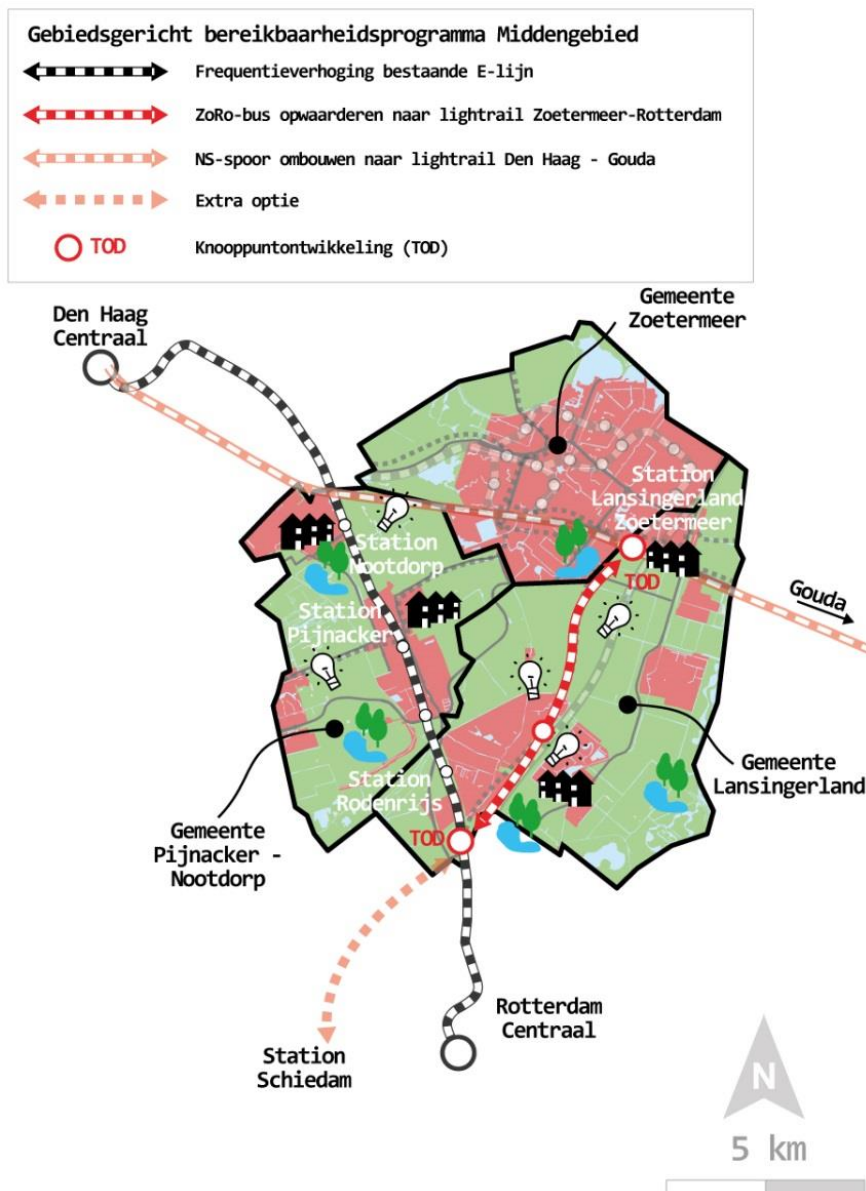


H oogwaardig Openbaar Vervoer in het Middengebied Den Haag-Rotterdam

Verkenning naar HOV als ruimtelijk en financieel sturend principe voor aanvullende verstedelijking



INHOUD

Voorwoord	03
1. Inleiding	04
2. Waarde van hoogwaardig openbaar vervoer	05
3. Verbeteren bereikbaarheid in Middengebied	07
4. Woningbouw	09
5. Economie	11
6. Natuur en recreatie	12
7. HOV als ruimtelijk-financieel sturend principe	13
8. Propositie aan overheden en markt	15
Bronnen	18

Voorwoord

De Alliantie Middengebied is een bestuurlijke samenwerking van de gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp.

In deze mission paper stellen wij ons als doel een gezamenlijke positie te bepalen op meerdere en gelijktijdige beleidsvoornemens die door het Rijk en de Provincie worden voorbereid op het terrein van infrastructuur, bereikbaarheid, woningbouw, glastuinbouw, klimaat, natuur en recreatie.

Wij zien een unieke kans om wonen, economie, energietransitie/klimaatadaptatie, natuur en recreatie tot een samenhangend en gebalanceerd gebiedsprogramma te ontwikkelen met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als ruimtelijk en financieel sturend principe, waarmee HOV voor onze inwoners bereikbaar en betaalbaar blijft. Daarmee zal aanvullende verstedelijking in het Middengebied bijdragen aan de agglomeratiekracht alsmede de ontwikkeling van nieuw en bestaand openbaar vervoer (waaronder lightrail), ruimtelijk zorgvuldig ingepast, zodat de modernisering van de glastuinbouw wordt geborgd, de woningbouw wordt gebundeld, en daarmee versnippering van het landschap wordt voorkomen.

Ons Middengebied draagt unieke en voor het goed blijven functioneren van omliggende steden noodzakelijke locatiekwaliteiten: complementaire woonmilieus en geschoolde arbeidskrachten, innovatieve werklocaties en ruime natuur- en recreatiemogelijkheden voor de stedeling. Optimale bereikbaarheid blijft cruciaal. De integrale urgente opgave en propositie formuleren wij als gezamenlijke gemeenten in een package deal, omdat wij de regie willen voeren en initiatieven van derden willen faciliteren. Wij geloven daarbij in onze eigen kracht. Het gaat om planontwikkeling, financiering en uitvoering. Wij koesteren succesvolle herinneringen aan de gemeentelijke initiatiefname voor agendering van Randstadrail tussen Den Haag en Rotterdam, de E-lijn, die het boven verwachting goed doet en nu toe is aan haar volgende frequentieverhoging.

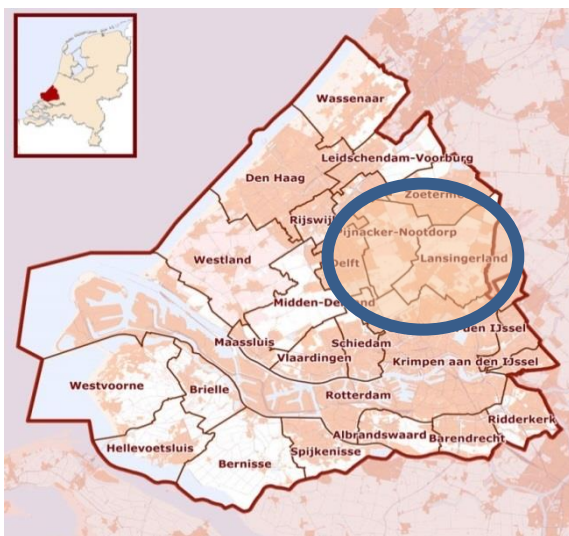
Zo willen wij nu ook de huidige ZoRo buslijn naar Rotterdam opwaarderen naar light rail. De minimaal noodzakelijke vervoerswaarde voor rendabele exploitatie kan worden bereikt door de realisatie van nieuwe woning- en werklocaties voornamelijk op loop- en fietsafstand van openbaar vervoer en publiek-private cofinanciering van infrastructuur. In onze ogen gaat HOV namelijk gelijk op met verstedelijking en kan daarom niet wachten op immer schaarse publieke middelen.

Wij zijn voornemens een nadere verkenning te doen en aansluiting te zoeken bij instrumenten die ons door markt en overheden worden aangereikt. Daarvoor is het noodzakelijk dat de Gebiedsuitwerking Middengebied op de MIRT agenda blijft.

Zoetermeer, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, oktober 2018

1. Inleiding

Het Middengebied omvat het grondgebied van de gemeenten Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. In deze mission paper wordt een verkenning gedaan naar hoogwaardig openbaar vervoer als ruimtelijk en financieel sturend principe voor aanvullende verstedelijking in het Middengebied. Daarbij bouwen wij voort op de Netwerkvisie RandstadRail (oktober 2017) en de voorlopige resultaten van de hieruit voortgekomen studie 'Gebiedsuitwerking



Middengebied'. Tevens is er aansluiting bij beleidsvoornemens van het Rijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland, NEPROM (investeringsstrategie duurzame verstedelijking) en sectorstudies van onder meer VNO-NCW, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, waterschappen, Staatsbosbeheer en het kennisplatform Railforum.

Als Alliantie Middengebied kunnen wij een actieve bijdrage leveren aan de woningbouwopgave in Zuid-Holland (de woningbehoefte is circa 240.000 nieuwe woningen tot 2040). Onze bijdrage is een aanvulling op de al lopende stedelijke verdichtingstrajecten in de MRDH (zoals die van de Verstedelijkingsalliantie met een totale opgave van 140.000 woningen). Onze aanvullende bijdrage heeft betrekking op aantallen, gevarieerde woonmilieus en integrale gebiedsontwikkeling. De alliantie ziet in woningbouw een belangrijke drager van een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma, waarin inwoners van onze gemeenten betere toegang krijgen tot hoogwaardig openbaar vervoer.

We starten de mission paper met de introductie van een breed waarde-begrip van hoogwaardig openbaar vervoer, de 5 E's: wij laden het begrip vervoerswaarde. Dan onze invalshoeken voor de verbetering van de bereikbaarheid door hoogwaardig openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en het wegennet. Vervolgens typeren we de samenhangende onderdelen van het gebiedsprogramma: onderscheidende woningbouw als aanvulling op de stedelijke verdichtingsopgave, de glastuinbouw en praktische economie met een korte 'time to market' en een regionaal landschapspark als onmisbare asset binnen de metropoolregio. Voordat we de mission paper afsluiten met een propositie aan overheden en markt, staan

we stil bij hoogwaardig openbaar vervoer als ruimtelijk en financieel sturend principe: realisatie van nieuwe woning- en werklocaties voornamelijk op loop- en fietsafstand van openbaar vervoer en publiek-private cofinanciering van infrastructuur. In onze ogen gaat HOV namelijk gelijk op met verstedelijking en kan daarom niet wachten op immer schaarse publieke middelen.

2. Waarde van hoogwaardig openbaar vervoer

De aanleg en rendabele exploitatie van -nieuw- openbaar vervoer gaat tot nu toe binnen de overheid primair over bouwkosten en vervoerswaarde: voldoende reizigersaantallen en kortere reistijden. Dit zijn -uitermate- belangrijke investerings- en bestuurlijke afwegingscriteria, maar zeker niet de enige. Zo draagt openbaar vervoer zichtbaar bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze steden, stimuleert het economische groei en verbetert het de gezondheid (schonere lucht, meer beweging). Wij zijn daarom van mening dat bij een integrale gebiedsontwikkeling ook een bredere waardering past van openbaar vervoer. Temeer daar wij streven naar de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer vanaf het eerste moment dat wij nieuwe inwoners in onze gemeenten mogen verwelkomen. Wij gaan uit van HOV-first. Om de brede waardering operationeel te maken, zoeken wij, in navolging van MRDH, aansluiting bij het zogeheten 5E raamwerk van Niels van Oort en Rob van der Bijl (2017). Dit raamwerk voorziet in een methode om de waarde van openbaar vervoer te meten in 5E's en is gebaseerd op (inter)nationaal onderzoek:

- **Effective mobility: effectiviteit van vervoer en mobiliteit**

De effectiviteit wordt gemeten in snelheid, frequentie, veiligheid, betrouwbaarheid en comfort. De laatste twee worden door reizigers belangrijker gevonden dan snelheid. Bij light rail speelt snelheid wel een rol in

de perceptie van reizigers: reistijd wordt als korter ervaren dan een snelle busverbinding: daarmee wordt ook wel gesproken over de rail bonus: rail trekt meer reizigers dan bus. Dit laatste is ook van belang bij nieuwe gebiedsontwikkelingen als inwoners voor de keuze staan hoe zij hun woon-werk verkeer gaan inrichten. Verhuizing is het meest geschikte moment voor gedragsbeïnvloeding.



In het Middengebied is dit van toepassing voor nieuwe bewoners nabij stations aan de opgewaardeerde ZoRo lijn naar light rail van Lansingerland-Zoetermeer naar Rotterdam.

- **Efficient city: ordenend voor stedelijke ontwikkeling**

Openbaar vervoer is efficiënt in ruimtegebruik, zowel in bestaande stad als bij stedelijke groei. Het speelt daarmee een essentiële rol in de ruimtelijke ordening: locatiekeuze van nieuwe gebiedsontwikkelingen voor wonen en werken. In stedelijke agglomeraties speelt openbaar vervoer ook een belangrijke rol bij kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte: dit uit zich in een bundeling van bebouwing en hogere bebouwingsdichtheden, met name op en rond stations (Transit Oriented Development-TOD). Tevens zorgt openbaar vervoer in stedelijke agglomeraties voor betrouwbare woon-werk reistijden ten opzichte van autoverkeer.

In het Middengebied is dit van toepassing bij de locatiekeuze van woon- en werklocaties op fiets- en loopafstand van openbaar vervoer en op deze wijze kan de openbare ruimte aantrekkelijk worden ingericht (inclusief veilige verlichting) en kan versnippering van het landschap worden voorkomen.

- **Economy (Profit): welvaart en welzijn in steden**

Openbaar vervoer in een stedelijk gebied vergroot de economische concurrentiekracht of wat wij eerder hebben geduid als agglomeratiekracht. Verder is openbaar vervoer vooral een ruimtelijk structurerend element in de waardeontwikkeling van grond en vastgoed. Tevens zorgt het vaak voor versnelling in bouwproductie, ter ondersteuning van de vervoerswaarde. Tot slot, openbaar vervoer legt letterlijk de regionale arbeidsmarkt open en bestrijdt daarmee maatschappelijke en ruimtelijke tweedeling.

In het Middengebied is dit van toepassing door het vergroten van de bereikbaarheid van de woon- en werklocaties in de regio, die hiermee hun waarde behouden zo niet zullen kunnen vergroten.

- **Environment (Planet): reductie CO2 emissies**

Dat openbaar vervoer bijdraagt aan een duurzame en leefbare stad heeft weinig betoog. Om de klimaatdoelstellingen te halen is het essentieel, dat de 'modal shift' in toenemende mate ten gunste van openbaar vervoer uitvalt. En hierbij is het relevant dat nieuwe inwoners bij verhuizing direct een positieve keuze kunnen maken voor openbaar vervoer in het woon-werk verkeer.

Bij de aanvullende woon- en ook werklocaties in het Middengebied speelt daarom gedragsbeïnvloeding van de forens voor een positieve keuze voor openbaar vervoer vanaf de eerste dag een belangrijke rol.

- **Equity (People): inclusieve stad**

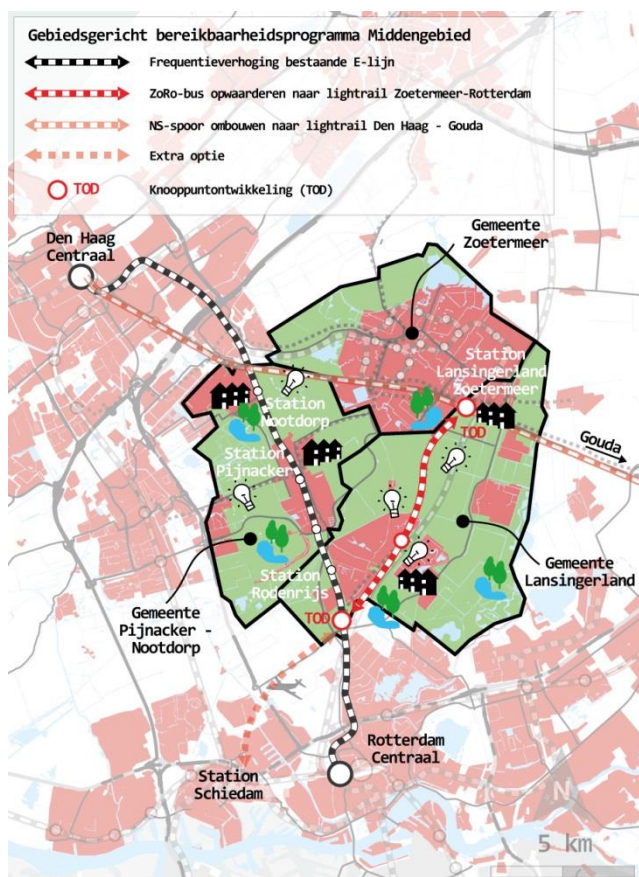
Openbaar vervoer houdt de voorzieningen in de stad voor iedereen bereikbaar. Dit geldt zowel voor geschoolde als ongeschoolde arbeid: 24/7 economie (onder meer in distributiecentra), onderwijs (middelbare scholieren

en studenten) en ziekenhuizen (specialistische hulp). Bijkomend voordeel is, dat gebruikers van openbaar vervoer over het algemeen gezonder leven: door voor- en natransport lopen en fietsen zij meer.

Het Middengebied wordt nog beter ontsloten naar de omliggende stedelijke arbeidsmarkten. En vanuit de optiek van comfort van openbaar vervoer kun je als inwoner van het Middengebied even gemakkelijk supporter van Feijenoord als van ADO worden.

3. Verbeteren bereikbaarheid in Middengebied

Voor ons gaan bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling gelijk op: rails én woningen zijn beide gelijktijdig van belang. Rails moet dan wel tijdig beschikbaar komen. Wij zien verbetering van de bereikbaarheid door robuust hoogwaardig openbaar vervoer, meer fietsinfrastructuur en een wegennet dat toereikend is. Met name HOV en fiets maken een grotere bijdrage van het Middengebied aan de verstedelijkingsopgave van de MRDH mogelijk. Door tegelijkertijd ook in te zetten op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld ten aanzien van het wegennet) voldoen we aan de randvoorwaarden voor duurzame verstedelijking en duurzame mobiliteit in het Middengebied.



Opwaarderen ZoRo buslijn naar light rail Zoetermeer-Rotterdam

In de binnenkort te verschijnen HOV-studie 'Gebiedsuitwerking Middengebied' (deze studie is voortgekomen uit de Netwerkvisie RandstadRail, oktober 2017) is light rail tussen Zoetermeer en Rotterdam in verschillende varianten onderzocht. In de Netwerkvisie RandstadRail komt de opwaardering van de ZoRo-lijn (R-net) er daarbij het meest gunstig uit. Uit deze studie bleek al dat de verbinding hoog scoort op de aspecten 'duurzame regio' (afname autogebruikers) en 'efficiënt en rendabel' (toename nieuwe ov-gebruikers in relatie tot investeringskosten).

De aanlegkosten van het opwaarderen van de -grotendeels op vrije busbaan gelegen- 8 kilometer lange ZoRo lijn (lijn 170) naar light rail tussen het binnenkort te openen station Lansingerland-Zoetermeer en Berkel en Rodenrijs worden geraamd op circa €300 miljoen. Hiermee kan Zoetermeer -zonder overstap- direct worden verbonden met Rotterdam via de D-lijn (Rodenrijs-Rotterdam Centraal-Slinge/Zuidelijke Tuinsteden); zie het kaartbeeld ter verduidelijking.

Bij een verdergaande verstedelijking van Zoetermeer als derde stad van Zuid-Holland (ruim 125.000 inwoners) en Lansingerland (ruim 60.000 inwoners) is volgens ons een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam een basisvoorwaarde. Op die manier ontstaat er een veel completer en robuuster light rail netwerk binnen de MRDH, waarbij Zoetermeer (van oudsher eenzijdig op Den Haag ontsloten) en Lansingerland hun intrinsiek heel centrale ligging veel beter en duurzamer kunnen benutten; voor zichzelf én voor de MRDH.

Frequentieverhoging E-lijn naar Den Haag

De E-lijn is één van de belangrijkste openbaarvervoerverbindingen tussen Den Haag en Rotterdam. Deze light rail verbindt de stedelijke kernen Pijnacker-Nootdorp en Berkel en Rodenrijs van het Middengebied met de economische centra van de omliggende stedelijke agglomeraties. De lijn wordt zeer goed gebruikt. Op het deel Rotterdam tot Pijnacker-Nootdorp is een paar jaar geleden daarom al een frequentieverhoging doorgevoerd. Bij verdere verstedelijking rondom de E-lijn is er tevens behoefte aan frequentieverhoging op de gehele lijn Rotterdam – Den Haag.

Verbeteren fietsinfrastructuur

Fietsen is gezond en kent geen CO2 emissies. Met de snel winnende populariteit van E-bikes wordt de fiets een nog serieuzere vervoersoptie in het woon-werkverkeer. Dit geldt met name in het Middengebied waar de woon-werkafstanden relatief kort kunnen zijn. Daarom zien wij het verbeteren van de fietsinfrastructuur (waaronder snelfietsroutes) in toenemende mate als een volwaardig onderdeel van ons bereikbaarheidsprofiel, met name in fiets-ov combinaties. Voor recreatief gebruik (bijvoorbeeld een 'rondje Middengebied') is fietsinfrastructuur eveneens van belang: zo leveren recreatieve fietsers een bijdrage aan een gezonde stad en onze lokale economie. Een recent initiatief om

het bereikbaarheidsprofiel voor de fiets te verbeteren is bijvoorbeeld het plan om een fietsbrug aan de zuidzijde van station Lansingerland-Zoetermeer te realiseren. Daarnaast willen wij graag samen met de MRDH enkele metropolitane fietsroutes realiseren, waaronder de route Den Haag-Nootdorp-Zoetermeer en Delft-Berkeel. Dit sluit aan bij de ambities van provincie en vervoerregio voor de besteding van het zogeheten ‘fietsgeld’ uit het regeerakkoord.

Wegennet

Indien we er in slagen om het woon-werk en recreatief verkeer zoveel mogelijk gebruik te laten maken van hoogwaardig openbaar vervoer (frequent, betrouwbaar, comfortabel, veilig en snel) en fiets, blijft het Middengebied ook zonder grootschalige nieuwe weginfrastructuur goed bereikbaar.

Wel zullen enkele knelpunten in het provinciale en onderliggende regionale wegennet (de N209, N470 en N471) opgelost moeten worden (zoals de aansluiting van de A12 bij Nootdorp) en is een beperkte capaciteitsuitbreiding in de toekomst nodig. Met deze gecombineerde aanpak (het inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer, het oplossen van bestaande knelpunten en een beperkte capaciteitsvergroting) blijven de N-wegen voldoende capaciteit bieden, met name voor het goederentransport ten behoeve van de glastuinbouw. Daarbij veronderstellen wij dat dit transport ook steeds schoner zal worden.

4. Woningbouw

De Alliantie Middengebied kan een actieve bijdrage leveren aan het realiseren van de woningbouwopgave in Zuid-Holland (de woningbehoefte is circa 240.000 nieuwe woningen tot 2040). Een bijdrage die een aanvulling vormt op andere stedelijke verdichtingsinitiatieven in de provincie, zoals die van de Verstedelijkingsalliantie (140.000 woningen). De aanvulling heeft betrekking op aantallen, gevarieerde woonmilieus en integrale gebiedsontwikkeling.

Volume

De Alliantie Middengebied heeft tot circa 2030-2035 de volgende voornemens voor woningbouwproductie.

Gemeente	Nieuwbouw tot 2030-2035
Zoetermeer	10.000 – 16.000 woningen (peildatum 1-1-2018)
Lansingerland	5.000 – 7.000 woningen (peildatum 1-1-2018)
Pijnacker-Nootdorp	2.575 – 6.575 woningen (peildatum 1-1-2018)
Totaal	17.575 – 29.575 woningen

Zoetermeer: realiseert haar bouwopgave vanuit het project 'Schaalsprong Zoetermeer' voornamelijk in het binnenstedelijk gebied, aangevuld met de stadsrand. De gemeenteraad is in 2017 akkoord gegaan met een woningbouwprogramma van 10.000 woningen en een zoekopgave naar nog eens 6.000 woningen tot circa 2030. Dit programma en de zoekopgave is exclusief de TOD-locatie BLEIZO rondom het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer (voornamelijk op grondgebied van gemeente Lansingerland). Het gaat vooral om het toevoegen van woningen binnen een stedelijk milieu: rustig stedelijk, stedelijk levendig en stedelijk exclusief.

Lansingerland: heeft een bestuurlijk vastgestelde bouwopgave van ca. 5.000 woningen tot 2035. Lansingerland is een oase van rust in de drukte van Zuid-Holland. Hiermee wordt vooral voorzien in suburbaan en dorps wonen. In de verschillende plannen wordt nadrukkelijk bekeken in hoeverre verdicht kan worden nabij openbaar vervoer stations. Een relevante nieuwe TOD-gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden rond het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer. In de huidige planvorming wordt onderzocht of hier (bovenop de bestuurlijk al vastgestelde opgave van 5.000 woningen) circa 3.500 tot 4.000 woningen kunnen worden gerealiseerd.

Pijnacker-Nootdorp: met de inzichten van nu bouwt Pijnacker-Nootdorp de komende jaren circa 2.575 woningen op de bestaande (grote) uitbreidingslocaties. Deze woningen zijn bestuurlijk geaccordeerd. Aanvullend hierop is er potentie om op inbreidings-, transformatie- en uitleglocaties nog 2.000 tot 4.000 woningen toe te voegen. Het betreft woningen binnen gevarieerde woonmilieus van centrum dorps tot suburbaan grondgebonden en suburbaan exclusief.

Met dit volume kan de Alliantie Middengebied substantieel bijdragen aan de woningbouwopgave in Zuid-Holland. Vooral de bijdrage vanuit de 'Schaalsprong Zoetermeer' kan groter worden indien er tijdig een light rail verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam tot stand komt. Op die manier kan er een economisch, maatschappelijk en duurzaam verantwoorde verstedelijking plaatsvinden.

Variatie

In de woningbouwprogrammering voor het Middengebied gaan wij uit van aanvulling op de hoogstedelijke woonmilieus. Voor wat betreft de gemeenschappelijke taal in woonmilieutypering volgen wij de Rosetta-methode. Bij de aanvullende verstedelijking gaat het ons om de diversiteit in suburbane woonmilieus. Drie kenmerken komen daarbij telkens naar voren, in wisselende dichtheden en bebouwingsvormen:

- Compact wonen met respect voor dorps karakter en behoud van eigen identiteit kleine kernen;
- Wonen in een landschapspark op loop-fietsafstand van openbaar vervoer en in de nabijheid van groen, water en recreatie.

- Inclusief wonen op regionale schaal in een gevarieerde mix van koop, middenduur en sociale huurwoningen met ruimte voor experiment.

Integraal

De nu vaak nog gescheiden beleidsvelden verstedelijking en landschap willen wij letterlijk en figuurlijk naar elkaar laten toegroeien. Omdat er al veel ruimtegebruik dicht op elkaar zit (wonen, werken, weidegronden, glastuinbouw, recreatie) moeten we integraal kijken: woningbouw, leefomgeving, het groene en blauwe landschap en klimaatadaptatie. Wij zijn ons zeer wel bewust dat zowel de buitenruimte in de stad en het landschap eromheen van groot belang zijn als vestigingsvoorwaarden voor bewoners en bedrijven. Tevens winnen water en groen in en om de stad aan belang bij nieuwe opgaven als waterberging, hittestress en gezondheid.

5. Economie

Dit gebied heeft een strategische ligging en is het economische en infrastructurele scharnierpunt van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De greenport in dit gebied is het kenniscentrum voor high tech agrobusiness.

Met een verbetering van het bereikbaarheidsprofiel versterkt het Middengebied haar centrale ligging en agglomeratiekracht: bereikbaarheid van inwoners en arbeidsplaatsen. Dit is een vestigingsfactor voor bewoners en bedrijven in de gehele MRDH regio, inclusief Rotterdam Zuid. Kortom, de woon-werk balans kunnen we dan nog beter op regionale schaal positioneren. Voorts krijgen lokale economieën en arbeidsmarkten veel meer kansen op samenwerking en uitwisseling. Zo komt de praktische en sterk op MBO/HBO drijvende economie van Zoetermeer (de derde economie van Haaglanden met een sterk health, IT en logistiek cluster) beschikbaar voor onder andere werkzoekenden uit Rotterdam Zuid en vice versa. Hetzelfde geldt voor het innovatieve glastuinbouwcluster (een wereldspeler met veel expertisecentra) in Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. Beide economieën onderscheiden zich binnen de MRDH ten aanzien van het toepassen van kennis en het snel daarmee economische waarde kunnen toevoegen.

De centrale ligging maakt het Middengebied tot een aantrekkelijke vestigingslocatie. Langs de A12 zitten veel logistieke bedrijven. Met de provincie en buurgemeenten als Waddinxveen en Zuidplas (Zuidplas is nog niet aangesloten maar dat gaat mogelijk op korte termijn wel gebeuren) werken wij samen aan de Corridor A12. Deze logistieke hotspot vormt de toegangspoort tot de MRDH en Zuidelijke Randstad. Veel logistieke, transport en e-fulfillment bedrijven vestigen zich hier. Dit biedt veel werkgelegenheid voor alle segmenten van de arbeidsmarkt.

Ter versterking van de concurrentiepositie wordt gewerkt aan de realisatie van de Holland Rail Terminal Lansingerland. Deze terminal wordt een volledig CO2-neutraal spoorwegstation voor de overslag van goederen. De terminal werkt volgens het 'roll-on roll-off'-principe, dat geschikt is voor alle typen trailers en waardoor snel laden en lossen mogelijk is. Hiermee wordt een high premium product neergezet dat kwaliteit en snelheid combineert.

De Alliantie Middengebied neemt voor economie als uitgangspunt, dat de economische activiteiten in het Middengebied voldoende moeten verduurzamen, innoveren en moderniseren. Met onder meer:

- Glas in Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp als proeftuin benutten voor innovaties. Bijvoorbeeld door het ontwikkelen van verticale kassen waarmee je vervolgens ruimte vrijspeelt voor andere functies;
- Energietransitie helpen bewerkstelligen door bijvoorbeeld de aardwarmte ten behoeve van glastuinbouw na gebruik door te geleiden en te benutten voor woningbouw;
- Het economisch profiel van het Middengebied versterken door in de verschillende sectoren in het midden- en kleinbedrijf (o.a. health, IT, logistiek en glastuinbouw) in te zetten op een praktische en innovatieve economie: snelle toepassing van innovaties (korte *time-to-market*).

6. Natuur en recreatie

Het Middengebied kan worden beschouwd als een overgangszone waar het stedelijk en landelijk gebied elkaar ontmoeten; oftewel een stadsrandzone. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) doet regelmatig onderzoek naar stadsranden. Zo heeft het PBL recent de relatie tussen de druk van woningbouw (rode druk) en bescherming van het landschap (groene druk), in kaart gebracht. Dit wordt samengevat in stadsrandprofielen. De gehele Zuidvleugel wordt getypeerd als: 'hoge rode druk' en 'lage groene druk'. Het resultaat kunnen we dagelijks zien: een sterk versnipperd landschap. Om de Zuidvleugel als woonmilieu aantrekkelijk te maken, moet volgens het PBL worden geïnvesteerd in nieuwe natuur- en recreatiegebieden die goed bereikbaar zijn vanuit de stedelijke agglomeratie. "Stadsranden kunnen schakelzones worden, door de woningbouwopgaven expliciet te synchroniseren met de ontwikkeling van groenblauwe structuren, de culturele identiteit van stad en landschap en ook de klimaatadaptatie en energietransitie", aldus het PBL.

De Alliantie Middengebied onderschrijft het pleidooi van het PBL. Het Middengebied heeft niettemin een sterke uitgangspositie doordat het al over een aantal aantrekkelijke natuur-en recreatiegebieden beschikt. Het gaat er bij ons daarom niet zozeer om nieuwe gebieden te ontwikkelen, maar veeleer om het beter benutten van de bestaande recreatie- en natuurgebieden (Rottemeren, Bentwoud, Balijbos, Groenzoom). We willen daartoe vooral inzetten op het beter

bereikbaar en toegankelijk maken van deze gebieden; niet alleen voor de inwoners van het Middengebied maar juist ook voor stedelingen uit de omliggende metropolitane gebieden.

In onze ogen zijn natuur en recreatie aantrekkelijke *quality of life* factoren voor bestaande en nieuwe woon- en werkmilieus in het Middengebied. Dit wordt concreet gemaakt door:

- Verbeteren fiets- en wandelroutes en ruiterspaden: beleving van landschap (en achterliggende stedelijke skylines) en bijdrage aan een gezonde samenleving:
- Vergroten van de biodiversiteit (verrijking van natuur):
- Voorkoming van versnippering landschap: compact bouwen en beheerste groei wegennet:
- Versterken van de recreatieve functie (onder meer Rottemeren gebied en Buytenhout):
- Verbeteren van de verbindingen met en tussen de recreatie- en groengebieden: daarbij zou ook onderzocht moeten worden of de Rotte doorgetrokken kan worden tot het Bentwoud:
- Versterken van de verbindingen van de kernen met de recreatie- en groengebieden:
- Station Lansingerland-Zoetermeer inzetten als overstappunt voor verbinding recreatie- en groengebieden (Bentwoud, Rottemeren, Groenblauwe Slinger).

7. HOV als ruimtelijk-financieel sturend principe

Bij onze permanente zoektocht naar woningbouwlocaties onderzoeken wij in eerste instantie (binnen)stedelijke (her)ontwikkellocaties. Hiermee benutten we namelijk bestaande infrastructuur en voorzieningen. Als het nieuwe locaties betreft, laten wij het bereikbaarheidsprofiel van de locatie steeds zwaarder wegen. Hierin volgen we de rijks- en regionale overheid: “In de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma’s wordt door Rijk en regio gekeken naar de (samenhang tussen) woningbouw, ruimtelijke ontwikkeling, innovatieve oplossingen en de verschillende varianten van versterking van OV” (Openbaar vervoer in stedelijke gebieden, 22 juni 2018). Pijlers onder dit beleid: light rail, fiets-ov combinaties en cofinanciering om dit tijdig en efficiënt te kunnen uitvoeren.

Wij zien het voordeel, dat onze woonlocaties en in mindere mate onze werklocaties al redelijk per openbaar vervoer zijn ontsloten: RandstadRail, R-net en trein, naast het stads- en regionaal busvervoer. In feite is daarmee openbaar vervoer al sturend op de ruimtelijke ontwikkeling van het Middengebied. Het meest recente voorbeeld is het nieuwe trein en RandstadRail station Lansingerland-Zoetermeer.

Voor bouwen en ruimtelijke ordening dragen wij als gemeenten de eerste verantwoordelijkheid. Dit is minder het geval bij regionale infrastructuur: daar zijn wij aangewezen op MRDH, provincie en rijk. Bij de ontwikkelstrategie van ons gebiedsprogramma hanteren we daarom als uitgangspunt: decentraal waar dat kan, centraal waar dat moet. Waarbij opgemerkt, dat wij bereid en in staat zijn om actief mee te denken en waar nodig en mogelijk de regie te voeren en derden te faciliteren.

Voor succesvolle implementatie van onze groei- en duurzaamheidsambities, is het essentieel dat hoogwaardig openbaar vervoer tijdig beschikbaar komt bij de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties: het HOV-first principe. Gedragsbeïnvloeding is immers bepalend en hoogwaardig openbaar vervoer op loop- of fietsafstand van huis, wordt een steeds beter alternatief voor auto woon-werkverkeer. Tegelijkertijd zijn wij ons terdege bewust van de budgettaire mismatch tussen vraag en aanbod in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Waar mogelijk willen wij daarom zeker ook een eigen verantwoordelijkheid nemen bij cofinanciering van light railinfrastructuur. Wij kunnen namelijk alleen vragende partij zijn, indien we zelf ook wat kunnen bieden aan overheden en markt. Vandaar dat onze propositie voor een package deal geplaatst moet worden in de context van de grote maatschappelijke opgave: alleen woningen bouwen is geen oplossing, HOV is tijdig nodig.

In het debat in de Tweede Kamer met de minister en staatssecretaris over het MIRT (27 juni 2018) en de brief van de staatssecretaris over openbaar vervoer in stedelijke gebieden (22 juni 2018) wordt veelvuldig gesproken over cofinanciering. Daarbij wordt ook nadrukkelijk het relevante onderscheid gemaakt tussen bekostiging (dragen van kosten door publieke of private partij) en financiering (lening met rente en aflossingsverplichtingen door publieke of private partij).

Wij gaan ervan uit, dat de minimaal noodzakelijke vervoerswaarde kan worden bereikt met de voorziene woningbouw. Daarom zijn wij in beginsel optimistisch gestemd over de rendabele exploitatie van de opwaardering van de ZoRo lijn naar light rail en intensivering van de bestaande E-lijn. Voor de opwaardering van de ZoRo lijn zijn wij ook bereid co-financiering met private partijen te verkennen, zowel in aanleg als exploitatie, indien wenselijk in combinatie met gebiedsontwikkeling.

Kansen op co-financiering kunnen zich ook voordoen door bijvoorbeeld aansluiting te onderzoeken bij het regionaal investeringsplatform (European Investment Advisory Hub) zoals in juli 2018 door Europese Investeringsbank aan provincie Zuid-Holland en MRDH is voorgesteld.

Met het voortvarend opstellen van een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma voor het Middengebied komt bij onze gemeenten een proactieve planvorming voor woningbouw in beeld alsmede verschillende

bekostigings-en financieringsarrangementen. Op die manier kan het bijvoorbeeld mogelijk worden gemaakt om de TOD-ontwikkeling rond het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer te versnellen. Dit levert vervolgens eerder en meer woningbouw op. Bekostiging komt ook in beeld door op de MIRT agenda te blijven en als pilot voor een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma te fungeren.

Tot slot is het met het oog op financiering ook van belang om 'meekoppelprojecten' te identificeren in het Middengebied, met name bij zelfstandig investerende partijen zoals onder meer waterschappen, Staatsbosbeheer en energiemaatschappijen (wind en zon).

8. Propositie aan overheden en markt

Als Alliantie Middengebied zien wij een unieke kans om wonen, economie, energietransitie/klimaatadaptatie, natuur en recreatie tot een samenhangend en gebalanceerd gebiedsprogramma te ontwikkelen met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als ruimtelijk en financieel sturend principe, waarmee HOV voor onze inwoners bereikbaar en betaalbaar blijft. Daarmee zal aanvullende verstedelijking in het Middengebied bijdragen aan de agglomeratiekracht alsmede de ontwikkeling van nieuw en bestaand openbaar vervoer (waaronder lightrail), ruimtelijk zorgvuldig ingepast, zodat de modernisering van de glastuinbouw wordt geborgd, de woningbouw wordt gebundeld, en daarmee versnippering van het landschap wordt voorkomen.

De integrale urgente opgave en propositie formuleren wij als gezamenlijke gemeenten in een package deal, omdat wij de regie willen voeren en initiatieven van derden willen faciliteren. Wij geloven daarbij in onze eigen kracht. Het gaat om planontwikkeling, financiering en uitvoering.

Zo willen wij nu ook de huidige ZoRo buslijn naar Rotterdam opwaarderen naar light rail. De minimaal noodzakelijke vervoerswaarde voor rendabele exploitatie kan worden bereikt door de realisatie van nieuwe woning- en werklocaties voornamelijk op loop- en fietsafstand van openbaar vervoer en publiek-private cofinanciering van infrastructuur. In onze ogen gaat HOV namelijk gelijk op met verstedelijking en kan daarom niet wachten op immer schaarse publieke middelen.

Wij zijn voornemens een nadere verkenning te doen en aansluiting te zoeken bij instrumenten die ons door markt en overheden worden aangereikt. Daarvoor is het noodzakelijk dat de Gebiedsuitwerking Middengebied op de MIRT agenda blijft.

Zelf bieden wij een aantal fundamentele ingrediënten. Daarnaast zien wij voor onze belangrijkste partners op de korte termijn een aantal

voorwaardenscheppende inspanningen. Wat wij aanbieden en wat wij vragen is in onderstaand overzicht weergegeven.

Wat wij aanbieden

Structurele bijdrage aan de verstedelijkingsopgave van de MRDH en Provincie Zuid-Holland: 17.575 (bestuurlijk vastgesteld) tot 31.575 (intentie) nieuwe woningen in de periode tot 2030-2035.

Een TOD-gestuurde gebiedsontwikkeling (rondom hoogwaardig openbaar vervoer compacte woningbouw, economie en natuur en recreatie): ruimte sparend, versnippering tegengaan, duurzaam en klimaatbestendig.

Een substantiële bijdrage aan de economische kracht van de MRDH: innovatief, MBO/HBO-georiënteerd en praktisch (toegepaste kenniseconomie) in met name glastuinbouw, IT, *health* en logistiek.

Onderscheidende en inclusieve woonmilieus (landelijk, dorps, centrum dorps, rustig stedelijk, stedelijk levendig en exclusief) met aanvullende kwaliteiten ten opzichte van de hoogstedelijke opgave elders in Zuid-Holland.

Toegankelijke en goed per HOV en fiets bereikbare natuur- en recreatiegebieden (zoals Rottemeren, Bentwoud, Balijbos en Groenzoom) voor stedelingen in omliggende metropolitane gebieden op zoek naar rust en ontspanning.

Wezenlijke bijdrage aan de energietransitie binnen de MRDH door bijvoorbeeld de aardwarmte ten behoeve van de glastuinbouw na gebruik door te geleiden en te benutten voor woningbouw.

Wat wij vragen

Provincie Zuid-Holland en MRDH

Gezamenlijke verkenning naar:

- Verbeteren en uitbreiden fietsinfrastructuur in het Middengebied (fiets-ov combinaties, woon-werk routes (E-)fiets en metropolitane route Den Haag-Nootdorp-Zoetermeer en Delft-Berkeel);
- Wegnemen knelpunten in weginfrastructuur N209, N470 en N471 (o.a. aansluiting A12 bij Nootdorp en beperkte capaciteitsuitbreiding);
- Verbeteren recreatieve fiets- en wandelroutes en ruiterspaden (onderlinge verbindingen en verbindingen met de stedelijke kernen), versterken van de recreatieve functie (o.a. Rottmeren en Buytenhout);
- Voorkomen versnippering van landschap (compact bouwen en beheerste groei wegennet).

Rijk

- Agendering Bestuurlijk Overleg MIRT van 'opwaarderen ZoRo buslijn naar light rail Zoetermeer-Rotterdam' en 'frequentieverhoging E-lijn naar Den Haag';
- Pilot fase over opwaarderen ZoRo-lijn aan de hand van de studie Gebiedsuitwerking Middengebied en onderhavige mission paper;
- Ondersteuning pilot Middengebied voor een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma (met o.a. cofinanciering bij HOV en TOD);

Markt

- Kennis over DBFMO-contract (Design, Built, Finance, Maintain and Operate), alsook expertise en slagkracht bij integrale gebiedsontwikkeling (TOD);
 - Risicodragend participeren bij TOD-gebiedsontwikkelingen en ZoRo light rail;
 - Mee-koppelprojecten identificeren en ontwikkelen (door o.a. waterschappen, Staatsbosbeheer en energiemaatschappijen gericht op wind en zon).
-

Bronnen

Arcadis, De toekomst van mobiliteit en bereikbaarheid: resultaten enquête van Arcadis en Binnenlands Bestuur. Mei 2018.

Berenschot (in opdracht van Provincie Zuid-Holland), Perspectief op de Zuid-Hollandse woningmarkt. Een beschouwing vanuit regio's, gemeenten, woningbouwcorporaties en markt. 25 juli 2017.

FD, Openbaar vervoer in grote steden slibt nog sneller dicht. 24 augustus 2018.

Gemeente Lansingerland en Gemeente Zoetermeer, Bijzonder Bleizo: klaar voor de toekomst. Een stedenbouwkundige verkenning opgesteld door Kuiper Compagnons. Concept-rapport augustus 2018.

Harm Veenbos (provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in zuid-holland). Landschapspark Zuidvleugel: stedelijk landschap en groenblauwe structuur Zuid-Holland. Juli 2018.

IPO. Provincies en vervoerregio's investeren fors in meer fietsparkeerplaatsen en snelfietsroutes. 24 september 2018

Like Bijlsma, Marnix Breedijk, Maarten van Schie, Leo Pols. De Stadsrand: Van schemer- naar schakelzone. Artikel in Ruimte en Wonen. Juli 2018.

LTO Nederland, MKB Nederland, VNO-NCW. Schaarse ruimte, slimme oplossingen. NL Next Level. April 2017

MKB Nederland, VNO-NCW, VNG, IPO en Stedennetwerk G32. Laat stad en regio bruisen: naar een krachtig netwerk van onderscheidende stedelijke regio's, binnensteden en vitale kernen. April 2017.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). November 2016

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, Provincie Zuid-Holland. Eindrapport Analyse- en oplossingsrichtingenfase MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Juli 2017

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Openbaar vervoer in stedelijke gebieden. Brief van staatssecretaris aan Tweede Kamer. 22 juni 2018.

Niels van Oort, Rob van der Bijl, Freek Verhoof. The wider benefits of high quality public transport for cities. Paper prepared for the European Transport Conference in Barcelona. October 2017.

Palland Advies. Eindrapportage HOV-verbindingen Netwerkvisie RandstadRail: onderzoek naar de mogelijkheden voor HOV-verbindingen in het RandstadRail netwerk binnen de driehoek Rotterdam-Den Haag-Zoetermeer. Oktober 2017.

Provincie Zuid-Holland. Koers rijke GroenBlauwe Leefomgeving: Kerndocument. Oktober 2017.

Provincie Zuid-Holland. Strategieën voor verstedelijking. November 2017.

Provincie Zuid-Holland. Europese Investeringsbank: start regionaal investeringsplatform Zuid-Holland. Gepubliceerd op website op 10 juli 2018.

Provincie Zuid-Holland. Koers voor verstedelijking: Routekaart verstedelijking opgesteld door ZwarteHond i.s.m. CO-URB. Oktober 2018.

Provincie Zuid-Holland. Actieplan Woningbouw. Oktober 2018.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Van B naar anders: Investeren in mobiliteit voor de toekomst. Mei 2018.

Railforum. Verslag discussiemiddag over publieke en private financiering. 17 mei 2018.

Rijkswaterstaat (Ministerie van Infrastructuur en Milieu). Werkwijzer MKBA bij MIRT-Verkenningen. 8 juni 2018.

Tweede Kamer. Verslag AO 27 juni 2018.

VNG Magazine 14-21 september 2018. Slimme systemen houden de stad bereikbaar.