

Actualisatie van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Zuidelijke Randstad

10 november 2023



Inhoud

- 1 Inleiding**
Aanleiding en toelichting opdracht
- 2 Veranderingen in omgeving en doelen**
- 3 Oude Lijn**
Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden
- 4 RandstadRail, Leizo, ZoRo**
Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden
- 5 Regio Den Haag**
Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden
- 6 Regio Rotterdam**
Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden
- 7 Verstedelijking**
Vergelijking woningbouwaantallen, flankerende investeringen sinds 2019
- 8 Omgevingsanalyse**
HOV Westland
- 9 Conclusies en aanbevelingen**
Zes conclusies en vier aanbevelingen

1 Inleiding

Aanleiding en toelichting opdracht, leeswijzer

Er zijn belangrijke stappen gezet in de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad

In 2019 is de Adaptieve Ontwikkelstrategie vastgesteld

Tijdens het BO MIRT van 2019 is de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (AOS MOVV) vastgesteld. De doelen van deze AOS zijn:

- Bijdragen aan het versterken van de agglomeratiekracht en oplossen van knelpunten in de regio Rotterdam - Den Haag door een integrale benadering van, en samenhangende besluiten over, verstedelijking én bereikbaarheid;
- Door toekomstbestendig verbeteren van duurzame mobiliteit (OV en fiets/lopen) in, en van de regio Leiden – Rotterdam - Den Haag - Dordrecht, vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (gezondheid en optimaal gebruik van de schaarse openbare ruimte in de steden);
- Door adaptief te programmeren en relevante ontwikkelingen te monitoren zorgen dat bestuurders het juiste besluit op het juiste moment kunnen nemen en er passende investeringen worden gedaan.

Sinds 2019 is er veel gebeurd

In de periode november 2019 - november 2022 zijn de in de AOS MOVV genoemde corridors doorontwikkeld en uitgewerkt. In het BO MIRT 2022 zijn afspraken gemaakt over de financiering van verschillende onderdelen van de AOS MOVV.

In diezelfde periode is het verstedelijkingsbeleid, met name de woningbouw, in een versnelling gekomen door onder andere de woningbouwimpuls, de Woondeal Zuidelijke Randstad en de afspraken over de Woningbouw-en-Mobiliteitsmiddelen van het kabinet, en de bouwplannen en feitelijke bouw in de gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie.

De Adaptieve Ontwikkelstrategie 2019 staat voor:

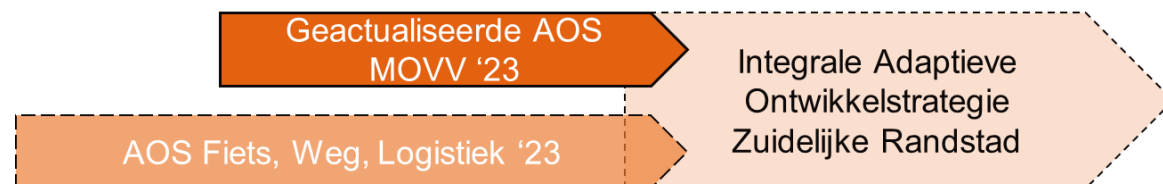
- Stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer;
- Samenwerking tussen regio en rijk;
- Urgent, adaptief, samenhangend en wederkerig.

Het is een goed moment om de Adaptieve Ontwikkelstrategie te actualiseren

Actualisatie en verbreding naar alle modaliteiten

Na vier jaar is het een goed moment te analyseren of het pad van de verstedelijking en het pad van mobiliteitsmaatregelen nog stroken met de AOS MOVV.

Andere aanleiding is de ontwikkeling binnen MoVe van een Adaptieve Ontwikkelstrategie Wegen, Fiets en Logistiek (AOS WFL) en de wens die te integreren met de AOS MOVV. Voor deze integratieslag is het wenselijk dat de AOS MOVV geactualiseerd is.



Kern van de opdracht is de actualisatie van vier ontwikkelpaden

Kern is de actualisatie van de vier ontwikkelpaden:

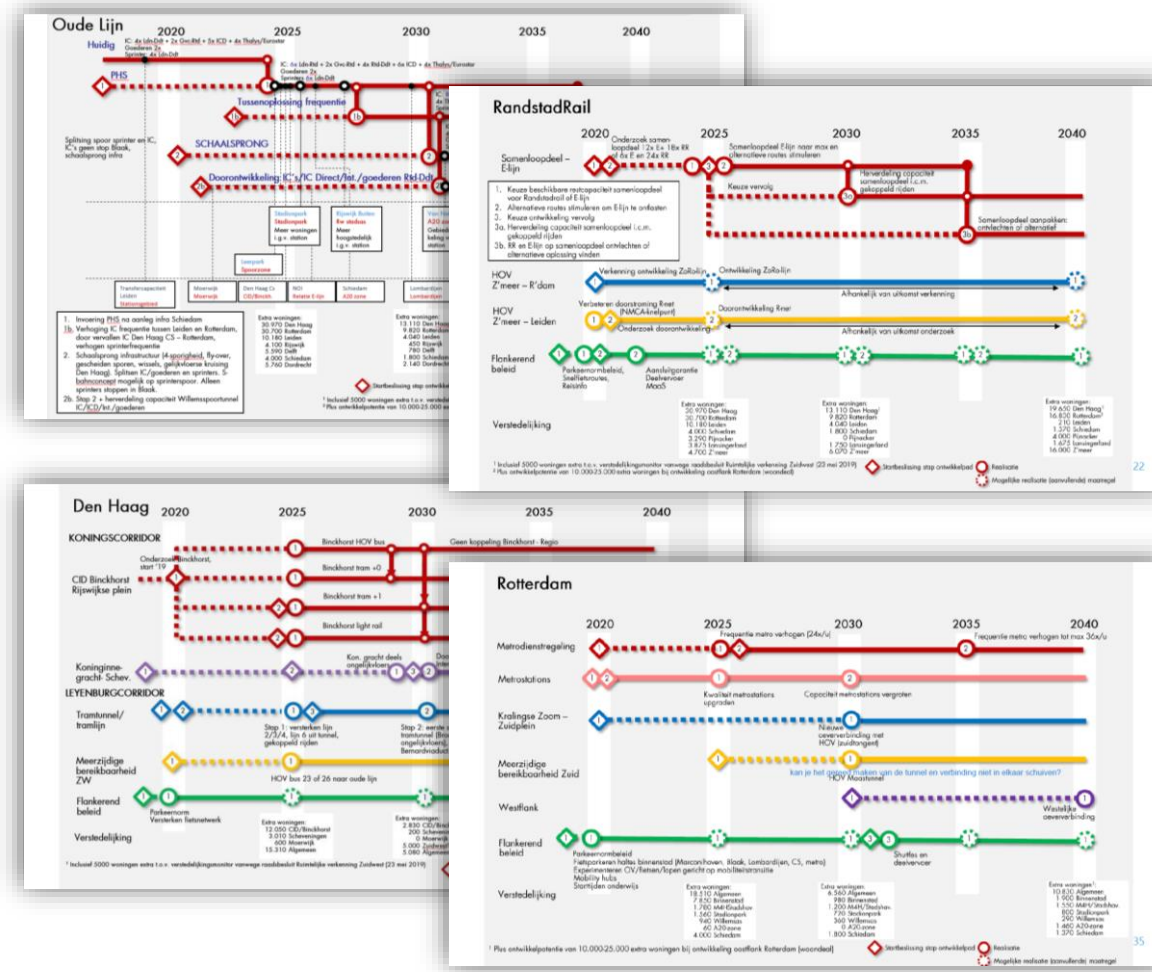
1. Oude Lijn;
2. RandstadRail/metronet, ZoRo en LeiZo;
3. Regio Den Haag;
4. Regio Rotterdam.

Deze ontwikkelpaden schetsen enerzijds maatregelenpakketten m.b.t. mobiliteit en infrastructuur, en anderzijds gebiedsontwikkeling, i.c. woningbouwaantallen.

De actualisatie is **niet** bedoeld om:

- Nieuwe corridors te identificeren;
- Nieuwe (bestuurlijke) wensen rondom bestaande corridors een plek te geven;
- Nieuwe prioriteiten te stellen binnen het pakket, anders dan geconcludeerd in de MoVe-onderzoeken en -verkenningen zelf.

Deze actualisatie wordt onderdeel van een geïntegreerde adaptieve ontwikkelstrategie. Bij de uitwerking naar een duurzaam en multimodaal mobiliteitssysteem vindt een vertaling plaats naar maatregelenpakketten.



MoVe AOS MOVV actualisatie

Inhoud en leeswijzer

Deze actualisatie laat op grond van bestaande documentatie en interviews zien:

- A. In hoeverre er wijzigingen in doelen en mijlpalen zijn op het vlak van groei inwoners, woningbouwopgave en werkgelegenheid in de regio van de AOS (hoofdstuk 2);
- B. Hoe in en door de MoVe-onderzoeken en -verkenningen, de programmering en fasering van mobiliteits- en infrastructuurmaatregelen al dan niet is aangepast t.o.v. de AOS (hoofdstuk 3,4,5 en 6);
- C. In hoeverre de verstedelijkingsprognoses, zoals geschetst in de AOS, op schema zitten ofwel zijn bijgesteld (hoofdstuk 7);
- D. In hoeverre andere afgesproken maatregelen, zoals de Versnellingsafspraken, Mobiliteitspakketten en Gebiedsbudgetten, bijdragen aan realisatie van onderdelen van de AOS (hoofdstuk 7).
- E. Of er sinds 2019 ontwikkelingen, visies en verkenningen buiten AOS MOVV zijn uitgevoerd die relevant kunnen zijn voor de ontwikkelpaden.

2 Veranderingen in omgeving en doelen

Veranderingen in aard en omvang van verstedelijking en OV-gebruik; Verschuivende beleidsaccenten sinds 2019; Bijgestelde doelen

2 Veranderingen in omgeving en doelen

Niet alleen de ontwikkelpaden in de AOS MOVV zijn veranderd sinds 2019. Ook de wereld waarin de Adaptieve Ontwikkelstrategie gestalte krijgt is veranderd.

Vervolgens constateren we of deze veranderingen hebben geleid tot bijgestelde doelstellingen voor verstedelijking en metropolitaan openbaar vervoer in de Zuidelijke Randstad.

We benoemen in dit hoofdstuk kort de belangrijkste veranderingen op gebied van verstedelijking en OV-gebruik.

We maken onderscheid in:

1. Veranderingen in aard en omvang van verstedelijking en OV-gebruik sinds 2019;
2. Verschuivende beleidsaccenten sinds 2019.

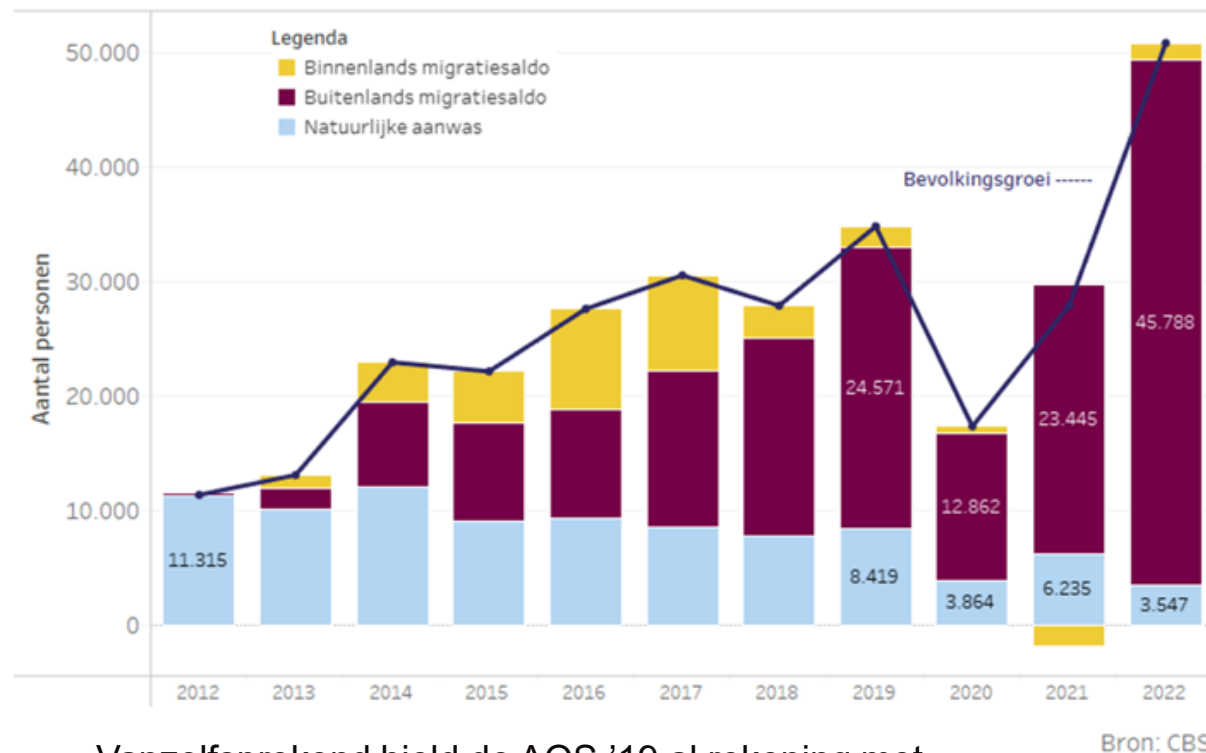
2.1 Veranderingen in aard en omvang van verstedelijking en OV-gebruik

- A. Grotere bevolkingstoename t.o.v. prognoses uit 2019
- B. Woningbehoefte groter: nog meer eenpersoonshuishoudens, veel 65+, veel migratie
- C. Reizigersaantallen lager dan werd verwacht in 2019, wel voorzichtig herstel reizigersaantallen na COVID-19

De Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV 2019 bevat geen meetbare uitgangspunten voor economische ontwikkeling en ontwikkeling van kennisclusters. Daarom is op dat punt geen vergelijking gemaakt tussen nu en de situatie in 2019.

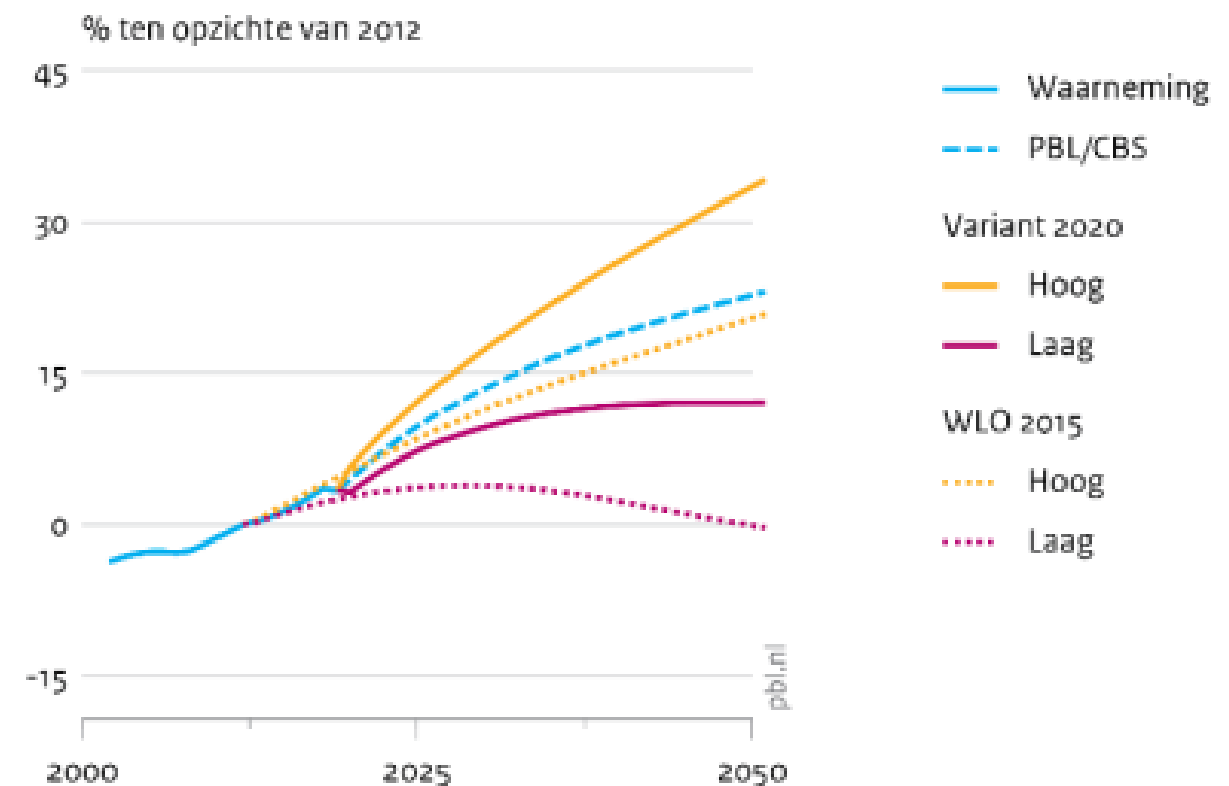
2.1.A. Grotere bevolkingstoename in Zuid-Holland

Trend van bevolkingsgroei Zuid-Holland zet door na (COVID-19) dip



Vanzelfsprekend hield de AOS '19 al rekening met bevolkingstoename. De bevolkingsontwikkeling is de afgelopen jaren echter nog hoger uitgevallen dan in 2019 werd verwacht.

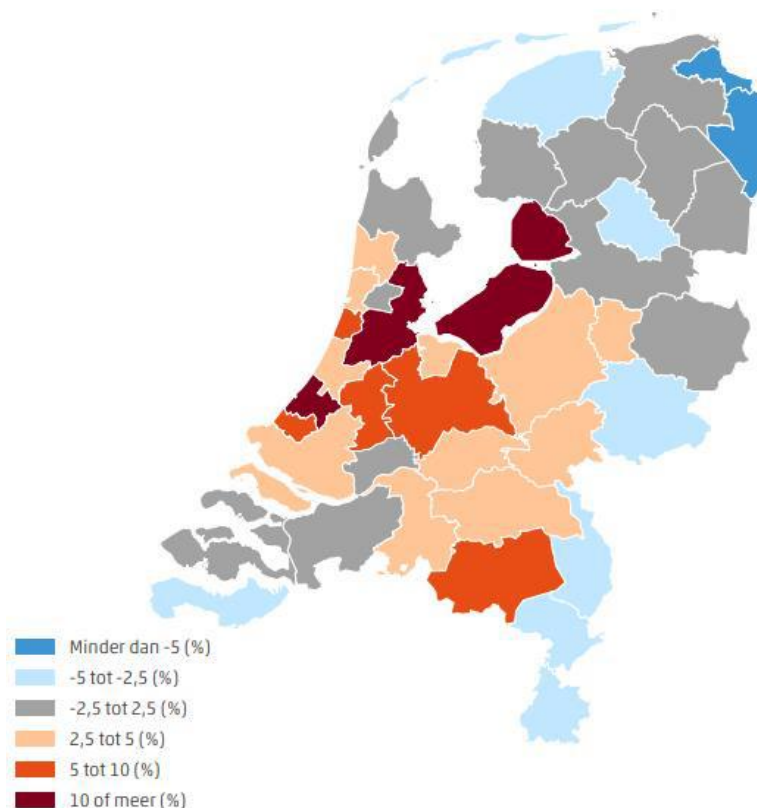
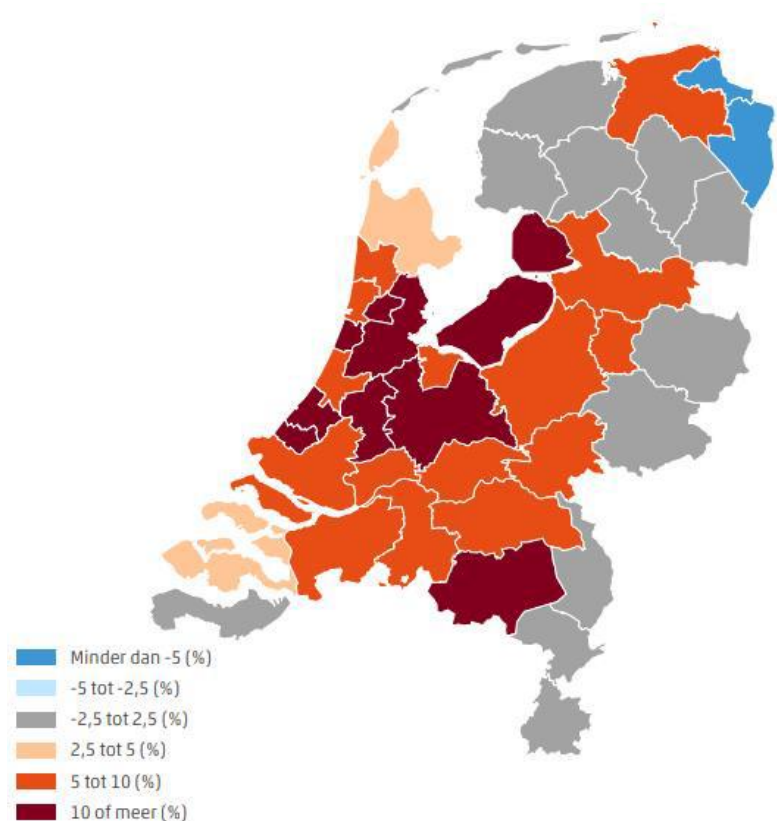
Update WLO '20: Groei valt hoger uit dan in de WLO '15 Zuid-Holland



2.1.A. Bevolkingsgroei in de Zuidelijke Randstad is bestendig, met de grootste groei tot 2035

Bevolkingsgroei per COROP, 2022- 2035

Bevolkingsgroei per COROP, 2035-2050



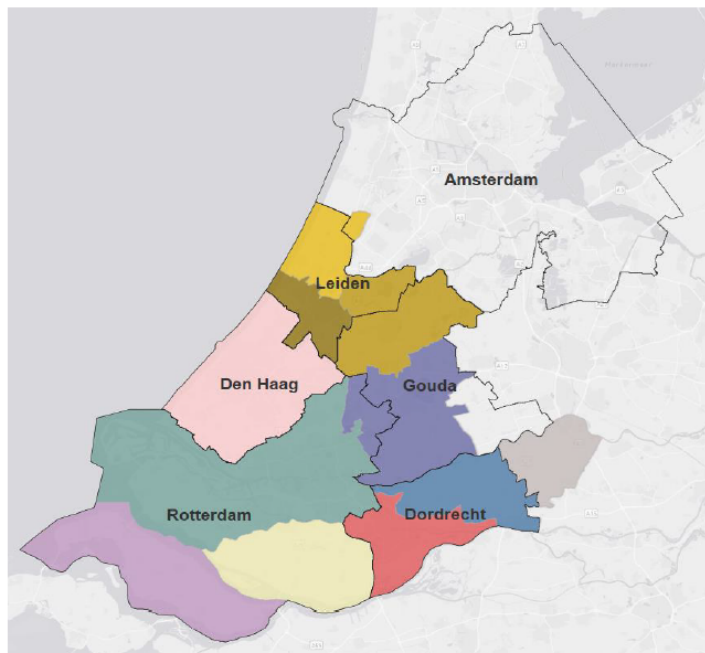
Bevolkingsgroei in de Zuidelijke Randstad neemt na 2035 af, maar er blijft groei in de steden en randgemeenten van de Zuidelijke Randstad.

PBL/CBS Regionale Bevolkings- en huishoudens prognose 2022-2050

2.1.B. Vanwege meer bevolkingsgroei en verdunning van huishoudens is de woningbehoefte (nog) groter dan verwacht in 2019

ABF Woningbehoefte prognoses 2050 (o.b.v. Primos 2022)

ABF regio's t.o.v. Woonregio's – Wijkt iets af



provincie Zuid-Holland

- *Aanvullende* woningbehoefte tussen 2022 en 2050 is +/- 380.000 woningen, incl. inlopen tekorten tot 2% in 2050.
- Voor een deel van deze woningbehoefte zijn afspraken gemaakt in de Regionale Realisatieagenda's (235.460 woningen)
- Aanvullende vraag na 2030 tot 2050 is +/- 150.000 woningen.
- Woningbehoefte zit verspreid over de regio's, maar blijft het hoogst in de zuidelijke randstad.
- Veel eenpersoonshuishoudens, veel 65+, veel migratie.

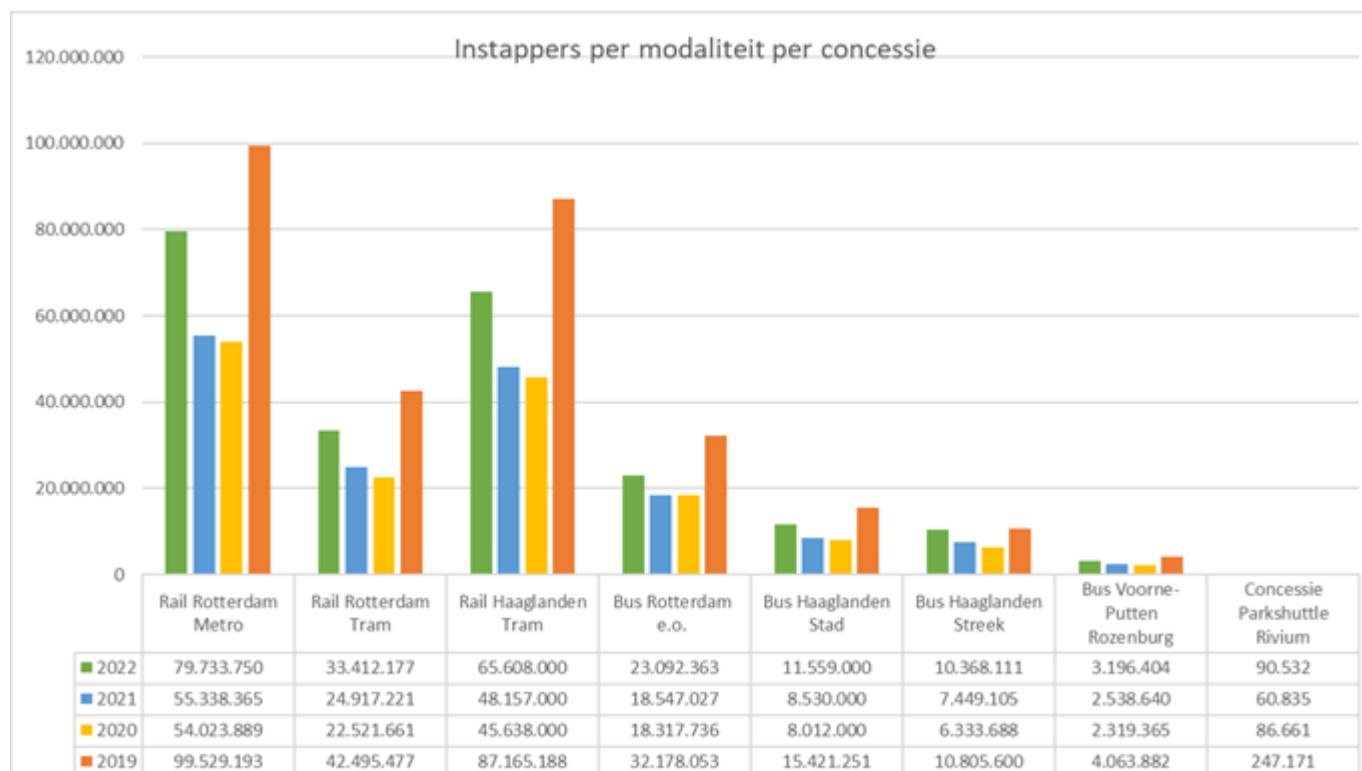
2.1.C. Reizigersaantallen lager dan werd verwacht in 2019, wel voorzichtig herstel reizigersaantallen na COVID

- COVID-19 heeft een negatieve invloed op het aantal reizigers gehad; Aantal reizigers is nog niet terug op het niveau van vóór covid-19. 'De ov-bedrijven rapporteren een bezetting die 60-90% is van de bezetting 2019';
- Het reizigersvolume is in 2022 hoger dan in 2021, maar nog niet terug op het niveau van pre-corona.
- Werken op afstand en reizen buiten de spits zijn veel meer gemeengoed geworden door COVID-19.

Bron: CROW OV-Klantenbarometer 2022

- Reizigersopbrengsten blijven ook achter en daarmee de betaalbaarheid van het OV-systeem.
- Het OV-aanbod (frequentie, capaciteit) is t.o.v. 2019 tussen de 5% en 15% lager dan in 2023 onder andere vanwege personeelsgebrek.

Noot: het is de vraag of COVID lange termijn effecten (2030-2040, de horizon van de AOS) heeft op de reizigersprognoses.



2.2 Verschuivende beleidsaccenten sinds 2019 m.b.t. verstedelijking en OV

De Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV uit 2019 legde de nadruk op woningbouwontwikkeling in samenhang met openbaar vervoerontwikkeling. Sinds 2019 is er door verscheidene oorzaken meer nadruk komen te liggen op de kwaliteit en toekomstbestendigheid van de verstedelijking en de mobiliteit. In deze paragraaf staan (niet uitputtelijk en deels overlappend) een aantal belangrijke accentverschuivingen in het beleid met betrekking tot verstedelijking en openbaar vervoer. In willekeurige volgorde:

- A. Meer aandacht voor kwaliteit van verstedelijking en 'complete wijken';
- B. Meer aandacht voor MaaS en first en last mile (inclusief gezonde stad);
- C. Meer aandacht voor water en bodem sturend;
- D. Meer aandacht voor bestaande stad en gelijke kansen;
- E. Meer aandacht voor een gezonde en duurzame leefomgeving;
- F. Meer aandacht voor brede welvaart.

A. Meer aandacht voor kwaliteit van verstedelijking en 'complete wijken': gemengd, groen in en om de stad, klimaatneutraal, voorzieningen

De bestuurlijke uitspraken uit het BOL '22 zijn illustratief voor het toegenomen accent op complete wijken:

- 'We sturen op substantiële verstedelijking (stedelijk wonen/werken/leren/innoveren) in **'complete wijken'** en een schaa sprong van het OV rondom HOV Oude Lijn in de komende 15/20 jaar, gericht op de versterking van agglomeratiekracht en duurzame ontwikkeling steden/regio's. Dit vraagt en verdient langjarige samenwerking tussen gemeenten, provincie, MRDH, IenW, BZK en mogelijk ook EZK en LNV.
- **Met 'complete wijken' wordt bedoeld:**
 - Functiemix van stedelijk wonen/werken/leren/innoveren;
 - Nabij HOV en afgestemd op HOV, met aandacht voor fietsen, lopen en deelmobiliteit;
 - Groen;
 - Klimaatbestendig en klimaatneutraal;
 - Voldoende maatschappelijke voorzieningen.

- Verstedelijking is één van de vier pijlers van de Groeiagenda Zuid-Holland. Langs de Oude Lijn is het geheel niet meer dan de som der delen: we verzilveren agglomeratiekracht en versterken concurrentiekracht.
- We bouwen voort op de sterke samenwerking met uitvoeringskracht rond de Oude Lijn met MoVe en Verstedelijkingsalliantie als belangrijke dragers en met constructieve betrokkenheid van gemeenten, provincie, MRDH en rijk.'



B. Meer aandacht voor MaaS en first en last mile

MaaS:

- Via slimme diensten (smart mobility) combineren van allerlei vormen van vervoer;
- Groeiend aandeel in mobiliteitssysteem, snelle technologische ontwikkeling;
- Integratie en standaardisatie vraagt aandacht.

Meer aandacht voor first en last mile en de gezonde stad:

- Accent op lopen en fietsen bij first en last mile;
- Gezonde leefpatronen;
- Meer ruimte om te sporten;
- Heeft extra impuls gekregen door COVID en 15-minuten-stad.

C. Water en bodem sturend

- In de kamerbrief van november 2022 heeft het kabinet bepaald dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening.
- Zuidelijke Randstad ligt onder zeespiegel. Daarnaast verzilting, bodeminklinking, CO₂-emissie uit veenweide.
- Mogelijk bijstellen van ruimtelijke keuzes en dichtheden.



D. Meer aandacht voor de bestaande stad, 'stad voor iedereen'

- Denk aan verduurzaming bestaand vastgoed en leefbaarheid.
- Maar ook gelijke kansen en inclusieve bereikbaarheid (vervoersgelijkheid, toegankelijkheid, etc.).



E. Meer aandacht voor gezonde en duurzame stad

- Verduurzaming: de groeiende urgentie om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan vraagt om verdere verduurzaming van mobiliteit.
- Perspectief van de 'trias mobilia': het voorkomen van mobiliteit, het veranderen van mobiliteit naar schone en actieve vervoerswijzen en het verduurzamen van mobiliteit.



F. Meer aandacht voor brede welvaart

- De mobiliteitsvisie 2050 koppelt brede welvaartdoelen aan mobiliteitssysteem en gaat uit van een integrale bereikbaarheidsaanpak.



2.3 (Nog) geen bijgestelde doelen voor verstedelijking en OV

Doelen zijn niet expliciet bijgesteld, taakstellingen woningbouw per gemeente zijn wel verhoogd

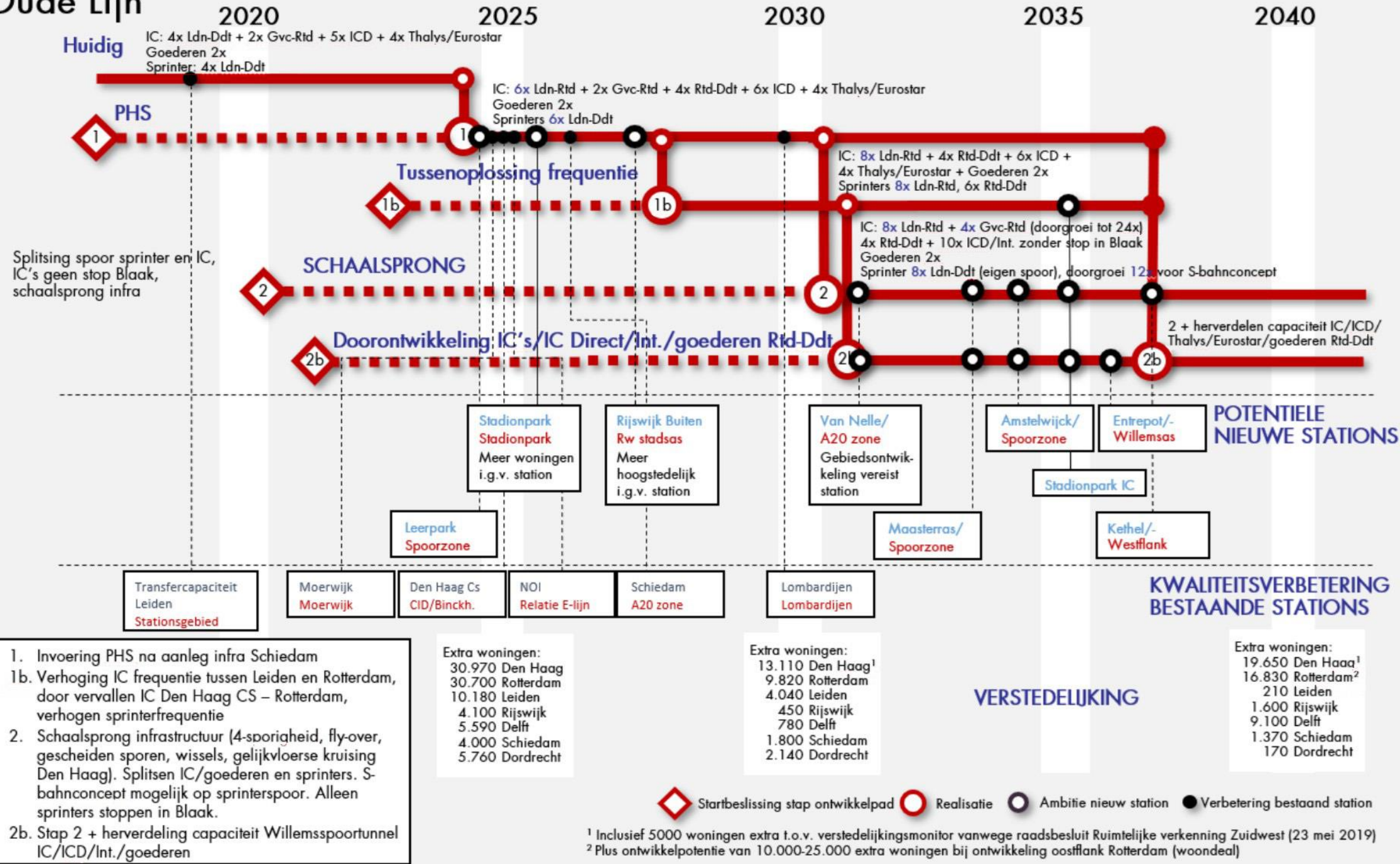
- Er heeft **geen expliciete bijstelling van doelen** die ten grondslag lagen aan AOS 2019 plaatsgevonden. Ook niet qua verstedelijking, ondanks hogere bevolkingsprognoses en woningbehoefte. In de communicatie geldt nog steeds: tot 2040 worden circa 240.000 nieuwe woningen gebouwd in de Zuidelijke Randstad, waarvan 70% (oftewel 170.000 woningen) binnenstedelijk te realiseren dichtbij hoogwaardig OV. Er is bewust *niet* gekozen voor een verdere kwantitatieve verhoging van de woningbouwdoelstelling van de Zuidelijke Randstad: 'Huidige afspraken betekenen al een forse verdichting. Om richting 2050 de bevolkingsgroei op te kunnen vangen is het belangrijk om eerst de leefbaarheid van het verdichtende gebied op orde te krijgen.' (Bron: Presentatie tbv Bijeenkomst sprint 1: Wonen en bereikbaarheid, NOVEX Zuidelijke Randstad, 2023)
- Overigens zijn de opgetelde woningbouwtaakstellingen van de betrokken gemeenten wel circa 25% hoger dan ten tijde van de AOS 2019 (zie hoofdstuk 7). In de AOS ging het om circa 200.000 te bouwen woningen (in de Verstedelijkingsalliantie) en in de AOS 2023 gaat het om circa 250.000 woningen.

Misschien doelen bijstellen in de Integrale AOS

- De regionaal-bestuurlijke inbreng op BOL 2022 over 'complete wijken' laat zien dat de aandacht voor de kwantitatieve verstedelijking steeds explicieter wordt aangevuld met **aandacht voor kwalitatieve verstedelijking**. Dit is (nog) **niet vertaald in concrete doelstellingen**.
- Middels Woningbouwimpuls, Versnellingsafspraken en Mobiliteitspakketten is het **tempo van de woningbouw verhoogd**. En hebben de recente MIRT **start- en voorkeursbesluiten de schaa sprong in het OV dichterbij gebracht**.
- Het is zinvol om in de Integrale Adaptieve Ontwikkelstrategie (op te stellen na de zomer 2023) in de breedte te kijken naar de veranderingen sinds 2019 en om het **bestuurlijke gesprek te voeren of en hoe doelstellingen van de AOS dienen te worden bijgesteld of verbreed**.
- De Koersnotitie van MoVe (waar op dit moment aan wordt gewerkt), de Strategische Agenda 2023-2026 'Met elkaar, voor elkaar' van de MRDH en het ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad kunnen daarbij helpen.

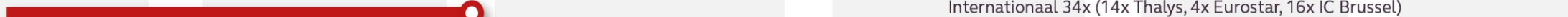
3 Oude Lijn

Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden



¹ Inclusief 5000 woningen extra t.o.v. verstedelijkingsmonitor vanwege raadsbesluit Ruimtelijke verkenning Zuidwest (23 mei 2019)
² Plus ontwikkelpotentie van 10.000-25.000 extra woningen bij ontwikkeling oostflank Rotterdam (woondeal)

INFRA Huidig



Huidig
IC 4x Ldn-Ddt (stopt niet op DH CS), 2x DH CS-Rtd, Sprinter 4x DH CS-Ddt
Internationaal 34x (14x Thalys, 4x Eurostar, 16x IC Brussel)

PHS



In 2K Voorgangsrapportage PHS
2022 staat mijlpaal voor 2025

PHS
IC 8x DH HS-Rtd, 6x Ldn Rtd, Sprinter 6x DH CS-Ddt

TBOV



Indien TBOV wordt vastgesteld dan mogelijk 8 IC/u Ldn-Rtd

TBOV
8x IC's en sprinterfrequentie nader te bepalen

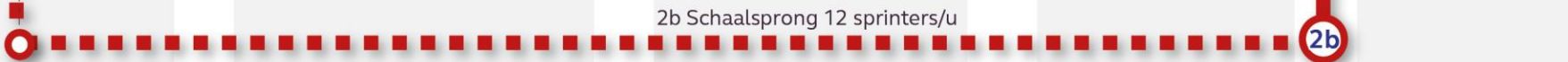
Tussenoplossing



2a Schaalsprong 8 sprinters/u

Tussenoplossing
IC 8x DH HS-Rtd, 8x Ldn Rtd, Sprinter 8x DH CS-Ddt

Schaalsprong



2b Schaalsprong 12 sprinters/u

KNOOPPUNTEN



Startbeslissing bestaande knooppunten

Startbeslissing 4 nieuwe stations

FLANKEREND BELEID

o.a. parkeerbeleid, MaaS, first/last mile



WONINGEN

- Startbeslissing (beoogd)
- Startbeslissing (genomen)
- Gerealiseerd
- Bestaand knooppunt en omgeving verbeterend
- Nieuw knooppunt gereed

Extra woningen 23-24¹
8.500 Den Haag
25.800 Rotterdam
3.300 Leiden
1.800 Rijswijk
1.700 Delft
1.000 Schiedam
3.300 Dor-/ Zwijndrecht

MIRT22 11
Toplocaties: 13.500²

Extra woningen 25-29¹
21.100 Den Haag
29.800 Rotterdam
7.300 Leiden
1.600 Rijswijk
6.900 Delft
7.600 Schiedam
7.300 Dor-/ Zwijndrecht

MIRT22 11 Toplocaties:
54.000 tot 2030²

Extra woningen 30-34¹
13.850 Den Haag
16.650 Rotterdam
1.400 Leiden
2.750 Rijswijk
1.750 Delft
1.150 Schiedam
500 Dor-/ Zwijndrecht

MIRT22 11
Toplocaties: 11.500²

Extra woningen 35-39¹
13.850 Den Haag
16.650 Rotterdam
1.400 Leiden
2.750 Rijswijk
1.750 Delft
1.150 Schiedam
500 Dor-/ Zwijndrecht

MIRT22 11
Toplocaties 11.500²

¹: bron Verstedelijkingsalliantie Monitor 2021, R'dam en DH aangevuld met cijfers MIRT 2022, res. Oostflank en CID-B
²: bron MIRT 2022

Disclaimer: de data in dit schema zijn alle onder voorbehoud van de uitkomsten van de lopende MIRT-Verkenning Oude Lijn

Belangrijkste wijzigingen

Oude Lijn

- Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) is na AOS 2019 opgesteld, maar is nog niet vastgesteld. Indien TBOV wordt vastgesteld, ligt het voor de hand dat er 8 IC's per uur gaan rijden tussen Leiden en Rotterdam i.p.v. 6 IC's per uur (PHS). Het is niet duidelijk wat dit betekent voor het aantal sprinters op dit traject.
- Startbeslissing Oude Lijn is genomen naar 8 sprinters per uur (tussenoplossing van het eindbeeld van 12 sprinters per uur).
- Doorgroeien tot 8 sprinters per uur onder het huidige aantal IC's, internationale en goederenverbindingen is mogelijk, verdere groei vereist Goederen Oost NL.

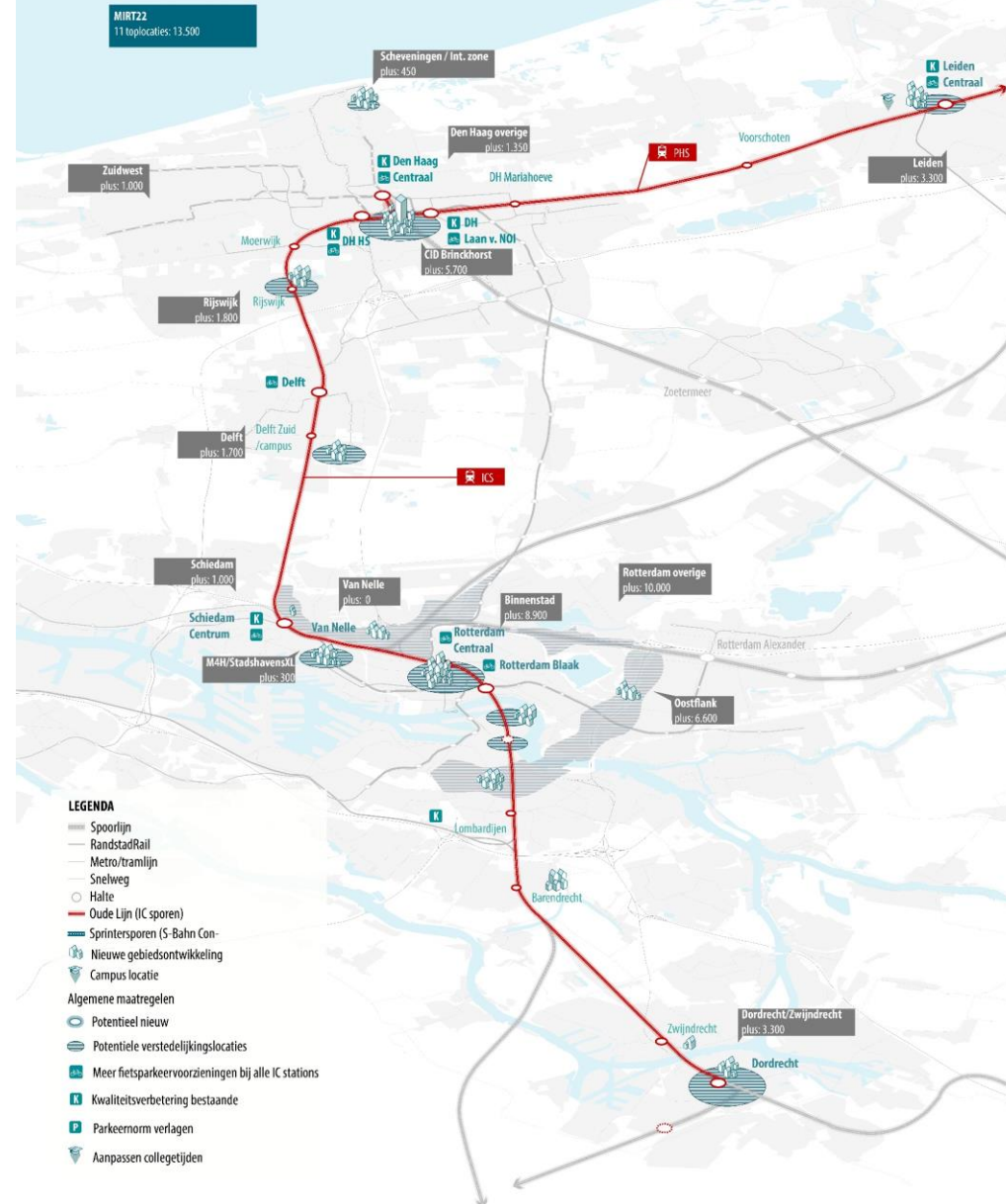
Knooppunten

- Startbeslissing is genomen voor versterking van 4 bestaande knooppunten (Leiden, Schiedam, Laan van NOI en Dordrecht (laatste is toegevoegd t.o.v. AOS '19) en 4 nieuwe stations (Dordrecht Leerpark, Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle. Daarnaast wordt Rotterdam Stadionpark verbeterd t.b.v. 6 sprinters/u.
- Alle stations zijn fors later gereed dan dat de AOS '19 aangaf (maar dit was mogelijk onjuist weergegeven in de AOS '19).
- Het nieuwe knooppunt Station Amstelwijck is op de lange baan geschoven.
- Meerdere nieuwe stations uit de AOS '19 zijn komen te vervallen omdat deze niet haalbaar zijn: Station Maasterras Rotterdam en Station Entrepot Rotterdam.

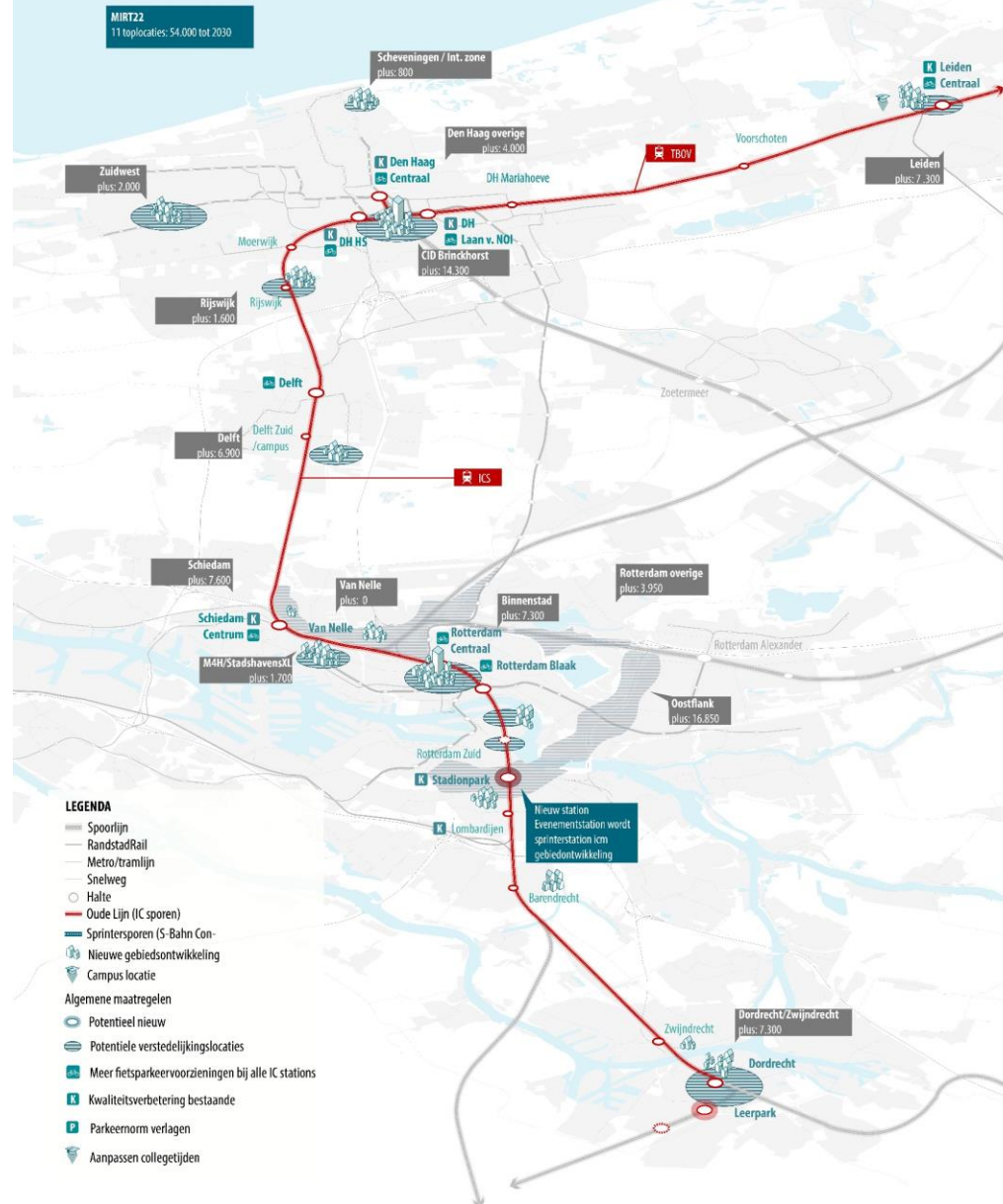
Verstedelijking

- Er zijn inmiddels bijna 20.000 woningen gerealiseerd in de gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie sinds 2019 (zie ook hoofdstuk 7). Daarnaast zijn er fors meer woningen gepland (+25% tot '30 en +45% na 2030).
- Sinds 2019 heeft de Woningbouwimpuls de woningbouwontwikkeling plaatselijk versneld. Dit is verwerkt in de weergegeven woningaantallen van de Verstedelijkingsalliantie. Versnellingsafspraken hebben geleid tot aanvullende gebiedsgerichte investeringen in mobiliteit met nadrukkelijke aandacht voor first en last mile. Deze zijn niet afzonderlijk weergegeven in het ontwikkelpad.

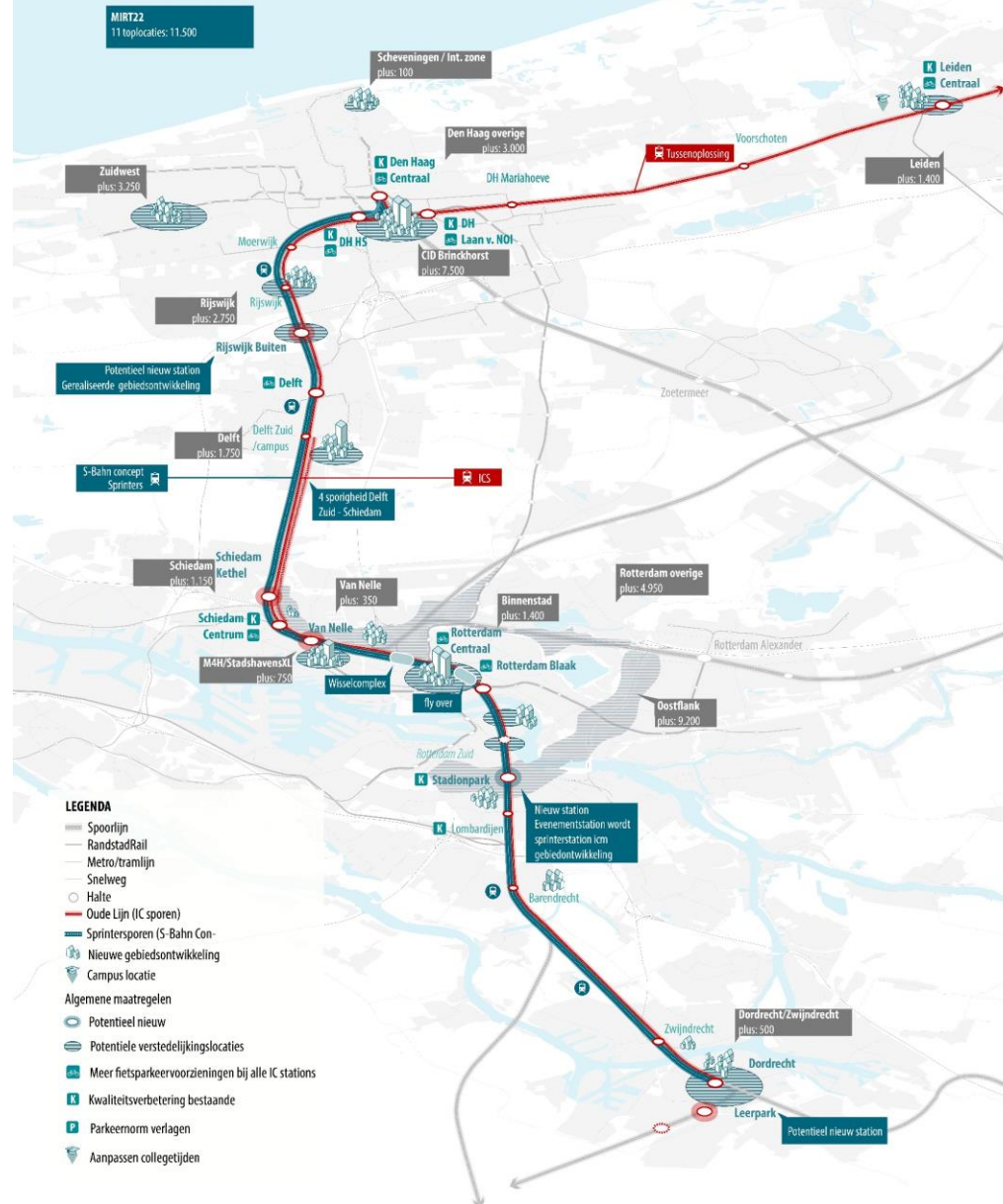
REGIO OUDE LIJN 2025



REGIO OUDE LIJN 2030

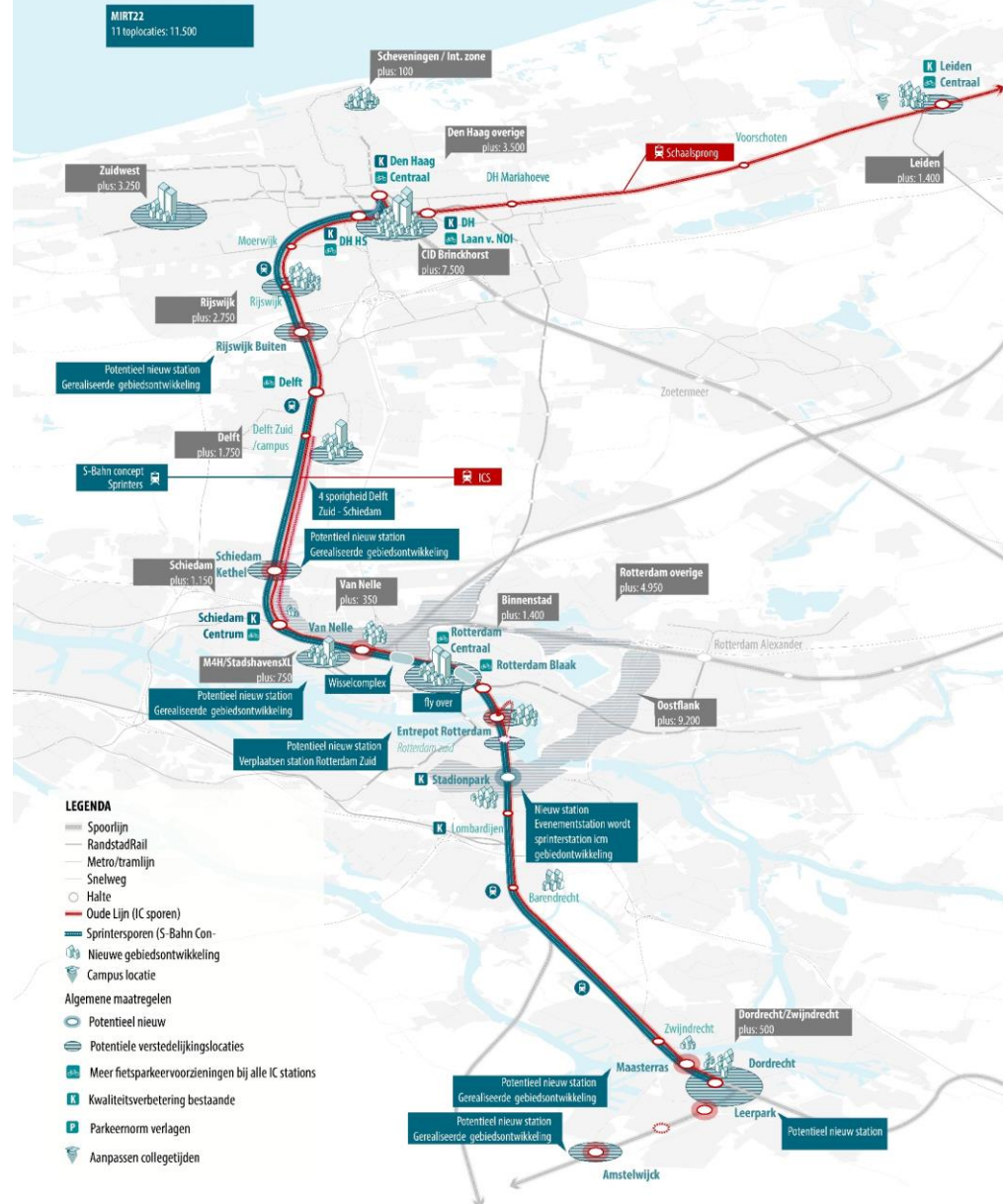


REGIO OUDE LIJN 2035



- LEGENDA**
- Spoorlijn
 - RandstadRail
 - Metro/tramlijn
 - Snelweg
 - Halte
 - Oude Lijn (IC sporen)
 - Sprintersporen (S-Bahn Con)
 - 🏠 Nieuwe gebiedsontwikkeling
 - 🏫 Campus locatie
 - Algemene maatregelen
 - 🔄 Potentieel nieuw
 - 🏠 Potentieel verstedelijkingslocaties
 - 🚲 Meer fietsparkeervoorzieningen bij alle IC stations
 - 🏠 Kwaliteitsverbetering bestaande
 - 🚫 Parkeernorm verlagen
 - 🕒 Aanpassen collegetijden

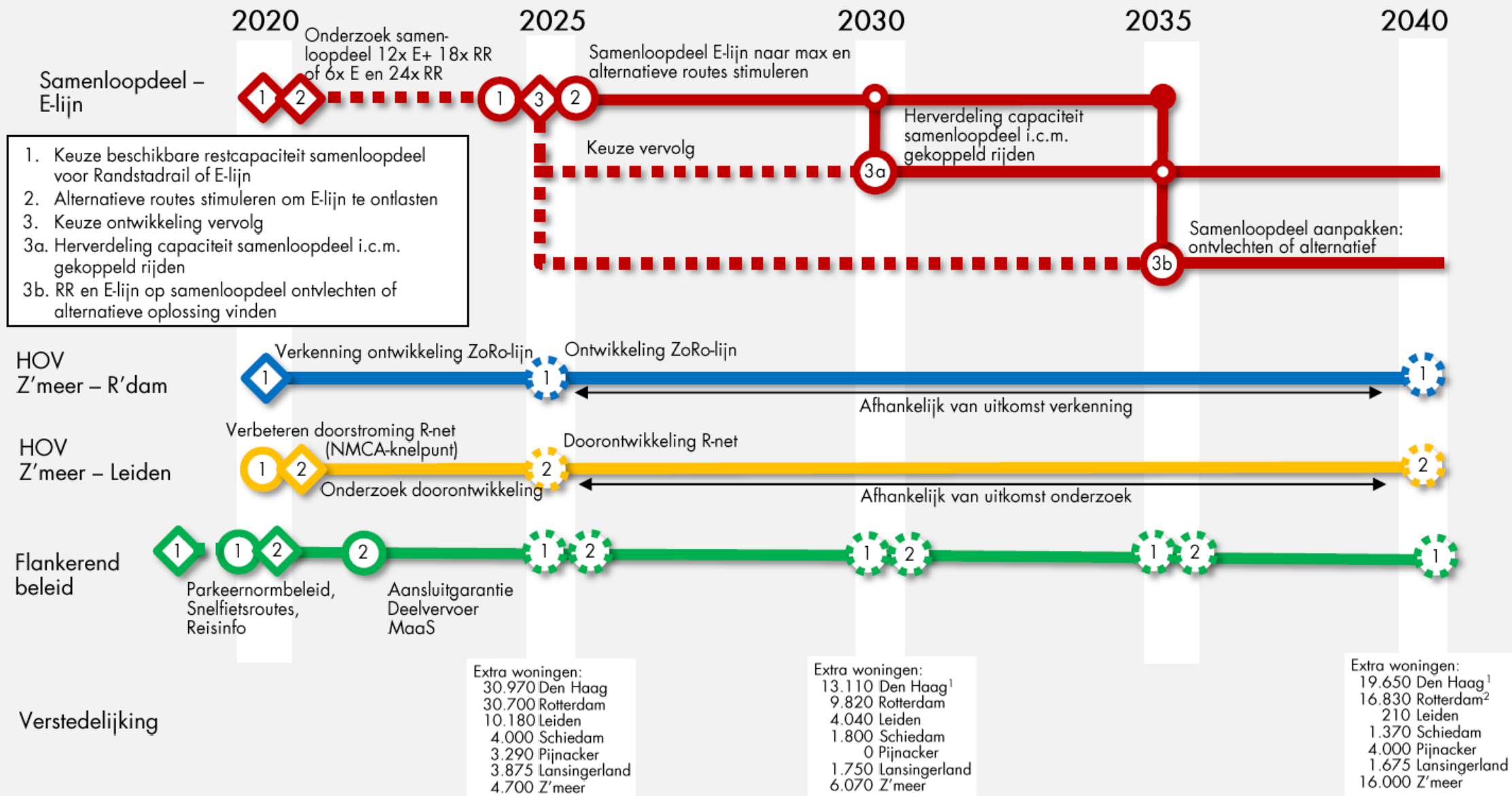
REGIO OUDE LIJN 2040



- LEGENDA**
- Spoorlijn
 - RandstadRail
 - Metro/tramlijn
 - Snelweg
 - Halte
 - Oude Lijn (IC sporen)
 - Sprintersporen (S-Bahn Con)
 - 🏠 Nieuwe gebiedsontwikkeling
 - 🏫 Campus locatie
 - Algemene maatregelen
 - 🚶 Potentieel nieuw
 - 🚶 Potentiele verstedelijkingslocaties
 - 🚲 Meer fietsparkeervoorzieningen bij alle IC stations
 - 🚦 Kwaliteitsverbetering bestaande
 - 🚦 Parkeernorm verlagen
 - 🚦 Aanpassen collegetijden

4 RandstadRail, ZoRo en LeiZo

RandstadRail



1. Keuze beschikbare restcapaciteit samenloopdeel voor Randstadrail of E-lijn
2. Alternatieve routes stimuleren om E-lijn te ontlasten
3. Keuze ontwikkeling vervolg
- 3a. Herverdeling capaciteit samenloopdeel i.c.m. gekoppeld rijden
- 3b. RR en E-lijn op samenloopdeel ontvlechten of alternatieve oplossing vinden

¹ Inclusief 5000 woningen extra t.o.v. verstedelijkingsmonitor vanwege raadsbesluit Ruimtelijke verkenning Zuidwest (23 mei 2019)
² Plus ontwikkelpotentie van 10.000-25.000 extra woningen bij ontwikkeling oostflank Rotterdam (woondeal)

◊ Startbeslissing stap ontwikkelpad
 ○ Realisatie
◌ Mogelijke realisatie (aanvullende) maatregel

RandstadRail, ZoRo en LeiZo

2023

INFRA

Samenloopdeel E-lijn



HOV Z'meer R'dam (Zo-Ro)

1. korte termijn maatregelen
2. middellange/ lange termijn (lightrail)



HOV Z'meer Leiden (Lei-Zo)

1. korte termijn
2. middel/ lange termijn (BRT)



Flankerend beleid

o.a. parkeerbeleid, MaaS, first/last mile



WONINGEN

- Startbeslissing
- Voorkeursbeslissing
- Gerealiseerd

Extra woningen 23-24¹

8.500	Den Haag
25.800	Rotterdam
3.300	Leiden
1.000	Schiedam
1.250	Pijkacker
1.350	Lansingerland
2.250	Zoetermeer

Extra woningen 25-29¹

21.100	Den Haag
29.800	Rotterdam
7.300	Leiden
7.600	Schiedam
250	Pijkacker
5.000	Lansingerland
6.500	Zoetermeer

Extra woningen 30-34¹

13.850	Den Haag
16.650	Rotterdam
1.400	Leiden
1.150	Schiedam
50	Pijkacker
5.000	Lansingerland
8.800	Zoetermeer

Extra woningen 35-39¹

13.850	Den Haag
16.650	Rotterdam
1.400	Leiden
1.150	Schiedam
0	Pijkacker
0	Lansingerland
8.800	Zoetermeer

¹: bron Verstedelijingsalliantie Monitor 2021, R'dam en DH aangevuld met cijfers MIRT 2022, res. Oostflank en CID-B

Belangrijkste wijzigingen

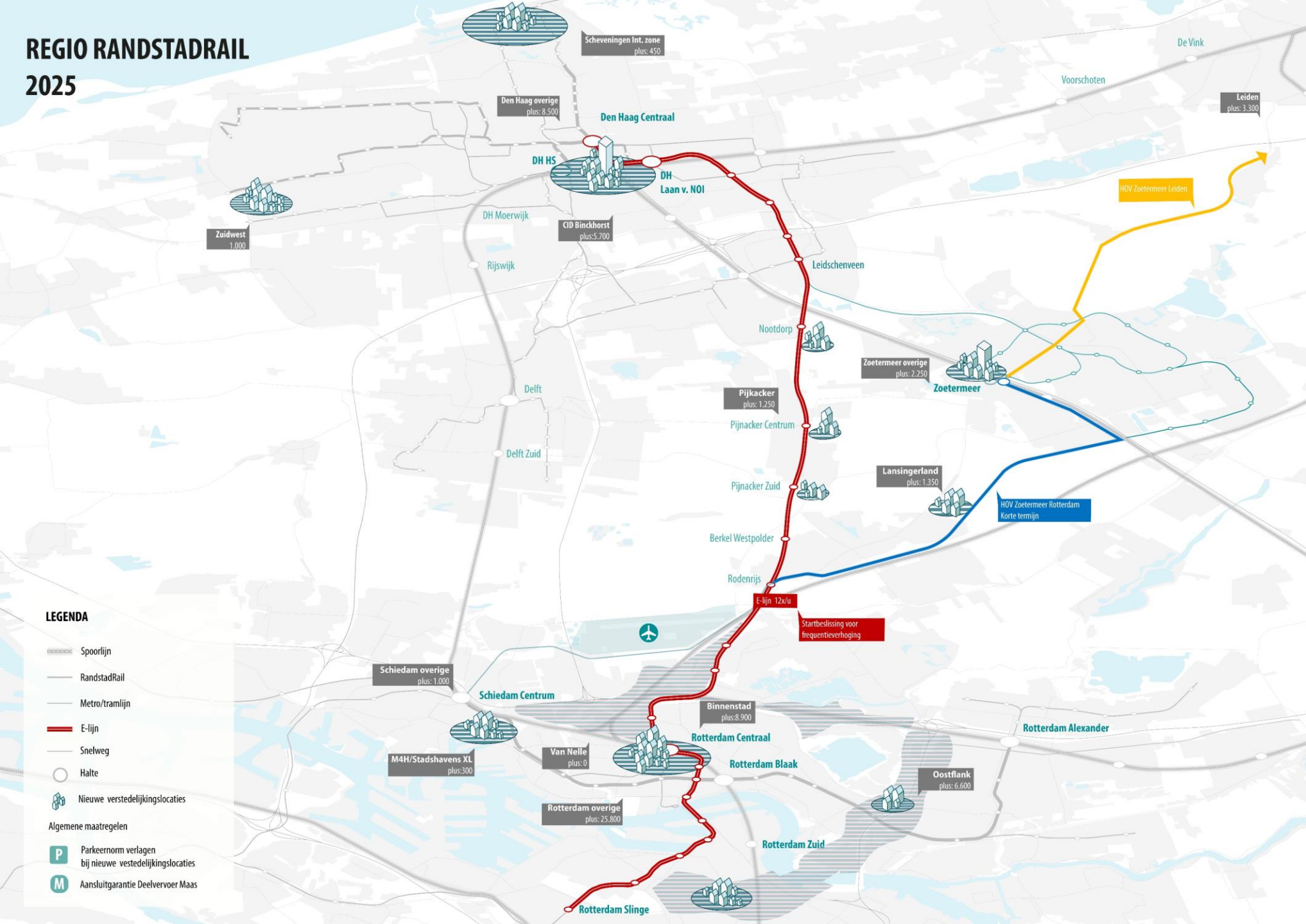
Infrastructuur

- Het besluit is genomen om gekoppeld te rijden op het samenloopdeel. De daadwerkelijke frequentieverhoging was gepland voor 2025 en schuift enkele jaren naar achteren.
- Er is op korte termijn geen zicht op een startbeslissing voor Lightrail HOV Zoetermeer – Rotterdam (ZoRo).
- Voor HOV Zoetermeer – Leiden is een startbeslissing genomen met als voorkeursoplossing Bus Rapid Transit. Het voorkeursbesluit is gepland in dit jaar.

Woningen

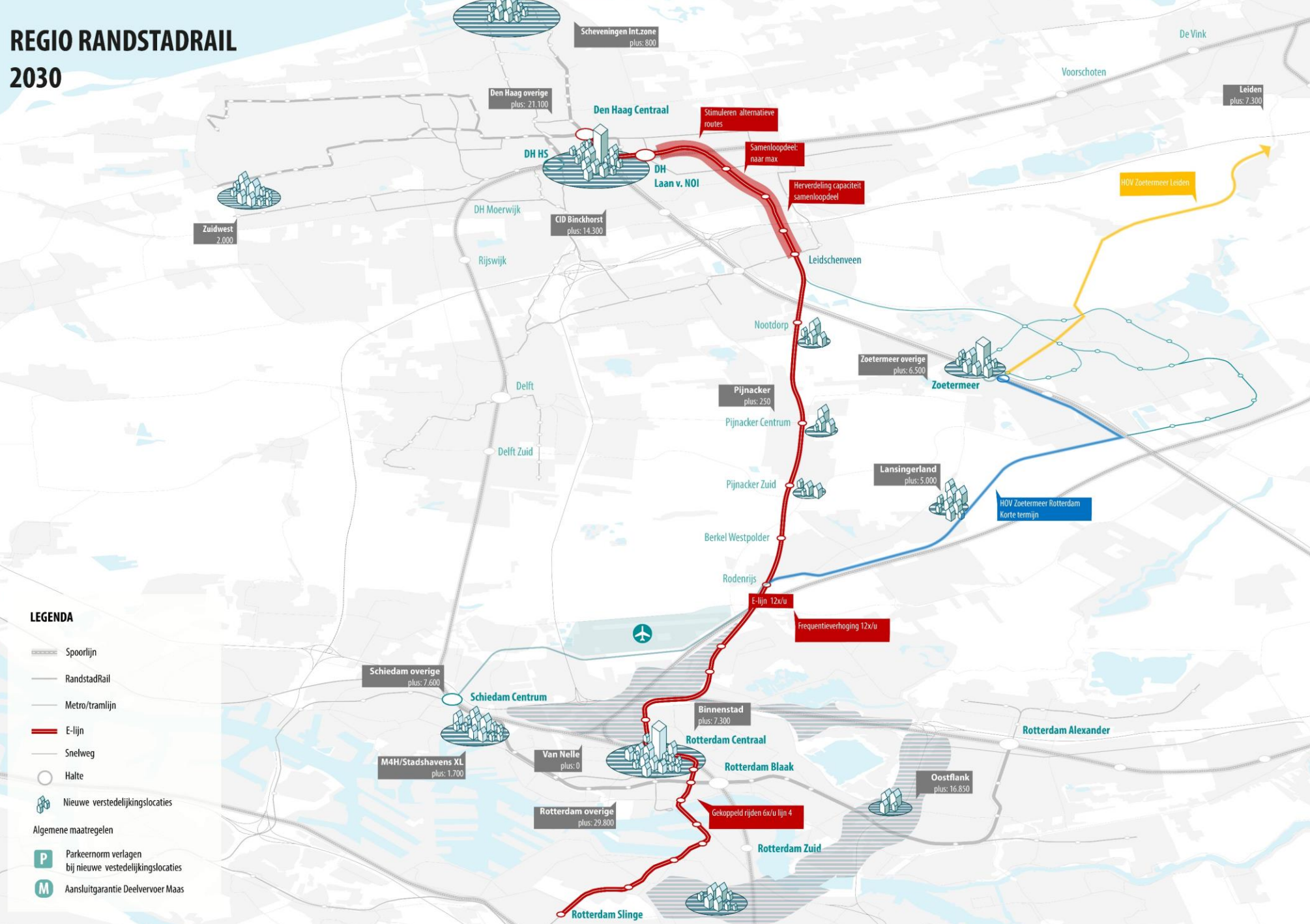
- Er zijn inmiddels bijna 20.000 woningen gerealiseerd in de gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie sinds 2019 (zie ook hoofdstuk 7). Daarnaast zijn er fors meer woningen gepland (+25% tot '30 en +45% na 2030)
- Sinds 2019 heeft de Woningbouwimpuls de woningbouwontwikkeling plaatselijk versneld. Dit is verwerkt in de weergegeven woningaantallen van de Verstedelijkingsalliantie. Versnellingsafspraken hebben geleid tot aanvullende gebiedsgerichte investeringen in mobiliteit met nadrukkelijke aandacht voor first en last mile. Deze zijn niet afzonderlijk weergegeven in het ontwikkelpad.

REGIO RANDSTADRAIL 2025



- LEGENDA**
- Spoorlijn
 - RandstadRail
 - Metro/tramlijn
 - E-lijn
 - Snelweg
 - Halte
 - Nieuwe vestedelijkingslocaties
- Algemene maatregelen**
- P** Parkeernorm verlagen bij nieuwe vestedelijkingslocaties
 - M** Aansluitgarantie Deelvervoer Maas

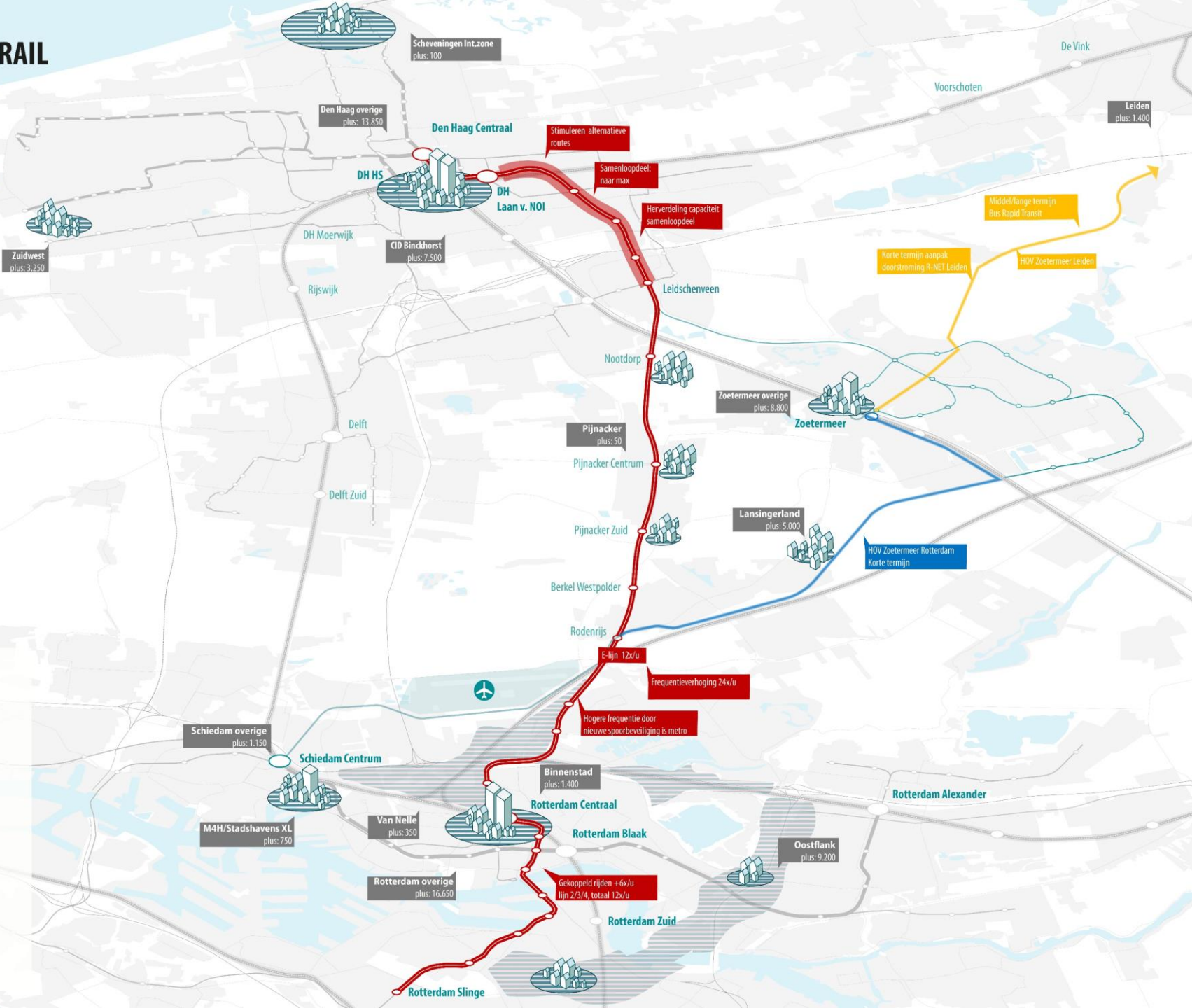
REGIO RANDSTADRAIL 2030



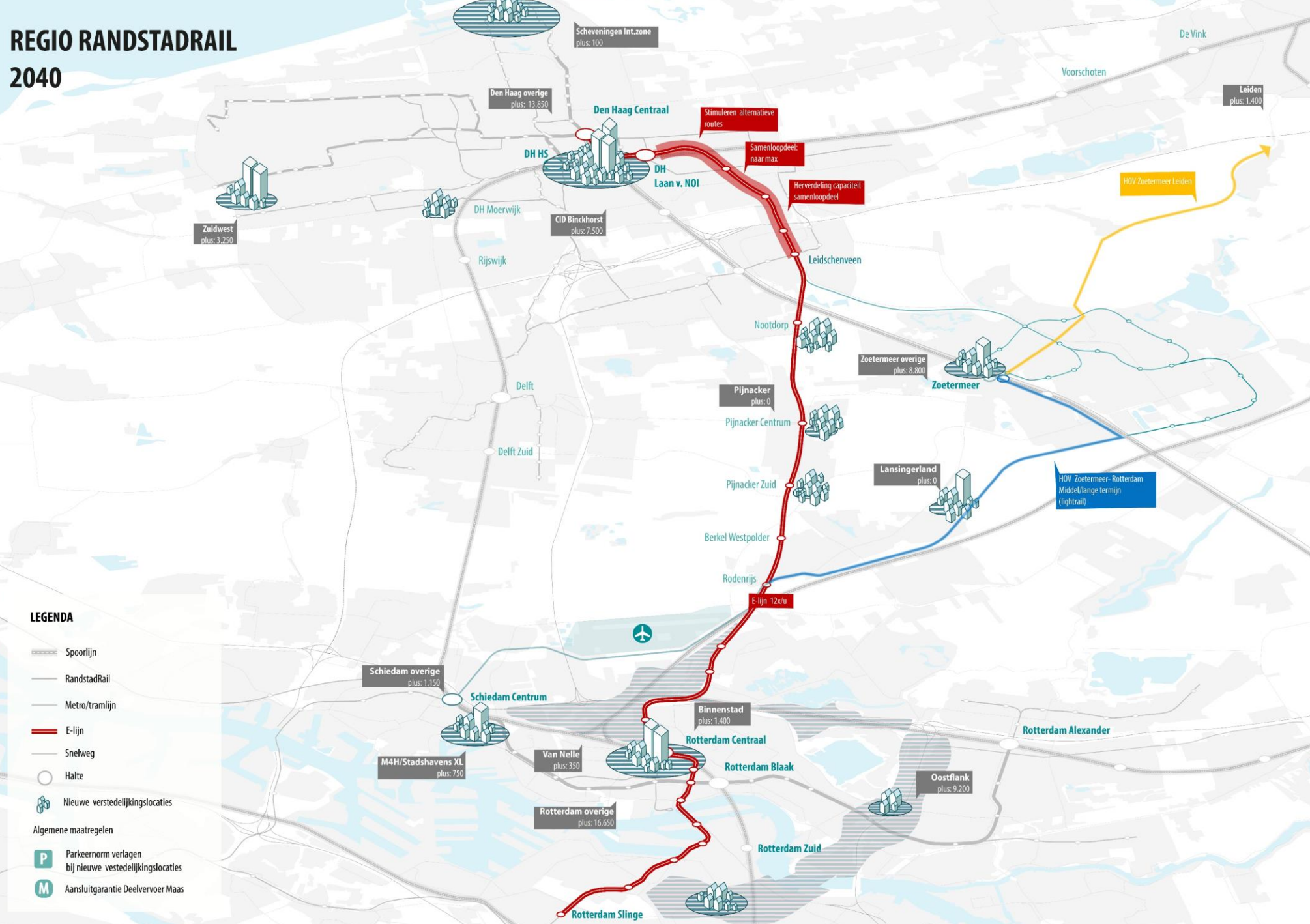
REGIO RANDSTADRAIL 2035

LEGENDA

- Spoorlijn
- RandstadRail
- Metro/tramlijn
- E-lijn
- Snelweg
- Halte
- Nieuwe vestedelijkingslocaties
- Algemene maatregelen
 - Parkeernorm verlagen bij nieuwe vestedelijkingslocaties
 - Aansluitgarantie Deelvervoer Maas



REGIO RANDSTADRAIL 2040



5 Regio Den Haag

Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden

Den Haag

2020

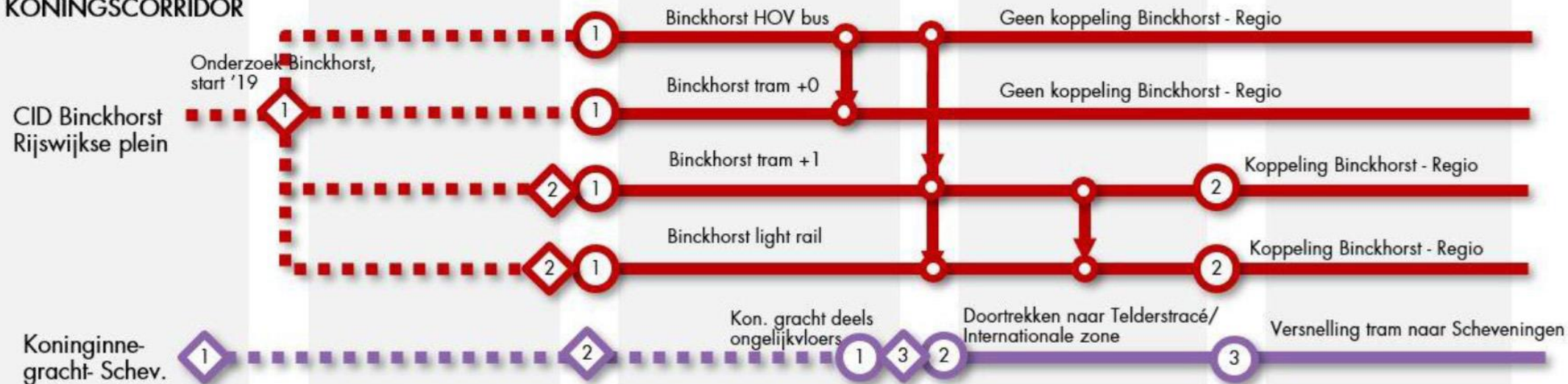
2025

2030

2035

2040

KONINGSCORRIDOR



LEYENBURGCORRIDOR



Verstedelijking

Extra woningen:
12.050 CID/Binckhorst
3.010 Scheveningen
600 Moerwijk
15.310 Algemeen

Extra woningen:
2.830 CID/Binckhorst
200 Scheveningen
0 Moerwijk
5.000 Zuidwest¹
5.080 Algemeen

Extra woningen:
5.800 CID/Binckhorst
0 Scheveningen
0 Moerwijk
5.000 Zuidwest¹
8.850 Algemeen

¹ Inclusief 5000 woningen extra t.o.v. verstedelijkingsmonitor vanwege raadsbesluit Ruimtelijke verkenning Zuidwest (23 mei 2019)

INFRA

Koningscorridor

1 Midden

DH CS - CID-B - Voorburg/Rijswijk

2 Oost

CID-B - Zoetermeer (gereed ca. 2050)

3 West

a Passage DH CS + Madurodam-Internationale zone
 b DH CS - Madurodam
 c Internationale zone-Schev + Madurodam-Shev

Tram +0 (DH CS - CID Binckhorst - Rijkswijk/Voorburg)

ZuidWestlandcorridor

1 Zoetermeer- Den Haag centrum

a gekoppeld rijden lijn 4 RandstadRail en metro E
 b gekoppeld rijden lijnen 2, 3 of 4 en metro C
 c vervanging beveiligingssysteem

gekoppeld rijden RR 4- Metro E vanaf 2029

gekoppeld rijden RR 2/3/4 Metro C vanaf 2032

2 Tramtunnel en trams/bussen Escamp - Loosduinen met doorverbinding Rijswijk/ Delft

a korte termijn maatregelen
 b middellange termijn maatregelen (oa HOV 23/26)
 c lange termijn maatregelen (oa tramtunnel, gereed ca 2050)

Socio-economische versterking ZW-DH en flankerend beleid (o.a. parkeerbeleid, MaaS)

3 HOV Westland

zie factsheet omgevingsanalyse

WONINGEN

-  Startbeslissing
-  Voorkeursbeslissing
-  Gerealiseerd

Extra woningen 23-24¹
 5.700 CID-Brinckhorst
 450 Schev/ Int. Zone
 1.000 Zuidwest
 1.350 Overig
Totaal 8.500

Extra woningen 25-29¹
 14.300 CID-Brinckhorst
 800 Schev/ Int. Zone
 2.000 Zuidwest
 4.000 Overig
Totaal 21.100

Extra woningen 30-34¹
 7.500 CID-Brinckhorst
 100 Schev/ Int. Zone
 3.250 Zuidwest
 3.000 Overig
Totaal 13.850

Extra woningen 35-39¹
 7.500 CID-Brinckhorst
 100 Schev/ Int. Zone
 3.250 Zuidwest
 3.500 Overig
Totaal 13.850

¹: bron Verstedelijkingsalliantie Monitor 2021, CID-Binckhorst aangevuld met MIRT 22 cijfers (20.000 <2030; 15.000 >2030)

Belangrijkste wijzigingen

Koningscorridor

- Voor de Koningscorridor Middendeel is het Voorkeursbesluit CID Binckhorst ('22) genomen met een keuze voor een tram +0.
- Voor Koningscorridor-Oost (CID-Binckhorst-Zoetermeer) is het startbesluit verschoven naar circa 2040. Nut en noodzaak hangt mede af van het te zijner tijd gewenste aantal IC's op het traject Den Haag - Utrecht.
- Koningscorridor-West (in AOS '19 'Koninginnegracht-Schev.') is enkele jaren naar achteren geschoven (geldt voor alle faseringsstappen).

ZuidWestlandcorridor

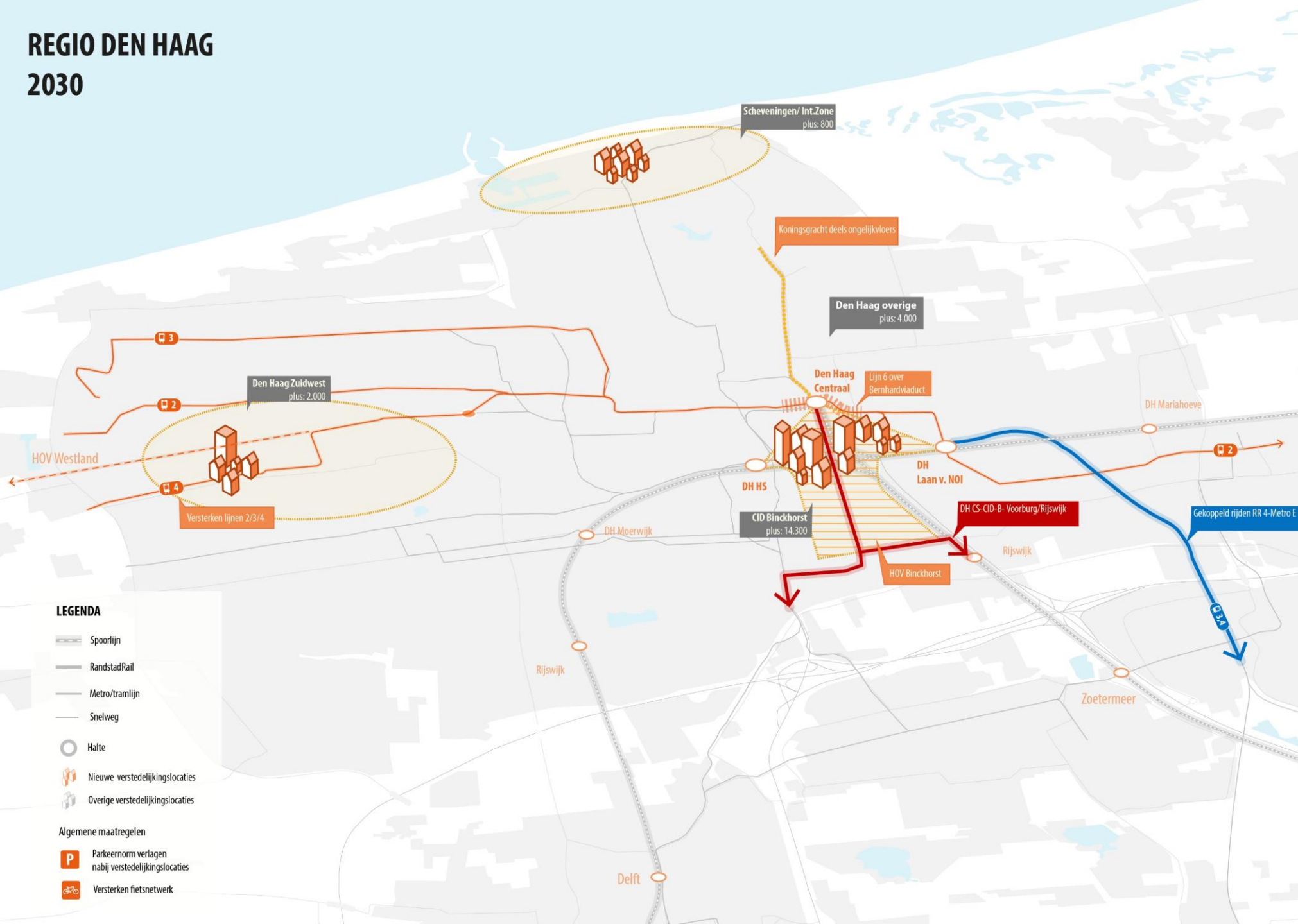
- Nieuwe naamgeving: voorheen Leyenburgcorridor.
- Zoetermeer- DH centrum: gekoppeld rijden op samenloopdeel enkele jaren later gereed (van 2025 naar 2027-2033).
- Verlenging tramtunnel schuift naar achteren, gereed circa 2050.
- HOV-Westland (verlenging naar Maassluis) geagendeerd als uitbreiding op al bestaande ZuidWestlandcorridor, zie omgevingsanalyse (H8).

Verstedelijking

- Fors meer woningen in CID-Binckhorst (>10.000) conform BO MIRT '22 (van 20.000 in AOS 2019 naar 35.000 in BO MIRT 2022).
- Sinds 2019 heeft de Woningbouwimpuls de woningbouwontwikkeling plaatselijk versneld. Dit is verwerkt in de woningaantallen van de Verstedelijkingsalliantie. Versnellingsafspraken hebben geleid tot aanvullende gebiedsgerichte investeringen in mobiliteit met nadrukkelijke aandacht voor first en last mile. Deze zijn niet afzonderlijk weergegeven.



- LEGENDA**
- Spoorlijn
 - RandstadRail
 - Metro/tramlijn
 - Snelweg
 - Halte
 - Nieuwe verstedelijkingslocaties
 - Overige verstedelijkingslocaties
- Algemene maatregelen**
- Parkeernorm verlagen nabij verstedelijkingslocaties
 - Versterken fietsnetwerk

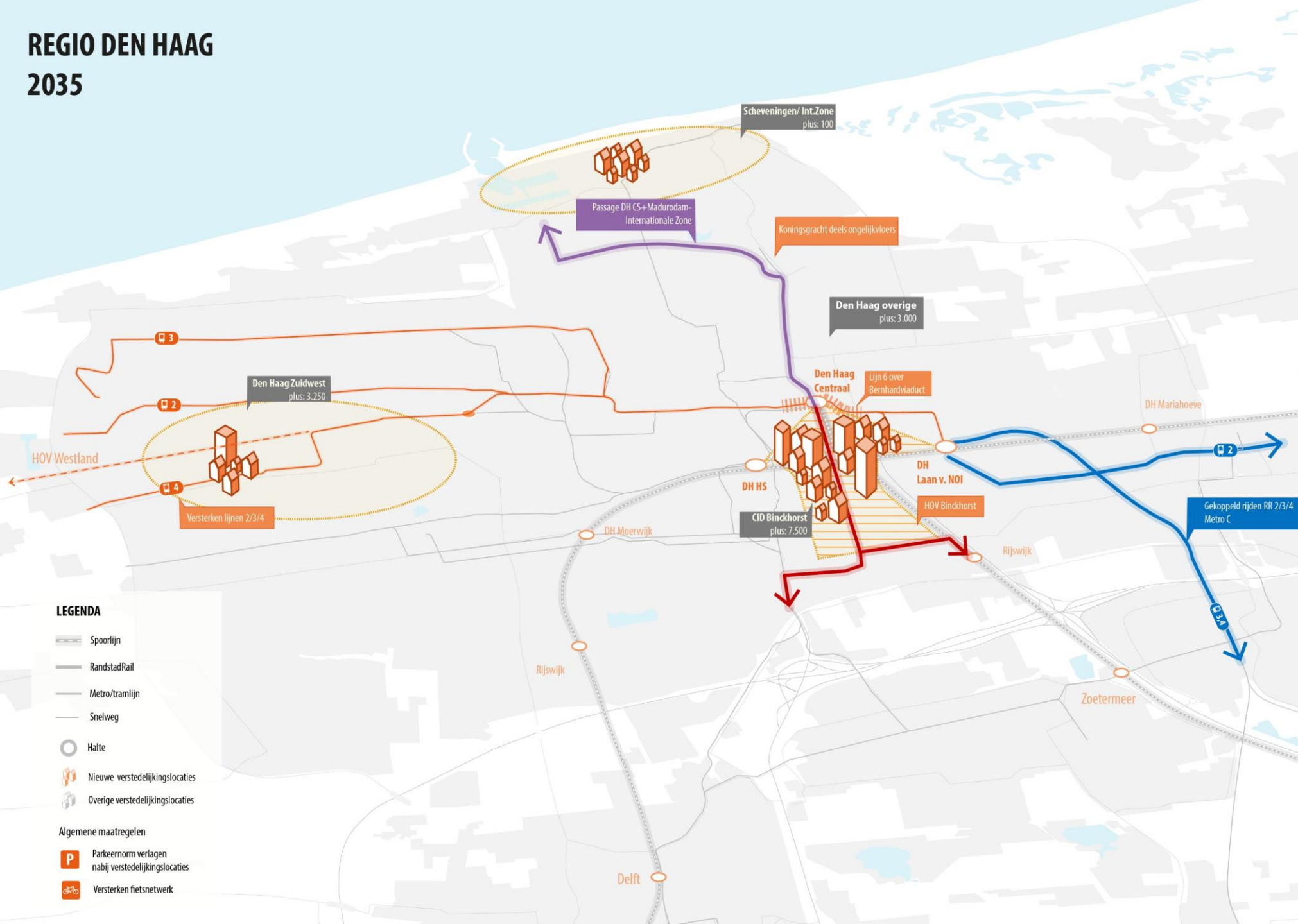


LEGENDA

- Spoorlijn
- RandstadRail
- Metro/tramlijn
- Snelweg
- Halte
- Nieuwe verstedelijkingslocaties
- Overige verstedelijkingslocaties

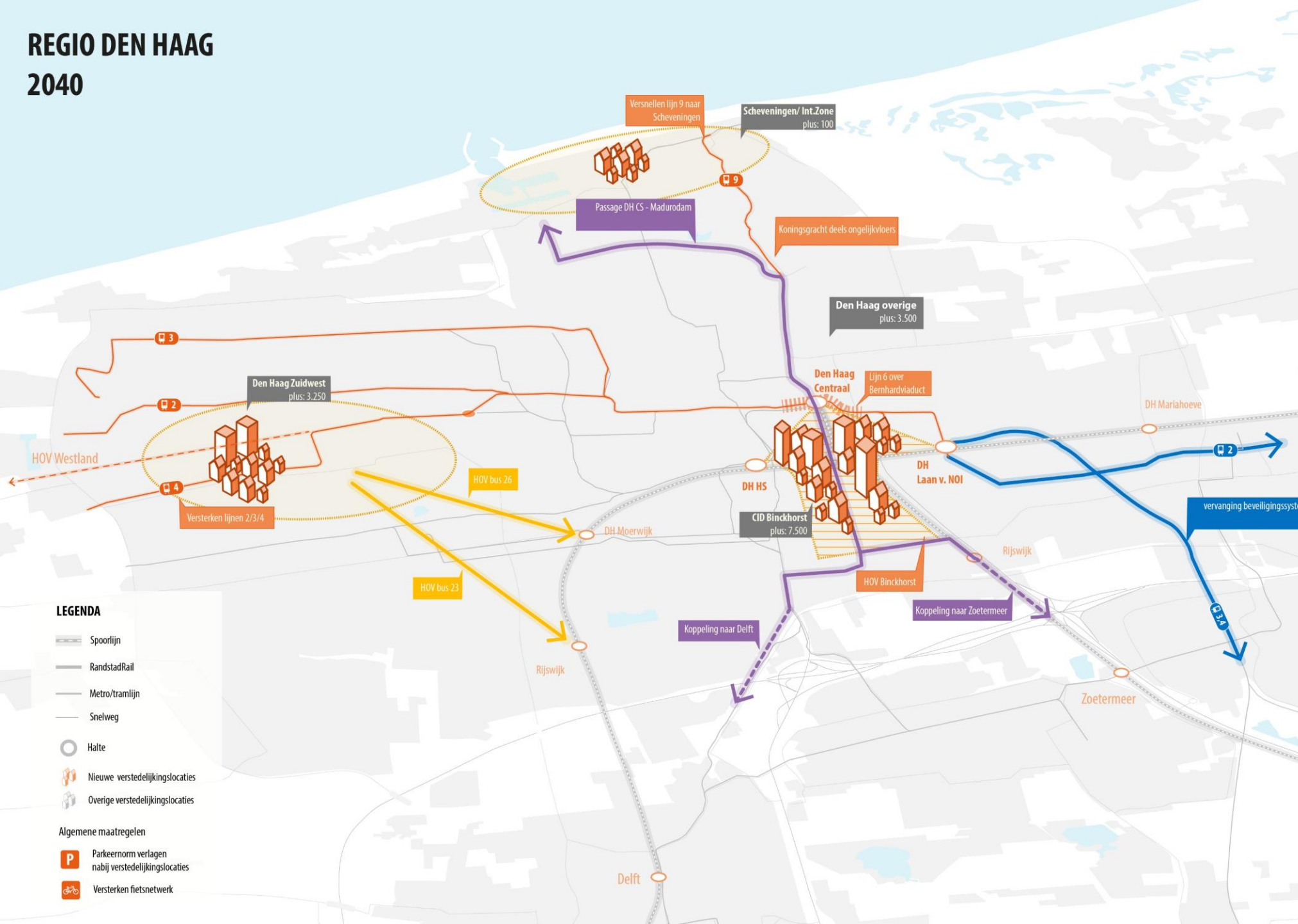
Algemene maatregelen

- Parkeernorm verlagen nabij verstedelijkingslocaties
- Versterken fietsnetwerk



LEGENDA

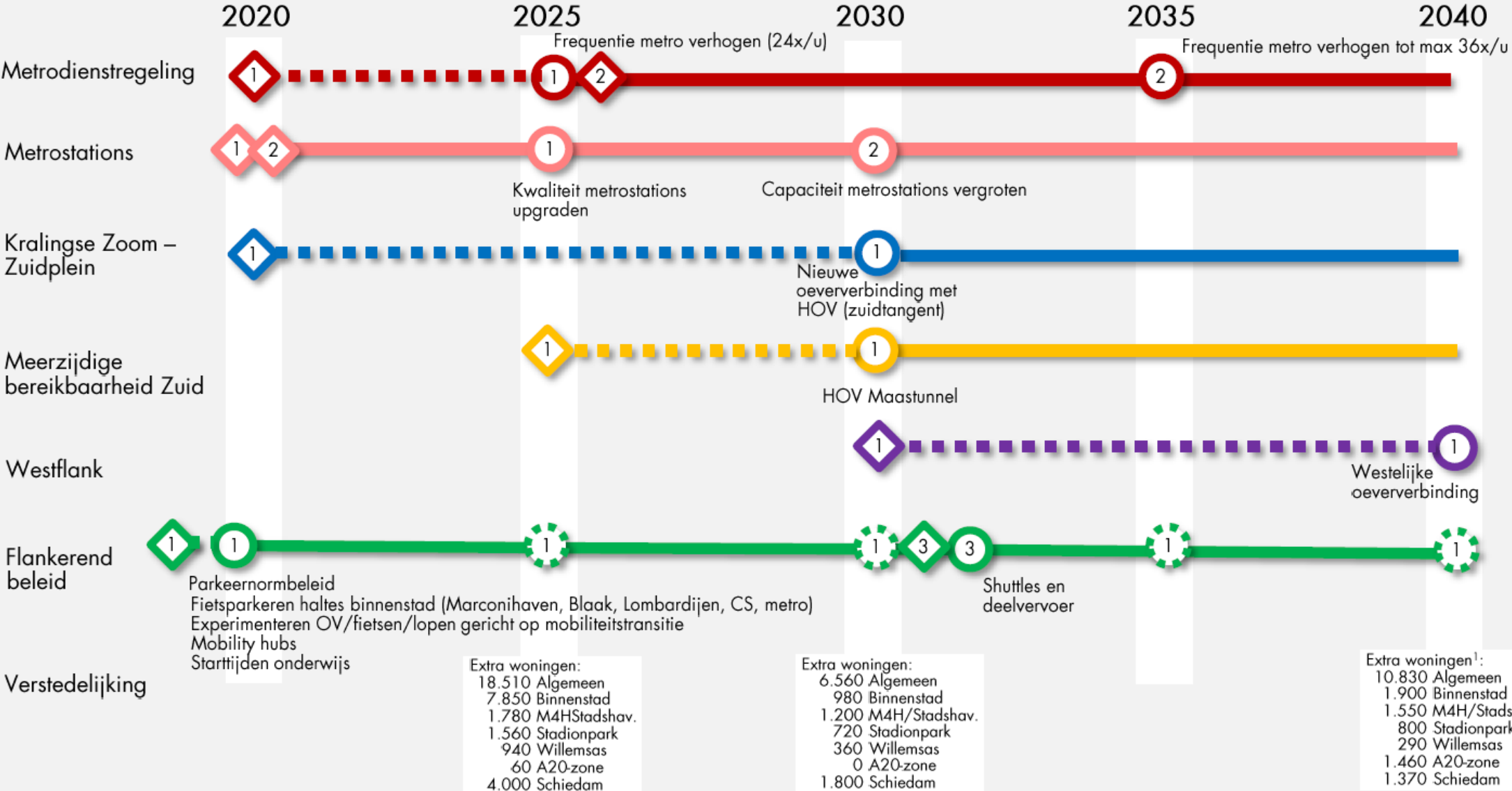
- Spoorlijn
- RandstadRail
- Metro/tramlijn
- Snelweg
- Halte
- Nieuwe verstedelijkingslocaties
- Overige verstedelijkingslocaties
- Algemene maatregelen**
- Parkeernorm verlagen nabij verstedelijkingslocaties
- Versterken fietsnetwerk



6 Regio Rotterdam

Geactualiseerd ontwikkelpad, belangrijkste wijzigingen en kaartbeelden

Rotterdam



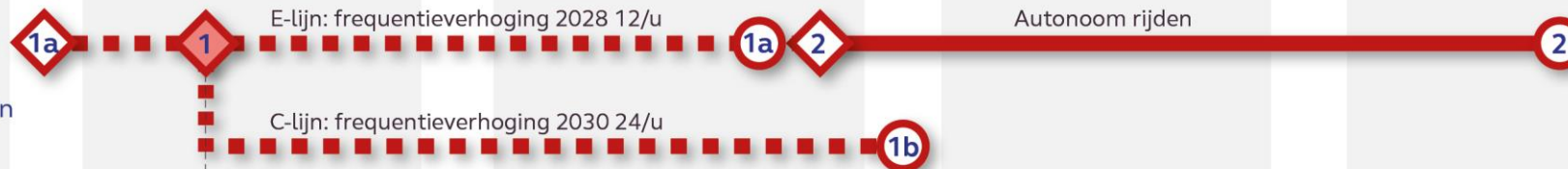
¹ Plus ontwikkelpotentie van 10.000-25.000 extra woningen bij ontwikkeling oostflank Rotterdam (woondeal)

◊ Startbeslissing stap ontwikkelpad
 ○ Realisatie
 ⊙ Mogelijke realisatie (aanvullende) maatregel

INFRA

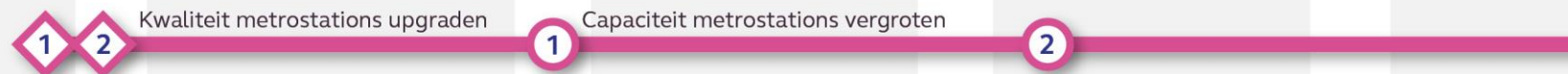
Metrodienstregeling

- 1a. E-lijn
- 1b. frequentieverhoging C-lijn
- 2. Autonoom rijden



Metrostations

- 1. Kwaliteit metrostations verhogen
- 2. Capaciteit metrostations vergroten



Stadsbrug Kralingse Zoom - Zuidplein

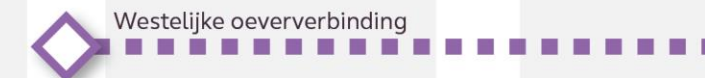


Meerzijdige bereikbaarheid Zuid

- o.a. HOV Maastunnel



Westflank



Flankerend beleid

- o.a. parkeerbeleid, MaaS, first/last mile



WONINGEN

- Startbeslissing
- Voorkeursbeslissing
- Gerealiseerd

Extra woningen 23-24¹

8.900 Binnenstad
300 M4H/Nieuw Math
6.600 Oostflank
0 Van Nelle
10.000 Overig
Totaal 25.800

Extra woningen 25-29¹

7.300 Binnenstad
1.700 M4H/Nieuw Math
16.850 Oostflank
0 Van Nelle
3.950 Overig
Totaal 29.800

Extra woningen 30-34¹

1.400 Binnenstad
750 M4H/Nieuw Math
9.200 Oostflank
350 Van Nelle
4.950 Overig
Totaal 16.650

Extra woningen 35-39¹

1.400 Binnenstad
750 M4H/Nieuw Math
9.200 Oostflank
350 Van Nelle
4.950 Overig
Totaal 16.650

¹: bron Verstedelijkingsalliantie Monitor 2021, Oostflank aangevuld met MIRT 22 cijfers (19.000 <2030; 16.000 >2030)

Belangrijkste wijzigingen

Metro

- Besluit tot gekoppeld rijden op samenloopdeel is genomen (E-lijn en C-lijn), frequentieverhogingen vinden 3 à 5 jaar later plaats.

Kralingse Zoom – Zuidplein

- Voorkeursbesluit genomen, het wordt een Stadsbrug met HOV die in circa 2035 gereed is, 5 jaar later dan AOS '19.
- Door locatiekeuze en meervoudige upgrade van Station Stadionpark is er een sterke afhankelijkheid met de schaa sprong Oude Lijn. Hier ligt het verzoek om de realisatie van het station stadionpark te versnellen t.o.v. de stadsbrug.

Meerzijdige bereikbaarheid zuid met HOV Maastunnel

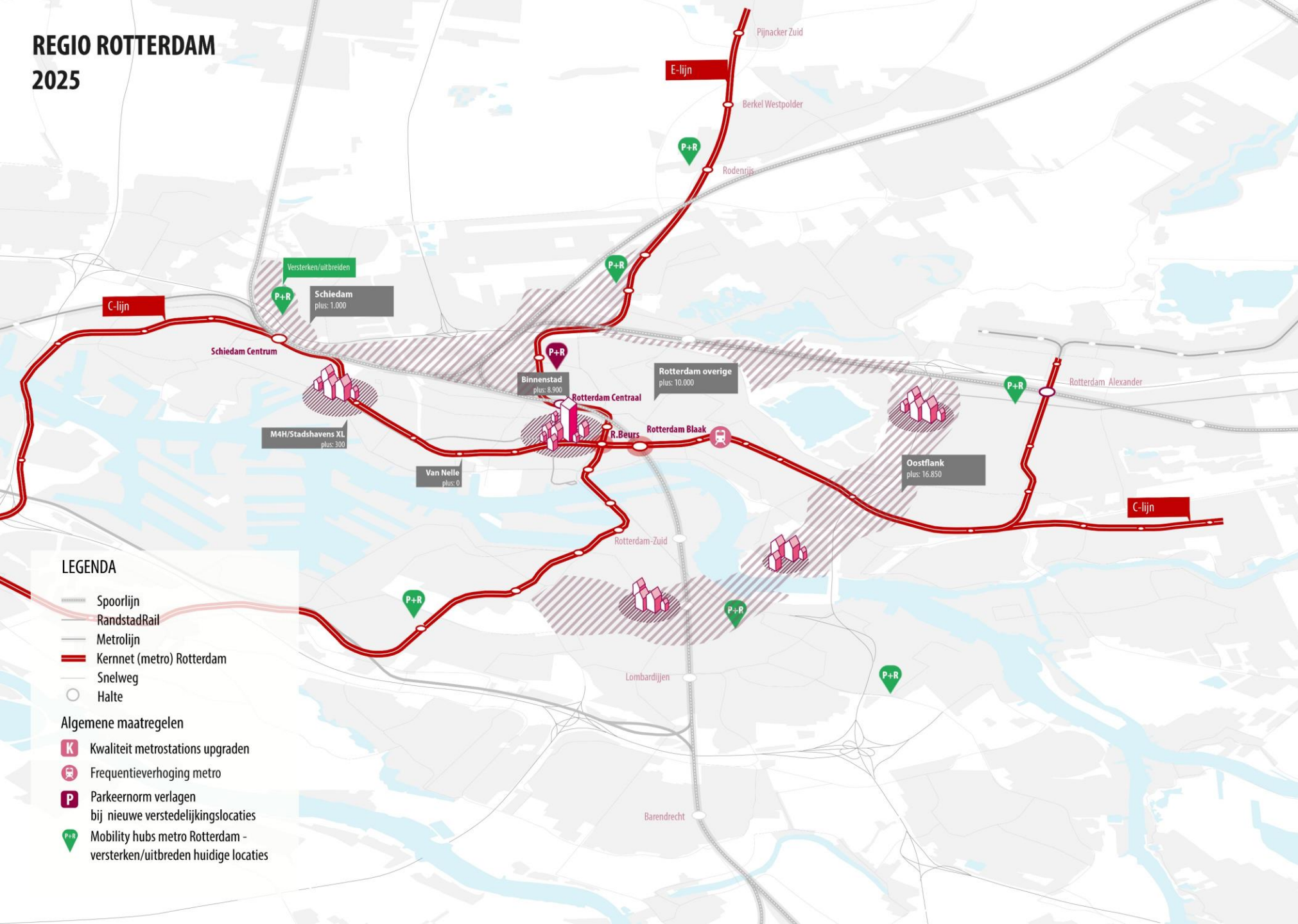
- Inhoudelijk voorkeursbesluit is genomen, maar nog geen budget gereserveerd. Moment van gereedkomen onduidelijk, mogelijk later dan 2030.

Westflank

- Beoogde startbeslissing westelijke oeververbinding is later in de tijd geplaatst: 2035 i.p.v. 2030, gereed circa 2050.

Verstedelijking

- Fors meer woningen op de Oostflank gepland (Zuidplein – Kralingen – Alexander; +35.000).
- Sinds 2019 heeft de Woningbouwimpuls de woningbouwontwikkeling plaatselijk versneld. Dit is verwerkt in de woningaantallen van de Verstedelijkingsalliantie. Versnellingsafspraken hebben geleid tot aanvullende gebiedsgerichte investeringen in mobiliteit met nadrukkelijke aandacht voor first en last mile. Deze zijn niet afzonderlijk weergegeven.

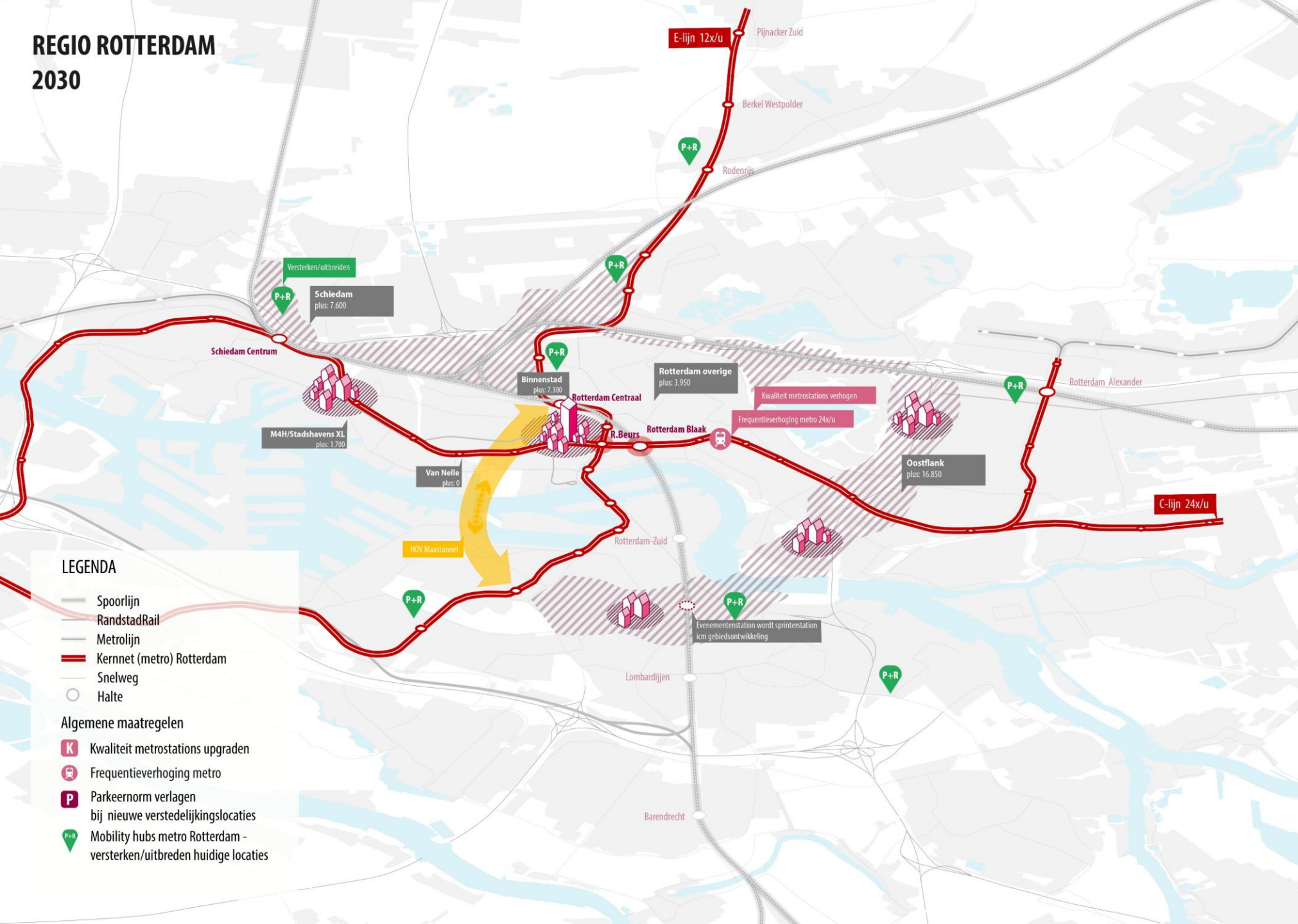


LEGENDA

- Spoorlijn
- RandstadRail
- Metrolijn
- Kernnet (metro) Rotterdam
- Snelweg
- Halte

Algemene maatregelen

- Kwaliteit metrostations upgraden
- Frequentieverhoging metro
- Parkeernorm verlagen bij nieuwe verstedelijkingslocaties
- Mobility hubs metro Rotterdam - versterken/uitbreiden huidige locaties

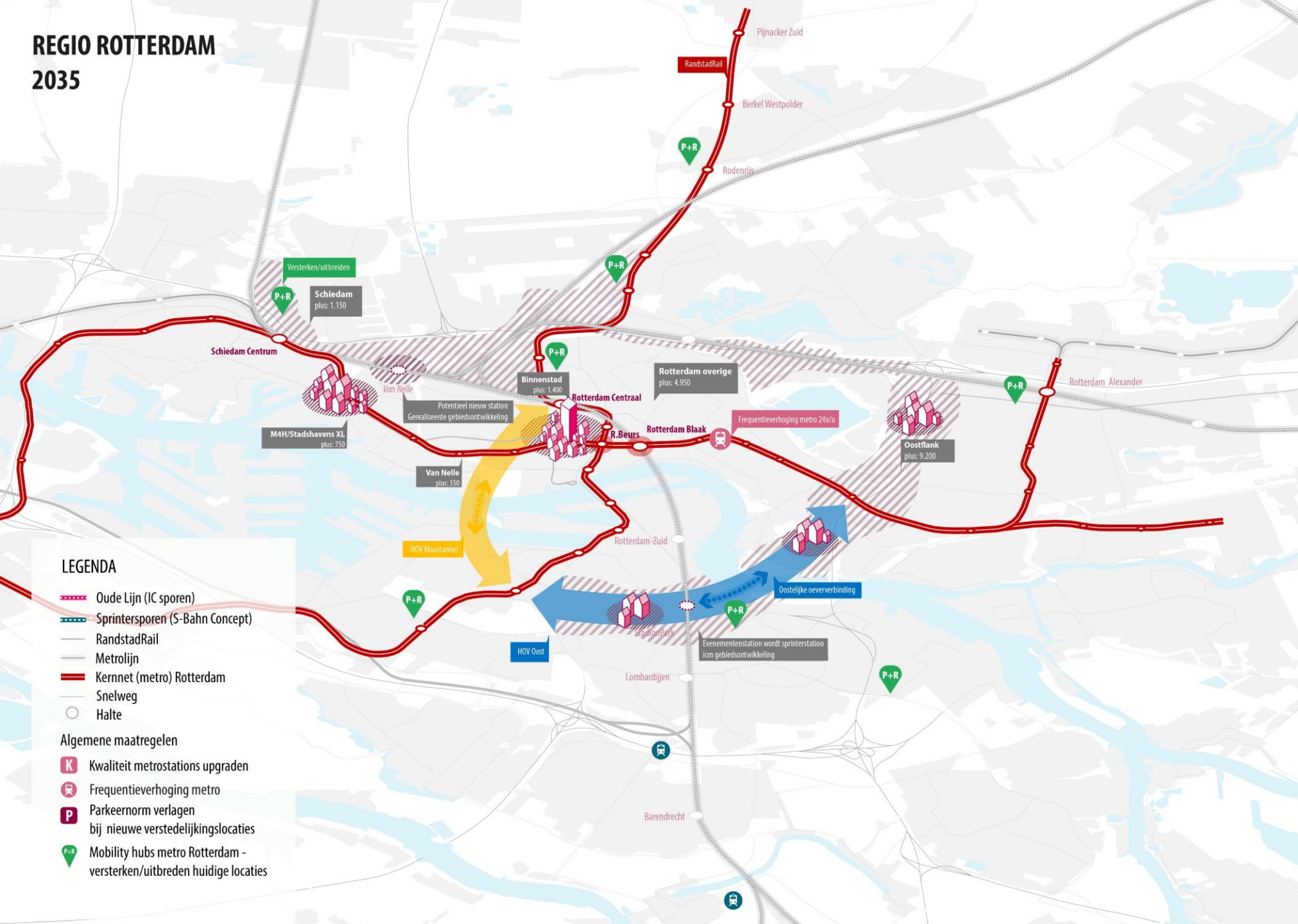


LEGENDA

- Spoorlijn
- RandstadRail
- Metrolijn
- Kernnet (metro) Rotterdam
- Snelweg
- Halte

Algemene maatregelen

- Kwaliteit metrostations upgraden
- Frequentieverhoging metro
- Parkeernorm verlagen bij nieuwe verstedelijkingslocaties
- Mobility hubs metro Rotterdam - versterken/uitbreiden huidige locaties

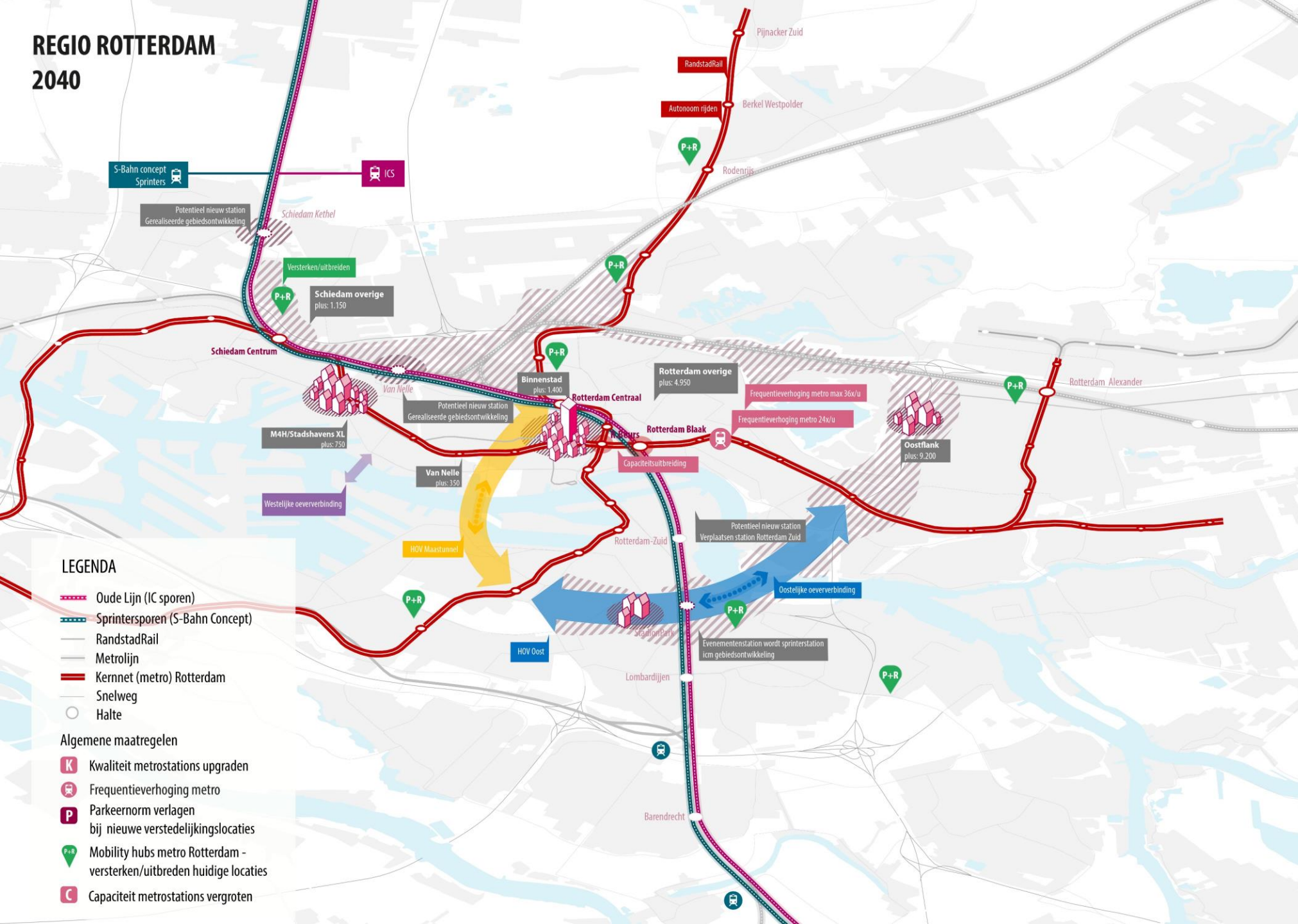


LEGENDA

-  Oude Lijn (IC sporen)
-  Sprinterspoen (S-Bahn Concept)
-  RandstadRail
-  Metrolijn
-  Kernnet (metro) Rotterdam
-  Snelweg
-  Halte

Algemene maatregelen

-  Kwaliteit metrostations upgraden
-  Frequentieverhoging metro
-  Parkeernorm verlagen bij nieuwe verstedelijkingslocaties
-  Mobility hubs metro Rotterdam - versterken/uitbreiden huidige locaties



LEGENDA

- Oude Lijn (IC sporen)
- Sprinterspoors (S-Bahn Concept)
- RandstadRail
- Metrolijn
- Kernnet (metro) Rotterdam
- Snelweg
- Halte

Algemene maatregelen

- Kwaliteit metrostations upgraden
- Frequentieverhoging metro
- Parkeernorm verlagen bij nieuwe verstedelijkingslocaties
- Mobility hubs metro Rotterdam - versterken/uitbreiden huidige locaties
- Capaciteit metrostations vergroten

7 Verstedelijking

Vergelijking woningbouwaantallen, flankerende investeringen sinds 2019

Vergelijking woningbouwaantallen AOS 2019 en AOS 2023

	AOS MOVV 2019		AOS MOVV 2023				Belangrijkste verschillen
	Gepland		Gerealiseerd	Gepland			
	2020-2029	2030-2039	2020-2022	2023-2029	Totaal 2020-2029	2030-2039	
Rotterdam	40.520	16.830	5.200	55.600	60.800	33.300	Fors meer woningen (+50%<'30; +98%>'30)
Den Haag	44.080	19.650	6.650	29.600	36.250	27.700	Woningen versneld
Leiden	14.220	210	2.400	10.600	13.000	2.800	Per saldo iets meer woningen, iets later
Schiedam	5.800	1.370	700	8.600	9.300	2.250	Fors meer woningen (+60%<'30; +64% >'30)
Delft	6.370	9.100	1.700	8.600	10.300	3.500	Woningen versneld, iets minder
Zoetermeer	10.770	16.000	800	8.750	10.450	17.600	Iets meer woningen, na '30
Dordrecht/ Zwijndrecht ¹	7.900	170	1.350	10.600	11.950	1.000	Het aantal woningen is toegenomen. Dit kan (deels) komen door de toevoeging van Zwijndrecht in AOS 2023.
Rijswijk	4.550	1.600	1.150	4.900	6.050	5.500	Fors meer woningen (+33% <'30; 2,5 keer meer na '30)
Totaal voor en na 2030	134.210	64.930	19.950	137.250	158.100	93.650	Fors meer woningen gepland (+18% tot '30 en +44% na 2030)
Totaal	199.140				251.750		Totale toename gerealiseerde en geplande woningen is +26% tov AOS '19

Bron: Verstedelijkingsalliantie Monitor 2021, AOS MOVV 2019, MIRT 2022, CBS gerealiseerde woningbouw

Voetnoot 1: In AOS 2019 staan enkel woningen in Dordrecht en in Verstedelijkingsmonitor 2021 is het Dordrecht/Zwijndrecht geworden.

Flankerende investeringen sinds 2019

Mobiliteitspakketten

Landelijk komt € 6 mld. beschikbaar voor mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Voorwaarde is 50% co-financiering door regio

De pakketten omvatten maatregelen zoals aanpassingen van:

- (regionale) wegen
- mobiliteitshubs
- fietspaden
- rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen

Tijdens het BOL '23 zijn de volgende middelen toegekend aan de drie NOVEX-woningbouwlocaties in de Zuidelijke Randstad:

- Oude Lijn Leiden – Dordrecht: € 103 mln. (inclusief 13 mln. Zoetermeer).
- Den Haag CID-Binckhorst: € 59 mln.
- Rotterdam Oostflank: reservering € 9 mln. wordt betrokken bij planuitwerking Oeververbinding.

Bron: Overzicht afspraken over mobiliteitspakketten BOL 2023

Versnellingsafspraken

Voor de versnellingsafspraken is circa € 1,5 mld. gereserveerd. Het betreft investeringen in ontsluiting en bereikbaarheid die de woningbouw versnellen.

Toekenning aan gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie

- 43.629 woningen versneld bouwen
- € 320 mln. investeringen

Bron: Lijst versnellingsafspraken landsdelen Noord, Oost, Zuid, Zuidwest en Noordwest.pdf BOL 2022; Lijst-tweede-ronde-versnellingsafspraken MIRT 2022

Woningbouw Impulsbudgetten (2022)

De Woningbouw Impuls heeft als doel om woningbouwprojecten met een aantoonbaar publiek financieel tekort te versnellen. Bron 11 Verstedelijkingsalliantie

- 1^e tranche gehonoreerd: 23.648 woningen
- 2^e tranche gehonoreerd: 8.979 woningen
- 3^e tranche gehonoreerd: 3.078 woningen

Bron: Overzicht-aanvragen-wbi+dec2022

Gebiedsbudgetten

Om publieke tekorten op de gebiedsontwikkeling af te dekken komt vanuit BZK landelijk €475 mln. beschikbaar. In het BO Leefomgeving 2023 is dit geld verdeeld en heeft de Zuidelijke Randstad de volgende bijdragen ontvangen.

- € 70 mln. voor Oude Lijn (tbv 54.000 woningen)
- € 60 mln. voor Den Haag: CID Binckhorst* (tbv 22.500 woningen)
- € 15 mln. voor Rotterdam Oostflank (tbv 18.800 woningen)

Bron: Overzicht afspraken inzet gebiedsbudget BOL 2023

9 Omgevingsanalyse

De omgevingsanalyse bevat ontwikkelingen, visies en verkenningen die de afgelopen vier jaar buiten AOS MOVV zijn uitgevoerd en relevant kunnen zijn voor de ontwikkelpaden.

In de praktijk is hier sprake van één aanvullende corridorontwikkeling: HOV Westland

HOV Westland

HOV Westland

Relatie met AOS 2023

- Schaa sprong OV Westland, de synergie tussen verstedelijking en HOV speelt een essentiële rol in het ontwikkelen van dit gebied.
- Greenport Westland als grote regionale arbeidsmotor
- Ontsluiting van Greenport Horti Campus.
- Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 met nadruk op logistiek en mobiliteitstransitie.
- Mobiliteitstransitie, klimaatakkoord, leefbaarheid en verkeersveiligheid

Doel

- Gefaseerde adaptieve regionale schaa sprong OV Den Haag-Westland-Maassluis rond 2030 om tijdig invulling te kunnen geven aan de rijks- en regionale opgaven van groeiende bevolking, economische groei en verbeteren van de leefbaarheid.
- De koppeling maken tussen OV netwerken Den Haag en Rotterdam

Reikwijdte en scope

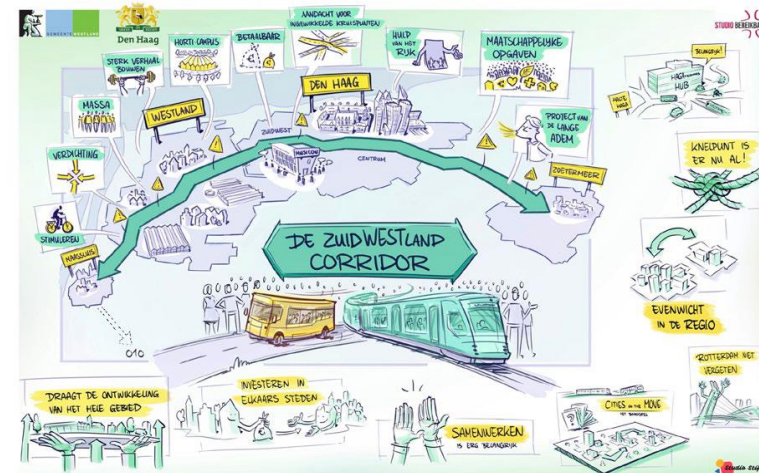
- Tot 2030: korte termijn maatregelen en voorbereiding schaa sprong
- Vanaf 2030 schaa sprong OV: Voorkeursvariant is Bus Rapid Transit systeem (BRT) tussen Den Haag, Naaldwijk en Maassluis, een versnelde R-net buslijn 455 tussen Naaldwijk en Delft, een geoptimaliseerd onderliggend busnetwerk en flankerende beleidsmaatregelen.
- De mogelijkheid om vanaf 2050 door te ontwikkelen tot een lightrailstelsel

Status Pre-verkenning, (nog) geen investeringsbesluit/ verkenning

- Verdiepende HOV-verkenning (april-december 2023)
- Bestuurlijk vaststellen (eerste helft 2024)
- BO MIRT (november 2024)

Deel van ZuidWestlandcorridor

De ZuidWestlandcorridor omvat de zone Zoetermeer via Leidschendam-Voorburg, Den Haag centrum, Den Haag Zuidwest en Westland tot aan Maassluis/Schiedam, met koppeling naar Rotterdam en Hoek van Holland. HOV Westland vormt dus het zuidelijke deel van de corridor.



8 Conclusies en aanbevelingen

Zes conclusies en vier aanbevelingen

Zes conclusies

- Op doelniveau is er t.o.v. AOS MOVV 2019 heeft geen expliciete bijstelling plaatsgevonden. In de communicatie geldt nog steeds: tot 2040 worden circa 240.000 nieuwe woningen gebouwd in de Zuidelijke Randstad, waarvan 70% (oftewel 170.000 woningen) binnenstedelijk te realiseren dichtbij hoogwaardig OV. De opgetelde woningbouwtaakstellingen van de betrokken gemeenten zijn wél circa 25% hoger dan ten tijde van de AOS 2019.
- De ontwikkelpaden zijn nog steeds relevant en sluiten goed aan op de werkelijkheid. Ze zijn bestendig gebleken als adaptieve ontwikkelpaden met voldoende 'absorptievermogen' voor veranderingen als COVID. De heldere gedeelde ontwikkelrichting en de wederkerigheid blijft overeind met bijstellingen op onderdelen.
- Er zijn goede stappen gezet in het dichterbij brengen van de realisatie van de schaa sprong in het openbaar vervoer op het gebied van dienstregelingen, materieel en infrastructuur.
- Door de bank genomen zijn de infrastructuurmaatregelen en bijbehorende frequentieverhogingen wel wat naar achteren geschoven in de tijd. Dit sluit aan bij de huidige reizigersaantallen, die lager zijn dan voorspeld mede vanwege COVID.
- Er heeft een 'reality check' plaatsgevonden wat betreft de realisatie van knooppunten (stations). Deze zijn naar achteren geschoven in de tijd of van de agenda gehaald vanwege technisch-inhoudelijke of budgettaire redenen.
- De te realiseren woningbouwaantallen zijn fors verhoogd¹. En er zijn inmiddels bijna 20.000 woningen gerealiseerd sinds de AOS 2019..

Deze conclusies passen goed bij de veranderende context van een iets hogere bevolkingsgroei, in combinatie met reizigersaantallen die lager liggen dan op voorhand verwacht werd.

¹ Of de daadwerkelijke realisatie in de toekomst tred houdt met de prognoses is onzeker. (Demissionair) minister De Jonge geeft aan: 'de enorme tegenwind is fermer geworden' (Kamerdebat maart 2023)

Vier aanbevelingen

- Het is zinvol om in de Integrale Adaptieve Ontwikkelstrategie (op te stellen na de zomer) in de breedte te kijken naar de veranderingen sinds 2019 en om het bestuurlijke gesprek te voeren of en hoe doelstellingen van de AOS dienen te worden bijgesteld of verbreed, mede op basis van de Koersnotitie van MoVe waar op dit moment aan wordt gewerkt en de Strategische Agenda 2023-2026 'Met elkaar, voor elkaar' van de MRDH.
- Voor de hand ligt dat de overheden moeten gaan zorgen dat deelmobiliteit en ketenmobiliteit meer onderdeel worden van het OV-systeem.
- Daarnaast is een samenhangende visie, strategie en aanpak inclusief prioritering van OV-knooppunten op netwerkniveau wenselijk in relatie tot de netwerken van fiets en auto.
- Tenslotte is het aan te bevelen om de verstedelijkingsopgave breder te definiëren en te kwantificeren dan alleen woningbouw (bijvoorbeeld streefgetallen voor werkgelegenheid, onderwijs/ studenten nabij knooppunten, etc) en daarnaast explicieter afspraken te maken over kwalitatieve aspecten van de verstedelijking (groen in en om de stad, maatschappelijke voorzieningen, verduurzaming, gezondheid, inclusiviteit, etc.)

Bronvermelding

Bronnen

- MoVe, APPM & Stratelligence. (2019). *Adaptieve ontwikkelstrategie; Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad.*
- Provincie Zuid-Holland (2021). *Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040.*
- BOL (2022). *Bijlage Lijst van versnellingsafspraken.*
- BOL (2022). *Overzicht toekenningen versnellingsafspraken.*
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022). *Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10, 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT.*
- BO MIRT (2022). *Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022.*
- MoVe. (2022). *Startbeslissing; MIRT-Verkenning Oude Lijn.*
- MRDH, RET & HTM. (2022). *Projectplan regionale planuitwerking Metronet en Randstadrail.*
- RET, MRDH & Gemeente Rotterdam. (2022). *Status update Uitwerkingsfase project MetroNet.*
- Arcadis (2021). *HOV Corridors Lange termijn ontwikkelperspectief.*
- MRDH, Gemeente Lansingerland, Gemeente Rotterdam, Gemeente Zoetermeer & RET. (2022). *HOV-corridor Zoetermeer-Rotterdam Eindrapport regionale verkenning 2021.*
- MoVe. (2022). *Plan van Aanpak Verkenning schaa sprong Bus Rapid Transitverbinding Leiden-Zoetermeer (BRT-LeiZo).*
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (2022). *Overzicht aanvragen Woningbouwimpuls - mei 2022.*
- Verstedelijkingsalliantie. (2021). *Verstedelijkingsalliantie Monitor 2021.*
- Ministerie BZK, Provincie Zuid-Holland, gemeentes Den Haag, Dordrecht, Leiden, Nissewaard, Rotterdam, Zoetermeer. (2019). *Woondeal Zuidelijke Randstad.*
- Witteveen & Bos. (2021). *LT perspectief HOV Zoetermeer-Leiden 2040.*
- OVNext & MoVe. (2021). *Resultaten en vervolgaanpak Koningscorridor.*
- Movares. (2023). *Integraal Handelingsperspectief OV knooppunt Den Haag Moerwijk.*

Bronnen (vervolg)

- *Kernteam ZuidWestlandcorridor. (2022). Verdiepende verkenning HOV Den Haag-Westland-Maassluis; zuidelijk deel ZuidWestlandcorridor; Plan van Aanpak.*
- *Witteveen & Bos. (2021). HOV-verkenning Den Haag -Naaldwijk-Maassluis-Delft –Rotterdam; Eindrapportage.*
- *Gemeente Den Haag. (2022). Plan van Aanpak; Pre-verkenning middendeel ZuidWestlandcorridor.*
- *Studio Bereikbaar, Een nieuwe kijk & Movin. (2022). Pre-preverkenning ZuidWestlandcorridor; probleemschets en oplossingsrichting.*
- *Provincie Zuid-Holland. (z.d.). Vooruitblikken naar 2^e sprintsessie; Bijeenkomst sprint 1: Wonen en bereikbaarheid.*
- *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). Programma Hoogfrequent Spoorvervoer; achtste voortgangsrapportage.*
- *Arcadis. (2021). Ontwikkelpad Koningscorridor: Kostenmemo.*
- *MoVe, OVNext, APPM, Arcadis & PosadMaxwan. (2021). Ontwikkelpad Koningscorridor; Tracéverkenning.*
- *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit.*
- *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021). Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV; Nu instappen naar 2040.*
- *Gemeente Den Haag. (2021). Strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040.*
- *Gemeente Rotterdam. (2020). Rotterdamse mobiliteitsaanpak.*
- *Gemeente Den Haag. (2023). ZuidWestlandcorridor en de belangen van de Zuidelijke Randstad.*
- *Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2023). Kamerbrief over Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023.*
- *Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2023). Overzicht afspraken inzake gebiedsbudget (bijlage bij Kamerbrief).*
- *Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2023). Overzicht afspraken over mobiliteitspakketten (bijlage bij Kamerbrief).*
- *Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2022). Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023.*
- *Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. (2022). Lijst van versnellingsafspraken – Najaar 2022.*

Lijst met geïnterviewden, per onderwerp

Begeleidingsgroep 11 mei 2023, 1 juni 2023

- Guus Holtring Programmamanager MoVe
- Maarten Batenburg MRDH
- Marcel Bus Provincie Zuid-Holland
- Shyreen Shaib Gemeente Den Haag
- Marco den Heijer Gemeente Rotterdam
- Frans Trooster Ministerie van IenW
- Lars Engelbertink Ministerie van BZK

Oude Lijn 15 mei 2023 en 22 juni 2023

- Pieter Dronkert Ministerie van IenW
- Karin van der Lans Ministerie van en&W

RandstadRail 1 juni 2023

- Pim Uitdewilligen MRDH
- Annemarie Bakker Gemeente Zoetermeer
- Bastiaan ter Horst Programmamanager OV NEXT
- Sigurd Hauwert Provincie Zuid-Holland

Den Haag 30 mei 2023

- Thijs Jansen Projectleider Koningscorridor-Oost
- Bram Meijer Programmamanager ZWLC
- Sjoerd Krijnen Gemeente Den Haag

Rotterdam 15 mei 2023

- Viktor Timmermans Projectmanager Oeververbinding

Omgevingsanalyse 22 mei 2023

- Shyreen Shaib Gemeente Den Haag

Verstedelijking 16 mei 2023

- Charles Huijts Ministerie van IenW
- Jan Nederveen Verstedelijkingsalliantie
- Marcel Bus Provincie Zuid-Holland