw of te versterken station 150kV



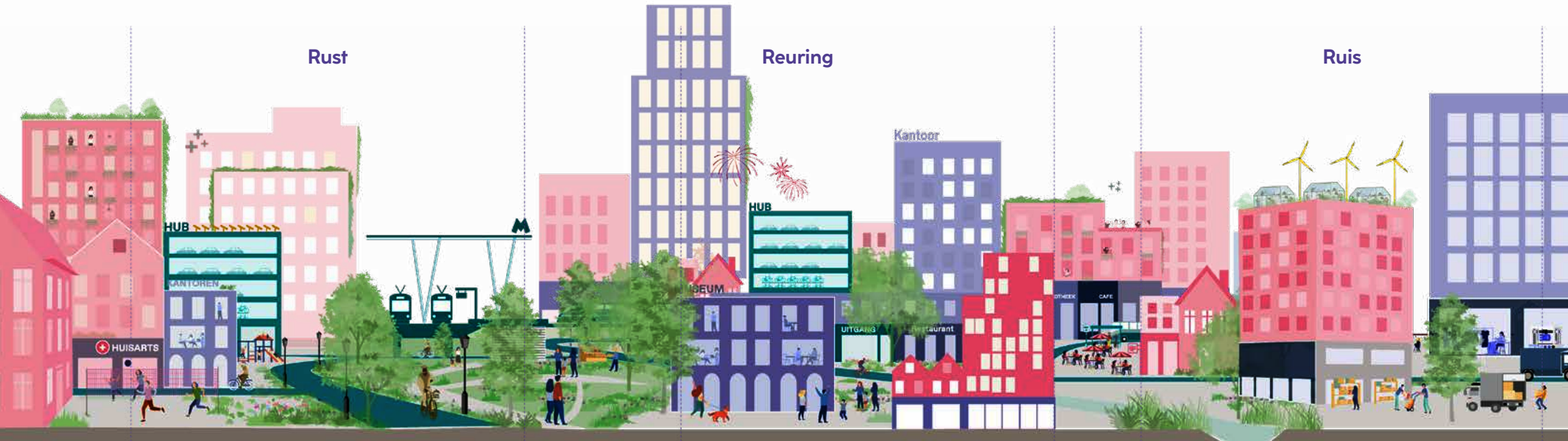
De Zuidelijke Randstad in 2050 is...

Een toekomstbestendige en veerkrachtige metropool

In de Zuidelijke Randstad zetten we in op toekomstbestendige verstedelijking. Stad en land moeten veel meer in verbinding met elkaar komen te staan. Kwaliteit en identiteit gaan hand in hand. Opgaven pakken we in samenhang op. Daarbij kijken we zorgvuldig naar welke functies we op welke plekken met elkaar kunnen combineren. Er ontstaat een grote verscheidenheid aan milieus, zowel binnen als buiten de stad, elk met hun eigen kwaliteit. We zetten in op efficiënt ruimtegebruik en doen dat, waar dit kan, zoveel mogelijk meervoudig. Extra aandacht gaat uit naar het creëren van voldoende betaalbare woon- en werkruimte. We streven naar een gezonde, veilige en inclusieve samenleving met bestaanszekerheid, in een gebied met hoge ruimtelijke kwaliteit; duurzame bereikbaarheid van werkplekken en voorzieningen, zowel binnen als buiten de stad, staan daarbij centraal.

We zetten in op intensivering van het bestaand stedelijk gebied en verstedelijken op locaties langs ons HOV-netwerk die goed bereikbaar zijn. Daarbij zetten we in op nabijheid en gemengde, multifunctionele, gebieden die uitwisseling en innovatie mogelijk maken. Zo stimuleren we ook langzaamverkeer en gezonde bewegingen. Automobiliteit in de stad proberen we te reduceren tot de noodzakelijke bewegingen en zoveel als mogelijk te clusteren met ruimte voor slimme logistiek, stedelijke bevoorrading en hubs. Ruimte die vrijkomt zetten we in voor meer groen en blauw in het stedelijk gebied. Deze verbinden we met het buitengebied middels groen-blauwe verbindingen voor klimaatadaptatie, natuur en recreatie. Zo vergroten we de kwaliteit van het stedelijk gebied én het buitengebied en pakken we gelijktijdig klimaat-, natuur- en recreatieopgaven aan.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen helpen de bestaande omgeving. Daarbij gebruiken we nieuwe ontwikkelingen als katalysator om opgaven lokaal op te lossen. Door oplossingen voor mobiliteit-, energie-, klimaat-, natuur- en recreatieopgaven op lokaal niveau te combineren maken we onze metropool toekomstbestendig. We combineren waar dat kan, en waar dit niet kan maken we keuzes door te prioriteren. Daarbij hebben we extra aandacht voor de ruimte die nodig is voor natuurherstel en om onze economie circulair te maken. We zetten in op het creëren van ruimte voor maakprocessen in de stad en het faciliteren van de stadsverzorgende economie van de toekomst.



In een gezonde en klimaatadaptieve delta

In de Zuidelijke Randstad is het landschap net zo belangrijk als het bebouwd gebied. Met het ontwikkelen van onze steden, ontwikkelen we het binnenstedelijk groen en het landschap mee. Intensivering van het bebouwd gebied kan alleen wanneer dit gelijk opgaat met intensivering van het onbebouwd gebied. Meer woningen, meer werkplekken en meer mensen betekent ook meer natuur, meer recreatiemogelijkheden en meer ruimte voor (drink)water en energie. Zowel buiten als binnen de stad. Groen en natuur zien we als essentiële basisvoorziening; het maakt onze regio klimaatadaptiever, biodiverser, gezonder en recreatiever.

Het veranderende klimaat dwingt ons echter wel tot een andere aanpak; de grenzen van de maakbaarheid van ons water- en bodemsysteem zijn bereikt. Daarom gaan we water en bodem nog meer sturend hanteren, als randvoorwaarde voor een veilige en klimaatrobuuste regio. We maken ruimte voor klimaatadaptatie (denk aan nieuwe drinkwaterbeschermingsgebieden, waterberging, dijkversterkingen, etc.) en natuur en biodiversiteit (flora en fauna) buiten én binnen de stad. We verkiezen natuurlijke oplossingen boven technische oplossingen waar dat kan. We zetten in op een vermindering van het verbruik van nieuw gewonnen fossiele grondstoffen, mineralen en metalen (100% circulair in 2050).

Onze regio kent een rijk palet aan verschillende landschappen. Deze diverse landschappen met hun verschillende kwaliteit versterken elkaar. We zetten in op het versterken van bestaande kwaliteiten, het toevoegen van nieuwe landschappelijke en natuurkwaliteiten, het integreren en combineren van nieuwe functies zoals vernatten (waterberging), natte natuur, windturbines en recreatie en het beter verbinden van onze steden met het landschap. Zo benutten we het landschap optimaal, combineren we milieu-, klimaat-, natuur-, voedsel-, recreatie- en energieopgaven en maken we het buitengebied bereikbaar en beleefbaar voor onze inwoners. Daarbij hebben we aandacht voor plekken waar we vanuit de natuuropgave juist niet kiezen voor mengen, maar inzetten op rust en natuurherstel. We sorteren daarnaast voor op wat water en bodem sturend en klimaatadaptatie betekent voor onze landschappen en ruimtelijke keuzes op de langere termijn. Ook proberen we nieuwe doorsnijdingen van het landschap en het groen-blauwe netwerk zoveel als mogelijk te voorkomen, of dragen we zorg voor een goede inpassing en continuïteit van de verbinding.

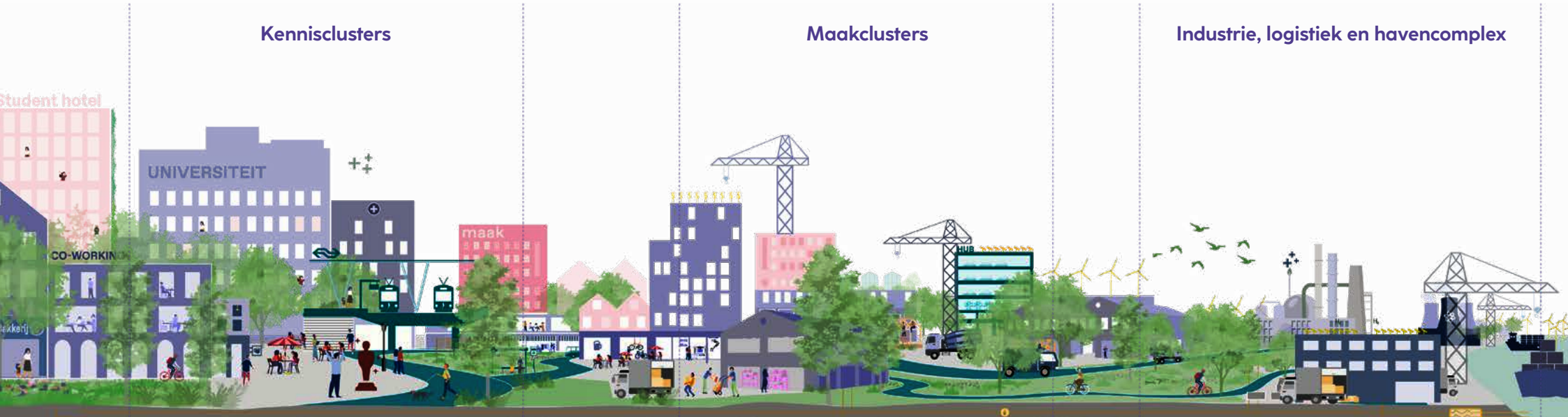


Met een innovatieve en circulaire economische motor

In de Zuidelijke Randstad streven we naar een toekomstbestendige economie die innovatief, duurzaam en inclusief is. Het is van belang dat onze inwoners een goede boterham kunnen verdienen binnen de milieugrenzen. We zetten in op de kwalitatieve groei van onze economie en bouwen onze lineaire economie af, om én op naar een circulaire economie. Dit betekent dat we meer gaan sturen op het soort economie dat passend is bij het profiel van de Zuidelijke Randstad; een profiel dat momenteel nog in ontwikkeling is. Hierbij hebben we oog voor een goede balans tussen de verschillende lokale en regionale economieën (binnenstad, kennis, stadsverzorgend en transitie), de Rotterdamse Haven en de Westlandse Greenport.

Onze regio heeft een groot aantal zeer diverse, specialistische, kennisclusters. De Oude Lijn is de kennisas die deze clusters met elkaar verbindt. Vernieuwing ontstaat door het (her)combineren van kennis. We stimuleren kennisuitwisseling door in te zetten op gemengde kennisclusters met dezelfde specialisatie. Naast deze denkers heeft onze regio ook doeners nodig. Maken is het nieuwe leren. Daarom gaan we maakclusters ontwikkelen die aansluiten op het profiel van onze regio en ruimte maken voor maakprocessen in het stedelijk gebied. Stad en haven zijn daarbij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

We beschermen ruimte voor economische functies waar het moet en mengen bedrijvigheid met andere functies waar dat kan. Door te mengen op basis van maximale milieuhinder-prestaties creëren we aantrekkelijke, multifunctionele werkmilieus. Elk gebied heeft een eigen profiel, zo ontstaat er een diversiteit aan verschillende milieus. Enerzijds gaan we gebieden met een hoge milieucategorie (HMC) en watergebonden bedrijvigheid beschermen en beter benutten, ten behoeve van de circulaire economie. Anderzijds maken we juist meer ruimte voor werken in de stad, met name in monofunctionele woongebieden. Daarmee creëren we ruimte zodat de juiste functie op de juiste plek kan komen. Het intensiveren van economisch ruimtegebruik is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast maken we bedrijfslocaties toekomstbestendiger door in te zetten op klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en het gebruik en opwekken van duurzame energie (bv. door zonnepanelen op daken).



Waar in elke woning inwoners gezond en gelukkig kunnen zijn

Nabijheid is het uitgangspunt. Wonen, werken, voorzieningen en toegang tot recreatieve groene gebieden moet in het stedelijk gebied binnen 15 minuten gemakkelijk lopend of met de fiets te bereiken zijn. Monofunctionele wijken en bedrijventerreinen veranderen naar multi-functionele gebieden. Ook niet dagelijkse voorzieningen zijn gemakkelijk te bereiken middels ons uitstekende HOV-netwerk. De stationsgebieden rondom de HOV-knooppunten spelen een sleutelrol omdat dit de best bereikbare plekken van onze regio zijn.

De leefomgeving richten we in met veel groen en blauw met een nadruk op langzaamverkeer, verblijven, sport en spel en natuur. Zo creëren we een veilige en gezonde omgeving die uitnodigt tot bewegen en ontmoeting. De stilstaande auto halen we zoveel als mogelijk van de straat. We zetten in op innovatieve parkeer- en mobiliteitsconcepten zoals buurthubs en deelmobiliteit. Ook zorgen we voor voldoende recreatieve voorzieningen binnen en buiten de stad, verbonden middels een aantrekkelijk recreatief netwerk. Bereikbaarheid van het buitengebied krijgt bijzondere aandacht en maken we toegankelijk voor iedereen.

Met nieuwe ontwikkelingen versterken we de zes dimensies van positieve gezondheid: lichaams-functies, mentaal welbevinden, zingeving, kwaliteit van leven, meedoen en dagelijks functioneren. We organiseren diversiteit, mixen jong en oud en zetten in op een rijk palet aan gemengde milieus. Zo versterken verschillende kwaliteiten elkaar. Daarbij zetten we in op betaalbare woningen en innovatieve woon-producten die voorzien in de grote vraag naar geschikte woningen voor starters, ouderen en stedelijke gezinnen. Extra aandacht gaat uit naar het ontwikkelen van voldoende sociale huurwoningen en betaalbare huur- en koopwoningen.

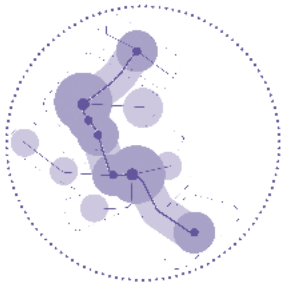


De 10 ontwikkelprincipes voor een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad

Om een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad te realiseren hanteren we een 10-tal ontwikkelprincipes. Deze ontwikkelprincipes dienen als vertrekpunt voor nieuwe beleidsproducten en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.



We bouwen voort op bestaande kwaliteiten en creëren nieuwe kwaliteiten
De Zuidelijke Randstad heeft een breed palet aan lokale identiteiten, regionale trekkers, maar ook metropolitane centra en landschappen en bijzonder erfgoed. We bouwen voort op deze bestaande kwaliteiten en versterken ze voor de toekomst. Daarbij blijven we inzetten op het ontwikkelen van onze regio binnen bestaand stedelijk gebied, op goed bereikbare plekken.



De Oude Lijn verbindt
De Oude Lijn is de drager die al deze kwaliteiten weet te verbinden tot één metropool. De Zuidelijke Randstad bestaat uit een viertal deelregio's (Leidse regio, Haagse regio, Rotterdamse regio en Dordtse regio), elk met hun eigen karakter en kwaliteiten. De Oude Lijn, met haar regionale feeders, is de schakel die het lokale, regionale, en metropolitane schaalniveau weet te verbinden.



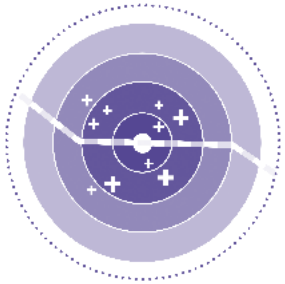
We stellen kwaliteit centraal
In de Zuidelijke Randstad benutten we de verstedelijkingsopgave om de kwaliteit van de hele metropool te versterken. We bouwen aan een toekomstbestendige metropool waar we kwaliteit en brede welvaart centraal stellen. We gaan meer prioriteren op gezondheid, kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving, zonder de kwantitatieve opgave in het gebied uit het oog te verliezen.



Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen helpen de bestaande stad
We zorgen ervoor dat nieuwe plekken voor wonen, werken, leren en innoveren, en investeringen in het groen-blauwe netwerk, geïntegreerd worden binnen het bestaand stedelijk gebied. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten het bestaand stedelijk gebied zoveel mogelijk versterken, waarbij we bestaande én nieuwe opgaven in samenhang oplossen.



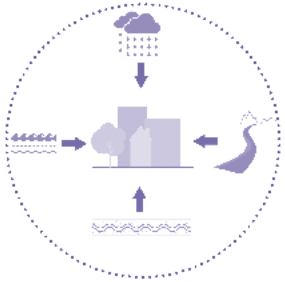
We pakken transitieopgaven in samenhang op en maken toekomstbestendige keuzes
De maatschappelijke urgentie om onze regio toekomstbestendig te maken is groot. Onze milieu-impact moeten we drastisch reduceren terwijl we gelijktijdig moeten anticiperen op het veranderende klimaat. We gaan dan ook sturen op de transitie naar een circulaire economie, hernieuwbare en duurzame energieopwekking en een klimaatrobuuste en natuurinclusieve metropool. Door opgaven in samenhang op te pakken, maken we efficiënt gebruik van onze schaarse ruimte en besparen we geld en tijd. We brengen systemen met elkaar in balans, sluiten kringlopen en brengen deze kringlopen met elkaar in verband. Hierbij zetten we ons in op het vinden van zo veel mogelijk meervoudige, en als het even kan natuurlijke, oplossingen.



We zetten in op nabijheid
In het stedelijk gebied zetten we in op de 15 minuten stad; wonen, werken, voorzieningen en toegang tot recreatieve groene gebieden moeten gemakkelijk lopend of met de fiets te bereiken zijn. Nabijheid vermindert de dagelijkse bewegingen van mensen, zo houden we de Zuidelijke Randstad multimodaal bereikbaar ondanks de beoogde intensivering. We zetten in op het zoveel mogelijk oplossen van opgaven op lokaal niveau. Monofunctionele gebieden veranderen naar multifunctionele gebieden, waarbij we bestaande woon- en werkmilieus en voorzieningen zoveel mogelijk versterken. Als het lokaal niet kan, of opgaven het lokale schaalniveau overstijgen, lossen we opgaven regionaal op.



Stad en landschap zijn onlosmakelijk verbonden
We beschouwen groen als essentiële basisvoorziening en randvoorwaarde voor de verdere kwalitatieve groei van de metropool. Door stad en landschap meer met elkaar te vermengen kunnen deze twee werelden elkaar helpen; zo wordt de Zuidelijke Randstad klimaatbestendiger, natuurrijker, biodiverser, groener, gezonder en ontstaat er meer ruimte voor recreatie. Intensivering van het bebouwd gebied, door het toevoegen van woningen, werkplekken en voorzieningen, gaat gelijk op met intensivering van het onbebouwde gebied door het toevoegen van groen, natuur, biodiversiteit, recreatie en ruimte voor water en energie.



Water en bodem zijn sturend
De grenzen van de maakbaarheid van ons water- en bodemsysteem zijn bereikt. Water komt van alle kanten. In de zomer is er niet genoeg water van de juiste kwaliteit, maar in andere seizoenen hebben we juist te maken met grote hoeveelheid neerslag in korte tijd en komt onze waterveiligheid in het geding. Daarnaast is onze bodem de basis van ons bestaan. Regie op de ondergrond is essentieel voor een goede ruimtelijke ordening. Daarom worden water en bodem nog meer sturend als randvoorwaarde voor een veilige, toekomstbestendige ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad.



We creëren gemengde gebieden, binnen én buiten de stad
Stad, dorp of landschap; ze worden allemaal beter door functiemenging. Een gemengd gebied: reduceert ruimtegebruik, reduceert mobiliteit, is levendiger, is adaptiever, maakt delen makkelijker, is gewild, stimuleert innovatie en geeft een impuls aan de omgeving. Maar niet alles kan en hoeft overal. We mengen waar dat kan, en scheiden waar dat moet. Wel zetten we ten alle tijden in op intensief, efficiënt en meervoudig ruimtegebruik, ook wanneer we functies scheiden, en combineren we oplossingen voor verschillende opgaven (denk bv. aan wonen, groen en gezondheid of werken, energieopwekking en klimaatadaptatie).



De Zuidelijke Randstad sluit niemand uit
Bereikbaarheid en beschikbaarheid van wonen, werken, voorzieningen, groen en recreatieve gebieden voor iedereen is het uitgangspunt. We zorgen voor een gezond en toegankelijk ingericht gebied, voor jong en oud en voor mensen met verschillende achtergronden. Deze mix aan mensen kan elkaar helpen, van elkaar leren, en stimuleert innovatie. Ook zorgen we ervoor dat nieuwe dienstverlening (denk bv. aan circulaire voorzieningen t.b.v. reparatie-, leen- en huurdiensten) makkelijk toegankelijk zijn voor iedereen.

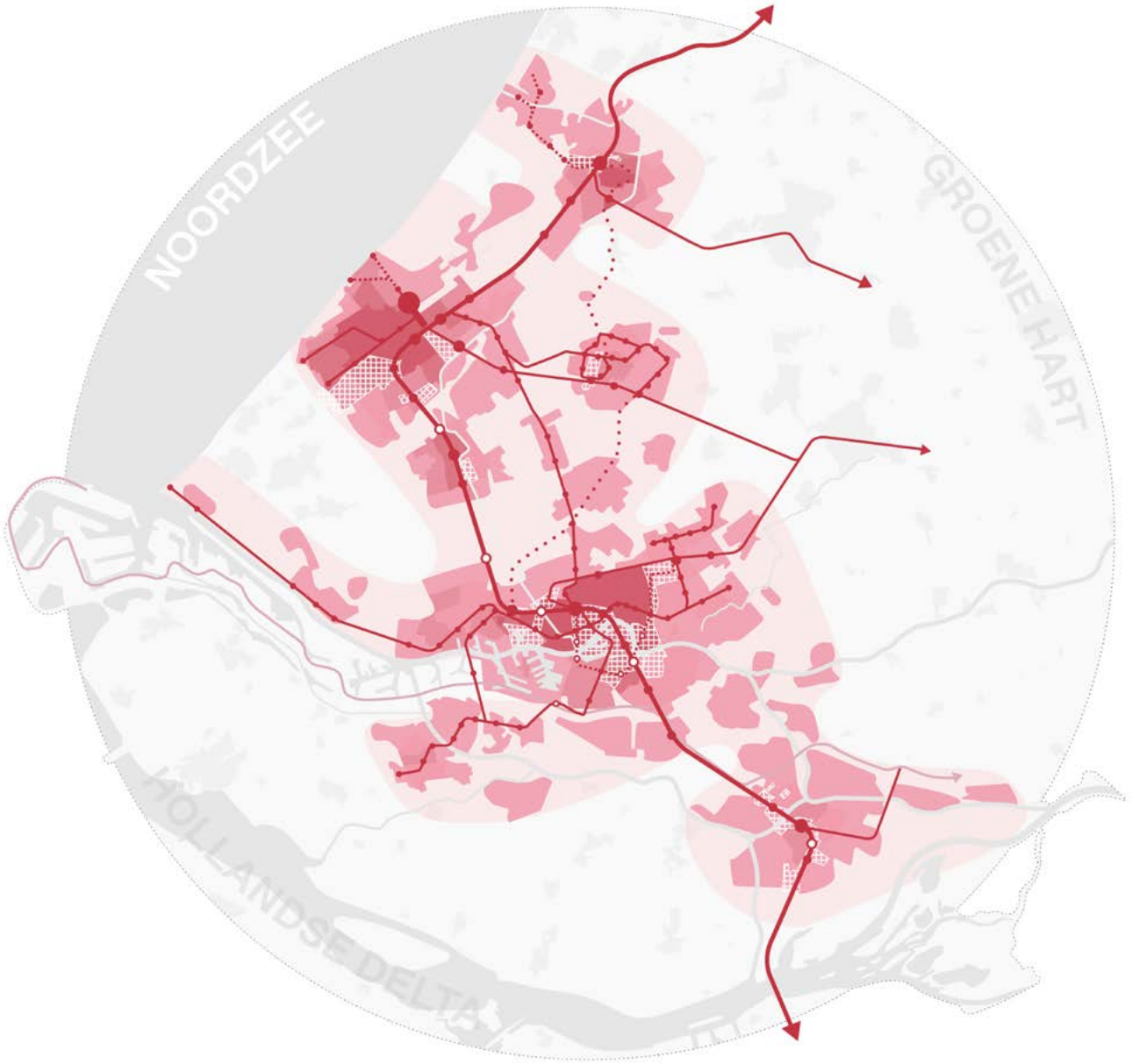

HMS
Deloitte

3
Aanpak van de hoofdopgaven

Legenda

- Samenhangend stedelijk gebied
- Top 13 verstedelijkingslocaties
- Mate van stedelijkheid

- Oude Lijn, trein en HOV-netwerk
- Nieuwe stations



3.1 Leefbare woonmilieus

In heel Zuid-Holland komen er ongeveer een kwart miljoen woningen bij tot en met 2030 (een kwart van de totale woningbouwopgave in Nederland). Bijna driekwart daarvan landt in de Zuidelijke Randstad. Alleen al in de gemeenten met een top-13 verstedelijkingslocatie komen er tot 2040 circa 170.000 woningen bij. Richting 2050 zien we bovendien dat huishoudensverdunning en een positief migratiesaldo zorgen voor een blijvende vraag naar woningen (of andere oplossingen), terwijl we gelijktijdig te maken krijgen met grote demografische verschuivingen als gevolg van de vergrijzing. Het toevoegen van nieuwe woningen vraagt bovendien om aanvullende voorzieningen in het gebied (sociaal-maatschappelijk en recreatief). Daarbij hebben we ook een opgave om de bestaande woningvoorraad klaar te maken voor de toekomst en de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving en de gezondheid van onze inwoners te verbeteren. Een extra inspanning is daarbij noodzakelijk in met name groeikernen en naoorlogse wijken met een overwegend lagere sociaaleconomische status (SES). Uitgangspunt voor deze woningbouwopgave is dat deze kwantitatief en kwalitatief goed aansluit bij de toekomstige regionale vraag, de programmering in onderlinge samenhang is bezien en op juist díe plekken gebouwd wordt waar het bestaand bebouwd gebied beter wordt benut en het de regio versterkt.

We bouwen binnenstedelijk en langs het HOV-netwerk

In de afgelopen jaren zijn er al afspraken gemaakt over het hoofdzakelijk binnenstedelijk realiseren van de woningbouwopgave op locaties dichtbij HOV-knooppunten. Daar gaan we mee door. Zo bouwen we op plekken die de bestaande stad kunnen versterken en een kwaliteitsimpuls kunnen geven. We zetten in op het beter benutten van het bestaand bebouwd gebied en het bestaande HOV-systeem. Onze strategie op verstedelijking en mobiliteit is tweeledig: enerzijds verdichten we vooral in de omgeving van goed, bestaand HOV, zoals de bestaande stationsomgevingen. Maar we investeren ook in beter HOV waardoor nieuwe (binnenstedelijke) gebieden goed ontsloten worden en daarmee de mogelijkheid bieden voor verdere verstedelijking. Zo kunnen we, gelijktijdig met het toevoegen van woningen, de bestaande woon- en leefomgeving klaarmaken voor de toekomst. We bouwen bovendien klimaatadaptief en natuurinclusief (Convenant Toekomstbestendig Bouwen), en zoveel als mogelijk energieleverend. Daarbij zetten we in op het realiseren van veilige, groene en gezonde buurten die goed verbonden zijn met hun omgeving. Zo ontstaan levendige wijken met een diversiteit aan woningen, werkgelegenheid en (recreatieve) voorzieningen. Dit betekent wel dat het cruciaal is om de afgesproken schaalsprong OV gelijktijdig met de woningbouwopgave te realiseren. Daarbij is het nodig om de woningvoorraad te verduurzamen, circulair te bouwen, aan te passen aan de veranderende demografie en doorstroming te stimuleren zodat iedereen toekomstbestendig en passend kan wonen. Deze aanpak bestaat uit een combinatie van verdichtingsprincipes waarbij we het bestaand bebouwd gebied intensiveren door herontwikkeling, transformatie, optoppen, aanplakken, uitplinten, splitsen, mengen en bijbouwen.

We zetten in op nabijheid

In de Zuidelijke Randstad willen we ervoor zorgen dat iedereen binnen 15 minuten zijn dagelijkse voorzieningen kan bereiken. Nabijheid wordt een belangrijk principe; wonen, werken, voorzieningen en toegang tot recreatieve, groene en natuurrijke gebieden moeten gemakkelijk lopend of met de fiets te bereiken zijn. Monofunctionele gebieden veranderen naar multifunctionele gebieden, waarbij we bestaande woon- en

werkmilieus en voorzieningen zoveel mogelijk versterken. Dit is noodzakelijk om onze (binnen)steden bereikbaar en leefbaar te houden. Binnenstedelijke verstedelijking, hoofdzakelijk rondom HOV-stations, draagt bij aan het vergroten van deze nabijheid. Nabijheid maakt alles toegankelijker voor iedereen, stimuleert gezonde bewegingen en vergroot het draagvlak voor voorzieningen op buurt- en wijkniveau. Een grotere mate van nabijheid heeft daarom een positief effect op de (binnenstedelijke) bereikbaarheid. Wanneer werk en voorzieningen dichtbij zijn, zijn mensen minder snel geneigd om de auto te pakken. Samen met een groene, beweegvriendelijke inrichting van onze openbare ruimte creëren we zo gezonde leefomgevingen die uitnodigen tot ontmoeten en bewegen voor inwoners én werknemers.

We zetten in op nieuw helpt bestaand
Binnen de Zuidelijke Randstad is juist het combineren van de verstedelijkingsdruk, de bestaande stad en nieuwbouw een uitdagende opgave. Een sterke en vitale stad staat daarbij voorop, waar mensen fijn kunnen wonen, werken en recreëren. Een prettige woonomgeving met verschillende soorten woonmilieus, voldoende groene buitenruimte en een robuust natuurnetwerk is cruciaal voor de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van onze steden en dorpen. De woonfunctie moet daarbij in balans zijn met het voorzieningenniveau, zoals voldoende scholen, winkels, sport en spel, parken en werkgelegenheid. Door op slimme wijze en op goede locaties woningen toe te voegen worden er niet alleen nieuwe gebiedsontwikkelingen opgeleverd, maar kunnen we ook opgaven in de bestaande stad aanpakken. Dit doen we door de woningbouwopgave te koppelen aan kwaliteitsimpulsen voor de leefomgeving, zoals het vergroenen van de openbare ruimte, het opheffen van (infrastructurele) barrières (beperken van geluidsoverlast, trillinghinder en emissies) en bv. water-, energie- en mobiliteitsopgaven mee te koppelen. We zetten daarbij in op het realiseren van meer groen en blauw in wijken ten behoeve van de gezondheid van onze inwoners, de natuurkwaliteit (denk aan bijenlandschappen), het tegengaan van hittestress en het beperken van wateroverlast.

Om het perspectief van onze inwoners en de concurrentiekracht van de regio te versterken zien we het als een gezamenlijke opgave om in aandachtswijken waar fysieke en sociale problemen spelen (veelal groeikernen en naoorlogse wijken) tot noodzakelijke vernieuwingen te komen. Dat betekent inzetten op vernieuwingen die de leefbaarheid verbeteren, de fysieke veroudering van wijken tegengaan en de verduurzaming van de woningvoorraad op een hoger niveau brengen. De verstedelijkingsopgave kan hieraan bijdragen. In bestaande wijken betekent dit ruimte zoeken, en maken, voor (kleinschalige) intensivering die een impuls kan geven aan de verduurzaming van de bestaande voorraad en het voorzieningenniveau in deze wijken. Het realiseren en behouden van betaalbare werkruimte maakt hier een onderdeel van uit. Ook zetten we in op het toevoegen van meer groen- en blauw in de openbare ruimte, in samenhang met meer ruimte voor langzaamverkeer, bewegen, sport en spel en ontmoeten.

We realiseren betaalbare en gemixte woonmilieus en voldoende sociale woningen
In de periode richting 2050 zal er een demografische verschuiving plaatsvinden. Door de dubbele vergrijzing neemt het aantal ouderen in ons land verder toe. Hierdoor, maar ook door individualisering, neemt ook het aantal eenpersoonshuishoudens toe. Ook het aantal mensen dat tot een aandachtsgroep behoort zal in de toekomst groeien. Door deze bevolkingsontwikkeling in onze regio veranderen de specifieke woonwensen van huishoudens en zien we een groeiende vraag naar

verschillende soorten woningen en woonmilieus. Daarnaast neemt de druk op de sociale woningvoorraad verder toe en neemt de behoefte aan kleine en betaalbare, meer flexibele en aanpasbare woonproducten op de woningmarkt voor huishoudens ook toe. Dat is niet alleen vanwege de toenemende groep ouderen, maar vooral ook door het gestegen aantal huishoudens dat niet over een vast inkomen beschikt.

Extra aandacht gaat dan ook uit naar het ontwikkelen van voldoende sociale huurwoningen en betaalbare huur- en koopwoningen. De afgelopen jaren zijn de woningprijzen harder gestegen dan de lonen van met name de lage en middeninkomens. Steeds meer mensen komen in aanmerking voor een sociale huurwoning, vooral in dit deel van Nederland. Dit terwijl er al een tekort aan sociale huurwoningen is en de wachttijden lang zijn. Tegelijkertijd dreigen de (lage) middeninkomens ook tussen wal en schip te vallen. Zij mogen meestal niet huren op de sociale huurwoningenmarkt, maar verdienen (net) te weinig om te kunnen kopen en kennen daardoor relatief hoge woonlasten omdat zij afhankelijk zijn van de vrije huursector. Onder hen is er vraag naar huurwoningen in het middeldure segment, maar daarvan zijn er in de regio niet voldoende. Het hebben van onvoldoende sociale en betaalbare woningen is een probleem voor de vitaliteit van steden omdat ook deze groepen een belangrijke motor vormen van de samenleving en economie. Vanuit de behoefte aan sociale en betaalbare[2] woningen en het streven naar gemixte woonmilieus is het doel dat 2/3e van de nieuwe woningen betaalbaar zijn op landelijk, provinciaal en lokaal niveau en 1/3e een sociale huurwoning is, gerealiseerd door corporaties.[3]

We verbeteren de doorstroming binnen de huidige woningvoorraad

Naast het realiseren van extra woningen is het ook belangrijk om de juiste persoon in de juiste woning te hebben. Het doel is om doorstroming binnen de huidige woningvoorraad te stimuleren. Dit kan worden bereikt door vraag een aanbod beter op elkaar aan te laten sluiten, maar vraagt soms ook om andersoortige woonconcepten. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van meer gelijkvloerse woningen met een hoge omgevingskwaliteit. Dit soort woningen zijn veelal in trek bij ouderen, die nog vaak alleen of met z'n tweeën in grote gezinswoningen wonen.

2 Onder 'betaalbaar' verstaan we sociale huurwoningen, middenhuur en betaalbare koopwoningen (maximaal 355.000, prijspeil 2022).

3 Inmiddels zijn er afspraken over de woningbouw- en markt vastgelegd in regionale woondeals. Deze deals gaan over afspraken over de realisatie van nieuwbouw per gemeente, de voortgang hiervan, randvoorwaarden en bijvoorbeeld de betaalbaarheid. Daarbij zijn diverse kritische succesfactoren bepaald die aangepakt moeten worden om de ambities te kunnen realiseren. Waar passend krijgen deze kritische succesfactoren een plaats in het uitvoeringsprogramma van het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad.

Legenda

- Samenhangend stedelijk gebied
- Occupatie
- Oude Lijn
- Stations Oude Lijn bestaand
- Stations Oude Lijn nieuw
- Spoorwegen
- Stations spoorwegen bestaand
- HOV bestaand (lightrail/metro)
- HOV nieuw (lightrail/metro)
- Potentieel op te waarderen buslijn
- Betuwelijn
- Stations HOV bestaand
- Stations HOV nieuw
- Metropolitaan fietsnetwerk
- Hoofdwegennet



3.2 Duurzaam bereikbaar

De groei van de bevolking en de werkgelegenheid in de Zuidelijke randstad zal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen. Dit in een gebied waar het wegen-, fiets-, en OV-netwerk al zwaar belast zijn. In de Zuidelijke Randstad leidt een toename van gebruikers al snel tot verminderde bereikbaarheid en nabijheid. Het gevolg hiervan is dat minder plekken (denk aan woningen en werkplaatsen) binnen redelijke tijd bereikbaar zijn en de leefomgeving verslechterd. Een goede multimodale bereikbaarheid van onze gehele metropool is daarom essentieel voor het kunnen functioneren van die metropool. Daarom realiseren we één samenhangend, multimodaal, en duurzaam netwerk. We zetten daarbij in op een mobiliteitstransitie naar meer lopen, fietsen en OV. Het STOMP[4] principe hanteren we daarbij als randvoorwaardelijk, waarbij in het (hoog)stedelijk gebied de S, de T en de O de boventoon voeren, maar we ook aandacht hebben voor de M en de P. Op die manier zorgen we ervoor dat niet alleen het stedelijk gebied, maar ook de periferie (buitenwijken en voorsteden) en het buitengebied goed toegankelijk en bereikbaar is voor iedereen.

4 STOMP is een ordeningsprincipe voor de ruimtelijke ordening dat prioriteit geeft aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fiets en OV). STOMP staat voor stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility-as-a-service en privéauto.

We vergroten de dragende functie van het OV

Het OV-netwerk heeft een dragende functie in het (hoog)stedelijk gebied en verbindt de verschillende deelregio's met elkaar. Door een slimme verstedelijking, op en nabij OV-knooppunten, kunnen we de beoogde verstedelijking realiseren zonder dat dit leidt tot een toename van het autogebruik in het (hoog)stedelijk gebied. De dragende functie van het OV-netwerk wordt in eerste instantie vergroot door het realiseren van MIRT/MoVe-afspraken waarmee het OV-netwerk op een hoger niveau wordt gebracht (ook wel de schaalsprong OV genoemd). De MIRT-projecten Oude Lijn, RandstadRail en metro, HOV Leiden-Zoetermeer, CID/Binckhorst, Rotterdam Oeververbinding en maatregelen A16 Brienenoordcorridor en Algeracorridor zijn de eerste stap. Deze schaalsprong is randvoorwaardelijk om de verstedelijkings-opgave waar we voor staan mogelijk te maken. In het bereikbaarheidsprogramma MoVe wordt een strategie voor een goed functionerend multimodaal en duurzaam mobiliteits- en logistiek systeem uitgewerkt. Hiervoor wordt een multimodale adaptieve ontwikkelstrategie opgesteld. Eerdere en huidige studies (onder meer de hink-stap-sprong OV-projecten) worden daarbij op maakbaarheid en doelbereik beschouwd. Daarbij hebben we ook aandacht voor goede verbindingen tussen de OV-knoop-punten en het buitengebied, zodat deze OV-knooppunten onderdeel worden van het recreatief netwerk dat stad en land verbindt.

We stimuleren fietsgebruik en lopen

De fiets is een vervoersmiddel dat zeer efficiënt is: het gebruikt weinig ruimte (zowel tijdens de reis als het parkeren), is naast de auto het enige vervoermiddel waarmee diffuus gelegen bestemmingen makkelijk bereikbaar zijn en stimuleert gezond gedrag. Het doel is om veel meer korte verplaatsingen per fiets te laten plaats-vinden. Om dat te bereiken moet het fietsnetwerk verbeterd worden, zowel binnen de stad als tussen de steden onderling en in het buitengebied. Het gaat daarbij om het verbeteren van de capaciteit, kwaliteit en veiligheid. Denk hierbij aan het aansluiten van lokale en regionale hoofdverbindingen en de capaciteit en kwaliteit van deze verbindingen vergroten, voldoende en efficiënte stallingsmogelijk-heden (bij woningen, bedrijven, kantoren en andere bestemmingen) door dit op te nemen in parkeernormering en voorwaarden

voor vastgoedontwikkelingen, verbeteren kwaliteit routes door barrières weg te halen en OV-voorzieningen en fiets maximaal te verknopen om ketenverplaatsingen te stimuleren. We zorgen daarbij ook voor een goede aansluiting van het fietsnetwerk op de groen-blauwe verbindingen in de stad en het buitengebied, zodat er ook een attractief, recreatief, fietsnetwerk ontstaat.

Naast fietsen is lopen ook één van de vervoersmanieren die nog onderbelicht is en helpt bij het bereikbaar houden van de (binnen)stad. Lopen verbetert niet alleen onze gezondheid, maar vraagt ook minimale fysieke ruimte. Je hebt immers geen 'vervoersmiddel' dat ergens geparkeerd hoeft te worden. Het vraagt wel iets van de inrichting van onze fysieke leefomgeving. Om lopen meer te stimuleren geven we de voetganger een prominentere plek bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen in de (binnen)stad. Ook zorgen we ervoor dat looproutes veilig en aantrekkelijk zijn en ruimte bieden voor ontmoeten, sport en spel. Rondom de Oude Lijn en regionale OV-corridors wordt al aan maatregelenpakketten gewerkt die de aansluiting van lopen, fietsen en aanvullend OV in het stedelijk gebied verbeteren.

We investeren in het hoofdwegennet en zetten in op minder autobewegingen in de (binnen)stad

Het maatschappelijk en economisch belang van de auto is groot. Voor veel mensen en logistieke verplaatsingen is het de beste, en soms de enige reële manier om van deur tot deur te reizen. Daarom blijven we investeren in het hoofdwegennet. De opgave is tweeledig: (1) in veel (hoog)stedelijke gebieden is stedelijke verdichting met behoud van een goede kwaliteit van de leefomgeving alleen mogelijk door in die gebieden de rol van de auto te verkleinen en (2) tegelijkertijd zal een groot aandeel van het aantal verplaatsingen per auto worden gemaakt. Dat geldt zeker voor het hoofdwegennet. Daarvan ligt in de Zuidelijke Randstad circa 60 procent in stedelijk gebied, wat betekent dat fysieke uitbreiding zeer complex is. Ook verkleinen aanvullende kosten voor beheer en onderhoud van het wegennet andere investeringsmogelijkheden. Daarom is ook hier een gecombineerde aanpak van verstedelijking en infrastructuurnetwerk nodig. Dat houdt in: (1) verknoping van vervoerswijzen op en bij het hoofdwegennet (denk aan een hub-netwerk), (2) verknoping van autoverplaatsingen in het buitengebied met de mobiliteit in de (hoog)stedelijke gebieden en (3) herontwerp op het hoofdweggennet ter plaatse van delen met vooral stedelijk verkeer en/of liggend in (hoog)stedelijk gebied.

Voor (hoog)stedelijk gebied zetten we ook actief in op het beperken van het aantal autobewegingen in de (binnen)stad. Dit is noodzakelijk om onze steden bereikbaar te houden voor bewoners én bezoekers ondanks de toename van het aantal woningen en werkplekken. Door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te verminderen wordt, juist in de stad, het gebruik van andere vervoerssoorten gestimuleerd. Daarnaast neemt de auto in de (binnen) stad veel fysieke ruimte in. We gaan dan ook kijken naar snelheidsverminderingen op binnenstedelijke wegen. Daar waar de snelheid naar 30 kilometer per uur kan, doen we dat en in (hoog)stedelijke gebieden gaan we soms nog verder omlaag. Hierdoor neemt zowel de leefbaarheid als de veiligheid toe en ontstaat er meer ruimte voor lopen, fietsen en groen en water in de straatprofielen.

We vergroten de kansen voor mensen en verkleinen vervoersongelijkheid

Bij de ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking zetten we in op nabijheid. Door sluiting en concentratie van voorzieningen als gevolg van schaalvergroting zijn veel zorg-, winkel-, en

recreatievoorzieningen voor steeds grotere groepen mensen letterlijk te ver van huis komen te liggen. Deze verplaatsingen worden daardoor nu hoofdzakelijk per auto gemaakt, waardoor autoafhankelijkheid (en de verplichting om over een auto te beschikken) is ontstaan. Ook stijgen de lage inkomens de laatste jaren minder hard dan de OV-tarieven en prijzen aan de pomp, waardoor de bereikbaarheid van deze groep afneemt. We zien mede daardoor een steeds grotere vervoersongelijkheid in de Zuidelijke Randstad. Voor het mobiliteits-systeem betekent dit dat we ervoor willen zorgen dat verschillende groepen in staat zijn om voor hen relevante activiteiten te bereiken binnen redelijke reistijd en tegen redelijke moeite en kosten. Nabijheid van voorzieningen kan hierin een belangrijke bijdrage leveren, naast de fysieke en digitale toegankelijkheid en de betaal-baarheid van mobiliteit. Gerichte schaal-verkleining kan verdwenen voorzieningen terugbrengen in de wijk, dit wordt ook wel de 15-minuten-stad genoemd. Niet alleen de toegang tot voorzieningen wordt daardoor makkelijker, ook het aandeel van de auto in de verplaatsingen naar deze voorzieningen toe kan worden verkleind wanneer deze voor meer mensen binnen fiets- en loopafstand liggen. In nieuwbouw-locaties is dit bij de bouw al te realiseren door direct te zorgen voor een goed voorzieningenniveau in de wijken zelf. Stedelijke verdichting kan het terugbrengen van die voorzieningen vergemakkelijken omdat door hogere dichtheden de efficiëntie van die voorzieningen groter wordt.

We verbeteren de verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid verslechtert. De daling van het aantal verkeerslachtoffers is gestopt en omgeslagen in een stijging. Dit heeft ook gevolgen voor de kansen voor mensen omdat mensen de openbare ruimte mijden als ze deze gevaarlijk vinden (bijvoorbeeld ouderen, mensen met een beperking en kinderen). We blijven samenwerken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar de toename van (elektrische) fietsongelukken, met name onder ouderen. Er is een stevige inzet nodig op het scheiden van verkeersstromen, verlaging van de snelheid van auto's en een ruimere dimensionering van fietspaden. Dit doen we door maatregelen te stellen die zich richten op infrastructuur, gedrag in het verkeer en door beter te handhaven.

We maken een transitie naar duurzame mobiliteit

Mobiliteit verandert en verduurzaamt. Dat leidt tot aanpassingen in de infrastructuur en het gebruik ervan. Steeds vaker is voor (vracht)autogebruik elektriciteit nodig in plaats van fossiele brandstof. Deze transitie vraagt ook ruimte. Denk bijvoorbeeld aan laadpalen bij woningen, in de openbare ruimte en een fijnmazig netwerk van elektrische laadstations, in ieder geval langs het hoofdwegennet. Bij de ruimtelijke inrichting moet daarom rekening worden gehouden met de transitie naar steeds meer duurzame mobiliteit.

Verduurzaming van mobiliteit is niet alleen de transitie van fossiel naar elektrische brandstoffen. Het gaat ook om het verminderen (niet reizen als het niet hoeft), veranderen (lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit) en verschonen (zero emissie). De sturing op nabijheid, investeringen in OV en fiets, gemeentelijk parkeerbeleid, gedragsaanpak (bijvoorbeeld 'Zuid-Holland bereikbaar') en betalen naar gebruik zijn onmisbaar voor verduurzaming van de mobiliteit

We zien logistiek vervoer als cruciaal voor agglomeratiekracht en duurzame bereikbaarheid

Logistiek, en het duurzaam functioneren van de logistieke sector, is onmisbaar. Maar door de verstedelijking neemt de druk op het logistieke systeem in de Zuidelijke Randstad toe. De logistieke sector, met name de haven-, bouw- en stadslogistiek, blijft groeien. Het goederenvervoer maakt

gebruik van alle wegen in de Zuidelijke Randstad (en gaat ook voor een deel over water). Dit vraagt ruimte, zowel fysiek als voor klimaat en leefomgeving. Deze vraag om ruimte kan op gespannen voet komen te staan met andere gebruikers van het wegennet, maar ook ambities op het gebied van verstedelijking. Voor de logistiek is met name betrouwbaarheid van de bereikbaarheid belangrijk. Het doel is om innovatieve oplossingen voor logistiek in (hoog)stedelijk gebieden te ontwikkelen door bv. stedelijke bevoorrading d.m.v. overslag op strategische locaties aan de randen van deze gebieden te laten plaatsvinden en door mogelijkheden te creëren om te sturen op het type verkeer, snelheden en tijdstippen van verplaatsingen.

Naast bevoorrading van winkels, kantoren, bedrijven en consumenten gaat het ook om de afval- en bouwstromen. Met name bouwlogistiek heeft een groot aandeel in de stadslogistiek (30%) en met de extra woningbouw zal het aandeel bouwlogistiek alleen maar toenemen. Daarnaast zijn de komende jaren in onze regio de wegen, bruggen, tunnels en sporen toe aan groot onderhoud om ook in de toekomst veilig en bereikbaar te blijven. Al deze ontwikkelingen zorgen voor druk op de logistiek en de beschikbare ruimte, en vragen aandacht en inzet om deze transitie te faciliteren, ontwikkelingen te stimuleren en de negatieve effecten te mitigeren.

We stimuleren ketenmobiliteit van goederen- en personenvervoer

Om de bereikbaarheid van de (hoog) stedelijke gebieden te verbeteren moeten we inzetten op ketenmobiliteit voor goederen- en personenvervoer. Door een goede onderlinge aansluiting en snelle overstap- en overslagmogelijkheden (hubs) binnen het mobiliteitsnetwerk kunnen we lopen, fietsen, OV en (vracht)autorijden op elkaar afstemmen. Hierbij geldt dat we het (vracht)autogebruik in de (binnen)stad willen beperken en verschonen. Hubs dragen bij aan het stimuleren van (keten) reizen (met een deel) zonder auto, houden stedelijke gebieden bereikbaar en leefbaar en beperken de groei van automobiliteit op het hoofdwegennet. Daarom is het belangrijk om een uitgebreider net van hubs te realiseren, zodat stedelijke gebieden goed bereikbaar en leefbaar blijven.



Legenda

- Occupatie
- Groenblauwe verbindingen
- Metropolitane parken
- Duinen
- Nieuwe groen(blauwe) verbindingen
- Stadsparken
- Getijdenlandschap
- Waterwingebied
- Zoekgebied drinkwater



3.3 Gezonde en klimaatadaptieve delta

Om de Zuidelijke Randstad op toekomstbestendige wijze te verstedelijken is het toevoegen van meer groen, water, natuur en recreatiemogelijkheden noodzakelijk. Robuuste, hoogwaardige ecologische en recreatieve structuren zijn nodig om de leefbaarheid en kwaliteit van onze metropool te waarborgen. Het is belangrijk dat stad en land gelijktijdig worden ontwikkeld. Zo versterken we bovendien gelijktijdig de identiteit van onze metropool. Daarbij verandert het klimaat. In de zomer is er niet genoeg water van de juiste kwaliteit, maar in andere seizoenen hebben we juist te maken met grote hoeveelheid neerslag in korte tijd en komt onze waterveiligheid in het geding. De gevolgen daarvan ervaren we nu al. Denk bijvoorbeeld aan overstromingen door hevige regenval of natuurbranden door langdurige warmte en droogte. Ook de toekomstbestendigheid van bouwen op slappe en laaggelegen bodems behoeft aandacht. Eeuwenlang hebben we het water- en bodemsysteem naar onze hand gezet om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Door klimaatverandering is het einde van de maakbaarheid van ons laaggelegen land in zicht. We kunnen niet alles meer overal realiseren. Vanuit water en bodem sturend zullen er keuzes gemaakt moeten worden over de randvoorwaardelijke kaders voor een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad. Tegelijkertijd blijft er nog steeds veel mogelijk, mits de juiste maatregelen getroffen worden. Uitgangspunt is dat we de leefomgeving van mens, plant en dier, zowel binnen als buiten de steden, klimaatrobuust en natuurinclusief inrichten, waarbij we toewerken naar een minimale basiskwaliteit natuur (BKN) en rekening houden met de eisen die de Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) stellen.

3.3.1 Water en bodem zijn randvoorwaardelijk

We zetten in de Zuidelijke Randstad de stap naar een toekomstbestendige metropool die klimaatrobuust is. We kiezen voor een andere aanpak, waarbij water en bodem meer sturend worden voor de ontwikkeling van onze metropool. Naast dat we extra ruimte reserveren om adaptief mee te kunnen bewegen met de klimaatverandering, ontzien we plekken die op basis van ‘water en bodem sturend’ niet geschikt zijn voor nieuwe woon- en werklocaties of gaan we op andere manier bouwen daar waar ‘water en bodem’ dat vraagt. Per bouwlocatie zal gekeken moeten worden naar de risico’s van het water- en bodemsysteem en zullen passende maatregelen genomen moeten worden. Water en bodem sturend betekent ook dat we bijvoorbeeld kiezen om locaties met meer draagkracht juist te gebruiken voor maatschappelijke functies. Ook betekent het dat we keuzes voor het gebruik van het landschap en het functioneren van het ecologische systeem, mee laten bepalen op welke plekken we kiezen voor water, groen, natuur en recreatie, en waar juist voor agrarisch gebruik.

Om een integrale afweging te kunnen maken vanuit water en bodem sturend maken we gebruik van (o.a.) de klimaatonderlegger van de provincie Zuid-Holland; de maatlat groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving, het ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving en de handreiking Groen in en om de Stad van het Rijk; en het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. Uitgangspunten die van belang zijn voor een water en bodem sturende aanpak in de Zuidelijke Randstad zijn: niet afwentelen, in samenhang omgaan met wateroverlast, droogte en bodemgesteldheid, meerlaagse veiligheid, rekenen houden met weersextremen, minder afdekken, vergraven en niet verontreinigen, versterken van de biodiversiteit en tot slot kiezen voor een integrale aanpak van klimaatadaptatie in de leefomgeving. Daarnaast is de beschikbaarheid van zoetwater een harde randvoorwaarde voor drinkwatervoorziening, industriewater en hoogwaardige landbouw.

3.3.2 Klimaatverandering vraagt om aanpassingen

We zetten waterveiligheid voorop
Zuid-Holland wordt beschermd tegen overstromingen door een stelsel van duinen en dijken (primaire en regionale keringen). De primaire keringen die ons beschermen tegen hoge zee- en rivierwaterstanden voldoen tot 2070. Wel is de verwachting dat in de Zuidelijke Randstad ook na 2070 dijken en dijkversterkingen nog een belangrijk onderdeel van de strategie zullen zijn.[5] Door zeespiegelstijging neemt het overstromingsrisico van binnen- en buitendijkse gebieden toe. Niet alleen de autonome gevolgen van hogere zee- en rivierwaterstanden hebben invloed op Zuid-Holland. Met name ook de oplossingsrichtingen voor het adresseren van zeespiegelstijging kunnen veel impact hebben op het watersysteem en de leefomgeving. Momenteel zijn er vier conceptuele denkrichtingen geformuleerd als oplossingsrichtingen voor zeespiegelstijging van 2 en 5 meter: beschermen open, beschermen gesloten, zeewaarts en meebewegen. Deze oplossingsrichtingen worden nu verder verkend als onderdeel van het Deltaprogramma. Tot er meer inzicht is in de gewenste oplossingsrichting wordt ingezet op het zoveel mogelijk openhouden van deze vier oplossingsrichtingen. In 2026 moet er een beeld ontstaan van wat we nu moeten doen of laten om deze oplossingsrichtingen naar de toekomst toe mogelijk te houden. Op termijn zijn landelijke keuzes noodzakelijk over de afvoerverdeling van de Rijn, het al dan niet zeewaarts afsluiten van de Rijnmond, het al dan niet inzetten van deltawateren voor de berging van rivierwater en het al dan niet aanleggen van een kustmeer zeewaarts van de zuidwestelijke delta.

Provincie en waterschappen onderzoeken ook waar en hoe nieuwe zoekgebieden voor piekberging bij extreme neerslag eruit moeten zien. Blijven voldoen aan de normen voor overstroming door extreme neerslag is een grote uitdaging. Bovendien is het belangrijk goed voorbereid te zijn op extreme situaties die verder gaan dan de norm, om ook in die situaties maatschappelijke ontwrichting te voorkomen en schade te beperken. Ruimte voor piekwaterberging vormt dan ook een belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen. Een voorbeeld is de polder van Bolnes tussen Beverwaard en Ridderkerk. Dit is de enige polder in de wijde omgeving die ingericht kan worden als piekbergingsgebied om het stedelijke gebied van Rotterdam-Zuid droog te houden tijdens en na hevige regenval, ook in de toekomst. Op hoge, droge plekken (zoals voormalige havengebieden) zetten we bebouwing juist in als kans om veilige schuillocaties te creëren bij overstromingen.

We maken onszelf weerbaar tegen hitte, droogte en extreme neerslag
Als gevolg van klimaatverandering neemt de kans op stortregens toe en wordt het steeds warmer, met grotere kans op hittegolven, langdurige droogte en verdergaande bodemdaling. Hittestress zorgt met name in steden voor steeds meer oversterfte en andere gezondheidseffecten. Gebouwen, wegen en versteende openbare ruimtes houden namelijk veel warmte vast. Op zomerse dagen ontstaan zo hitte-eilanden en kan het verschil tussen stad en het buitengebied oplopen tot wel 7 of 8 graden Celsius. Daarom zetten we in op natuurontwikkeling en waterberging in de openbare ruimte (zowel boven- als ondergronds), met name in en rond het (hoog)stedelijk gebied. Groenvoorzieningen, natuur en waterpartijen zorgen voor een verkoelend effect. Dit heeft een positieve effecten op de gezondheid van mensen en op de economie, aangezien arbeidsproductiviteit tijdens hittegolven minder afneemt wanneer het koeler blijft.

5 Zie rapport Ruimte voor zeespiegelstijging, maart 2024

Meer groen en natuur in de stad betekent echter ook dat er meer water nodig is in droge perioden. Door toedoen van het veranderende klimaat is dit echter niet meer gegarandeerd. Daarom zetten we bij het uitbreiden van groen en natuur in en om de stad in op soorten die goed tegen droogte en hoge zoutgehaltes kunnen. Ook zetten we in op het vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren van (regen)water, vooral in bodem en ondergrond. Zo proberen we nieuwe problemen van verdroging, (drink)watertekort en bodemdaling zoveel mogelijk te voorkomen.

Doordat het warmer wordt verdwijnen bovendien planten- en dierensoorten en komen andere soorten juist naar de regio toe. Dit is niet altijd goed voor de biodiversiteit, aangezien uitheemse soorten bestaande, inheemse, soorten kunnen verdringen. Ook mensen kunnen hier last van hebben, denk bijvoorbeeld aan exotische muggen zoals de tijgermug die gevaarlijke ziektes kunnen overbrengen. Bij het (her-)inrichten van groen, natuur en waterpartijen binnen en buiten de stad houden we dan ook rekening met deze risico's en proberen we ze waar mogelijk te verkleinen.

3.3.3 Naar een gezonde en klimaatadaptieve metropool

We zien het Landschapspark Zuidvleugel als ruggengraat van de Zuidelijke Randstad

Op regionale schaal verbindt Landschapspark Zuidvleugel stad en ommeland, (versnipperde) landschappelijke elementen en herstelt het de landschappelijke structuur van de Zuidelijke Randstad als geheel. Landschapspark Zuidvleugel vormt de basis voor een stevige landschappelijke (groene en blauwe) structuur van de Zuidelijke Randstad, met de verdeling in de grote buitenlandschappen (Veen, Delta en de Kust, waaronder Nationaal Park Hollandse Duinen), daarin gelegen binnenlandschappen – zoals Midden-Delfland – en de grote groenblauwe hoofdstructuur langs de grote waterwegen. Een versterking van het Landschapspark draagt bij aan de robuustheid van de ecologische en recreatieve structuur op provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Bovendien verhoogt het de kwaliteit van de leefomgeving voor inwoners, werknemers en bezoekers. Het is wel belangrijk te beseffen dat deze landschappen in de toekomst gaan veranderen. Om de Zuidelijke Randstad klimaatrobuust te maken zijn aanpassingen in het landschap noodzakelijk.

Om Landschapspark Zuidvleugel te versterken zetten we in op klimaatadaptieve en natuurherstellende maatregelen om de veerkracht van de metropool te borgen. Daarbij optimaliseren we meervoudig ruimtegebruik. We werken zoneringen uit waarbij verschillende gebieden, verschillende kwaliteit krijgen. Zo kunnen alle functies in het landschap (natuur, water, landbouw, recreatie, energie, etc.) goed tot hun recht komen. Ook nemen we maatregelen om recreatieve voorzieningen en verbindingen van kwaliteit te verbeteren of toe te voegen, en benutting we cultuurhistorische waarden, rust en ruimte om de landschappelijke kwaliteit te versterken. Om het Landschapspark Zuidvleugel te realiseren is het ook van belang om verbindingen van en naar het Landschapspark te optimaliseren en waar nodig toe te voegen. Denk aan bruggen, wegen en andere vormen van toegankelijkheid en het opheffen van (infrastructurele)blokkades binnen de (beoogde) landschapsstructuur. Het accent ligt hier op het toegankelijk maken van het landschapspark middels wandel-, fiets- en OV-verbindingen.

We zetten in op klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen bij nieuwe ontwikkelingen

Begin 2018 is het Convenant Toekomstbestendig Bouwen in Zuid-Holland opgezet. Dit convenant bestaat uit een groep van publieke en private partijen die de urgentie van klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen herkenden. Samen hebben deze partijen afspraken gemaakt over klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Deze afspraken zijn de afgelopen jaren breed toegepast en gaandeweg verbeterd. Zij vormen inmiddels de basis voor de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve en natuurinclusieve gebouwde omgeving. Deze heeft niet alleen betrekking op het bouwen van (o.a.) woningen en bedrijven, maar ook op de inrichting van de openbare ruimte. Nu is het nodig om deze manier van ontwikkelen zoveel mogelijk toe te gaan passen in projecten, ondersteund door bestuurlijk commitment. In de Zuidelijke Randstad willen we dat klimaatadaptief en natuurinclusief de standaard wordt, daarom spreken we af om bij alle nieuwe ontwikkelingen het Convenant Toekomstbestendig Bouwen toe te passen.

We zorgen voor meer, kwalitatiever, en beter verbonden groen, water en natuur in de stad

Het toevoegen van groen, water en natuur bij verstedelijking is noodzakelijk voor de klimaatadaptatie van de bestaande stad en het versterken van de ecologische structuren en biodiversiteit, maar ook voor de leefbaarheid en kwaliteit van wonen, werken en recreëren en de gezondheid van onze inwoners. De omvangrijke verstedelijkingsopgave kunnen we niet realiseren zonder het gelijktijdig realiseren van een kwalitatief hoogwaardige, groen-blauwe, openbare ruimte. Dit nodigt mensen uit om te ontspannen, ontmoeten en bewegen en biedt kansen voor langzaam verkeer en gezonde bewegingen. Daarnaast draagt het bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en het leefbaar houden van onze steden, ook in de toekomst. Wanneer we investeren in groen en blauw (zowel binnen als buiten de stad) doen we dat op een ecologisch verantwoorde manier zodat mens, plant en dier allemaal profiteren. We realiseren ontbrekende (ecologische) schakels, zetten in op een natuurvriendelijke inrichting en houden bij natuurontwikkeling rekening met het realiseren van stille en donkere gebieden voor dieren. Het is wel van belang dat deze groen-blauwe inrichting anticipeert op het veranderde klimaat en bestand is tegen toenemende droogte en verzilting.

In de stad is het vooral belangrijk om het bestaande groen beter te benutten. Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden door groenstructuren beter in te richten én te verbinden voor recreatie, natuur en wateropvang. Ook kan er gekeken worden of versteende openbare ruimtes groen-blauw ingericht kunnen worden. Denk hierbij aan het vergroenen van pleinen en middenbermen of het weghalen van parkeerplaatsen ten behoeve van bomen en groen. De verstedelijkingsopgave biedt daar kansen voor. Daar waar al ruimtelijke ingrepen nodig zijn (denk aan het aanpassen van de riolering, het opnieuw inrichten van de openbare ruimte of een sloop-nieuwbouwontwikkeling), zorgen we ervoor dat we de openbare ruimte klimaatadaptiever, natuurinclusiever en biodiverser inrichten. Water in de stad proberen we (tijdelijk) te bergen en geleidelijk af te voeren en aanpassingen aan het rioleringssysteem doen we op een dusdanige manier dat het beter kan omgaan met intensievere neerslag. Naast een groen-blauwe inrichting van de openbare ruimte zetten we ook in op klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen en herontwikkelen. Denk hierbij aan groene daken en gevels. Daarbij is het noodzakelijk om van deze groen-blauwe plekken één netwerk te

maken dat alle delen van de stad met elkaar, en met het buitengebied, verbindt. Om dit te realiseren gaan we barrières slechten en nieuwe groen-blauwe verbindingen aanleggen. Hier liggen mogelijkheden gelijktijdig erfgoedwaarden te versterken, bijvoorbeeld door het benutten van historische waterlopen, vaarten en grachten.

We verbeteren de kwaliteit het landschap en creëren betere verbindingen

We hebben niet alleen meer groen en blauw in de steden nodig, maar ook meer groen en blauw in het buitengebied (10% extra groene-blauwe dooradering in 2050). We zetten dan ook in op meer (ruimte voor) groen, natuur en water in het buitengebied en gaan de kwaliteiten van onze diverse landschappen versterken. Omdat de ruimte ook in ons buitengebied schaars is zullen we functies zoveel als mogelijk moeten mengen en onze landschappen effectiever in moeten zetten voor klimaat-, milieu-, natuur-, voedsel-, recreatie- en energieopgaven. We zoeken hierbij naar een balans tussen het toegankelijk maken van natuur- en recreatiegebieden enerzijds en het beschermen van kwetsbare gebieden en natuur anderzijds. In ons buitengebied is het tegelijkertijd de uitdaging om bestaande open landschappen zoveel mogelijk te behouden, nieuwe open landschappen te realiseren (denk aan het opruimen van verrommeling) en de kwaliteit van de bestaande en nieuwe landschappen te verbeteren. Denk aan het vervangen van weilanden met raaigras voor een ander type gras dat de biodiversiteit verhoogd.

De verbinding tussen onze landschappen en de daarin gelegen steden vraagt ook om verbindingen op de tussenschaal: de stad-landovergangen. Juist ter plaatse van deze overgangen en verbindingen tussen stad en land kan de potentie van het regionale landschap worden benut om de hele metropool – stad én land - toekomstbestendig te maken. We zetten hier dan ook in op het verstevigen van de groen-blauwe inrichting ten behoeve van klimaatadaptatie, recreatie en natuurherstel. Waar mogelijk proberen we erfgoedwaarden te benutten door bijvoorbeeld oude polderkaden of dijken in te zetten voor deze stad-land verbindingen. Ook proberen we nieuwe doorsnijdingen van het landschap en het groen-blauwe netwerk zoveel als mogelijk te voorkomen, of dragen we zorg voor een goede inpassing en continuïteit van de verbinding.

Daarnaast versterken we de recreatieve functie van onze landschappen en de overgangen en verbindingen tussen stad en land door deze te beschermen en ontwikkelen. In de Zuidelijke Randstad komen meer mensen wonen en werken, maar het is ook belangrijk dat deze mensen kunnen recreëren binnen en buiten de stad. We hebben tijdens de coronaperiode gemerkt dat meerdere natuurgebieden de recreatieve drukte niet aan konden. Daarom streven we ernaar de recreatieve waarde in bestaande recreatiegebieden te versterken, maar ook recreatieve waarde toe te voegen aan gebieden waar mensen nog niet naartoe komen voor recreatie. Door aanvullende recreatiemogelijkheden te ontwikkelen ontlasten we de natuur op plekken waar deze onder druk staat of we een natuurherstelopgave hebben.

We verbeteren de waterkwaliteit

Bij het verbeteren van de waterkwaliteit staat de bronaanpak voorop. Vanuit het algemene uitgangspunt ‘niet afwentelen’ zullen nieuwe gebiedsontwikkelingen dan ook getoetst worden, waarbij aangetoond moet worden dat de waterkwaliteit niet achteruitgaat. Uiteraard proberen we waar dat kan de waterkwaliteit zelfs te verbeteren. Deze waterkwaliteit vraagt extra aandacht in periodes van extreme hitte en droogte.

Voor de KaderRichtlijn Water (KRW) zijn er vanuit zowel de provincie, gemeenten, als de waterbeheerders (Rijkswaterstaat en waterschappen) maatregelen genomen en

gepland om de doelen in 2027 te behalen. Dat geldt ook voor wateren in stedelijk gebieden zoals de Rotte of de Schie. Reeds uitgevoerde maatregelen dienen door nieuwe ingrepen niet negatief beïnvloed te worden. Geplande maatregelen op locaties dienen in de planvorming aandacht te krijgen zodat de uitvoering geïntegreerd kan worden (win-win) of de maatregelen niet onmogelijk worden gemaakt.

We gaan op zoek naar nieuwe drinkwatergebieden en zetten in op het besparen van drinkwatergebruik

Naast overstromingen en wateroverlast vormt de beschikbaarheid van drinkwater een steeds groter aandachtspunt bij de locatiekeuze en inrichting van woningbouw-locaties. De situatie in het leveringsgebied van Dunea (van Hillegom t/m Nesselande) is momenteel het meest kritiek. Dunea geeft aan dat zij op dit moment de stijgende vraag naar drinkwater door de bevolkings-groei niet kunnen bijbenen. Nieuwe bronnen kunnen namelijk (nog) niet snel genoeg gerealiseerd worden. Deze nieuwe drinkwaterbronnen brengen een ruimteclaim met zich mee in het buitengebied.

Naast het vinden van nieuwe drinkwaterbronnen, of het aanboren van al bestaande drinkwaterbronnen, zetten we in op een gedragsverandering om het drinkwatergebruik terug te dringen. Het doel is om in 2035 het drinkwatergebruik tot 100 liter per persoon per dag te beperken. Bij (sloop- en) nieuwbouw en herontwikkeling is het daarom van belang om waterbesparende mogelijkheden door te voeren en te kijken hoe afvalwater hergebruikt kan worden.



Legenda

Samenhangend stedelijk gebied
Occupatie

Leiden: Life Science & Health
Space
Health science/ Bio science
Rechten
Maak

Den Haag: Vrede, Recht & ICT
Rechten
Security
ICT
Logistiek

Delft: High-Tech
Technologie

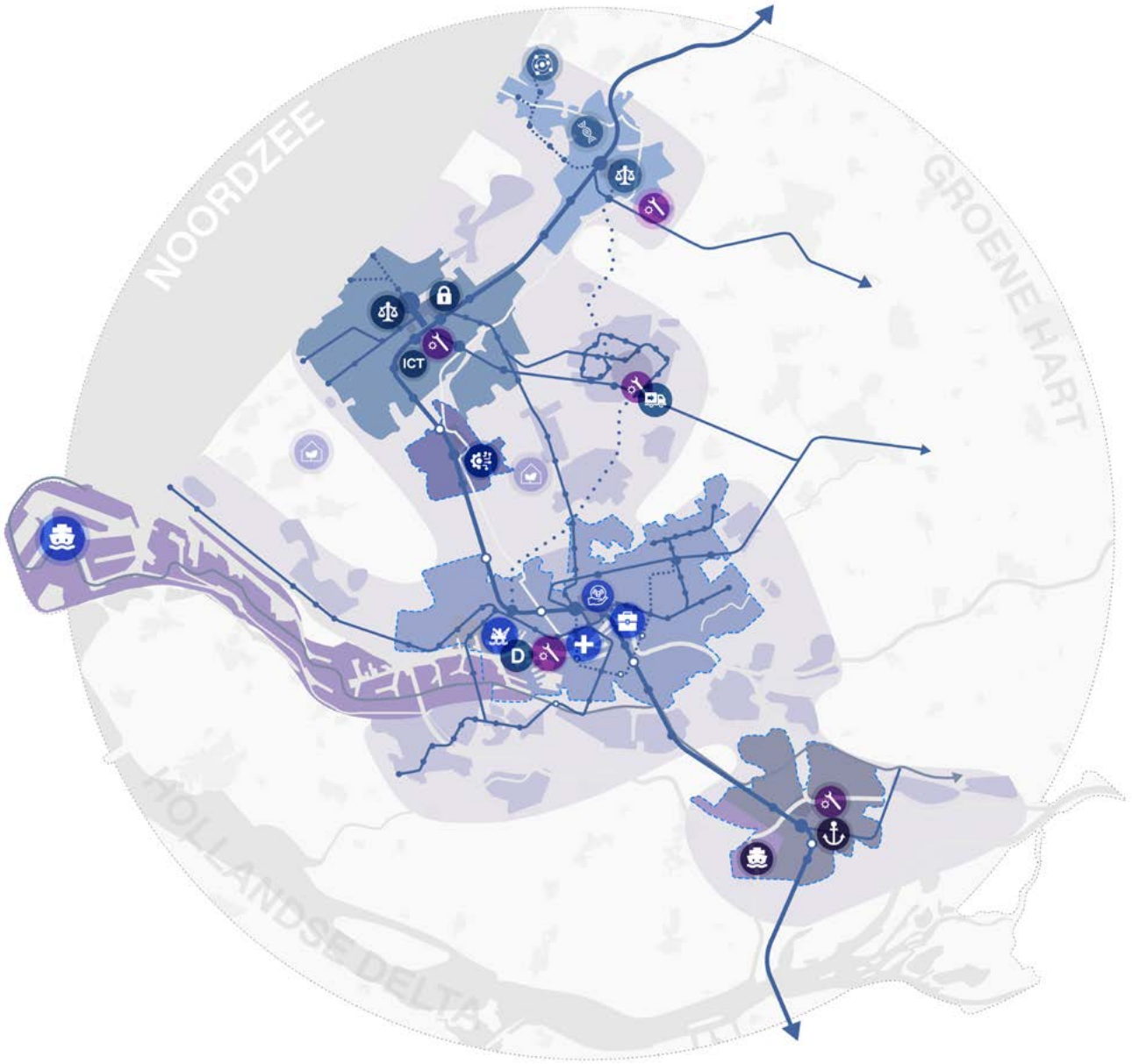
Delta tech: Rotterdam Dordrecht
Snijvlak stad en haven

Rotterdam: Medisch, Technologie & Diensten
Offshore
Medisch
Economie
Haven
Diensten

Dordrecht: Smart Delta Drechtsteden
Maritiem
Haven

Agro
Maak

Oude Lijn, trein en HOV-netwerk
Nieuwe stations



3.4 Toekomstbestendige economie

Wonen en werken zijn twee onderwerpen die sterk met elkaar verbonden zijn. Waar werk is willen mensen wonen, en waar mensen wonen willen bedrijven zich vestigen. Daarbij gaat het niet alleen om bedrijven en bedrijventerreinen (bv. voor industrie en logistiek) maar ook om kantoren, detailhandel en andere werkvormen zoals laboratoria.
Voor 2040 streven we ernaar in ieder geval 85.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren. Een betere balans tussen economie, natuur, klimaat en inclusie is daarbij een belangrijke randvoorwaarde voor de toekomstbestendige ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad. De Zuidelijke Randstad heeft een brede en diverse economische structuur met een kennisintensief netwerk van kennisinstellingen in de steden en een efficiënt logistiek-industrieel systeem. Sommige deelregio's hebben een meer kennisintensieve economie, denk aan het Innovatiedistrict Delft, het Bio Science Park in Leiden en het CID in Den Haag. Andere gebieden hebben een meer industriële economie, zoals de maritieme maakindustrie in de Drechtsteden. Daarbij liggen er belangrijke relaties met de Rotterdamse Haven en de Westlandse Greenport. De economische ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad is de afgelopen jaren echter achtergebleven bij de ontwikkeling van vergelijkbare economische regio's zoals de MRA, Utrecht en de Brainport Eindhoven. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) geeft aan dat dit komt door onvoldoende agglomeratiekracht. Bovendien leunt onze economie voor een groot deel op economische sectoren die een forse opgave hebben om in de toekomst circulair, duurzaam, digitaal en inclusief te worden. Daarom willen we de verstedelijkingsopgave benutten om het economische ecosysteem langs de Oude Lijn te verbeteren en onderling te verbinden, zo vergroten we de agglomeratiekracht van onze economie. Ook willen we de verstedelijkingsopgave het vliegwiel laten zijn voor de circulaire economie en vice versa.

We gaan zorgvuldig om met onze economische ruimte
In de Zuidelijke Randstad is onvoldoende ruimte om alle economische activiteiten te laten groeien. Bovendien past niet alle bedrijvigheid even goed binnen de ruimtelijke structuur en samenstelling van de regio. Ook draagt niet elke economische activiteit in dezelfde mate bij aan de transitie naar een toekomstbestendige metropool die duurzaam, innovatief en inclusief is. Om al deze opgaven op te pakken en onze ambities te realiseren is het noodzakelijk om meer te gaan sturen op het soort economie dat passend is bij het profiel van de Zuidelijke Randstad en ons economisch ruimtegebruik te intensiveren. Dit betekent dat we: (1) duidelijke keuzes maken in wat ons economisch profiel van de toekomst is en de bedrijvigheid waarvoor we op de langere termijn ruimte willen bieden, (2) onze economische ruimte intensiveren en beter te benutten (mixen en stapelen waar kan, scheiden waar moet, en de juiste functie op de juiste plek), (3) ruimte voor hogere milieucategorieën behouden, door deze ruimte te beschermen en in beeld te brengen welk areaal in de toekomst noodzakelijk is voor het goed functioneren van de regio en (4) de transitie naar een circulaire economie als uitgangspunt nemen.

We versterken onze stuwende economieën
We willen inzetten op de economisch bepalende en krachtige economieën van de Zuidelijke Randstad die ons in staat stellen om ook voldoende verdienvermogen te genereren. In de Zuidelijke Randstad ligt het voor de hand dat we in de toekomst de volgende economische profielen gaan stimuleren: (1) duurzame en transitiegerichte kennis- en maakeconomie (denk aan

high-tech, delta-tech en bio science), (2) stadsverzorgende bedrijvigheid en dienstverlening (dit betreft alles wat een stad nodig heeft om prettig én gezond te kunnen wonen, werken, leren en recreëren) en (3) ICT en recht. Hierbij hebben we ook aandacht voor regionale specialisatie, waardoor het mogelijk wordt om meer toegevoegde waarde te creëren doordat verschillende functies (bijvoorbeeld maak en kennis) binnen een economisch cluster van elkaars nabijheid profiteren. Daarnaast willen we ook gaan sturen op het soort economische activiteit en het verbeteren en versterken van het economische ecosysteem langs de Oude Lijn. Het doel is om te sturen op economische activiteiten die: (1) innovatieve oplossingen bieden voor maatschappelijke vraagstukken, (2) werkgelegenheid bieden voor alle opleidingsniveaus en (3) optimaal gebruik maken van lokaal arbeidspotentieel en daarmee veel toegevoegde waarde creëren. Voor alle activiteiten blijft het van belang dat ze aansluiten op de economische profilering van het gebied en onze schaarse ruimte goed wordt benut. Hoe de economie van de toekomst in de Zuidelijke Randstad eruitziet, en welke economische profilering en activiteiten daarbij horen (inclusief de transitie naar een circulaire economie), gaan we verder onderzoeken als onderdeel van de gebiedsgerichte uitwerking van de Ruimtelijk Economische Visie (REV). Dit kan ertoe leiden dan we in de toekomst bepaalde bedrijven niet meer gaan accommoderen in de Zuidelijke Randstad.

We gaan onze bestaande werklocaties beter benutten

De klimaatopgave vraagt om een terughoudende omgang met alle ruimteclaims, met uitzondering wellicht van natuur en water. Ruimteclaims voor andere opgaven zijn er echter wel. Zo vraagt de energietransitie om ruimte voor energie-infrastructuur t.b.v. electrificering en waterstof en de transitie naar een circulaire economie vereist zowel binnenstedelijke bedrijfsruimte als grotere circulaire hubs buiten de stad (waar relevant bij voorkeur ontsloten via het water) om stoffenstromen op te slaan, te bewerken en opnieuw distribueren. Zowel voor wonen als werken geldt het uitgangspunt dat het zwaartepunt ligt bij betere benutting van de bestaande ruimte. Willen we een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad en de transitie maken naar een duurzame samenleving en economie, binnen planetaire bovengrenzen en sociale ondergrenzen, dan is intensivering noodzakelijk. De aanpak voor de woningbouwopgave, waarbij we intensiveren binnen het bestaand bebouwd gebied, doen we (nog) niet voor bedrijventerreinen. Maar ook hier is veel onbenutte, of slecht benutte, ruimte. Het intensiveren van ons economisch ruimtegebruik, en het beter benutten van de beschikbare milieuruimte (juiste functie op de juiste plek), is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Dit is een grote opgave, dus gaan we onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken (denk aan verplaatsen, intensiveren, stapelen of mengen en vernieuwende, duurzamere, productie- en werkconcepten die innovatief omgaan met bestaande ruimte). Zo ontstaan er uiteindelijk meer kansen voor bedrijven in onze regio en kan meer nabijheid en uitwisseling een impuls geven aan de economie. Hierbij hebben we extra aandacht voor het realiseren van voldoende betaalbare werkruimte, zowel binnen als buiten de stad.

In het voorjaar van 2022 hebben Rijk en provincies met elkaar afspraken gemaakt om meer grip te krijgen op grootschalige bedrijfsvestigingen (lees: beleidslijn ‘grip op grootschalige bedrijventerreinen’). Het doel is voldoende, geschikte ruimte met kwaliteit voor nieuwe bedrijventerreinen reserveren en tegelijk zorgvuldig omgaan met de bestaande terreinen. We trekken samen op bij de verdere uitwerking van deze beleidslijn.

We gaan zorgvuldig om met ruimte voor hogere milieucategorie bedrijven
Bedrijven met een hoge milieucategorie (3 of hoger) gaan lastig samen met woningen. Deze milieuruimte is echter wel noodzakelijk omdat in een toekomstbestendige economie ruimte nodig is voor industriële activiteiten die een duurzame energievoorzieningen of een circulaire economie faciliteren. Denk bijvoorbeeld aan het maken van circulaire bouwmaterialen of een waterstof centrale. Omdat ruimte in de Zuidelijke Randstad beperkt is, moeten we zuinig en tegelijkertijd creatief omgaan met de huidige milieuruimte. Om voldoende ruimte voor hogere milieucategorie bedrijven te behouden, beschermen we de ruimte voor hoge milieucategorie bedrijven en brengen in beeld welk areaal in de toekomst noodzakelijk is voor het goed functioneren van de regio.

We gaan ten eerste kijken hoe de al aanwezige milieuruimte beter benut kan worden. Dit doen we door in beeld te brengen waar bedrijven met een lage milieucategorie (bv. kinder-speelparadijzen en bowlingbanen) veel milieuruimte onbenut laten, en te kijken of hier een meer geschikte plek voor is (op bedrijfsterreinen met een lagere maximale milieucategorie of op andere plekken in de stad). Ook willen we onderzoeken of we in de toekomst kunnen sturen op minimale milieuprestatie, naast het sturen op economische profielen. Ten tweede gaan we kijken of, en hoe, permanente en tijdelijke (milieu)schuifruimte bij kan dragen aan de economische opgave in de Zuidelijke Randstad. Dit is echter een complex proces en vraagt eerst goed onderzoek.

We stimuleren de transitie naar een circulaire economie en reserveren daar ruimte voor
Dankzij de grote hoeveelheid inwoners en gevestigde bedrijventerrein in onze binnensteden vinden in de Zuidelijke Randstad al de meeste circulaire initiatieven van Zuid-Holland plaats. De nabijheid van de greenports en de haven- en industriegebieden biedt kansen om stedelijke retourstromen en circulaire bedrijvigheid zo goed mogelijk bij elkaar te brengen via hubs en verwerkingslocaties (ruimtelijke schakels ten behoeve van de circulaire economie), zowel in als aan de randen van de steden. De Zuidelijke Randstad volgt de nationale circulaire ambitie, namelijk dat de economie in 2050 volledig circulair is. We bouwen in de Zuidelijke Randstad voort op de ruimtelijke strategie circulair Zuid-Holland. Onze thematische speerpunten zijn daarbij:

- **Circulaire bouweconomie.** We zetten de verstedelijkingsopgave in als vliegwiel voor circulaire bouw en gebiedsontwikkeling. We zorgen er in ieder geval voor dat nieuwe gebieds-en vastgoedontwikkelingen zo circulair mogelijk ontworpen en uitgevoerd worden. Daarvoor is het noodzakelijk om het gebruik van bouwhubs, zero-emissie logistiek en hergebruikte of biobased materialen zo snel mogelijk onderdeel hiervan te maken.

- **Circulaire maakeconomie.** We werken toe naar een concrete aanpak om ruimte te maken (en te houden) voor circulaire maakindustrie als onderdeel van de stedelijke economie. Dit is een complex proces, omdat circulaire maakindustrie soms een hoge milieucategorie kan vragen. We moeten daarom op bedrijventerreinen ruimte maken voor circulaire functies en opschaling.

- **Stedelijke circulaire voorzieningeneconomie** Om te zorgen dat inwoners, bezoekers en ondernemers van dit gebied hun leven circulair kunnen inrichten, is het wenselijk dat circulaire voorzieningen makkelijk toegankelijk zijn. Van reparatie-, leen- en huurdiensten en winkels met circulaire producten, tot afvalinzameling en circulaire ambachtscentra. Dit vraagt om een logische ruimtelijke spreiding

en een goede ontsluiting van dit soort locaties. Daarnaast zal elke organisatie in het gebied in de komende twee decennia zijn bedrijfsvoering en primaire processen circulair gaan maken. Hiervoor zal op eigen terrein, maar ook collectief in bijvoorbeeld een winkelstraat, ruimte voor verzamelen, opslag, reparatie en verwerking nodig zijn.

We identificeren en benutten noodzakelijke circulaire functies

Om de transitie te maken naar een circulaire economie is het belangrijk dat we de ruimtelijke schakels ten behoeve van die circulaire economie identificeren en benutten. Een ruimtelijke schakel is de ruimtelijke verschijningsvorm van een noodzakelijke circulaire functie in de keten. Het is een plek met een eigen ruimtelijke kwaliteit die specifieke randvoorwaarden nodig heeft om te functioneren. Naast het plaatsen en door ontwikkelen van ruimtelijke schakels, werken we tegelijk geleidelijk aan het ombouwen en afbouwen van de bestaande lineaire, c.q. fossiele economie. Daarvoor is het nodig om ruimte te herschikken en schuifruimte te maken binnen bestaand stedelijk gebied. Voorstel is om binnen de thematische invalshoeken te gaan werken met circulaire sleutellocaties (bv. bedrijventerrein, hubs, of andere cruciale schakels) en aan circulaire sleutelgebieden (bv. hotspots). Deze sleutelgebieden zijn plekken waar de condities zeer goed zijn voor circulaire activiteiten met belang voor de hele Zuidelijke Randstad. Daarbij kan gedacht worden aan westflank Rotterdam, de Drechtsteden en de Oostflank Leiden (als onderdeel van de hotspot Oude Rijn Zone). Op deze locaties en in deze gebieden kunnen naast de thematische speerpunten ook meer regionale circulaire thema's kansrijk zijn, zoals bijvoorbeeld de circulaire maritieme industrie keten in de Drechtsteden.

We zetten in op meer synergie tussen haven en stad

De Rotterdamse Haven maakt geen onderdeel uit van dit NOVEX-gebied, maar is wel een belangrijk onderdeel van onze metropool. In de Rotterdamse Haven vindt veel economische activiteit plaats. De synergie tussen het stedelijk netwerk en de haven speelt een prominente rol: een haven in transitie heeft de stad nodig als plek van kennisontwikkeling, onderwijs, experiment, start-ups en grown-ups. Die synergie tussen stad en haven is primair geprojecteerd op het gebied ten oosten van de Beneluxtunnel en is in het ontwikkelperspectief NOVEX Rotterdamse Haven benoemd als één van de drie lange termijn opgaven. De internationale haven van Rotterdam is een kans voor het stedelijke gebied, en vice versa. Concreet biedt het kansen voor het delta-techcluster. In de Zuidelijke Randstad komen niet alleen de grootste opgaven op het gebied van klimaatverandering samen, maar zit ook de grootste concentratie van kennis om tot toekomstbestendige delta's te komen.



Legenda

- Occupatie
- Landelijk waterstofnetwerk
- Toekomstige elektrolysers
- Zoekgebied elektrolyse
- Warmtenet bestaand
- Warmtenet nieuw
- WarmtelinQ
- WarmtelinQ nieuw
- Hoogspanningsnet 380kV
- Hoogspanningsnet 150kV
- Wind op zee
- 380 kV Stations
- Nieuw of te versterken station 150kV
- Zoekgebied wind (RES)
- Zoekgebied zon (RES)
- Zoekgebied zon/wind (RES)



3.5 De energietransitie

Energievoorziening, met een nadruk op hernieuwbare energiebronnen, is een belangrijke randvoorwaarde om de verstedelijkingsopgave te realiseren. We zitten midden in de overgang van een centrale en fossiele energievoorziening naar een decentrale en duurzame energievoorziening. Het is een langjarige, kostbare opgave die een andere werkwijze vraagt bij het ontwikkelen van woningen, bedrijven, stedelijke programma's en de energie infrastructuur. Deze transitie is randvoorwaardelijk voor het toekomstbestendig maken van onze metropool, maar vraagt wel fysieke ruimte. In de dichtbevolkte Zuidelijke Randstad is het een forse opgave om voldoende ruimte vrij te maken voor lokale duurzame, energiebronnen. Bovendien heeft deze transitie ook impact op waar en wanneer we welke woningen en bedrijven aan kunnen sluiten op die lokale duurzame energievoorziening. Dit proces vraagt dan ook om een andere manier van (samen)werken en om bewuster gedrag; het wordt noodzakelijk om energieplanologie te verankeren als integraal onderdeel, en meer leidend principe, van de ruimtelijke ordening. Dit betekent dat de beschikbare energienetwerken en de hierdoor aanwezige capaciteit als belangrijk onderdeel meegewogen moet worden bij het maken van ruimtelijke keuzes.

We blijven inzetten op het verduurzamen van de bestaande stad

De bestaande stad, specifiek de vooroorlogse woningen en de woningen uit de jaren '50 t/m '80, zijn vaak niet goed geïsoleerd en ook niet duurzaam. Deze woningen verbruiken gemiddeld gezien veel energie. Om het energieverbruik terug te dringen is het juist belangrijk om deze woningen te verduurzamen. We zien de verstedelijkingsopgave als kans om de bestaande stad te verduurzamen. De nieuw te bouwen woningen worden niet meer op gas aangesloten, en vragen daardoor om andere energievoorzieningen. Bij het realiseren van deze andere energievoorzieningen gaan we bewust op zoek naar meekoppelkansen voor bestaande woningen. Denk hierbij aan het benutten van zoveel mogelijk daken (zowel woningen als bedrijven) voor zonne-energie of het aansluiten van bestaande woningen op lokale energievoorzieningen die worden aangelegd ten behoeve van zowel de nieuwe ontwikkelingen als de bestaande woningen.

We zetten in op het delen van energie en beperken ons verbruik

Lokale duurzame energiebronnen en energiedelen zijn belangrijk voor de toekomstbestendigheid van de Zuidelijke Randstad. Het is belangrijk dat inwoners en ondernemers toegang hebben tot lokale duurzame energie. Daarnaast brengt energiedelen vraag en aanbod van elektriciteit lokaal meer bij elkaar. Het ontlast daarmee het hogere energienet en mitigeert congestie door het realiseren van opwek nabij vraag (en andersom). Het is ook van belang om, naast energiedelen, andere innovatieve oplossingen te bedenken die vraag en aanbod dichter bij elkaar kunnen brengen zoals vraagsturing, energiehubs, opslag en efficiëntie van gebruik. Dit draagt bij aan het zoveel mogelijk afvlakken van grote pieken en dalen van zowel opwek als verbruik. Om nieuwe woningen en bedrijven te kunnen realiseren, en bestaande woningen en bedrijven te verduurzamen, is get bij elkaar brengen van vraag en aanbod een noodzakelijke bouwsteen. Dit vraagt onder meer om een aanpassing van de landelijke regelgeving en om een andere samenwerkingsvorm tussen netbeheerders, gemeentes en energieregio's. We blijven ons in o.a. het pMIEK (provinciale uitwerking van het MIEK) inzetten om deze samenwerking op energie-infrastructuur te

intensiveren. Daar werken we gezamenlijk aan een Toekomstbeeld Energiesysteem Zuid-Holland. Het doel is om een betere afstemming over het energiesysteem te organiseren in relatie tot economische en maatschappelijke en ruimtelijke opgaven.

Het is ook van belang om ons toekomstig energieverbruik te verminderen. Dit bereiken we door bewuster om te gaan met energie (door bijvoorbeeld lokaal energie op te slaan), maar ook door bouwkundige aanpassingen te doen waardoor we minder energie nodig hebben. Dat begint met nog meer inzetten op de isolatie van bestaande woningen en bedrijven, en door in nieuwe ontwikkelingen te sturen op energie-efficiënte bouwvormen. Dit kan door bijvoorbeeld in de ontwerpfase rekening te houden met de zon-oriëntatie van het gebouw. Daarbij moet worden voorkomen dat gebouwen dusdanig opwarmen dat er in de zomer airconditioning nodig is. Daarnaast leidt het transporteren van energie tot energieverlies. We spannen ons in om transport van energie over grote afstanden zoveel als mogelijk te beperken. Het realiseren van opslagsystemen voor bijvoorbeeld opgewekte energie van zonnepanelen op daken kunnen hierbij helpen.

We stimuleren collectieve warmtenetten en gaan restwarmte beter benutten
Warmtenetten zijn een cruciaal onderdeel van de energietransitie, met name in de bebouwde omgeving. Vooral omdat het elektriciteitsnet een volledige elektrificatie van de warmtevraag niet aan kan. Door de aanwezigheid van de industrie in het Rotterdamse Havengebied is er veel restwarmte aanwezig in en rondom de Zuidelijke Randstad. De beschikbare hoeveelheid restwarmte wordt momenteel niet volledig benut. WarmtelinQ (een regionale hoofdtransportleiding door Zuid-Holland vanaf de Rotterdamse Haven) is een belangrijke stap in de goede richting, maar er zit nog veel meer potentie in het benutten van restwarmte. Als onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) gaan we daarom onderzoeken hoe in deze regio restwarmte beter benut kan worden om de energietransitie verder te faciliteren.

We gaan energie-balansneutraal ontwikkelen
Met de kennis van nu zal de verbouwing van het huidige energiesysteem naar een betrouwbare, betaalbare en duurzame energievoorziening minstens meerdere decennia duren. Totdat deze verbouwing op orde is, is transport schaarste het nieuwe normaal. Ook daarna zal onbeperkte energie niet vanzelfsprekend zijn en blijft het een uitdaging om energie op het juiste moment, op de juiste plek te krijgen. Het is belangrijk dat partijen zich rond dat uitgangspunt gaan organiseren. Daarnaast neemt netcongestie snel toe. Dat is een ernstig risico voor de aansluitbaarheid van nieuwe ontwikkelingen op de energie-voorziening. Om die reden zullen we locaties zo veel mogelijk energie-balansneutraal moeten ontwikkelen. Dat kan bijvoorbeeld door een ordening waarbij, onder de transportnetten, semi-autonome eenheden (holons) worden ontwikkeld die het hoofdnet minder belasten.

We zetten in op meervoudig ruimtegebruik van gebieden met energie opwek en -transport
In het (hoog)stedelijk gebied wordt de nieuwe en verzwaarde energie-infrastructuur zoveel als mogelijk gecombineerd en ontworpen met de klimaatopgaven van de buurt of wijk in het achterhoofd. Hier zetten we ook in op het efficiënt benutten van de bestaande bebouwing voor met name zonne-opwek. Denk aan zonnepanelen op daken, boven parkeerplaatsen en aan gevels. In het buitengebied worden de energie-landschappen, waar mogelijk, ingericht ten behoeve van milieu-, klimaat-, natuur-,

voedsel-, en recreatieopgaven. Een concreet voorbeeld hiervan zijn de velden waar windturbines staan (ook wel windparken genoemd) zo in te richten dat er gewandeld, gefietst en op andere manieren gerecreëerd kan worden (denk bijvoorbeeld aan watersporten) in een natuur-inclusieve omgeving met ruimte voor wateropvang. Goed ingericht kunnen deze toekomstige energielandschappen bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur, het versterken van de groen- en water-structuren, natuurherstel, biodiversiteit, de stikstofproblematiek en het tegengaan van bodemdaling. We gaan tegelijkertijd kijken hoe binnenstedelijke nutsvoorzieningen (denk aan elektriciteitshuisjes) multi-functioneler ingericht kunnen worden om de druk op de ruimte, zowel boven- als ondergronds, zoveel mogelijk te beperken.

We reserveren ruimte voor toekomstige energie infrastructuur

De realisatie van nieuwe infrastructuur, en de verzwaring en uitbreiding van bestaande infrastructuur, is een langjarig proces. Dit vraagt om een iteratief proces en een adaptieve agenda. Het is belangrijk dat gemeenten en netbeheerders met de nodige flexibiliteit toch de juiste stappen kunnen zetten om uiteindelijk het gewenste energienet te realiseren. Om tempo te kunnen maken en zorg te kunnen dragen voor een goede inpassing in de omgeving moet de benodigde ruimte voor tracés van elektriciteitsstations tijdig gereserveerd worden. Ook moeten we rekening houden met een substantiële energie opwek opgave na 2030, die deels in dit gebied zal moeten landen en dus ook ruimte zal vragen. Denk bijvoorbeeld aan een ruimtereservering voor de benodigde windparken. Daarnaast moet er aandacht zijn voor het komen tot een goede oplossing voor de externe veiligheidsvraagstukken rondom de beoogde aanvoerroutes van ammoniak, welke deels door het stedelijk gebied lopen, t.b.v. van de waterstoftransitie.

4
Samen verder werken

Dit ontwikkelperspectief geeft richting tot 2050 en biedt de basis voor de uitvoeringsagenda en verdere programmering. Met dit ontwikkelperspectief is er een belangrijk fundament gelegd voor de samenwerking als één overheid tussen Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten. De NOVEX Zuidelijke Randstad biedt niet alleen een belangrijk fundament voor verdere samenwerking, maar stelt ons ook in staat om congruent beleid te ontwikkelen. Dit bereiken we door de ambities en doelstellingen uit dit ontwikkelperspectief te borgen in al het planologisch beleidsinstrumentarium dat we als overheden hebben. De volgende stap is het opstellen van een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Hierin beschrijven we hoe we onze ambities gaan bereiken en wat daarvoor nodig is.

Een veranderende ruimtelijke ordening vraagt om een andere manier van (samen)werken

We zullen tot een ommekeer in ons denken moeten komen; integraal denken (financieel, ecologisch en maatschappelijk) is noodzakelijk. We zullen de verbinding tussen alle thema's en opgaven actief op moeten zoeken. De woningen en werkplekken die we, conform bestaande afspraken, binnen de Zuidelijke Randstad gaan realiseren moeten bijdragen aan een metropool die voor de lange termijn toekomstbestendig is. Samenwerking en transparantie zijn daarin noodzakelijk.

De grootschalige verstedelijkingsopgave binnen het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad vraagt om langjarige zekerheid en continuïteit van de bouwproductie op de middellange en lange termijn. Voor deze gebiedsontwikkelingen geldt dat – naast uitdagingen rond de realisatie van voldoende sociaal en betaalbaar aanbod, aanleg van (extra) openbare ruimte, groen en water of de uitplaatsing van bedrijven – er omvangrijke ingrepen in de mobiliteitstransitie nodig zijn om de ambities te realiseren. Hiervoor is het nodig dat de betrokken overheden, woningcorporaties, marktpartijen en andere belanghebbenden langjarige afspraken met elkaar maken.

Zowel over proces, inhoud als financiën in (o.a.) de uitvoeringsagenda en de regionale investeringsagenda (RIA).

Bovendien zien we dat sommige opgaven ook om stevigere keuzes vragen naar de toekomst toe, zoals klimaatadaptatie (water en bodem sturend) en energie. Deze keuzes kunnen leiden tot randvoorwaardelijke kaders voor de context waarbinnen de andere opgaven gerealiseerd dienen te worden. De NOVEX Zuidelijke Randstad biedt het gremium om door te praten over deze te maken keuzes en afspraken. We zetten met elkaar in op anders werken, zodat we al onze ambities kunnen realiseren. We werken multidisciplinair en multistakeholder, zorgen ervoor dat nieuwe ontwikkeling het bestaande gebied altijd versterken, ontschotten budgetten, wegen de lange termijn (zwaarder) mee in de besluitvorming, nemen verwachte (gedrags) effecten mee in de planvorming en werken samen op basis van vertrouwen waarbij we meer structureel en vooraf investeren. Dit is ontwikkeling van de lange adem, waarbij het essentieel is dat we gezamenlijk onze middelen en instrumenten aanwenden om uitvoeringskracht te creëren en daarbij keuzes maken die het collectief belang van de Zuidelijke Randstad dienen.

Gebieds- en themagericht verder werken binnen de regio
De Zuidelijke Randstad heeft een unieke context. In de afgelopen jaren zijn er al veel samenwerkingsverbanden en -structuren opgezet. Denk aan de verstedelijkings-alliantie (VA), een netwerkorganisatie met de focus op grootschalige binnenstedelijke woningbouwopgaven. De Metropoolregio Den Haag-Rotterdam (MRDH), een vervoersregio met wettelijke taken rondom verkeer en vervoer en vrijwillige taken rondom verkeer en economie. Maar ook het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe), een bereikbaarheidsprogramma met als doel om de transitie op mobiliteitsgebied te realiseren in samenhang met verstedelijking.

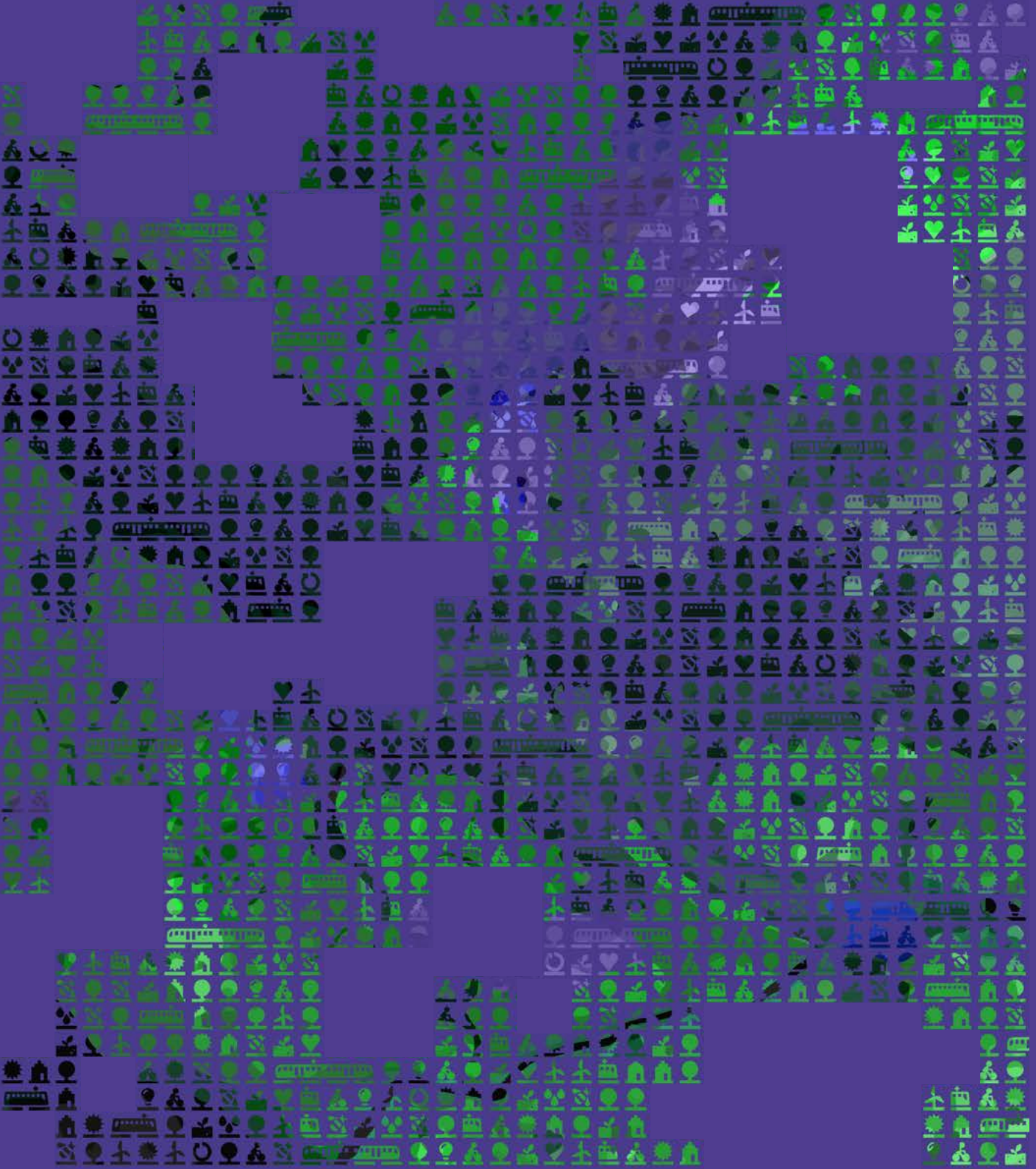
Binnen de NOVEX Zuidelijke Randstad zetten we in op het realiseren van een krachtige en toekomstbestendige metropool. De samenwerkings- en besluitvormings-structuur voor dit gremium zijn dienend aan de inhoudelijke opgaven en doelen in dit ontwikkelperspectief en biedt ruimte voor alle overheden waar toekomstige opgaven landen om mee te kunnen doen. NOVEX Zuidelijke Randstad heeft als doel om de integrale afstemming, uitvoering en realisatie van de inhoudelijke doelen te bevorderen. Voor de uitwerken van de verschillende opgaven maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande regionale afstemming en programmastructuren. Daar waar regionale afstemming of programmatische uitvoeringskracht ontbreekt gaan we nadenken over hoe we dit met elkaar op kunnen zetten. In de uitvoeringsagenda maken we hier afspraken over.

Nader uit te werken opgaven
In het proces van opstelling van dit ontwikkelperspectief is gebleken dat we op een aantal opgaven nog inhoudelijke stappen te zetten hebben om met elkaar de Zuidelijke Randstad naar de toekomst toe sterker en integraler te kunnen ontwikkelen. Bovendien zien we dat een aantal opgaven ook om stevige keuzes vragen, terwijl nog niet altijd duidelijk is hoe deze opgaven vorm gaan krijgen (denk bv. aan de uiteenlopende klimaatscenario's). We zien dit ontwikkelperspectief dan ook als startpunt richting 2050, en niet als eindpunt. In de uitvoeringsagenda maken we met elkaar afspraken over opgaven die we gezamenlijk verder uit gaan werken om in de toekomst de juiste keuzes te kunnen maken.

Op dit moment voorzien we in een viertal nader uit te werken opgaven:

1. **Gezamenlijk verkennen toekomstperspectief na 2040**
   Nader invulling geven aan de ontwikkeling van dit gebied na 2040, richting 2050, wat we voornemens zijn te doen middels ontwerpend onderzoek (dit ontwikkelperspectief gaat bovenal uit van de verstedelijkingsafspraken tot 2040).
2. **Onderzoeken economie van de toekomst**
   Het onderzoeken hoe de economie van de toekomst in de Zuidelijke Randstad eruit ziet en het uitwerken van de economische profilering die daarbij hoort, inclusief de transitie naar een circulaire economie, als onderdeel van de gebiedsgerichte uitwerking van de Ruimtelijk Economische Visie (REV).
3. **Uitwerken water en bodem sturend**
   Het nader uitwerken van wat water en bodem sturend betekent voor de Zuidelijke Randstad en welke randvoorwaardelijke keuzes noodzakelijk zijn om onze metropool toekomstbestendig te maken, in samenhang met het inzichtelijk maken van de lokale en regionale klimaatopgaven in onze regio.
4. **Uitwerken gezondheid als overkoepelend principe**
   Het uitwerken van gezondheid als overkoepelend principe voor de verdere ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad en de manier waarop we hierop kunnen en willen sturen.





Naar een toekomstbestendige Zuidelijke Randstad

Versie 24-10-2024

Deze versie van het Ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad is tot stand gekomen in samenwerking met: Ministerie van VRO, Ministerie van I&W, Ministerie van EZ&KGG, Ministerie van LVVN, Provincie Zuid-Holland, Waterschap Hollandse Delta, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, Hoogheemraadschap Delfland, Hoogheemraadschap Rijnland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Gemeente Leiden, Gemeente Den Haag, Gemeente Rijswijk, Gemeente Zoetermeer, Gemeente Delft, Gemeente Rotterdam, Gemeente Schiedam, Gemeente Dordrecht.

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad is in samenwerking met De Zwarte Hond ontwikkeld. Alle getoonde beelden, tenzij anders vermeld, zijn door De Zwarte Hond gemaakt.

Alle foto’s zijn gemaakt door TIEN Productions B.V.

Vormgeving en beeldmerk is ontwikkeld en verzorgd door Ontwerpwerk.

Vormgevingsadvies door Studio Grafimedia.