Concept

Samen aan het werk!

Strategische Agenda Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Versie 22 februari 2019

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Concept

Voorwoord

Met veel plezier bied ik u de concept-strategische agenda voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan. Het benoemt de gezamenlijke ambities, ruimtelijk en economisch, van 23 gemeenten. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en verbeteren van bereikbaarheid was de inzet van een nieuwe vorm van samenwerken die in 2015 startte. Voor de regio, van de regio. Resultaten boeken op inhoud, voor de mensen in ons gebied. Als aanjager van economische vernieuwing en als vervoersautoriteit. Want dat zijn de taken die de betrokken gemeenten hebben opgepakt.

Bestuurlijke grenzen zijn minder bepalend voor beleid en uitvoering aan het worden. Digitalisering, wonen, werken, verkeer, duurzaamheid; het zijn uitdagingen die verder gaan dan de gemeentegrens. Daarom is het goed dat regionaal verbinding wordt gezocht. De MRDH is een netwerkorganisatie met impact. Het zijn de 23 gemeenten die het moeten doen. En als zij één geluid laten horen is dat een factor van belang in contacten met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Samenwerken maakt sterker. Dat is het motto van de MRDH.

Bestuurders, raadsleden en medewerkers in de Metropoolregio stelden de concept-strategische agenda op. De Economic Board Zuid-Holland en de Provincie Zuid-Holland dachten mee en de Waterschappen hebben inbreng gehad. De regionale verbinding die de 23 gemeenten zoeken, gaat dus verder dan de eigen kring. Van overheden, ondernemers en kennisinstellingen. Zie ze als partners. De verbinding is van belang voor de ontwikkeling van dorpen, steden en de regio. Dat besef groeit in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de concept-strategische agenda is er tastbaar resultaat van. Maar de missie is pas geslaagd als de welvaart en het welzijn van de 2,3 miljoen inwoners in onze regio toenemen. Een goede toekomst voor hen. Dat is de motivatie om samen te werken. Samen aan het werk dus!

Namens het algemeen bestuur van de MRDH,

Charlie Aptroot

Concept

Inhoud

5 Inleiding

9 Vernieuwen Economie
10 Stimuleren van innovatie en economische groei
12 Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt
14 Goede digitale connectiviteit

15 Versterken Stad en Omgeving
17 Ruimte om te werken
18 Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor
19 Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

20 Verbeteren Bereikbaarheid
22 Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen
24 Verbetering kwaliteit en efficiency OV
25 Betrouwbaar op weg
27 Versnellen van innovatie in mobiliteit
28 Verhogen verkeersveiligheid

29 Veranderen Energie
30 Minder CO_2-uitstoot bij verkeer
31 Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

33 Samen aan het werk!

Inleiding

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is met de havenindustrie, de glastuinbouw, de hightech-, de cybersecurity sector en als (internationaal) bestuurlijk centrum belangrijk voor de Nederlandse economie.

Laat getallen spreken en je ziet de impact van de regio: de metropoolregio bestaat uit 23 gemeenten, waarvan meerdere (middel)grote steden. Er wonen 2,3 miljoen inwoners op 990 vierkante kilometer. En mede dankzij de 1,2 miljoen banen is de regio goed voor een bruto regionaal product van 103 miljard euro. De metropoolregio is ook een mooi gebied. Met historische dorpen, dynamische steden en veel groen, strand en water. Contrasten en culturen, die steeds meer met elkaar verbonden raken. Van Ridderkerk tot Rijswijk en van Wassenaar tot Westvoorne. Om ook toekomstige generaties een plek te bieden waar welvaart en welzijn samengaan is actie nodig.

De economische kracht van landen is steeds sterker afhankelijk van het succes van stedelijke regio's. Innovatie, duurzaamheid, werk voor bestaande en toekomstige inwoners. Stedelijke regio's zijn het centrum van deze ontwikkeling. Dit is een wereldwijde trend. Samenwerking binnen stedelijke regio's is hierbij essentieel. Concurrentie vindt steeds minder plaats tussen steden binnen landen, maar op internationale schaal tussen metropoolregio's. Dit geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag: op wereldniveau bescheiden in omvang, maar in gezamenlijkheid wél een van de meest complete regio's ter wereld.

> De MRDH is ontstaan vanuit de behoefte aan samenwerking. Een forum voor strategieontwikkeling, onderlinge afstemming en belangenbehartiging. Een motor voor het verbeteren van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat. Dat is wat de MRDH wil zijn. Die verbinding van dorpen en steden binnen de metropoolregio kan zorgen voor economische vernieuwing en behoud van waar we zuinig op moeten zijn: de waardevolle landschappen.

De uitgangspositie voor onze regio is goed, maar laten we niet stil zitten. Het aantal inwoners van onze regio stijgt en de verstedelijking neemt een vlucht. De economie groeit, maar minder snel dan je zou hopen. De gemiddelde jaarlijkse economische groei van de regio in de periode 2014-2017 ligt met 2,2% rond het gemiddelde van de Europese grootstedelijke regio's. De gemiddelde jaarlijkse groei van de werkgelegenheid in de regio behoort met 1,1% over de jaren 2014-2017 tot de achterhoede van Europese grootstedelijke regio's. Hoewel de economie herstelt, ijlt het herstel van de arbeidsmarkt na. De werkloosheid daalt sinds 2014 gestaag. In 2017 kende de regio een werkloosheidspercentage van 6,3%. Dat is nog aan de hoge kant ten opzichte van andere Europese stedelijke regio's. Het verschil tussen de werkloosheid in Nederland (4,9%) en de regio neemt wel af.

Concept

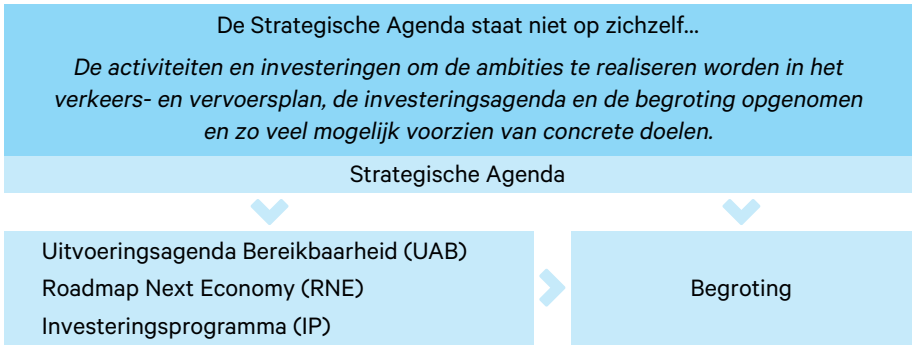
Tegelijkertijd verandert de wereld om ons heen razendsnel. Globalisering, de digitale revolutie en de schaarste aan fossiele brandstoffen raken iedereen, maar onze regio in het bijzonder. Dit heeft alles te maken met de economische sectoren die de metropoolregio groot hebben gemaakt. Het is tijd voor verandering, voor vernieuwing. Met partners als de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en Innovation Quarter (IQ) willen we de kansen die de nieuwe tijd ons biedt benutten.

We hebben sterke troeven in handen met maritieme industrie in en rond Rotterdam en de Greenport West Holland. Het zijn mainports op maritiem- en tuinbouwgebied. Den Haag is een spil in de binnen- en buitenlandse politiek en staat dankzij de vele internationale, juridische instellingen over de hele wereld bekend als internationale stad van vrede, recht en veiligheid.

Ook met de kennistechnologie in de regio hebben we goud in handen. Denk aan de TU Delft, TNO, de Erasmus Universiteit, de Leidse Universiteit of de Wageningen Universiteit in Langsingerland. De Life Sciences Hub West Holland is leidend in Nederland. Het zijn stuk voor stuk instellingen die academische kennis hebben die de regio, ons land en zelfs de wereld verder helpen bij maatschappelijke vraagstukken als mobiliteit, gezondheid en duurzaamheid.

Waar je ook woont of werkt in de metropoolregio, water en groen zijn altijd nabij. Het kustgebied en de landschappen van Midden-Delfland, Voorne Putten en Duin, Horst en Weide zijn van onschatbare waarde. Stad en landelijk gebied kunnen niet zonder elkaar. Sterker, dankzij elkaar kunnen ze beide bloeien. Maar dan moeten we wel aan bepaalde voorwaarden voldoen, de belofte inlossen die onze metropoolregio biedt. Een goede toekomst komt je niet aanwaaien. Daar moet je dingen voor doen.

Hoe zorgen we ervoor dat er genoeg en passend werk is voor de mensen die hier, nu en in de toekomst, wonen? Hoe houden we de regio aantrekkelijk? Waar gaan we woningen bouwen, waar kantoren, waar komt de nieuwe industrie? Waar vooral niet? Hoe houden we onze metropoolregio bereikbaar? Hoe zorgen we voor een schone leefomgeving en een gezond klimaat? Met de Roadmap Next Economy, de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het Regionaal Investeringsprogramma hebben de 23 betrokken gemeenten de meeste antwoorden al geformuleerd. We beginnen dus niet op nul. Het komt in deze strategische agenda vooral aan op samen doorpakken.



Concept

De gewenste verbondenheid zie je op allerlei manieren terug. Denk aan de randstadrail tussen Den Haag, Pijnacker-Nootdorp en Rotterdam. Of aan de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. De rijkswegen A4, A12, A13, A15, A16 en A24 zorgen voor nieuwe aansluitingen. De koppeling van warmtenetten, werklocaties en groene gebieden, de verstedelijkingsalliantie of de samenwerking tussen de Leidse, Delftse en Rotterdamse universiteit en regionale campussen en fieldlabs: de MRDH brengt instellingen, bedrijven, en dus mensen, dichter bij elkaar.

Samenwerking is een investering in tijd en in middelen. Overheidsgeld is schaars en lang niet al het geld is inzetbaar voor nieuwe impulsen. Jaarlijks besteedt de MRDH ruim 80% van het budget aan de exploitatie, beheer en onderhoud van bestaande OV-infrastructuur. Dit is noodzakelijk om de kwaliteit van het OV op niveau te houden maar daardoor zijn de financiële middelen om te investeren beperkt. We moeten dus slimme keuzes maken en op zoek gaan naar nieuwe geldbronnen. Daarin moeten we samen optrekken naar bestaande en nieuwe partners.

Samen sterker

De MRDH zet in op intensievere publiek-publieke samenwerking. Het rapport ‘Metropolitan review Rotterdam The Hague (2016)’ van de OESO geeft aan dat het de juiste koers is. Mensen en bedrijven trekken zich niets aan van gemeentelijke grenzen. Benut dat. Kijken naar de regio als geheel geeft een completer beeld van de mogelijkheden en brengt nieuwe kansen. Neem je nog wat meer afstand dan worden de verbindingen met de rest van Nederland beter zichtbaar. Met dat overzicht kun je gefundeerde keuzes maken. Ook wat betreft de samenwerking. Waar liggen nog kansen? Samenwerken aan de ruimtelijk economische ontwikkeling met Dordrecht, Leiden, de provincie Zuid-Holland en de regio’s Amsterdam, Utrecht en Eindhoven bijvoorbeeld.

Economie en bereikbaarheid: pijlers onder de samenwerking

De focus in de MRDH-samenwerking ligt op de kerntaken ‘economisch vestigingsklimaat’ en ‘bereikbaarheid’. De 23 gemeenten vinden elkaar op grote maatschappelijke opgaven, zoals de energietransitie en de verstedelijking. Want die kun je niet los zien van bereikbaarheid en verkeer & vervoer.

Het economisch vestigingsklimaat verandert door invloeden van binnenuit en van buitenaf. Het is zaak om de regie te pakken op het versterken van de economie. Hoe kom je van nieuwe kennis tot nieuwe producten? Hoe stimuleer je werkgelegenheid zodat ervaren werknemers en jong talent mee kunnen komen? Hoe bezorgen we ondernemers een goede uitgangspositie? Innovatie in het mkb vraagt bijvoorbeeld aandacht. Hoe geven we duurzaamheid een plek in de economie van de toekomst?

Wat betreft het verbeteren van bereikbaarheid heeft de MRDH een unieke positie als vervoersautoriteit. De MRDH gaat over het toekennen van de regionale OV-concessies en het doen van investeringen in de infrastructuur. De investeringen in bereikbaarheid van de regio bepalen de 23 gemeenten gezamenlijk. Hierin maakt de MRDH keuzes. In de stedelijke gebieden wordt met name ingezet op hoogwaardige OV- en betere fietsverbindingen. Zo wordt de schaarse stedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk benut en blijven buurten en binnensteden aantrekkelijk. In de minder dichtbevolkte delen van de regio is een groot OV-aanbod niet altijd de beste oplossing. De fiets en

een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vragen daar extra aandacht. Maar ook maatwerkvervoer kan uitkomst bieden.

Vier ambities

De lat ligt hoog. We moeten nu stappen zetten om concreet resultaat te boeken. Van beleid uitdenken naar dingen doen. Die beweging moeten we maken. Lopende acties bundelen en waar nodig nóg meer in actie komen. Daar is de strategische agenda voor in het leven geroepen. Vernieuwen van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid en in het kielzog daarvan het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Deze ambities hebben ieder een eigen dynamiek en doen een beroep op de verschillende rollen die de MRDH kan aannemen. Dat kan zijn die van vervoersautoriteit, maar bij het veranderen van energie bijvoorbeeld, wordt samenwerking tussen gemeenten gefaciliteerd. Evengoed kan de MRDH regie pakken, zoals gebeurde bij het opstellen van de visie op werklocaties. Kortom, de inbreng is veelzijdig, actief en gericht op het bevorderen van welvaart en welzijn van de inwoners.

De volgende hoofdstukken geven inzicht in de gestelde ambities. Waarom de keuze voor deze vier? Welke doelen willen we ermee bereiken? En welke aanpak kiezen we daarbij? ‘Wij’, 23 gemeenten met geloof in eigen kunnen en in de kracht van regionale samenwerking in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, hebben geen tijd te verliezen. Samen aan het werk dus!

Ambitie
Vernieuwen Economie

Vernieuwen van de economie is geen doel op zich. Meer welvaart en welzijn voor de mensen die hier wonen en werken, daar gaat het om. Doen waar je goed in bent en dat vervolgens nóg beter doen.

Dat vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven met ruimte om te innoveren en de beschikbaarheid van voldoende en goed opgeleid talent. De maritieme industrie in de Rotterdamse regio, de glastuinbouw in het westelijk- en oostelijk deel van de metropoolregio, de hightech in Delft, de maakindustrie, het life sciences en health cluster, de groene landschappen en de kust als toeristisch en recreatief gebied, de cybersecurity en internationaal juridische organisaties in de Haagse regio: het zijn sterke troeven. Om dit in de toekomst ook zo te houden, is het belangrijk om te investeren. We zullen het voortouw moeten nemen in digitalisering, duurzaamheid en circulariteit.



Fieldlabs zijn aanjagers van innovatie. Verschillende partijen en disciplines werken samen aan onderzoek en bedenken slimme economische oplossingen. Het zijn experimentele plekken die bruisen van de energie, creativiteit en techniek.

Concept

In 2016 is de ‘Roadmap Next Economy’ (RNE) opgesteld. Dit is een langetermijnvisie op een duurzame en concurrerende economie in de metropoolregio. Hierin zijn ambities geformuleerd, zoals het stoppen van CO_2-uitstoot, hergebruiken van afval, permanent leren en een maatschappij waar iedereen aan deel kan nemen. Ambities die herkenbaar zijn in de strategische agenda.

De weg naar de nieuwe economie

De Roadmap Next Economy (RNE) is de economische toekomstvisie van bedrijven, kennisinstellingen en overheden in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. In die toekomst combineren ondernemingen economisch succes met maatschappelijke impact. Creatie, productie en consumptie van goederen en diensten vinden plaats door samenwerking. Het gebruik van middelen, producten en diensten is belangrijker dan bezit. Bedrijven testen en ontwikkelen samen met kennisinstellingen innovaties gebaseerd op nieuwe technologieën. Er heerst een ondernemende cultuur, waarin start ups en scale-ups snel groeien. Het investeringsklimaat is goed en er is sprake van een ondernemende overheid die innovaties stimuleert.

Doel

Stimuleren van innovatie en economische groei

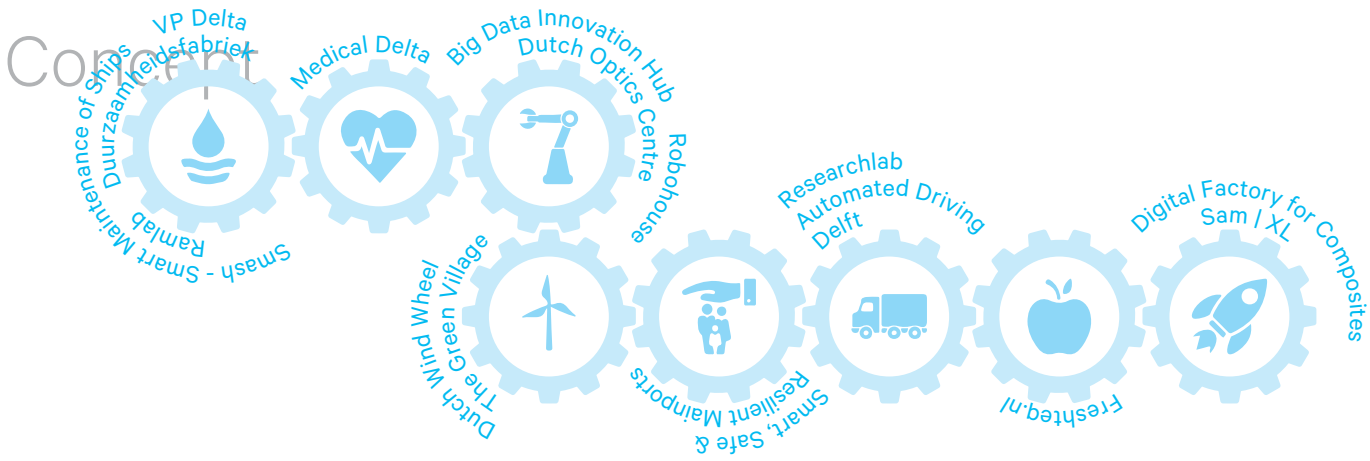
Digitalisering en automatisering versterken de concurrentiekracht van bedrijven en zorgen voor een toename van werkgelegenheid op alle niveaus. Het vraagt om specifieke kennis van nieuwe technologieën, nieuwe klanten en nieuwe markten. Dit is kennis die de gemiddelde mkb’er niet allemaal zelf in huis heeft, maar in toenemende mate samen met andere partijen wordt ontwikkeld.

De maakindustrie en de logistiek jagen onze economie aan. Ook de dienstensector levert veel banen. Juist in combinatie zijn ze krachtig. In de nieuwe economie is het niet langer voldoende om uitsluitend nieuwe producten te leveren. Het is ook zaak om bijbehorende ondersteunende dienstverlening te ontwikkelen. Goede voorbeelden van de ontwikkeling van diensten voor deze nieuwe economie zijn te vinden in het Security cluster in Den Haag en in het maritieme cluster van Rotterdam Maritime Capital of Europe.

Fieldlabs

De MRDH heeft, samen met de provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO, de afgelopen jaren geïnvesteerd in fieldlabs. Dit zijn praktijkomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samenwerken aan robotisering, sensortechnologie, big data en 3D-printing.

De ervaringen zijn zeer positief. Dat smaakt naar meer. Via regionale innovatieprogramma’s worden ondernemers gestimuleerd gebruik te maken van de mogelijkheden die Fieldlabs te bieden hebben.



Binnen deze innovatieprogramma's ontwikkelen bedrijven samen met Fieldlabs producten en diensten die een bijdrage leveren aan vier maatschappelijke opgaven:

- Slimme maakindustrie: hoe behouden we werkgelegenheid in deze sector op alle niveaus?
- Energie & Klimaat: hoe zorgen we voor duurzame energieopwekking en transformeren we de fossiele energiesector?
- Zorg: hoe dragen technologische innovaties bij aan een toekomstbestendig zorgsysteem?
- Voedsel: hoe benutten we het tuinbouw- en foodcluster optimaal om de wereld duurzaam van voedsel te voorzien?

InnovationQuarter

InnovationQuarter (IQ) is de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor Zuid-Holland en een belangrijke samenwerkingspartner van de MRDH. Samen met de Rijksoverheid, de provincie, grote steden in Zuid-Holland, de universiteiten en de universitair medische centra werken IQ en de MRDH aan het versterken van de economische structuur van de regio. IQ wil de economie duurzaam versterken, het innovatief vermogen van Zuid-Holland ontsluiten en de transitie naar de next economy versnellen. Ondernemers zijn daarbij de belangrijkste doelgroep. Zij investeren en creëren banen. Maatschappelijke vraagstukken op het gebied van voeding, klimaat, gezondheid, veiligheid en energie hebben baat bij innovatieve ondernemers die kunnen en willen investeren in vernieuwing. InnovationQuarter ondersteunt hen daarbij.

Ondersteuning voor startende en groeiende bedrijven

Het is van belang dat startende bedrijven én bedrijven die willen doorgroeien optimale ondersteuning krijgen. Dat kan door het aanbieden van goede inhoudelijke programma's om ondernemerschapsvaardigheden te ontwikkelen, voldoende financieringsopties om een volgende fase in groei te bereiken en door het verbinden van startups met de test- en ontwikkelmogelijkheden die bijvoorbeeld Fieldlabs te bieden hebben.

Concept

Beschikbaarheid van aantrekkelijke (productie)locaties kunnen de doorslag geven voor een bedrijf om zich blijvend in de regio te vestigen. Er zijn verschillende organisaties in de regio die deze ondersteuning bieden en waar de MRDH haar medewerking aan verleent. De samenwerkende gemeenten binnen de MRDH kunnen bovendien een steentje bijdragen door het mogelijk maken van praktijktesten, bijvoorbeeld op het terrein van klimaatadaptatie of voorspelbaar onderhoud van bruggen en wegen. Vanuit daar ontstaan ook mogelijkheden om als eerste klant te fungeren.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Bedrijfsleven stimuleren gebruik te maken van de regionale innovatieprogramma's, die in samenwerking met de Fieldlabs worden ontwikkeld. De eerste twee innovatieprogramma's zijn inmiddels gestart.
- Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan de oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen.
- Realiseren van voldoende en aantrekkelijke (productie)locaties voor startende en groeiende bedrijven. De regionale afspraken in de Strategie Werklocaties dragen daar aan bij.

Doel

Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt

In een economisch aantrekkelijke regio is genoeg goed opgeleid personeel te vinden. De arbeidsmarkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag staat hierin voor grote uitdagingen. Zo kent de regio aan de ene kant een grote vraag naar werknemers met vaardigheden en kennis die niet te vinden zijn. Daarnaast staan er nog te veel mensen aan de kant die graag aan de slag willen, maar de juiste kennis en vaardigheden missen.

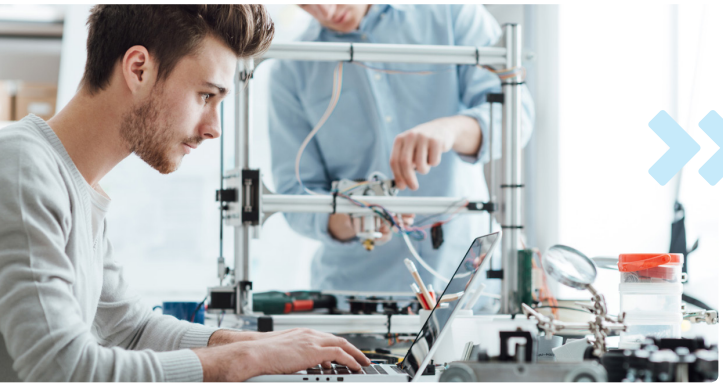
Voor Zuid-Holland is het totale onbenutte arbeidspotentieel circa 17,5 procent van de beroepsbevolking, wat neerkomt op ongeveer 315.000 personen. Tegelijkertijd zijn in economische sectoren als industrie, handel vervoer & opslag en informatie & communicatie de tekorten aan personeel sinds 2016 verdriedubbeld. Circa 18 procent van de ondernemers in deze sectoren ervaart het tekort aan werknemers als belemmerend voor de productiviteit[1].

Ook inhoudelijk sluiten de opleidingen die jongeren volgen niet altijd aan op de toekomstige vraag die werkgevers hebben. Digitalisering en automatisering hebben een grote impact op de werkgelegenheid. Bestaande banen veranderen en nieuwe banen ontstaan. Dit vormt een uitdaging voor het zittend personeel binnen het regionale bedrijfsleven. Het oplossen hiervan is een gedeelde verantwoordelijkheid van kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijven en overheden. De Economic Board Zuid-Holland werkt daarom aan een regiobrede Human Capital Agenda. Hierin worden ook lokale en regionale initiatieven bij elkaar gebracht. De MRDH ondersteunt deze agenda, onder andere door versterking van regionale campussen. Dit is een manier om de aanwas van talent te bevorderen en om- en bijscholing van zittend personeel mogelijk te maken.

[1] Bron: Human Capital in Zuid-Holland, Arbeidsmarktanalyse en doelstellingen voor een agenda, Birch, 15 oktober 2018

Aanjagen economische groei en werkgelegenheid in Zuid-Holland

De Economic Board Zuid-Holland (EBZ) brengt bedrijven, economische clusters, kennisinstellingen, beroepsonderwijs, lokale- en regionale overheden samen en bundelt zo kennis, netwerken en bestuurskracht. De gezamenlijke ambitie is economische groei en werkgelegenheid in Zuid-Holland aan te jagen. De EBZ focust daarbij op initiatieven binnen de speerpunten Haven in transitie, Feeding & greening megacities, Life Sciences & Health, Cybersecurity en Smart industry. Leden van de EBZ zijn CEOs van beeldbepalende bedrijven uit de regio, voorzitters van de raden van bestuur van de belangrijkste kennis- en onderwijsinstellingen en bestuurders van gemeenten en provincie. MRDH is publieke partner in de EBZ.



De MRDH werkt samen met InnovationQuarter (IQ) aan het opzetten van een regionaal campusnetwerk. Dit zijn niet de universiteitsterreinen waar studenten en docenten wonen en leren, maar plekken waar onderwijs en bedrijven samenkomen rond een bepaald thema. Energietransitie in de tuinbouw of digitalisering in de maritieme sector zijn hier voorbeelden van.

Campussen brengen talent en sectoren samen

Naast de universitaire campussen in Delft, Den Haag, Leiden en Rotterdam zijn er in de regio meerdere campussen die hoofdzakelijk gericht zijn op mbo- en hbo-niveau en georganiseerd rondom specifieke sectoren. 74% van studenten in de provincie Zuid-Holland volgt een mbo- of hbo-opleiding. De regionale campussen zijn ideale plekken voor jong talent om zich verder te ontwikkelen én broedplaatsen voor productontwikkeling en ondernemerschap.

Deze samenwerking zorgt ervoor dat sectoren die minder bekend zijn bij jongeren beter in beeld komen. Denk aan de glastuinbouw en de voedingsmiddelentechnologie. Bedrijven en sectoren waarin sterke groei in de werkgelegenheid wordt verwacht, ontmoeten hier de mensen die deze groei mogelijk maken.

Kennis blijft actueel en op hoog niveau

Interactie tussen het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen zorgt voor eigentijdse onderwijsprogramma's. Ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld digitalisering en de energietransitie vinden via deze interactie hun weg van het bedrijfsleven naar de kennisinstellingen en vice versa. Dat is een win-win situatie. Studenten gaan zo met meer praktische kennis en vaardigheden aan de slag in het regionale bedrijfsleven, waar vervolgens ook het zittend personeel van profiteert. Als bedrijfsleven en kennisinstellingen nog meer verbinding zoeken zal dat de impact van campussen vergroten.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan regionale mbo- en hbo-campussen.
- Regionale campussen stimuleren om bij te dragen aan de opgaven van onze metropoolregio: vernieuwen economie, verbinden stad en omgeving, verbeteren bereikbaarheid en veranderen energie.

Doel

Goede digitale connectiviteit

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Onze regio scoort hier tot nu toe goed op in vergelijking met andere Europese regio's: 98% van de adressen in Zuid-Holland beschikt over 'snel internet'. Deze positie willen we behouden en verbeteren. Daarom werken we aan de digitale bereikbaarheid van onze regio.

Investeringen in vaste breedbandverbindingen en mobiele netwerken zijn noodzakelijk om de digitale bereikbaarheid op peil te houden. Als metropoolregio zorgen we dat we aantrekkelijk zijn voor private partijen om te investeren in glasvezelnetwerken en draadloze 5G-verbindingen. Samenwerking tussen gemeenten helpt daarbij, onder andere door de ontwikkeling van gezamenlijk beleid voor plaatsing van antennes en de lobby voor de metropoolregio als vestigingsplaats voor datacenters.

Met 5G breekt een nieuw tijdperk aan

Wat hebben zelfrijdende voertuigen, smart shipping en drones met elkaar die gemeen? Ze zijn allemaal afhankelijk van betrouwbare en snelle mobiele telecommunicatie. Continue software updates houden de apparaten veilig. Ook is er voortdurend interactie met elkaar en met relevante infrastructuur om goed te kunnen functioneren. 5G gaat hier een essentiële rol in spelen.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Vormen van een kennisnetwerk van gemeenten die werken aan de digitale bereikbaarheid van de regio.
- Bijdragen aan het realiseren van praktijkproeven met 5G in de regio, zoals Living Lab Scheveningen en het 5G Fieldlab Zuid-Holland op The Green Village bij de TU Delft.

Ambitie
Versterken Stad en Omgeving

‘Groei van de stad’ is een wereldwijde trend die al decennia aan de gang is. Het is het gevolg van een veranderende economie, waarin nabijheid van andere mensen en bedrijven grote waarde heeft. De metropoolregio groeit tot 2030 met ongeveer 400.000 inwoners. Het leeuwendeel van de nieuwe inwoners zal gaan wonen en werken in de steden. Om hen te huisvesten, zijn er in de MRDH alleen al ongeveer 170.000 extra woningen nodig. De groei heeft effect op mobiliteit en op de vraag naar werk en ruimte voor werklocaties en voorzieningen. Nú al is ruimte schaars, staat bereikbaarheid onder druk en vraagt het klimaat om een duurzamere economie. En dat terwijl investeringsruimte van de overheid beperkt is. Hoe gaat dat dan de komende decennia?



De metropoolregio wil meer (internationale) bedrijven aantrekken. Dit zorgt de komende jaren voor een groei van bijna een half miljoen inwoners. Op veel plekken worden nieuwe huizen gebouwd en oude wijken herontwikkeld.

Concept

De manier waarop we verstedelijken is bepalend voor ruimtelijke groei. Slim inrichten en verdichting in combinatie met het meervoudig gebruiken van ruimte én het benutten van OV dat dichtbij is vormt de kapstok. Elk deel van de metropoolregio heeft z'n specifieke signatuur. Grote delen van de regio, zoals de kustgebieden, Duin Horst en Weide, Voorne-Putten en Midden-Delfland zijn niet hoogstedelijk, maar juist groen van karakter. Dit willen we zo houden. Het is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en talent en draagt zo bij aan de economische aantrekkelijkheid van de regio. Ook wordt er voedsel geproduceerd voor de inwoners van de regio en daarbuiten. Daarnaast dragen onze 'groene longen' bij aan de leefbaarheid van onze regio en bieden ze de hoognodige ruimte voor rust en recreatie voor alle inwoners van de metropoolregio. Goed maatwerk-OV is hier beschikbaar. Auto en fiets spelen een sleutelrol in de bereikbaarheid.



Drie bedrijventerreinen in Ridderkerk en Barendrecht bundelden hun krachten onder de naam Dutch Fresh Port. In dit gebied is 71 procent van de top 50 agro-vers-food-logistiekbedrijven van Nederland gevestigd. Samen behalen zij 25 procent van de omzet in deze sector.

In het grootste deel van het stedelijk gebied liggen goede OV-lijnen. Deze gaan een steeds belangrijkere rol spelen. Verbinding met andere vervoersmogelijkheden is bepalend voor succes. Het gebruik van veel OV-lijnen groeit sneller dan verwacht. Een goede zaak. Dit vraagt wel om gerichte investeringen om deze groei te kunnen opvangen. Voor de bouw van woningen en werklocaties in die gebieden betekent OV in de nabijheid meerwaarde. Het OV is dus ook een katalysator voor het bouwen op plekken waar de infrastructuur al ligt.

Boeren in Midden-Delfland geven vanuit het principe Kringlooplandbouw al 10 jaar vorm aan het beheer van de omgeving. De reststromen van de ene keten vormen daarbij de grondstoffen voor een andere keten.



Foto: Natuurmonumenten Rob Doolaard

Concept

In het hoogstedelijke deel van de metropoolregio is de vraag naar nieuwe woningen het grootst. Samenhang in de aanpak van woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties is een must. Meer nieuwe inwoners betekent dat er nieuwe woningen nodig zijn – het overgrote deel in stedelijk gebied, en in beperkte mate in de rest van de regio. De behoefte aan banen neemt ook toe. Dit vraagt om nieuwe werklocaties, zoals Nieuw-Reijerwaard in Barendrecht en Ridderkerk. Maar ook moeten er slimme combinaties komen van wonen en werken, zoals op de Schieoevers in Delft, in het Rotterdam Makers District en het Central Innovation District in Den Haag. Ook het OV moet innovatieve oplossingen bedenken om de groei aan te kunnen.

Doel

Ruimte om te werken

De voorziene groei vraagt niet alleen om méér ruimte voor bedrijven, werknemers, openbaar vervoer, wegen en fietspaden. Het gaat ook om de kwaliteit van de ruimte. Kwalitatief hoogstaande werklocaties zijn een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Er zijn momenteel nog teveel locaties die te wensen overlaten. Dat moet anders.

Het juiste bedrijf op de juiste plek

Ondernemers willen de beste plek voor hun onderneming. Hoe kunnen we hen dan winnen voor de metropoolregio? Aan welke ruimte is behoefte? En hoe koppelen we dit aan voldoende en verantwoorde energie, bereikbaarheid en de toenemende woningbouwopgave? Aan de hand van dit soort vragen brengt de MRDH advies uit aan de Provincie Zuid-Holland. Want dáar worden de uiteindelijke besluiten genomen over de ontwikkeling van nieuwe en bestaande werklocaties.

In zowel steden als in omliggende dorpen verkennen we voortdurend de toekomstbestendigheid van detailhandel, bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Zo houden we goed overzicht op vraag en aanbod van werklocaties. Het zorgt er ook voor dat we scherpe adviezen uitbrengen en versnippering tegengaan.

Samen met de Provincie Zuid-Holland werken we vervolgens aan het realiseren van gebieden waar wonen en werken gecombineerd zijn. De vraag hiernaar wordt steeds groter. Vaak gaat het om werklocaties met beperkte (milieu)hinder en een bescheiden hoeveelheid vrachtverkeer. We richten ons hierbij op zowel grootstedelijke locaties, als op meer landelijke locaties in de metropoolregio. De focus ligt op de werklocaties met grote regionale impact.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Uitvoering van regionale strategie werklocaties: zorgen voor regionale afstemming, bijvoorbeeld op het gebied van Hogere Milieu Categorie (HMC) en watergebonden terreinen, gebiedsvisies en transformatieopgaven.
- Gebiedsgericht werken aan werklocaties van regionaal belang, onder meer door procesadvisering en het verlenen van projectbijdragen.

Concept

Doel

Stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor

De noodzaak om vooral stedelijk te bouwen betekent juist dat je de omliggende regio groen en bereikbaar moet houden. De landschappen zijn de ‘longen van de stad’ met economische waarde. Ze bieden ruimte voor recreatie en groen wonen. Dat draagt bij aan het (internationale) vestigingsklimaat van onze regio en trekt bezoekers, werknemers én bedrijven. Het dienstenclusters Recreatie en Toerisme is (in de periode 2005 tot 2017) één van de grootste aanjagers van de werkgelegenheidsgroei in Zuid-Holland met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,2%.



Het natuurlandschap in de metropoolregio vormt ‘groene longen’ met economische waarde.

Recreatie en toerisme zorgen voor werkgelegenheid en zijn een goede inkomstenbron voor het bedrijfsleven.



Netwerk voor vrijetijdseconomie en toerisme

Onze regio heeft veel te bieden: mooie, grote binnensteden, talloze historische dorps- en stadskernen, afwisselende polderlandschappen en kilometers duin, strand en zee. De kunst is om meer bezoekers daarvan te laten genieten en tegelijkertijd de rust en ruimte te behouden. Bereikbaarheid is belangrijk, net als bekendheid van de gebieden.

Gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn aan zet voor het creëren van bekendheid en het vergroten van ruimtelijke kwaliteiten. In de metropoolregio Rotterdam Den Haag kunnen gemeenten kennis delen en gezamenlijk optrekken, maar bijvoorbeeld ook elkaar een zetje te geven als het nodig is. Denk aan het letterlijk en figuurlijk verbinden van onze recreatieve vaarroutes en recreatiegebieden op Voorne Putten, aan de zuidkant van Rotterdam, rond Midden-Delfland, en aan de kust bij Westland, Den Haag en Wassenaar. Deze ontwikkeling koppelen we aan de verstedelijking.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Inzichtelijk maken van kansen en mogelijkheden in onze regio op het gebied van vrijetijdseconomie.
- Stimuleren van netwerkvorming en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan vrijetijdseconomie en toerisme.

Doel

Samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties

De grootste vraag naar nieuwe woningen ligt in het stedelijke gebied van de regio. Vanuit die behoefte hebben acht gemeenten rondom de spoorlijn Leiden – Dordrecht, zich georganiseerd in de Verstedelijkingsalliantie. Zij richten zich specifiek op dertien beeldbepalende, binnenstedelijke woningbouwlocaties nabij Hoogwaardig OV. De focus ligt hierbij op de wisselwerking tussen wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid. Hoe verhouden deze zich tot elkaar in de plannen? En hoe kunnen ze elkaar versterken? De gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp hebben zich vergelijkbaar georganiseerd in de Alliantie Middengebied. In beide allianties heeft de MRDH een ondersteunde rol. Deze nieuwe, integrale manier van ontwikkelen is ook wat het Rijk beoogt, onder meer in de opzet van het nieuwe Mobiliteitsfonds.

Met ontwikkeling van de dertien locaties van de Verstedelijkingsalliantie zijn we er nog niet. Ook andere locaties in de regio zijn nodig om de groei van woon- en werklocaties op een gebalanceerde wijze te kunnen realiseren. Waar dit mogelijk is binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur, wil de MRDH graag ondersteunen bij de uitwerking en realisatie van deze plannen. Bijvoorbeeld bij bestaande HOV-verbindingen zoals in Capelle aan den IJssel, Nissewaard of Vlaardingen. Vervolgens voeren we de plannen uit vanuit onze verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat. Denk aan lokale bereikbaarheidsprojecten, het op orde brengen van OV-knooppunten of het uitbreiden van het OV-netwerk en het ontbrekende stuk viersporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.
- Gemeenten die vergelijkbare locaties (mogelijkheid tot verdichting in bestaand stedelijk of dorpsgebied, nabij bestaande infrastructuur) hebben, biedt de MRDH dezelfde ondersteuning aan als aan de gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie en de Alliantie Middengebied.

Ambitie
Verbeteren Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is essentieel voor het benutten van de potentie van de metropoolregio. Het versterkt de agglomeratiekracht. De uitdaging is om te werken aan bereikbaarheid zonder de leefbaarheid negatief te beïnvloeden. Deze ambitie is in 2016 ook uitgewerkt in de bestuurlijk vastgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB). De UAB sluit naadloos aan op deze strategische agenda. Het uitvoeringsprogramma wordt nu gerealiseerd.



In het OV liggen kansen
om de frequentie en het aantal
verbindingen te verhogen.

De vervoersbedrijven concluderen: het net raakt overvol. Als we niets doen lopen de mensen die hier wonen en werken vast. Dat mogen we niet laten gebeuren.

Lijn	Traject	Groei op drukste punt, 2014-2017
HTM T1	Centrum	8,8%
HTM T2, 3, 4, 6	Tramtunnel Grote Marktstraat	12,4%
HTM T9	Den Haag Centraal	7,1%
RET ABC	Oostplein	4,1%
RET DE	Wilhelminaplein	6,0%
RET E	Blijdorp	36,7%

Knooppunten bus, tram, metro regio Rotterdam	Maart 2017-2018
Zuidplein, Alexander, Schiedam, Blaak, Kralingse Zoom	+10%

Met de auto zijn de belangrijkste economische toplocaties in de metropoolregio vanuit een groot deel van de Randstad bereikbaar binnen 45 minuten. Reizigers in het openbaar vervoer (OV) en fietsers hebben meer tijd nodig. Het verschil tussen de manieren van reizen is groot. Te groot. Tenzij er iets gebeurt.

Vervoer	Gemiddeld aantal inwoners dat de economische toplocaties binnen 45 minuten kan bereiken
Fiets	902.000
OV	1.007.000
Auto	4.290.000

Om meer inwoners binnen 45 minuten toplocaties en banen te laten bereiken, moet het OV belangrijker worden. Uiteraard in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw en nieuwe en bestaande werklocaties (zie: Versterken Stad en Omgeving). De fiets speelt daarin ook een steeds grotere rol. Gebruik van de fiets in combinatie met het OV verdubbelt de bereikbaarheid tussen wonen en werk in 45 minuten. Bij gebruik van de elektrische fiets kan de bereikbaarheid van het aantal banen met 40% toenemen. Voor automobilisten is de voorspelbaarheid van de reistijd een aandachtspunt.

De groei van het gebruik van het OV, tussen 2010 en 2017 gemiddeld 3% per jaar, overstijgt alle verwachtingen. Dat is een positieve ontwikkeling, maar de huidige capaciteit van het openbaar vervoer is op termijn niet toereikend. Het maakt het noodzakelijk de toekomstige groei versneld in goede banen te leiden.

De mobiliteitstransitie waar we middenin zitten, moet leiden tot de vereiste CO_2-reductie van 30% en verbetering van de leefbaarheid en attractiviteit van de regio (zie: Versterken Stad en Omgeving). Optimaal OV en de fiets dragen daaraan bij, net zoals innovaties in techniek. Denk aan automatisch vervoer, het in pelotons laten rijden van vrachtwagens (platooning) en de verschuiving van bezit naar dienstverlening (Mobility as a Service). Deze techniek zal ook leiden tot schonere auto's. Dat is belangrijk omdat OV niet overal een alternatief is en de auto op die plekken een grote rol zal blijven spelen in woon-werkverkeer.

Concept

Met de verkeersveiligheid gaat het niet goed. Het aantal slachtoffers daalt niet meer en er is een toename van eenzijdige ongevallen met fietsers. Er is nieuwe inzet voor veilige infrastructuur nodig, samen met een gecoördineerd handhavingsoffensief en educatie. Naast verbondenheid in de regio en binnen de provincie is ook onze internationale bereikbaarheid van belang. Daarom wordt ingezet op betere directe treinverbindingen met Brussel en Düsseldorf. Voor de nieuwe infrastructuur gaan we in overleg met de G4 en het Rijk op zoek naar nieuwe vormen van financiering.

Het verbeteren van bereikbaarheid gaat niet perse over nieuwe infrastructuur. Het draait vooral om de vraag hoe we met de bestaande infrastructuur versnelling en kwaliteitsverbetering voor elkaar krijgen. In combinatie met het stimuleren van ander mobiliteitsgedrag is hier nog veel mogelijk. Dit geldt zeker voor automobilisten.
De gemeenten zijn aan zet. Het Rijk en andere partners moeten ook hun verantwoordelijkheid pakken. De MRDH faciliteert samenwerkingen en biedt financiële ondersteuning waar het kan.

Doel

Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen

Stip op de horizon is om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van minimaal 10% te realiseren via het OV, de fiets en ketenmobiliteit. Hoe? Door onder meer de snelheid en frequentie van het OV op te schroeven. Ook moet de kwaliteit verbeteren en - waar nodig - de vervoerscapaciteit worden uitgebreid.

Steden zijn steeds meer verbonden

Mensen kunnen niet altijd wonen waar ze werken. Hoe blijven we in de toekomst het verkeer ontsluiten? Blijven samenwerken en innoveren is de sleutel. OESO rekende uit dat 2 tot 3% economische groei haalbaar is. Een goed bereikbare metropoolregio draagt bij aan de welvaart en het welzijn van de 2,3 miljoen mensen die hier wonen en werken.

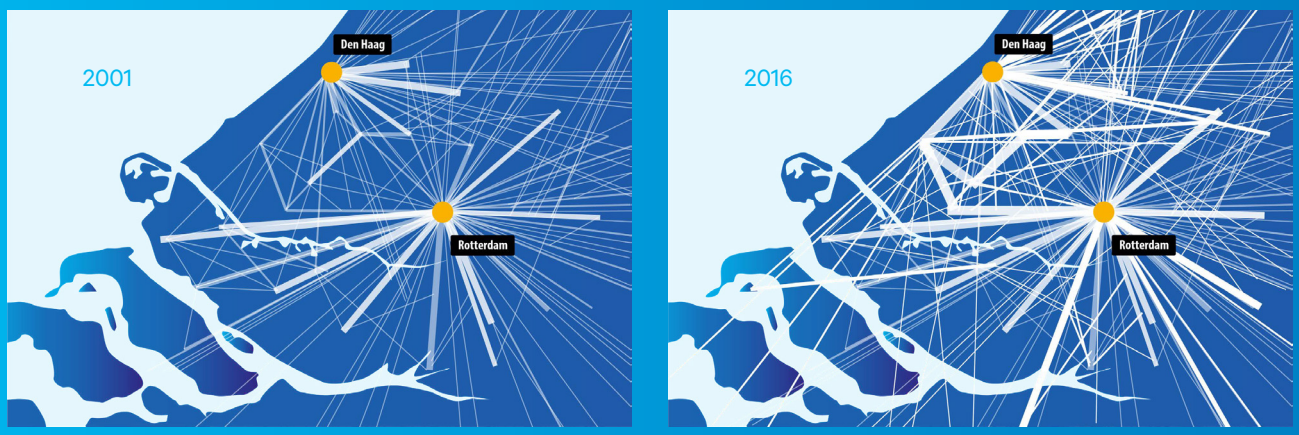


Foto: Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands 2016.

Concept

Gemak en snelheid dient de mens

Op papier klinkt het eenvoudig: woningen en arbeidsplaatsen zo dicht mogelijk bij elkaar óf te bereiken via Hoogwaardig OV en de fiets. De praktijk is weerbarstiger. Uitbreiding en verbetering van het OV-netwerk is alleen kostenefficiënt mogelijk als werk, wonen, mobiliteit en energie meer in elkaars verlengde liggen.

De kracht van Hoogwaardig OV

Het Rijk en de regio werken samen aan het zogeheten Programma Hoogfrequent Spoor. Hierdoor kunnen in 2024 tussen Leiden en Dordrecht 14 treinen (8 Intercity's en 6 Sprinters) per uur gaan rijden, waar er nu 10 per uur rijden. Het aantal reizigers groeit op deze spoorlijn jaarlijks met 2 tot 3 %. De verwachting is dat de geplande woonprogramma's langs deze spoorlijn én deze hogere frequenties leiden tot de behoefte aan enkele nieuwe stations en op termijn een nog hogere frequentie. Het blijven investeren in infrastructuur, waaronder het volledig viersporig maken van deze lijn, is dan een vereiste om de ontwikkeling van onze steden te ondersteunen.

Daarom vertaalt de MRDH de strategische opgave in concrete maatregelen, zoals een versnellingspakket voor de tramlijnen en de uitbreiding van R-Net.

Mensen willen maximaal 45 minuten naar hun werk reizen. Voor snelle, frequente verbindingen zijn ze bereid om verder te lopen of naar een halte of station te fietsen. We investeren dan ook in de routes naar OV-haltes, fietsinfrastructuur en fietsparkeren.

Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens een reis makkelijk de fiets, auto en OV kunnen combineren. Dat is ook noodzakelijk om meer mensen voor het OV te laten kiezen. Daar hebben we een slag in te maken. Niet alleen met transferia, P+R-voorzieningen en fietsparkeren, maar ook via de bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van de OV-knooppunten. Voor de fiets zijn er nog onbenutte mogelijkheden. De realisatie van attractieve metropolitane fietsroutes biedt bijvoorbeeld volop kansen. Tot slot benutten we daar waar mogelijk het water om mensen naar hun werk te brengen.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Maatregelenpakket maken voor OV, fiets en ketenmobiliteit.
- Realisatie R-Net, inclusief infrastructuur, te beginnen op Voorne-Putten, het Westland en tussen Zoetermeer, Delft/Rodenrijs en de corridor Ridderkerk-Rotterdam.
- Verkenningen uitvoeren naar regionale Schaalsprong Mobiliteit CID/Binckhorst (Den Haag) en naar een nieuwe oeververbinding in de regio Rotterdam inclusief Algeracorridor Krimpen aan den IJssel – Capelle aan den IJssel.
- Gebiedsuitwerking Zoetermeer concretiseren, inclusief verbetering verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.

Concept

- Vervangen van de laatste oude trams in de regio Den Haag door trams met 20% extra capaciteit en het aanpassen van de infrastructuur en de realisatie van een nieuwe tramremise.
- Verhoging van de capaciteit van RandstadRail-sporen tussen Den Haag Laan van NOI en Leidschenveen en het aanleggen van een keerspoor bij Pijnacker-Zuid.
- Realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum en afspraken maken over de realisatie van viersporigheid tussen Schiedam en Delft-Zuid.
- Realisatie van een hoogwaardig en veilig metropolitaan fietsroutenetwerk, te beginnen met zes routes in het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer, Rotterdam, Delft, Maassluis en Westland.

Doel

Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Ongeveer 80% van het beschikbare mobiliteitsbudget van de MRDH wordt besteed aan de exploitatie en beheer en onderhoud van het OV. Dat komt neer op zo'n €400 miljoen per jaar. Het is een wettelijke taak van de MRDH om ervoor te zorgen dat bus, tram en metro dagelijks kunnen rijden. Een belangrijke opgave daarbij is om de efficiency van het OV te verhogen. Dat betekent: meer reizigers kunnen vervoeren met hetzelfde aanbod én het beheer en onderhoud efficiënter uitvoeren. Hierdoor dalen de kosten per reiziger en houdt de MRDH middelen over om terug te investeren in nieuw OV. Het verhogen van de snelheid van het OV is hierin belangrijk. Dit leidt tot kortere reistijden, minder inzet van materieel en personeel en uiteindelijk extra reizigers.

Concessies aan vervoersbedrijven

De MRDH is opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer in de 23 gemeenten. Hiervoor verleent de MRDH concessies aan vervoersbedrijven met subsidies voor de exploitatie, beheer en onderhoud. Een concessie is het exclusieve recht om onder bepaalde voorwaarden openbaar vervoer uit te voeren in een gebied. De concessies voor tram, RandstadRail en metro zijn verleend aan de HTM en RET. De concessies voor bus zijn verleend aan RET, EBS en HTM. Daarnaast is de concessie voor de Parkshuttle Rivium verleend aan Connexxion.

Onderhoud en innovatie

De MRDH zoekt naar innovatieve manieren van beheer en onderhoud, het reduceren van energieverbruik en het toepassen van nieuwe technieken (zoals automatisch rijden). We willen bovendien vraag en aanbod veel beter op elkaar aan laten sluiten. Voor locaties en tijdstippen waar de vervoersvraag te klein is voor regulier openbaar vervoer zijn we op zoek naar lokale mobiliteitsoplossingen. Ketenvoorzieningen en maatwerkvervoer zijn voor de hand liggende alternatieven. Ook voor het OV op de laatste kilometer wordt gezocht naar oplossingen op maat. Waar het OV juist te druk is, in de ochtendspits in de grote steden bijvoorbeeld, kan een ander OV-tarief leiden tot ander reisgedrag.

Versnellingsprogramma OV

Het versnellingsprogramma van tram en bus in Rotterdam en Den Haag moet zorgen voor kortere reistijden op bestaande tram- en buslijnen. Naast een betere bereikbaarheid en verhoging van efficiency, voorkomt het ook onnodige uitgaven aan materieel.

Tarievenbeleid

Nieuwe tarieven (zoals spits/dal- of groepstarieven) kunnen zorgen voor nieuw reisgedrag. Vraag en aanbod wordt daardoor beter op elkaar afgestemd.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Realiseren van kortere reistijden op tram- en buslijnen in Den Haag en Rotterdam.
- Vernieuwing tarievenbeleid (waaronder tariefdifferentiatie) om reizigers gerichter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.
- Starten van innovaties door vervoerders op het gebied van kostenreductie, het verhogen van de bezettingsgraad en verduurzaming.

Doel

Betrouwbaar op weg

Een robuust en betrouwbaar samenhangend wegennetwerk is voor de metropoolregio noodzakelijk. In het bijzonder voor de Mainport en de Greenport. Daarnaast moeten de wegen voldoen aan de doorstromings- en betrouwbaarheidseisen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.



Dagelijks rijden veel automobilisten van de Voornse gemeenten naar de Randstad voor hun werk. De auto is voor sommigen in de metropoolregio onmisbaar.

Wegwerkzaamheden

Het hoofdwegennet krijgt een forse impuls met de realisatie van enkele grote projecten in de regio (zoals A16 Rotterdam, Blankenburgverbinding en A4 Passage, Poorten en Inprikkers). De betrouwbaarheid van het wegennet krijgt ook de nodige aandacht.

Concept

Reistijdverliezen ontstaan steeds vaker op de aansluitingen van het hoofdwegennet (HWN) met het onderliggend wegennet (OWN), waar betrouwbaarheid onder de maat is.

Door maatregelen te treffen waar nu al knelpunten zijn of waar deze op (korte) termijn worden verwacht, komt er meer samenhang in het wegennetwerk. In de MIRT-studie 'Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag' is onderzocht waar toekomstige knelpunten in het netwerk ontstaan en hoe deze kunnen worden opgelost. Op basis van een aantal aanbevelingen zijn verkenningen opgestart. De opgave voor het wegverkeer op de Brienenoordcorridor wordt onderzocht in de eerder genoemde verkenning oeververbinding regio Rotterdam. De opgaven op Voorne-Putten en in het Westland worden onderzocht in parallelle gebiedsuitwerkingen. Deze verkenningen gaan leiden tot besluitvorming over de uitvoering van maatregelen.

Mobiliteitsfonds: extra geld voor infra

Het kabinet heeft het voornemen om een Mobiliteitsfonds op te zetten. De bekostiging van de noodzakelijke investeringen in infrastructuur is een grote opgave, waarbij de gemeenten, het Rijk en andere partners hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Het huidige, sectorale infrastructuurfonds voldoet niet meer aan de eisen die gesteld worden door de toekomstige grote integrale ontwikkelopgaven. Die constatering wordt breed gedeeld. Niet de modaliteit staat centraal, maar de mobiliteit. Het Mobiliteitsfonds moet hier een oplossing bieden. De MRDH zal, samen met provincie en gemeenten actief meewerken aan de totstandkoming en invulling van dit fonds, waarbij ook actief gezocht wordt naar innovatieve vormen van financiering en bekostiging.

Tot slot zetten we het gezamenlijke innovatieve verkeersmanagement via 'Bereik!' door. De komende jaren is er veel onderhoud aan bruggen, tunnels en wegen en wordt gewerkt aan nieuwe infrastructuur in de regio. Daardoor zal de komende jaren niet alle infrastructuur altijd beschikbaar zijn. Dit zet druk op de bereikbaarheid van de regio: een groeiende mobiliteitsbehoefte, maar minder beschikbare infrastructuur. Door samenwerking tussen wegbeheerders met aandacht voor de afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en voldoende verkeerskundige maatregelen streven we ernaar de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Verbeteren van de doorstroming op vijf aansluitingen van het HWN-OWN.
- Afronding van de verkenning oeververbinding regio Rotterdam en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Afronding van de gebiedsuitwerkingen, Greenportcorridor 3.0 Westland en Voorne-Putten, en afspraken maken met het Rijk over het vervolg.
- Het innovatieve verkeersmanagement via Bereik! wordt doorgezet met gebruik van nieuw instrumentarium, zoals intelligente verkeerslichten en InCar-informatie.

Concept

Doel

Versnellen van innovatie in mobiliteit

Nieuwe technologie betekent veel voor onze toekomstige bereikbaarheid. Innovatie speelt hierin een sleutelrol. Het maakt toekomstige ontwikkelingen en vervoerssystemen efficiënter, rendabeler en duurzamer. Eén invalshoek is het inspelen op technische en organisatorische vernieuwing, zoals automatisch vervoer en de mogelijkheden van big data. Een andere is om vanuit innovatie de potentie van nieuwe mobiliteitsdiensten te herkennen. We gaan vaart maken met mobiliteitsinnovatie. Dat is de enige manier om de tijd vooruit te zijn.



Met de ontwikkeling van automatisch vervoer streeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag naar betere verbindingen voor meer mensen. Na de parkshuttle in Capelle aan den IJssel krijgt ook Den Haag als één van de eerste grote Nederlandse steden medio 2019 een zelfrijdende minibus. Een mijlpaal in de ontwikkeling van automatisch vervoer in de metropoolregio.

Intelligente systemen

Kunstmatige intelligentie, de technologie waarmee machines, software en apparaten zelfstandig problemen oplossen op basis van verkregen data, maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur op efficiënter te gebruiken. Een voorbeeld hiervan is een kolonne vrachtwagens die zonder chauffeur de weg op kan (platooning). Of de Parkshuttle op het Rivium in Capelle aan den IJssel. Intelligente verkeerslichten (Talking Traffic) en gerichte reisinformatie zijn ook op de nieuwste technieken gebaseerd. Er is nog veel terrein te winnen. Denk alleen al aan het verzamelen van data over parkeren, snelheden en incidenten; een schat aan informatie, die innovatie in mobiliteit nog meer stimuleert.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Slimmer verkeersysteem “Talking Traffic” realiseren voor auto, fiets, ov, en vrachtverkeer.
- Het stimuleren van Mobility as a Service (MaaS), in combinatie met deelfietsen en deelauto’s.
- Automatisch Vervoer introduceren op meerdere locaties in de regio, zoals de shuttle bij het Haga Ziekenhuis in Den Haag, Leidsenhage in Leidschendam-Voorburg en op de campus van de TU Delft.
- Honderd ‘geplatoonde’ vrachtauto’s per dag laten rijden in 2021.

Concept

Doel

Verhogen verkeersveiligheid

De MRDH-samenwerking streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers neemt echter weer toe. In 2017 zijn in de metropoolregio 51 doden en 4.061 gewonden gevallen. Om dit getal omlaag te brengen is meer nodig dan alleen verkeerseducatie. Fietsers zijn kwetsbaarder dan ooit. En de infrastructuur is niet veilig. We investeren daarom in de infrastructuur waar de risico's het grootst zijn en maken serieus werk van handhaving.



Onderwijs en voorlichting over verkeer zetten we door. Een veilig regionaal fietsnetwerk is ook iets waaraan wordt gewerkt. En verbetering van de handhaving zetten we nadrukkelijk op de agenda van politie, Openbaar Ministerie en de driehoeksoverleggen in de regio.

In de hoogste versnelling

Actieve stimulering van verkeerseducatie in het onderwijs en voorlichting voor kwetsbare doelgroepen zetten we door. Ook werken we de risicogestuurde aanpak van infrastructuur uit, te starten met het regionaal fietsnetwerk. De verbetering van de handhaving zetten we nadrukkelijk op de agenda van politie, Openbaar Ministerie en de driehoeksoverleggen in de regio.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Samen met alle wegbeheerders een verbeterprogramma opstellen voor de belangrijkste 'verkeersonveilige locaties in het wegennet, in lijn met het nationale Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030.
- Verkeershandhaving krijgt structurele aandacht van de politie en andere handhavers.
- De ambities van het meerjarenprogramma "Maak van de nul een punt" worden gerealiseerd.
- Alle basisscholen doen mee aan het verkeersveiligheid- en verkeerseducatieprogramma School op Seef.

Ambitie
Veranderen Energie

De energietransitie wordt met de dag urgenter. Ook onze regio moet de komende jaren stappen zetten om de CO_2-uitstoot fors te verminderen. In 2017 werd 9% van de vraag naar energie in de metropoolregio duurzaam in de regio opgewekt. Maar het percentage moet fors omhoog als we willen voorzien in de toenemende vraag naar nieuwe, schone energie.

De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de regionale en ook internationale energievoorziening. Het gebied is in transitie. De nadruk ligt op schone en efficiënte logistiek, circulaire productie en duurzame energie. Zo blijft de haven een centrum van bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Onze tuinbouw is koploper in de energietransitie met grote investeringen in geothermie. De Greenport West Holland wil de eerste klimaatneutrale Greenport in Nederland zijn. Hier vinden aansprekende initiatieven plaats. Behalve kassen worden ook woonwijken met aardwarmte verwarmd. Bijvoorbeeld in Pijnacker-Nootdorp, waar 60 hectare glastuinbouw, een zwembad, een school en 470 appartementen duurzaam worden verwarmd met aardwarmte.



In 2025 rijdt ruim de helft van alle bussen emissieloos. In 2030 rijden alle bussen zonder uitstoot.

Concept

Nieuwe woningen en kantoren worden niet meer aangesloten op het aardgas. De grote opgave voor de regio is om bestaande gebouwen een alternatief te bieden voor het Groningse aardgas. Dat alternatief moet betaalbaar, betrouwbaar, schoon en veilig zijn. Er wordt in de metropoolregio op verschillende plekken gekeken naar hoe dit in woonwijken ingevuld kan worden. De wijk Palenstein in Zoetermeer en de wijk Holy in Vlaardingen zijn hier voorbeelden van.

Windenergie, zonne-energie, brandstofcellen en transportleidingen zijn bolwerken van innovatie, hightech-apparatuur en technisch vernuft. Wie gaat die transitie in goede banen leiden? We moeten ervoor waken dat er genoeg gekwalificeerde vakmensen zijn en blijven. Daarom investeert de metropoolregio in fieldlabs en campussen die daar aan meehelpen.

Twee doelen helpen mee om de komende jaren de verandering van een fossiele regio naar een duurzame regio waarmaken.

Doel

Minder CO_2-uitstoot bij verkeer

Het terugbrengen van de CO_2-uitstoot is een speerpunt in het mobiliteitsbeleid. In 2025 moet de CO_2-uitstoot door verkeer 30% lager zijn dan in 2016. Dit vraagt om een brede waaier aan maatregelen van het Rijk, de regio en gemeenten. De MRDH en de gemeenten werken samen aan het opstellen en uitvoeren van een Actieplan CO_2-reductie, zoals emissieloos OV en schoner en minder autoverkeer.

Op naar een emissieloos OV

Stapsgewijs voeren de HTM, RET en EBS 100% emissieloos busvervoer in. In 2025 rijdt ruim de helft van alle OV-bussen in het vervoersgebied van de MRDH emissieloos. In 2030 rijden alle bussen zonder uitstoot. Een eerste stap die de vervoerders daarin zetten is het gebruik van groengas-, hybride- en elektrische bussen. Er worden op zoveel mogelijk daken van stations en remises zonnepanelen geplaatst. Ook wordt er met een pilot getest of waterstofbussen kunnen worden ingezet. Waterstof tanken kan nu in Albrandswaard. Bij succes hopen we op een toename van waterstofstations in de regio.

Schoner en slimmer verkeer

Om 30% CO_2-reductie te halen, is naast emissieloze bussen een groot aantal extra maatregelen nodig. Eén daarvan is dat binnensteden worden bevoorraad met uitstootvrije voertuigen. Ook worden er meer laadpalen voor elektrische auto's geplaatst. Duurzaam aanbesteden is het uitgangspunt. Ook het bouwen van nieuwe woningen en werklocaties in de buurt van OV-knelpunten scheelt CO_2–uitstoot. Slim bouwen remt bovendien de groei van het autoverkeer. Het Rijk speelt hierin een belangrijke rol.

Ook worden andere maatregelen onderzocht, zoals het betalen voor gebruik van een voertuig in plaats van bezit. Dit kan een zeer effectieve maatregel zijn om autogebruik te ontmoedigen in gebieden waar goede vervoersalternatieven zijn. De maatregel biedt veel ruimte voor maatwerk en kan plaatsgebonden worden ingevoerd. Zo blijft ook op plaatsen waar geen goed alternatief is voor de auto de bereikbaarheid goed. Gemeenten zijn in de meeste gevallen aan zet om maatregelen uit te voeren. Waar dit mogelijk is en van meerwaarde, trekken partijen samen op.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Alle openbaar vervoer bussen zo snel mogelijk, maar in ieder geval voor 2030 100% emissievrij.
- Zonnepanelen plaatsen op daken van stations en remises.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de maatregelen van het Actieplan CO_2-reductie.

Doel

Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

De energietransitie gaat over gemeentegrenzen heen. Daarom is het zaak dat de aanpak zoveel mogelijk met elkaar samenhangt en afgestemd wordt. Samen met de provincie Zuid-Holland en de vier waterschappen in de regio stellen de gemeenten een Energiestrategie op voor de regio Rotterdam Den Haag (Regionale Energiestrategie, RES) op. Naast overheidspartijen, zijn partijen zoals het Havenbedrijf, de Greenport West-Holland, energie- en netwerkbedrijven en woningcorporaties betrokken. Door de energieopgave op regionale schaal uit te werken, wordt vraag en aanbod van energie beter op elkaar afgestemd. Er ontstaat zo een duidelijker beeld van de economische perspectieven voor de ontwikkeling van duurzame bronnen. Dit sluit aan op de gebiedsgerichte aanpak voor de energietransitie door de haven van Rotterdam en de Greenport West Holland.

> Alle gemeenten in de regio moeten maatregelen nemen om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen. Wethouders in de regio die energie in hun portefeuille hebben, spreken elkaar regelmatig binnen het energienetwerk. Vanuit die samenwerking maken we met de provincie en vier waterschappen een gezamenlijke energiestrategie voor de regio Rotterdam Den Haag. Het is efficiënt om met elkaar te kijken wie wat doet, hoe dat met elkaar in verband staat en vooral ook hoe we elkaar kunnen versterken.
>
> Voorzitter energienetwerk Stephan Brandligt (gemeente Delft)

Elkaar helpen met kennis

Met de juiste kennis en ervaring is een versnelling van de energietransitie mogelijk. Kennisdeling is dan ook een belangrijke succesfactor. Zo zijn er gemeenten die veel ervaring hebben met aardwarmtebronnen. En er zijn gemeenten die deze kennis hard nodig hebben. Hetzelfde geldt voor het delen van kennis over verduurzaming van kantoren- en bedrijventerreinen. Of over energiezuinige mobiliteitsoplossingen voor een wagenpark. Het energienetwerk van de 23 gemeenten is het ideale platform om kennis te delen en inspiratie op te doen.

Warmte gebruiken

Het unieke van de metropoolregio is de grote vraag naar warmte en het potentieel aan beschikbare restwarmte en geothermie dat daarin kan voorzien.

Restwarmte en geothermie
Het potentiële aanbod van restwarmte en geothermie is op de lange termijn naar verwachting drie keer zo groot als de vraag.



Foto: Havenbedrijf Rotterdam / Eric Bakker

De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de regionale en ook internationale energievoorziening. Fabrieken worden verbouwd, zodat ze op windstroom kunnen draaien. Vervuilende uitstoot van raffinaderijen en fabrieken wordt afgevangen voordat die via schoorstenen in de lucht belandt. Via pijpleidingen gaat het afgevangen broeikasgas CO_2 naar een leeg gasveld onder de Noordzee.

De regionale schaal is geschikt om vraag en aanbod van die warmte goed bij elkaar te brengen. In de haven van Rotterdam is veel industriële restwarmte beschikbaar. Vanuit andere delen van de regio kan warmte uit geothermieputten worden getransporteerd. Ook hier biedt de netwerkwerkfunctie van de MRDH en de 23 samenwerkende gemeenten de mogelijkheid om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samen projecten uit te werken. Dit is aanvullend op de ontwikkeling van de warmterotonde in de regio waar onder andere de provincie Zuid-Holland zich voor inzet.

Regionale Energiestrategie

De MRDH heeft bij het opstellen van de Regionale Energiestrategie een ondersteunende rol. Deze bestaat uit het faciliteren van de overleggen, verbindingen leggen binnen de MRDH met andere dossiers en het ter beschikking stellen van haar netwerk. Gemeenten zijn bij de lokale energieopgaven verantwoordelijk voor het realiseren van projecten.

Aanpak

Hoe gaan we aan het werk?

- Het ondersteunen van warmte projecten in gemeenten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.
- Vormen van een netwerk en bieden van ondersteuning aan gemeenten die werken aan de energietransitie.

Samen aan het werk!

Je kunt plannen verwoorden. Je kunt ze verbeelden. Als ze maar niet op de plank blijven liggen. Dat is een gemiste kans.

Voor deze strategische agenda is er urgentie om samen te werken over bestuurlijke grenzen heen. De digitalisering van de economie, het vastlopen van vervoer door de toenemende verstedelijking, het uitgeput raken van fossiele brandstoffen en de zorg om de klimaatsverandering. We leven in een tijdperk van verandering.

Lef en creativiteit zijn nodig om het tij te keren. Preciés de karaktertrekken van onze regio. Ze zorgden ervoor dat onze havenindustrie er een van wereldformaat werd. En onze tuinbouw op alle continenten furore maakt. Met kennistechnologie hebben we goud in handen. De metropoolregio ligt beneden zeeniveau, maar met watermanagement behoren we tot de top van de wereld. En onze organisaties voor internationaal juridische zaken staan mondiaal in de schijnwerpers. Daarbij blijven we oog houden voor ons unieke landschap. We zijn een stedelijke regio aan zee met een groen hart.

Vernieuwen, versterken, verbeteren, veranderen. Zo hebben we, de 23 metropoolgemeenten, onze ambities verwoord. Het zijn woorden die om daden vragen. Werkwoorden. Dit is ook wat er moet gebeuren; aan de slag.

Nieuwe economie komt tot stand als we nieuwe initiatieven in fieldlabs en campussen omarmen en verder brengen. Samenwerken aan betere bereikbaarheid van onze bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden. Gezamenlijk onderzoek en actie is nodig om de noodzakelijke energietransitie tot stand te brengen en de groei van steden te faciliteren. Die actiegerichtheid moeten we elkaar voor blijven houden.

Overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen: zoek de verbinding en smeed coalities. Want samenwerken maakt sterker. Dan halen we uit de metropoolregio wat erin zit. In het belang van de mensen die hier - nu en in de toekomst – wonen, werken, leven. We zijn ervan overtuigd en we gaan het laten zien: onze regio is een regio waar we trots op mogen zijn.

Samen aan het werk dus!

Concept

Concept

Contact
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Redactie
Harold Joëls
Storyliner
www.storyliner.nl

Ontwerp
Rick Schuttinga
=ontworpen
www.isontworpen.nl

© MRDH
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Auteursrecht voorbehouden. Gehele of gedeeltelijke overneming of reproductie van de inhoud van deze uitgave is alleen mogelijk na schriftelijke toestemming van MRDH.