

Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland

Naar een metropolitane topregio

Definitieve versie

Bestuurlijk Overleg MIRT 29 oktober 2009

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Samenvatting | 3 |
| 1. Inleiding: waarom deze gebiedsagenda? | 7 |
| 1.1 Opgaven: waterveiligheid, versterken concurrentiepositie en verstedelijking | 7 |
| 1.2 Doel: integrale Zuidvleugelagenda voor alle overheden en sectoren | 8 |
| 1.3 Leeswijzer: over deze gebiedsagenda | 9 |
| 2. Ambitie: wat is de opgave? | 10 |
| 2.1 Relevante trends voor de Zuidvleugel: planet, profit en people | 10 |
| 2.2 Vijf keuzes voor de ruimtelijke inrichting | 11 |
| 3. Innovatieve economie bevorderen | 13 |
| 3.1 Concurrerende clusters, kennisinfrastructuur en bedrijventerreinen | 13 |
| 3.2 Opgave: sterkten benadrukken en ruimte bieden voor innovatie | 17 |
| 3.3 Agendapunten | 19 |
| 4. Stedelijk intensiveren | 20 |
| 4.1 Wonen, werken, recreëren en vestigen in de Zuidvleugel | 20 |
| 4.2 Opgave: van kwantiteit naar kwaliteit | 21 |
| 4.3 Agendapunten | 22 |
| 5. Landschap dicht bij huis brengen | 23 |
| 5.1 Groengebieden voor recreatie, biodiversiteit en economie | 23 |
| 5.2 Opgave: aanleg, bereikbaarheid en kwaliteit van natuurgebieden | 25 |
| 5.3 Agendapunten | 25 |
| 6. Bereikbaarheid verbeteren | 27 |
| 6.1 Kortere reistijden, hogere OV-frequentie | 27 |
| 6.2 Opgave: ontwikkeling van Zuidvleugelnetwerk | 30 |
| 7. Water- en energiekansen benutten | 32 |
| 7.1 Zwakte én kracht van deltaprovincie | 32 |
| 7.2 Opgave: klimaatbestendigheid, energiebesparing en duurzame energie | 34 |
| 7.3 Agendapunten | 36 |
| Bronnenlijst | 37 |
| Afkortingen en begrippen | 38 |

Samenvatting

De Zuidvleugel/Zuid-Holland ziet zich gesteld voor opgaven op het gebied van waterveiligheid, versterking van de economische concurrentiekracht en het bieden van ruimte voor wonen (165.000 woningen tot en met 2020) en werken.

De uitdaging is om aantrekkelijke woon- en werkmilieus in de steden te bieden met goede voorzieningen en recreatieve groengebieden en een optimale bereikbaarheid vooral met het openbaar vervoer en voor het langzame verkeer. De Zuidvleugel moet een magneet worden voor bedrijvigheid, innovatie en talent.

Hoe wordt de Zuidvleugel zo'n metropolitane topregio? In deze Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland staan de opgaven voor de ruimtelijke inrichting: gezamenlijke opgaven voor verschillende overheden en beleidsterreinen zoals economie, natuur, waterbeheer en infrastructuur. Ontwikkeling tot een sterke metropool vraagt immers om een samenhangende aanpak. Er zijn scherpe keuzes nodig om bijvoorbeeld tegemoet te komen aan de vraag naar extra woningen zonder natuur in te leveren, om extra bedrijvigheid aan te trekken zonder de bereikbaarheid verder onder druk te zetten, en om verstedelijking samen op te laten gaan met de onvermijdelijke gevolgen van de klimaatverandering.

Niet alleen is metropolitane ontwikkeling gunstig voor de economie (profit), ook kan deze segregatie tegengaan (people) en wordt een veilige en duurzame leefomgeving (planet) gecreëerd. Zo kan de Zuidvleugel (het gebied van Leiden via Den Haag en Rotterdam naar de Drechtsteden) haar internationale concurrentiepositie versterken, met behoud van de kwaliteit en identiteit van de verschillende steden en gebieden zoals ook het Groene Hart en de Delta.

Vijf keuzes voor de ruimtelijke inrichting

De opgaven waar de Zuidvleugel/Zuid-Holland voor staat leidt tot vijf keuzes om tot een metropolitane topregio te komen. Gekozen wordt om de innovatieve economie te bevorderen, stedelijk te intensiveren, het landschap dicht bij huis te brengen, de bereikbaarheid te verbeteren en de water- en energiekansen te benutten. Op de kaart aan het eind van deze samenvatting zijn deze ambities in beeld gebracht.

1. Innovatieve economie bevorderen

Versteviging van de internationale concurrentiepositie begint in het metropolitane gebied, met een grotere wervingskracht van de steden. De Zuidvleugel zet in op versterking van de drie economische 'pieken' in de Zuidvleugel: het Haven Industrieel Complex, de Greenports en Den Haag Internationaal (recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling). Om de economie weerbaarder te maken stimuleert de regio ook opkomende clusters: Life&Health Sciences (de vierde 'piek'), deltatechnologie en energietransitie, en kansrijke sectoren zoals doorbraaktechnologieën, toerisme en de creatieve sector.

2. Stedelijk intensiveren

In de Zuidvleugel zal de nadruk meer komen te liggen op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan alleen via klimaatbestendige en duurzame stedelijke ontwikkeling en wanneer ook het voorzieningenniveau voldoende meegroeit. Door binnenstedelijk uit te breiden, blijft het landschap open en groen, trekken de steden meer arbeidskrachten en bedrijvigheid aan, en worden de bestaande infrastructuur en het openbaar vervoer beter benut.

3. Landschap dicht bij huis brengen

Vanwege de metropolitane ontwikkeling gaan landschappen aan betekenis toenemen en een landschappelijk netwerk vormen. Vooral de drie gebieden Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland en IJsselmonde/Deltapoort worden gebieden van 'groenblauwe' topkwaliteit die goed bereikbaar moeten zijn en voldoende recreatiemogelijkheden moeten bieden. Dit is zowel van belang voor de stadsbewoners (recreatie), als voor natuurbehoud (biodiversiteit) en economie (landbouw en vestigingsklimaat). Dit heeft een intensiever gebruik van deze gebieden tot gevolg. Daarnaast zullen de beleidsprogramma's voor Groene Hart, kust en Delta verder tot uitvoering worden gebracht.

4. Bereikbaarheid verbeteren

Verdere metropoolvorming vergt ook versterking van de verkeer- en vervoernetwerken in en tussen de steden. Net als in andere metropolitane gebieden is het openbaar vervoernetwerk essentieel voor het functioneren van de dagelijkse economie. Met investeringen in deze netwerken kunnen verkeer- en vervoerbewegingen op de doorgaande verbindingen beperkt worden, waardoor de congestie op deze verbindingen zoveel mogelijk wordt teruggedrongen. Daarnaast zijn selectieve investeringen nodig in achterlandverbindingen.

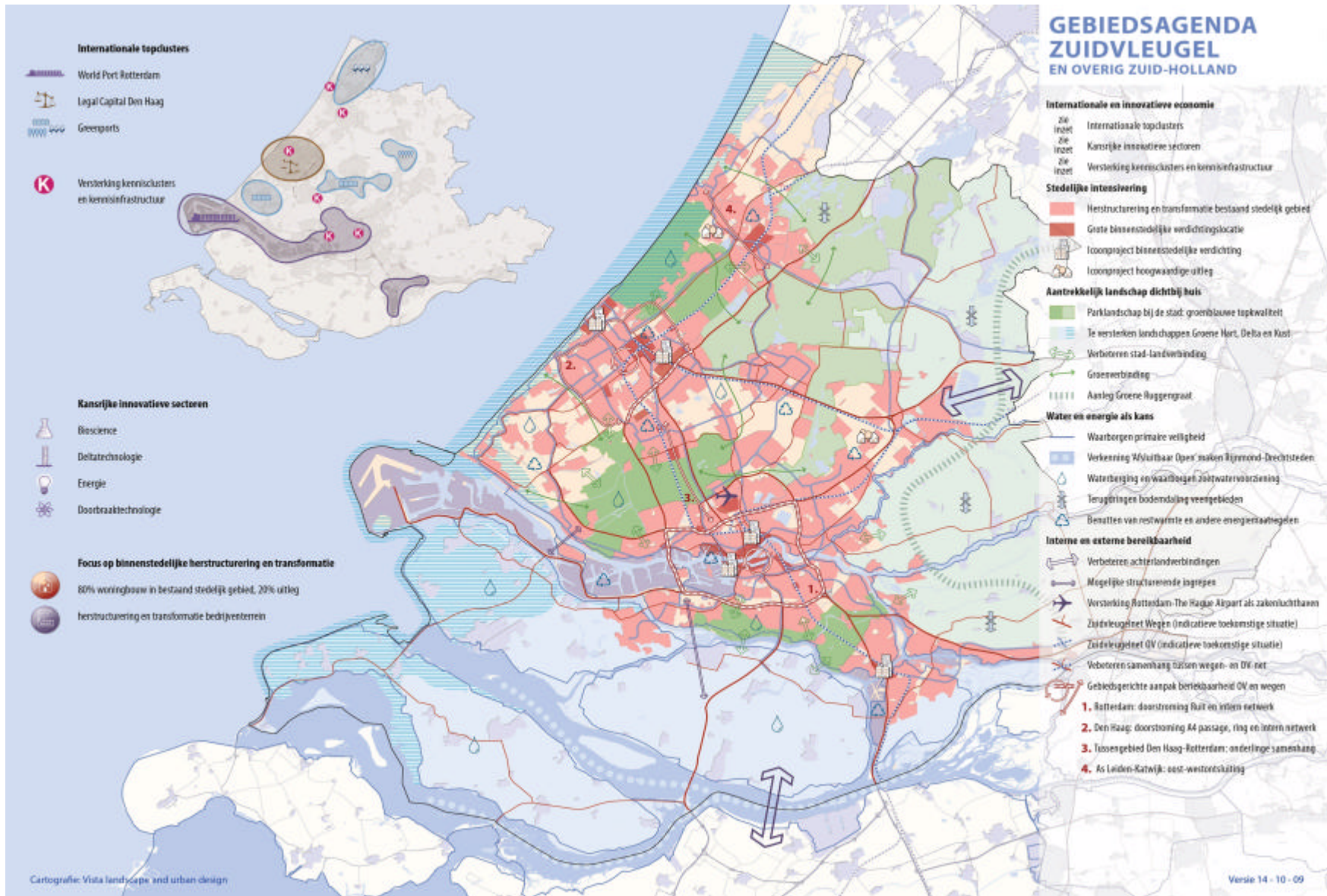
5. Water- en energiekansen benutten

Vanwege de ligging in de delta en aan de kust, is het noodzakelijk de komende jaren flink te investeren in waterveiligheid. Daarnaast vraagt de verstedelijking in combinatie met de klimaatverandering om een duurzame inrichting van de ruimte. De opgave is om klimaatbestendig en robuust te bouwen in de delta. Dit biedt kansen om te innoveren en daarvan te leren. De Zuidvleugel zet in op kennisontwikkeling: niet alleen om het gebied droog, veilig en schoon te houden, maar ook om die kennis op de markt te brengen. De Deltacommissie heeft de wateropgave stevig op de bestuurlijke agenda gezet. Nu is het zaak de duurzame verstedelijking in de delta te verankeren en de energieambities te realiseren.

Op naar de volgende gebiedsagenda

De opgaven voor de Zuidvleugel lijken, zo bij elkaar bezien, overweldigend. Dat betekent niet dat we niet al kunnen beginnen met het verwezenlijken van onze ambities. Er liggen programma's voor binnenstedelijk bouwen, er is gestart met kennisclusters in Leiden en Delft, we kunnen aan de gang met klimaatneutrale maatregelen. Het hoeft niet allemaal in een keer te gebeuren. Omdat de beschikbare middelen beperkt zijn (zeker in deze tijd van financiële crisis), is programmering vereist. Deze programmering brengt bovendien scherpere in de discussie: welke projecten zijn een voorwaarde voor andere projecten, hoe is de planning af te stemmen, en is versnelling of temporisering nodig? De volgende gebiedsagenda bevat daarom een hoofdstuk over programmering van de opgaven en de daaraan gekoppelde uitvoering. Die agenda verschijnt naar verwachting in het voorjaar van 2010.

In die volgende gebiedsagenda zullen bovendien de belangrijkste (tussen)resultaten verwerkt zijn van de vier gebiedsgerichte MIRT-verkenningen (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) die op het moment lopen. Het gaat om Integrale Benadering Holland Rijnland, Rotterdam VooRuit, Haaglanden en de Verkenning Antwerpen-Rotterdam.



1. Inleiding: waarom deze gebiedsagenda?

In de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland schetsen rijk en regio de gezamenlijke plannen voor de ruimtelijke inrichting van dit deel van de Randstad. Dit moet ten goede komen aan de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel.

1.1 Opgaven: waterveiligheid, versterken concurrentiekracht en verstedelijking

De Zuidvleugel /Zuid-Holland staat voor een aantal belangrijke opgaven. De unieke ligging in de Delta en aan de kust betekent allereerst dat er grote uitdagingen zijn om de veiligheid van mens en dier in het gebied te blijven garanderen. Daarnaast staat de economische kracht van het gebied onder toenemende druk van de internationale concurrentie. Ten slotte wil dit deel van de Randstad ruimte blijven bieden aan mensen die hier wonen of zich willen vestigen. Om in die behoefte te voorzien moeten de komende tien jaar 165.000 woningen gebouwd worden. De Zuidvleugel/ Zuid-Holland wil aantrekkelijke woonmilieus en woonkwaliteiten bieden voor de mensen die hier wonen en werken. Bij het rijk en de regio bestaat de overtuiging dat deze milieus en kwaliteiten voor een steeds groter deel aangeboden moeten worden binnen het bestaande stedelijke gebied. Dat biedt ook kansen om de stedelijke economieën verder te versterken en het voorzieningenniveau te verhogen. Als contra-maat moeten de groenblauwe kwaliteiten in de Zuidvleugel/Zuid-Holland versterkt en gebruikt worden. De karakteristieke en prachtige landschappen in dit deel van de Randstad blijven hiermee behouden en krijgen een belangrijke recreatieve functie.

Het gevolg hiervan is dat het huidige stedelijke netwerk van de Zuidvleugel zich steeds meer tot één metropool gaat ontwikkelen. Binnen het metropolitane gebied moet de bereikbaarheid, vooral met het openbaar vervoer, sterk verbeteren. Aan de randen ervan zullen de recreatieve verbindingen op orde moeten zijn.

De Zuidvleugel moet dus, zelfstandig en als onderdeel van de Randstad, een aantrekkelijke en sterke metropolitane regio worden om de internationale concurrentie aan te kunnen. Deze ambitie staat ook geformuleerd in de Structuurvisie Randstad 2040. Op dit moment functioneert de Zuidvleugel echter nog niet als één regio. De Zuidvleugel is een polycentrische regio (van Leiden, via Den Haag en Rotterdam naar Drechtsteden) met twee dominante centrumsteden. Hoewel de steden de afgelopen twintig jaar wel meer aaneen zijn gegroeid, is er nog onvoldoende samenhang in ruimtelijke en economische ontwikkeling, landschap, waterbeheer en infrastructuur.

Rijk en regio streven er daarom naar dat de Zuidvleugel in 2040 meer als één samenhangend gebied wordt beschouwd, en dat de relatie met het Groene Hart en de Delta steviger wordt. In zo'n metropolitane regio blijven de kwaliteit en identiteit van de verschillende steden en gebieden behouden, maar profiteren ze wel meer van elkaars nabijheid. Door de ontwikkeling in samenhang te benaderen kan bovendien de unieke ligging in de delta van Nederland en aan de kust beter benut worden.

Verdere metropoolvorming binnen de Zuidvleugel bevordert de kansen voor emancipatie van sociaal zwakkere groepen (people), het creëren van een veilige en duurzame leefomgeving (planet) en economische ontwikkeling (profit).

1.2 Doel: integrale Zuidvleugelagenda voor alle overheden en sectoren

Minder verkokering, meer afstemming

Om de samenhang in de ruimtelijke inrichting te bevorderen hebben rijk en regio besloten een Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland op te stellen. Deze agenda is een aanzet om de verkokerde planvorming te doorbreken. Woningbouw, kantorenlocaties, bedrijventerreinen, groen, water, infrastructuur en andere ingrepen hangen immers nauw met elkaar samen, zeker omdat ruimte steeds schaarser wordt. En ook de plannen van de verschillende overheidspartijen (rijk, provincie, regio en gemeente) zijn sterk van elkaar afhankelijk.

Er is dus een gebiedsgerichte, integrale aanpak nodig, zodat de investeringen van de overheden beter op elkaar aansluiten. Het draagvlak voor besluiten zal groter worden en marktpartijen krijgen meer zekerheid dat aan publieke randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling wordt voldaan (en zullen dus minder schromen om te investeren).

Ruimtelijke keuzes hebben ook hun effecten op andere terreinen. De gevolgen van de ruimtelijke keuzes voor mensen, voor het economische functioneren en voor energie- en watervraagstukken (en vice versa) zijn in deze gebiedsagenda niet in beeld gebracht. Het is van belang deze effecten te monitoren, juist omdat ze vaak de aanleiding vormen om veranderingen in de ruimtelijke inrichting na te streven.

Geen nieuw beleid, wel gezamenlijke agenda

In deze gebiedsagenda worden de beleidsopgaven van de verschillende partijen met elkaar in verband gebracht. Er wordt dus geen nieuw beleid gepresenteerd, maar meer zicht gegeven op de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Zuidvleugel: waarover zijn de partijen het al eens, en waarover nog niet? Welke gezamenlijke ambitie hebben we en welke punten horen er op de agenda als we die ambitie willen waarmaken?

De gebiedsagenda wil dus een richtlijn zijn voor beleid en afspraken die in ander verband worden vastgelegd, onder meer in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het is niet de bedoeling een compleet overzicht te geven van alle ruimtelijke plannen in de Zuidvleugel; alleen daar waar gezamenlijke afstemming met alle sectoren en overheidslagen relevant is.

Relatie tussen Gebiedsagenda en MIRT-verkenningen

Ten opzichte van andere gebiedsagenda's in Nederland neemt de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland een bijzondere positie in. Voordat ermee werd begonnen, waren namelijk al vier gebiedsgerichte verkenningen gestart: de MIRT-verkenningen Integrale Benadering Holland Rijnland, Rotterdam VooRuit, Haaglanden en de Verkenning Antwerpen-Rotterdam. De Gebiedsagenda is parallel aan de vier verkenningen uitgewerkt. Met deze verkenningen zijn in wezen vier belangrijke gebiedsopgaven benoemd. Bij de uitwerking ervan komen de integrale gebiedsgerichte opgaven dan ook terug; er wordt dus gekeken naar bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, verstedelijking en economische ontwikkeling. De verkenningen bevinden zich in verschillende ontwikkelingsstadia. In de versie van de gebiedsagenda die voorjaar 2010 verschijnt, zullen de belangrijkste (tussen)resultaten van de verkenningen verwerkt zijn.

1.3 Leeswijzer: over deze gebiedsagenda

Gebiedsagenda 1.0

Het is voor het eerst dat de visies van zoveel partijen in de Zuidvleugel naast elkaar zijn gelegd. De agenda die we hier presenteren is daarom een 'eerste generatie'-gebiedsagenda. Komende maanden zullen de agendapunten besproken moeten worden, en zullen de gezamenlijke opgaven omgezet moeten worden in programma's en projecten binnen de financiële kaders die hiervoor bestaan. Vertegenwoordigers van rijk en regio zullen intensief aan de slag moeten om de volgende, meer uitgewerkte, gebiedsagenda op te stellen. Die verschijnt naar verwachting in 2010.

Niet alleen Zuidvleugel, ook Groene Hart en Delta

We hebben het in dit rapport over de Zuidvleugel, maar feitelijk is het gebied voor deze agenda groter. Het omvat heel Zuid-Holland, dus inclusief het Groene Hart en de Delta. Om de verwarring met een provinciale agenda te voorkomen, noemen we het rapport niet 'Gebiedsagenda Zuid-Holland'.

Opzet van het rapport

In hoofdstuk 2 beschrijven we de ambitie van de partijen voor de Zuidvleugel. Er staan vijf keuzes in benoemd: innovatieve economie bevorderen, stedelijk intensiveren, landschap dicht bij huis brengen, bereikbaarheid verbeteren, en water- en energiekansen benutten. Deze vijf keuzes worden in hoofdstuk 3 tot en met 7 vervolgens uitgewerkt in specifieke opgaven en agendapunten.

De samenvatting die aan dit hoofdstuk vooraf gaat, geeft een overzicht van de belangrijkste gezamenlijke opgaven. Niet alleen in tekst, ook in beeld.

Voor een overzicht van de gebruikte bronnen, en een afkortingen- en begrippenlijst, verwijzen wij naar de bijlagen.

2. Ambitie: wat is de opgave?

Als antwoord op klimaatverandering, energietransitie, kwetsbaarheid van de economie en segregatie in de woonwijken zijn vijf opgaven gedefinieerd voor de ruimtelijke inrichting. De Zuidvleugel gaat de economie bevorderen, de steden intensiveren, het landschap ontwikkelen, de bereikbaarheid verbeteren en water- en energiekansen benutten. In dit hoofdstuk staan trends en keuzes beschreven.

2.1 Relevante trends voor de Zuidvleugel: planet, profit en people

Op welke ontwikkelingen moet de Zuidvleugel een antwoord hebben? Dat beschrijven we hieronder aan de hand van de drie p's: planet, profit en people.

Planet: klimaatverandering en energietransitie

Door de klimaatverandering krijgen we net als veel andere regio's in de wereld meer water te verwerken (klimaatadaptatie). Tegelijkertijd is het bewustzijn gegroeid dat ruimtelijke inrichting de gevolgen van klimaatverandering kan versterken of verzwakken (klimaatmitigatie). Mitigerende maatregelen die voor de Zuidvleugel van groot belang zijn, zijn kustversterking en het openhouden van (kwetsbare) landschappen. Daarnaast is energietransitie door de klimaatverandering nog urgenter dan deze al was. Ook vanwege het tekort aan fossiele brandstoffen op langere termijn was het immers al nodig om over te gaan op andere energiebronnen.

De Zuidvleugel neemt in deze wereldwijde ontwikkeling een bijzondere positie in. Dit gebied ligt grotendeels onder de zeespiegel, en direct aan de kust, en is bovendien de delta van de rivieren Rijn en Maas. Eeuwenlang heeft de Zuidvleugel deze omstandigheden het hoofd geboden door een vernuftig systeem van waterhuishouding te ontwikkelen. De verwachte klimaatverandering zal echter tot nieuwe keuzes moeten leiden.

Ook wat betreft de noodzakelijke energietransitie heeft de Zuidvleugel een bijzondere positie. De Rotterdamse haven is een belangrijk knooppunt voor fossiele brandstoffen, er is een enorm petrochemisch complex en er zijn veel energiecentrales. Hierdoor is de opgave van energietransitie extra groot. Tegelijkertijd is er veel kennis over energie, energieopslag en CO₂-opslag. Dit biedt ook kansen: de Zuidvleugel kan hierin voorop gaan lopen en de kennis gaan 'vermarkten'.

Profit: kwetsbare economie

De recente economische crisis laat zien dat de Zuidvleugel onderdeel is van een mondiale economie en maar zeer beperkt invloed heeft op de eigen economische situatie. De overheid kan daarin wel de randvoorwaarden en vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven verbeteren zodat het voor bedrijven aantrekkelijk wordt om zich in de regio te vestigen. Zo zorgen de investeringen in de stations van Rotterdam en Den Haag ervoor dat verdere centrumontwikkeling mogelijk wordt, en heeft een jarenlang selectiebeleid van de gemeente

Leiden tot gevolg dat er een bloeiend internationaal cluster van bioscience -bedrijven is ontstaan op het Bioscience Park Leiden.

Ook kan de overheid bepaalde sectoren in de Zuidvleugel versterken zodat ze een duidelijke nationale en internationale uitstraling hebben. Drie 'pieken' zijn al duidelijk: de Rotterdamse haven inclusief havengerelateerde sectoren in de regio Rotterdam en Drechtsteden (Haven Industrieel Complex), Greenports (zoals sierteelt en glastuinbouw), en het internationale cluster van recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling in Den Haag (Den Haag Internationaal). Het opkomende cluster Life&Health Sciences is in de Regeling Sterktes in de Regio/Pieken in de Delta benoemd als vierde piek. Om de economie weerbaarder te maken moet bezien worden welke sectoren gestimuleerd kunnen worden zich tot deze status te ontwikkelen.

People: segregatie tegengaan

Er is in toenemende mate sprake van segregatie tussen mensen uit een hoogopgeleid milieu en mensen uit een laagopgeleid milieu. Om een aantrekkelijke regio te blijven moeten we ons in het fysieke beleid niet alleen richten op de hoogopgeleiden, maar de steden ook laten functioneren als 'emancipatiemachine' voor groepen die sociaal -economisch verder willen komen.

Het ruimtelijke beleid van de afgelopen vijftien jaar met de aanleg van grote nieuwbouwwijken rond de steden (Vinex) heeft ertoe geleid dat veel gezinnen uit de middenklasse en hoogopgeleiden de stad hebben verlaten. Die te snelle suburbanisatie heeft de toch al zwakke wijken in de steden extra kwetsbaar gemaakt. De komende periode moet het evenwicht worden hersteld tussen versterking van de bestaande stad en ruimte voor uitbreiding.

2.2 Vijf keuzes voor de ruimtelijke inrichting

De genoemde trends, zoals klimaatverandering en segregatie, hebben de Zuidvleugel aangezet tot vijf keuzes. Deze staan hierna weergegeven.

1. Innovatieve economie bevorderen

De drie belangrijke 'pieken' in de Zuidvleugel worden verder versterkt: het Haven Industrieel Complex, de Greenports en Den Haag Internationaal. De Zuidvleugel biedt daarnaast ook kansen aan opkomende sectoren in de kenniseconomie, zoals Life&Health Sciences (benoemd als vierde piek in de Regeling Sterktes in de Regio/Pieken in de Delta), delatechnologie en energietransitie, en aan kansrijke sectoren als doorbraaktechnologieën, toerisme en de creatieve sector. Het betreft hier clusters die op termijn (inter)nationale betekenis kunnen krijgen, waarmee regionale ambities kunnen doorgroeien tot gezamenlijke ambities van rijk en regio. Verder wil de regio perspectief bieden in sociaal -economisch zwakke gebieden. Kennis en kunde moeten ten slotte in de ruimtelijke zin worden verbonden in hotspots van kennisinstituten en bedrijvigheid (bijvoorbeeld via campusontwikkeling).

Deze hotspots worden ook wel 'kristallisatiepunten van innovatienetwerken' genoemd. Deze keuze is noodzakelijk om de concurrentiepositie van de Zuidvleugel en de Randstad te versterken.

2. Stedelijk intensiveren

Er zal meer moeten worden gebouwd binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit in tegenstelling tot het voorgaande beleid dat de nadruk legde op zogeheten uitleglocaties rond de steden.

Door minder uit te breiden en meer perspectief te bieden in de bestaande steden, zullen de steden aantrekkelijker worden voor sociale stijgers en hoogopgeleiden, waarmee de Zuidvleugel als geheel aan kracht zal winnen. Hierbij is het belangrijk om innovaties toe te passen voor klimaatbestendige en duurzame stedelijke ontwikkeling.

Deze keuze is noodzakelijk om de steden sociaal-economisch te versterken, ze energiezuiniger te maken, het verkeer- en vervoerssysteem efficiënter te benutten en het landschap rond de steden open en groen te houden.

3. Landschap dicht bij huis brengen

De stedelijke intensivering maakt het noodzakelijk om de bestaande landschappen nabij de steden bereikbaar te maken en de kwaliteit ervan te verbeteren. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe natuur- en recreatiegebieden. Er was minder aandacht voor de bereikbaarheid van deze gebieden vanuit omliggende steden en de waarde van de bestaande landschappen.

Deze keuze is noodzakelijk als tegenwicht voor de verstedelijking binnen het bestaande stedelijk gebied, en om ervoor te zorgen dat iedere inwoner van de Zuidvleugel snel in een aantrekkelijke groene omgeving kan zijn. Dit is gunstig voor het woon- en vestigingsklimaat.

4. Bereikbaarheid verbeteren

Deze ontwikkelingen vragen om een versterking van de netwerken in het metropolitane gebied: zowel voor het openbaar vervoer als de auto en de samenhang daartussen. Het gaat dan om de netwerken van nationale, regionale en stedelijke infrastructuur die van betekenis zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de Zuidvleugel. De nadruk komt hierbij te liggen op de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van openbaar vervoerverbindingen.

Deze keuze is noodzakelijk om de economische centra en binnenstedelijke woonmilieus bereikbaar en aantrekkelijk te houden.

5. Water- en energiekansen benutten

De gevolgen van de klimaatverandering en de toekomstige energietekorten moeten het hoofd worden geboden. Deze bedreigende situatie biedt ook kansen. Het is zaak de ontwikkelingen aan te grijpen om meer kennis te ontwikkelen, bijvoorbeeld over duurzaam bouwen. Niet alleen om die inzichten in praktijk te brengen en daarmee de Zuidvleugel droog, veilig en schoon te houden, maar ook om die kennis op de markt te brengen.

Deze keuze is noodzakelijk om een aantrekkelijk en veilig woongebied te blijven en om de meest innovatieve regio te worden op het gebied van klimaatverandering en energietransitie.

De discussie in het vervolg van deze gebiedsagenda zal gaan over invulling van deze keuzes, de consequenties ervan en de benodigde prioritering.

3. Innovatieve economie bevorderen

Een sterkere economische concurrentiepositie is slechts te bemachtigen door uit te blinken in datgene waaraan de Zuidvleugel duurzame waarde kan toevoegen.

Allereerst in de drie sterke, internationaal concurrerende clusters: Haven Industrieel Complex, de Greenports en Den Haag Internationaal. Daarnaast in kansrijke sectoren zoals Life&Health Sciences en water-, delta- en energietechnologie.

3.1 Concurrerende clusters, kennisinfrastructuur en bedrijventerreinen

Ambitie: magneet voor bedrijvigheid, innovatie en talent

De Zuidvleugel heeft de ambitie een internationale topregio te worden met een magnetische uitstraling voor nieuwe bedrijvigheid, innovatie en talent. Deze positie is alleen te verkrijgen door uit te blinken in datgene waaraan de Zuidvleugel duurzame waarde kan toevoegen.

Dit betekent sterker maken wat sterk is, een ambitie die rijk en regio gezamenlijk onderschrijven. Daarnaast wil de regio ruimte bieden aan opkomende clusters. Eenmaal sterk, ontstaat ook de mogelijkheid van nationale inzet. De regio koerst in het bijzonder op een kennisintensieve en wetenschapsgedreven economie en wil deze ambitie ook in ruimtelijke zin ondersteunen. In deze ambitie is het cruciaal om talent aan te trekken en te behouden.

De Zuidvleugel wil goede condities blijven bieden voor bedrijfsvestiging. Een locatie wint het van de concurrentie door het geheel aan 'regionale kwaliteiten': woon- en werkomgeving, leefklimaat, bereikbaarheid van de kennisinfrastructuur, voldoende en passende vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, een open en gastvrije cultuur en een sterke vrijetijdsector.

Analyse: vier sporen

De Zuidvleugel streeft naar een duurzame economische structuur. Daarvoor is het nodig om: (a) sterke clusters voortdurend te versterken; (b) ook kansrijke sectoren te versterken; (c) een goed functionerende kennisinfrastructuur te bewerkstelligen en (d) ruimte te creëren voor – concentratie van – economische activiteiten op bedrijventerreinen en gespecialiseerde scienceparken.

a. Sterker maken wat sterk is

De Zuidvleugel kent traditioneel enkele sterk internationaal concurrerende clusters: Haven Industrieel Complex, Greenports en Den Haag Internationaal. Life&Health Sciences is zich aan het ontwikkelen als vierde cluster met een sterk profiel (zie kaders). Binnen deze clusters kent de regio twee opkomende hotspots ('kristallisatiepunten van innovatienetwerken') die zich vaak concentreren op scienceparken rond kennisinstellingen en universiteiten:

- Bioscience Park Leiden: binnen de Zuidvleugel is dit bioscience-park een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kennisintensieve organisaties op het terrein van de Life&Health Sciences die in sterke verbinding staat met andere locaties in Rotterdam en Delft waar Life&Health Science-activiteiten zich concentreren.

De economische spin-off afkomstig van universiteiten en kennisinstellingen wordt voor de regio steeds belangrijker, gespecialiseerde bedrijven kunnen de aanwezige excellente kennis vermarkten. Kansrijke ontwikkelingen doen zich voor op de raakvlakken van de Life&Health Sciences met de andere drie pieken (greenports, veiligheidsissues, energie);

- Water-, delta- en energietechnologie: dit cluster is sterk vertegenwoordigd in de Zuidvleugel, vooral in de regio's Rotterdam en Drechtsteden. De mondiale vraag naar kennis hierover neemt toe, onder meer als gevolg van de klimaatverandering. Ambitie is wereldwijd kenniscentrum te worden. Bundeling van publiek en privaat onderzoek en een ruimtelijke concentratie van het cluster zijn aandachtspunten. Toepassing van kennis op de thuishmarkt is belangrijk om technologieën uit te ontwikkelen tot producten, en om internationale referentieprojecten te ontwikkelen (zoals innovatieve verstedelijking in Stadshavens Rotterdam, de zandmotor voor de Delflandse Kust, Westland als energieleverancier, en Zuidplaspolder).

Haven Industrieel Complex

De Rotterdamse haven is de spil van een (inter)nationaal logistiek complex waar netwerken van transport en handel samenkomen. Het complex staat daarnaast uit tal van industriële activiteiten waaronder chemie, energie, netwerken rondom waterbeheer, waterbouw en de maritieme sector, en ook de havengerelateerde bedrijven in de Rotterdamse regio en de Drechtsteden. Stad en haven bieden uitstekende vestigingsvoorwaarden voor transport- en distributiebedrijven en maritieme zakelijke dienstverlening. Goede achterlandverbindingen zijn van levensbelang voor het functioneren van de haven. Daarnaast staat het havencomplex aan het begin van een grote omwenteling van de transitie van fossiele brandstoffen naar alternatieve brandstoffen. Tot 2040 is het de ambitie om de het Haven Industrieel Complex verder uit te bouwen met innovatieve clusters (energietransitie, deltatechnologie), transformatie en intensivering van oude havengebieden (Stadshavens) en ontwikkeling van het Mainport Netwerk Nederland. Dit laatste betekent dat het gewenst is dat Nederlandse havens meer gaan samenwerken en er geïnvesteerd wordt in het netwerk van logistieke knooppunten langs achterlandverbindingen voor de afhandeling van goederen. Momenteel heeft ook de Rotterdamse haven last van de economische recessie, maar als de economie weer aantrekt moet de haven klaar zijn voor het verwerken van steeds grotere goederenstromen uit met name Azië. Het Haven Industrieel Complex staat voor de grote uitdaging om de te verwachten goederenstroom vanaf de Maasvlakte tijdig richting achterland te krijgen.

Greenports

De Greenports zijn ook in 2040 internationaal marktleider rond de duurzame productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Daarvoor moet in 2040 de productiewaarde minimaal verdubbeld zijn. Het Europese marktleiderschap omvat een marktaandeel van minimaal 25%. Het tuinbouwcluster staat in de top drie van meest aantrekkelijke sectoren om in en voor te werken. Tuinbouwbedrijven zijn in toenemende mate technologisch complex, multifunctioneel en multinational. De Zuidvleugel blijft het belangrijkste gebied van de Greenports. Deze stedelijke vorm van agrarische productie (in 2040 100% energieneutraal) levert naast voedsel en siergewas ook energie, water, en een positieve bijdrage aan klimaat en omgeving. Agrologistieke afwikkeling vergt een optimale organisatie van de hele versstroom, met verschillende vervoerwijzen. Ook hier geldt het belang van een goede ontsluiting. Aan de infrastructurele voorwaarden daarvoor moet binnen de Zuidvleugel worden voldaan, wat onder

meer integratie met de mainports Rotterdam en Schiphol met zich meebrengt. Tegelijk zijn de ruimtelijke randvoorwaarden voor de logistiek en de bundeling van bedrijfsleven en kennisinstellingen van belang.

Den Haag Internationaal

Nu en in 2040 levert Den Haag met het cluster van internationaal recht, vrede en veiligheid een unieke bijdrage aan (het profiel van) de Randstad en Nederland. Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationale rechtspraak. Bovendien biedt de groei van het aantal multidisciplinaire vraagstukken op het gebied van recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling de mogelijkheid om de in Den Haag aanwezige kennis te 'vermarkten'. Dit maakt het belang van dit cluster nog groter. Tot 2040 is het de ambitie wereldcentrum op het terrein van internationaal recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling te zijn, dat hierin gespecialiseerde internationale instellingen aantrekt om zich in de Haagse regio te vestigen. Dit betekent dat er hoogwaardige, goed bereikbare werk- en woonlocaties beschikbaar moeten zijn en topvoorzieningen op terrein van cultuur, recreatie en onderwijs. In de Internationale Zone zijn internationale instellingen al enigszins geclusterd, maar het streven de aanwezige kennis meer te bundelen om beter in de behoefte aan meerdere disciplines te voorzien. De Binckhorst biedt kansen voor verdere groei van deze sector. Het internationale profiel van Den Haag wordt nog onvoldoende benut door bijvoorbeeld universiteiten en internationaal werkende bedrijven in de Randstad. De financiële dienstverlening in Amsterdam profiteert van de spin-off van de juridische dienstverlening in Den Haag (ABF Research). Het profiel zorgt ook voor spin-off naar de congres- en hotelmarkt van vooral Den Haag, Leiden en Amsterdam.

Life&Health Sciences

Kenmerkend voor de Life&Health Sciences zijn de enorme groei en het kennisintensieve karakter. Belangrijk in deze branche is niet alleen de fysieke nabijheid van de verschillende kennisinstellingen en bedrijven maar ook de onderlinge samenwerking. Een aandachtspunt voor de sector blijft opleiding en behoud van gekwalificeerd personeel. Rijk en regio richten zich dan ook op versterking van de economische activiteiten door kennis beter te benutten. Dit gebeurt onder andere door: 1. het stimuleren van samenwerking tussen ondernemers, of tussen ondernemers en onderzoeksinstituten, bijvoorbeeld door gezamenlijke faciliteiten te bieden zoals hotspots; 2. onderwijs beter aan te laten sluiten op de arbeidsmarkt, door bijvoorbeeld vraaggerichte opleidingstrajecten op te zetten.

b. Kansrijke sectoren

Behalve de pieken kent de Zuidvleugel meer kansrijke sectoren voor economische groei en vernieuwing. Nano-technologie en materiaalkunde (doorbraaktechnologieën), toerisme, leisure en zakelijke congressen, en de creatieve sector moeten niet onderschat worden. De Zuidvleugel wil focus aanbrengen in de keuze welke kansrijke sectoren verder ondersteund moeten worden. Hiervoor is nader onderzoek nodig. Voor een sterkere economische basis is het van belang het aanwezige menselijke kapitaal beter te benutten. Denk aan een hogere arbeidsparticipatie van groepen die nog onvoldoende deelnemen, vooral lager opgeleiden. Voor het vasthouden en aantrekken van kenniswerkers zijn, naast opleidingsmogelijkheden en banen, een aantrekkelijk stedelijk milieu en een goed huisvestingsaanbod cruciaal. Daarnaast moeten sociaal-economisch zwakkere gebieden beter worden aangesloten op omliggende arbeidsmarkten, zodat er meer kans op werk ontstaat. Dit vergt ook fysieke maatregelen.

c. Betere kennisinfrastructuur

Of de ambitie dichterbij komt, hangt sterk af van de mate van kennisontwikkeling en -vermarkting. Een goed functionerende kennisinfrastructuur bestaande uit universiteiten, kennisinstellingen, R&D-locaties en toptalent is hiervoor een voorwaarde.

Die infrastructuur voedt de pieken, en kan tegelijkertijd nieuwe pieken doen ontstaan en de economische structuur verbreden.

Blijvende versterking van deze infrastructuur en vermarkting van kennis is de opgave. Dat betekent dat er reguliere bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn waar onderzoeksinstituten en kennisintensieve bedrijvigheid zich kunnen vestigen. Voorbeelden zijn de omgeving van Erasmus Medisch Centrum en Brainpark in Rotterdam, Technopolis in Delft, het Biolifesciencepark in Leiden en het Estec-terrein in Noordwijk, maar ook de toekomstige Climate Campus in Stadshavens Rotterdam. Een strikt toelatingsbeleid moet campusvorming en de ontwikkeling van deze locaties bevorderen. Daarnaast moet er vanuit de universiteiten ruimte zijn voor economische spin-off, in de vorm van startende bedrijven en incubators, en ruimte voor huisvesting van strategische ruimtevragende onderzoeksfaciliteiten. Tot slot is ook campusvorming mogelijk rond innovatieve, veelal grotere bedrijven en kennisinstellingen.

De overheid heeft bij campusontwikkeling een faciliterende rol door te investeren in randvoorwaarden (bereikbaarheid, openbare ruimte). De locaties moeten goed bereikbaar zijn vanaf belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer en vanaf de luchthavens Schiphol en Rotterdam/The Hague Airport. Rijk en regio zullen samen bezien in hoeverre deze regionale ambities ruimtelijk kunnen worden ingebed bijvoorbeeld in de vorm van hotspots van kennisinstituten en bedrijvigheid.

d. Ontwikkeling bedrijventerreinen

Ruim een derde van de beroepsbevolking in de Zuidvleugel werkt op een bedrijventerrein. Ondernemingen die er gevestigd zijn, zijn goed voor ongeveer 35% van de bruto toegevoegde waarde in Nederland. Veroudering van die terreinen heeft nadelige gevolgen: bedrijven lijden onnodig omzetverlies en imagoschade en worden soms gedwongen te verhuizen naar nieuwe locaties binnen en buiten de regio. Daarom loont het om bestaande bedrijventerreinen te herstructureren en nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. Er moet voldoende ruimte beschikbaar zijn op de terreinen en die ruimte moet ook aansluiten op de behoefte van het bedrijfsleven.

Het beleid is, conform de SER-ladder, allereerst om bestaande bedrijventerreinen optimaal te benutten (herstructureren, intensiveren) en in tweede instantie om nieuwe bedrijventerreinen te realiseren. Hoewel nieuwe locaties kunnen leiden tot onnodige aantasting van de schaars beschikbare open ruimte in ons land, is de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen goedkoop in vergelijking met kostbare herstructureringsopgaven. Bestaande terreinen hebben te weinig 'verdiencapaciteit' om de herstructurering autonoom mogelijk te maken. Ondanks dat de regio primair verantwoordelijk is voor de verouderingsproblematiek, wil het rijk helpen de structurele oorzaken weg te nemen en de ontstane veroudering aan te pakken. In lijn met het advies van de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen (Commissie Noordanus) zet het kabinet samen met provincies, gemeenten en bedrijfsleven erop in om de achterstand in herstructurering weg te werken. Bijzondere aandacht in het beleid hebben bedrijventerreinen die van belang zijn voor internationale pieken of de kansrijke clusters (zoals logistieke hotspots en 'natte' bedrijventerreinen voor de maritieme technologische bedrijvigheid).

Afspraken: van Pieken in de Delta tot herstructurering

De volgende afspraken zijn al gemaakt voor de economie in ruimtelijke zin in de Zuidvleugel:

- versterking clusters: de overheid stimuleert (inter)nationaal sterke clusters en verbetert de vestigingsvoorwaarden; de markt doet uiteindelijk de investeringen. De overheid kent onder meer de gebiedsgerichte programmatische aanpak Pieken in de Delta, Sterke Regio's en de Europese structuurfondsen. Daarnaast hebben rijk en regio de afgelopen jaren geïnvesteerd in de internationale bereikbaarheid van de Zuidvleugel (HSL, verbreding A15), en in de stations van Rotterdam en Den Haag (Nationale Sleutelprojecten). Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte krijgt de Rotterdamse haven in ieder geval tot 2020 voldoende ruimte voor grote containerschepen. Voor de Greenports onderzoekt de provincie de mogelijkheden voor één of twee nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties (> 300 ha netto) in Zuid-Holland. Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over herstructurering van bestaand glastuinbouwareaal (2850 ha), bollenareaal (950 ha) en boomteeltareaal (310 ha). Daarnaast zal 200 ha verspreid glas gesaneerd worden; daarvoor komt compensatie in gebundelde glastuinbouwlocaties. Ten slotte lopen er in de Zuidvleugel verschillende MIRT-verkenningen (Holland Rijnland, Haaglanden, Rotterdam VooRuit, Antwerpen-Rotterdam). Deze verkenningen richten zich op de relatie tussen toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen en knelpunten in de infrastructuur (zoals de A4);
- kennisinfrastructuur: er zijn afspraken gemaakt over het Randstad Urgent-project Bioscience Park Leiden (FES-bijdrage voor de ontsluiting), en over Biopartner. Verder ook over Technopolis/Science Port Holland: incubator Technopolis (EFRO). En tot slot over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam.
- bedrijventerreinen: het kabinet heeft afgesproken tussen 2009 en 2013 6.500 hectare te herstructureren. De ministeries van VROM en Economische Zaken werken, in samenwerking met provincies en gemeenten, in 2010 aan de uitvoering van deze afspraken. De provincies stellen uiterlijk in april 2010 hun provinciale herstructureringsprogramma's op.

3.2 Opgave: sterkten benadrukken en ruimte bieden voor innovatie

Clusters versterken

- Het Haven Industrieel Complex heeft een sterk nationaal netwerk van zee- en binnenhavens en logistieke knooppunten nodig, en ruimte voor havengerelateerde bedrijven. Dit betreft een gezamenlijke opgave van rijk en regio. Ook moet de havengerelateerde economie versterkt worden met kansrijke sectoren zoals energietransitie en deltatechnologie. Opgave is ruimte te bieden aan nieuwe economische activiteiten, en kennisontwikkeling te stimuleren. Voorwaarden voor ruimte in de stadshavens zijn: betere bereikbaarheid en maatwerk voor milieuregelgeving.
- De Greenports moeten de relatie versterken met het Haven Industrieel Complex en inzetten op 'co-modaliteit', agrologistiek, en transport per rail. De bestaande glastuinbouwgebieden moeten geherstructureerd worden en de sector zelf verduurzaamd. Voor wat betreft het productieareaal op langere termijn wordt onderzoek gedaan wat de meest kansrijke ruimtelijke strategie voor Greenport Nederland kan zijn. Met een innovatieprogramma voor de Greenports kan duurzaamheid worden bevorderd en kunnen cross-overs worden bewerkstelligd met andere sterke economische sectoren,

zoals het Haven Industrieel Complex. Te denken valt aan een concept als 'World Green Port'. Dit kan de economie verder versterken.

- De opgaven voor Den Haag Internationaal zijn het versterken van het economische profiel, het verbeteren van de bereikbaarheid van de Internationale Zone en het transformeren van de Binckhorst tot een hoogwaardige woon- en werklocatie.
- De opgaven voor Life&Health Sciences moeten – net als bij de andere pieken – verder worden onderzocht, zeker wat de rijksopgaven betreft. Vanuit Pieken in de Delta, Sterke Regio's en EFRO zijn voor dit cluster veel randvoorwaarden gecreëerd. De ontwikkeling van Life&Health Sciences, in het bijzonder het Bioscience Park Leiden, is verder niet los te zien van de directe ruimtelijke omgeving (verbinding Leiden-Katwijk): de verbinding A4-A44, de RijnGouwelijn-West en de realisatie van de woningbouwlocatie Valkenburg. Ook de campus Witte-Biotechnologie (naast DSM Delft) ziet de regio ten goede komen aan het cluster Life & Health Sciences.
Voor het water-, delta- en energiecluster wil de regio de campus rond de TU Delft verder ontwikkelen door een campus Water en Delta (nabij WL-instituut), gebiedsontwikkeling zone TU-Technopolis Station Delft-Zuid, Deltares Golfgoet en de Protonenkliniek (Holland PTC) op Technopolis. Ten slotte ziet de regio de Rotterdam Climate Campus in Merwehavens/Vierhavens als gewenst, evenals een integrale gebiedsontwikkeling Science Port Holland/ Midden Delfland.

Kennisinfrastructuur verbeteren

De opgave voor een betere kennisinfrastructuur is meer huisvesting te realiseren voor studenten en expats, en meer investeren in de kenniseconomie.

Bedrijventerreinen herstructureren

Het rijk helpt de achterstand in de herstructureringsopgave tot 2020 in te halen. Dit gebeurt op drie manieren. Allereerst is er een langetermijnstrategie gericht op het tijdig ingrijpen in veroudering van bedrijventerreinen door terreineigenaren zelf (onder meer door parkmanagement en een grotere financiële betrokkenheid van private investeerders). De strategie voor de middellange termijn is het herstructureren van ongeveer 6500 ha verouderde bedrijventerreinen tot en met 2013. Op korte termijn is er de aanpak in onder meer pilots om de strategie in gang te zetten.

Op basis van een nadere analyse komt de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen tot een kernopgave van 15.800 ha (2009 tot 2020) met een bijbehorende kostenraming van 6,35 miljard euro. Deze opgave is ambitieus en past binnen het streven van het kabinet en de andere betrokken partijen om 1.000 à 1.500 ha per jaar te herstructureren. Voor de Zuidvleugel wordt ernaar gestreefd om 150 à 200 ha per jaar te herstructureren. Uitgangspunt bij de ramingen voor het ruimtebeslag van nieuwe bedrijventerreinen (uitbreiding en vervanging) is het Transatlantic Market-scenario, waarvan gemotiveerd afgeweken kan worden. Rijk en regio nemen als ruimtelijke planningsopgave voor de periode 2010 tot 2020: 10.965 ha netto (voor Nederland). Voor de vier Randstadprovincies is dit: 3.525 ha; en specifiek voor de Zuidvleugel is het minimaal 1.100 ha.

3.3 Agendapunten

Economische ontwikkeling

- Een gezamenlijke verkenning uitvoeren naar het economisch profiel van de Zuidvleugel met aandacht voor de gevestigde drie pieken, de opkomende pieken en de kansrijke sectoren.

Clusters en kansrijke sectoren

- Haven Industrieel Complex: uitwerken Mainport Netwerk Nederland inclusief concept Logistieke Hotspots, voldoende ruimte voor de havengerelateerde bedrijven, integrale gebiedsopgave Stadshavens Rotterdam (bereikbaarheid);
- Greenports: versterking van het glastuinbouwcluster, herstructurering Greenport-arealen (verdere investeringen nodig), uitwerken co-modale agrologistiek;
- Den Haag Internationaal: Kust (Scheveningen, plan Morales), Internationale Zone, Nieuw Binckhorst, internationale treinverbindingen;
- Uitwerking concept Campusontwikkeling door rijk (voor zover van nationaal belang) en regio (inclusief betere bereikbaarheid);
- Voorwaarden scheppen voor kansrijke sectoren toerisme/leisure/congresmarkt, creatieve sector (bijvoorbeeld toestaan van functiemenging voor creatieve bedrijvigheid) en doorbraaktechnologieën.

Bedrijventerreinen

- Resterende opgave herstructurering en (waar nodig) financiering.

4. Stedelijk intensiveren

Tot en met 2020 worden er in Zuid-Holland 175.000 woningen gebouwd. Het grootste deel van deze woningbouw wordt gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. De steden winnen hiermee aan (economische) kracht terwijl het omliggende landschap gespaard blijft. Deze stedelijke intensivering moet duurzaam zijn en woonmilieus bieden waardoor diverse sociale groepen zich in de steden willen vestigen. Deze opgave is bepalend voor de inrichting van landschappen en de benodigde keuzes om het metropolitane gebied bereikbaarder te maken.

4.1 Wonen, werken, recreëren en vestigen in de Zuidvleugel

Ambitie: duurzame steden, aantrekkelijk landschap, hoogwaardig OV

Het is van groot belang wonen, werken, recreëren én het vestigingsklimaat van de Zuidvleugel aantrekkelijker te maken. Niet alleen voor de inwoners en bedrijven in de Zuidvleugel, maar ook voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel. In de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet dit ook onderstreept. Rijk en regio hebben een gemeenschappelijke ambitie om een metropolitane regio te bewerkstelligen met dynamische en zeer stedelijke centra in een aantrekkelijk en divers landschap, voorzien van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. Een duurzame stedelijke inrichting staat daarbij voorop, zoals steden klimaatbestendig maken via innovatieve toepassingen om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Rijk en regio willen maximaal innovatief zijn op het vlak van duurzaam bouwen en stedenbouw, energiebesparing en toepassing van duurzame energie.

Analyse: van kwantiteit naar kwaliteit

De lat van rijk en regio ligt hoog. Ruimtelijke ontwikkeling van de Zuidvleugel moet namelijk vooral tot stand komen door binnenstedelijke transformatie en in samenhang met het hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk. Dit betekent een trendbreuk met het recente verleden van bijvoorbeeld Vinex. Voor nieuwe grootschalige uitleg is in de Zuidvleugel geen ruimte. De resterende open ruimte moet behouden blijven, en van hogere kwaliteit worden om het gebruik en de bereikbaarheid voor de stedeling te verbeteren. Om dit waar te maken, moeten rijk en regio de koers verleggen van kwantiteit naar kwaliteit.

Door sociale, milieutechnische en economische ontwikkelingen wordt de aanwezigheid van geschikte arbeidskrachten naar verwachting een steeds belangrijker vestigingsfactor. De opgave voor de Zuidvleugel is daarom om het menselijk kapitaal te versterken. Hierbij horen investeringen in onder meer onderwijs, luchtkwaliteit en de drie benoemde economische pieken: Haven Industrieel Complex, Greenports en Den Haag Internationaal. Fysieke opgaven als woon- en leefmilieus (inclusief groen, openbare ruimte en landschap) en bereikbaarheid moeten in dit licht worden bezien, zodat agglomeratievoordelen zo groot mogelijk worden en de nadelen zo klein mogelijk.

Afspraken: woningbouw

In de Structuurvisie Randstad 2040 van het kabinet staat de ambitie om de internationale concurrentiepositie van de Randstad te versterken. Ook wil het rijk de nadruk leggen op de stad; dáár moet het (economisch gezien) gebeuren. Als aanvulling daarop worden in de directe nabijheid van de grote steden zogenaamde metropolitane parken aangewezen. Dit sluit aan bij de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel.

De huidige woningbouwafspraken tussen rijk en de regio's lopen tot 2010. Voor de periode tussen 2010 en 2020 is de (kwantitatieve) afspraak de woningvoorraad uit te breiden met 115.000 woningen. Inclusief de vervanging van 60.000 te slopen huizen, betekent dit in de periode 2010-2020 een woningproductie van 175.000. In de periode tot 2030 zullen er nog eens 50.000 woningen worden gebouwd. Het rijk wil in 2009 nadere afspraken maken voor de periode van 2010 tot 2020. Zoals verwoord in de brief van de minister van Wonen Werken en Integratie aan de Tweede Kamer van juli 2008 moeten het meer integrale verstedelijkingsafspraken worden, in plaats van de huidige woningbouwafspraken.

4.2 Opgave: van kwantiteit naar kwaliteit

Om wonen, werken, recreëren én vestigen in de Zuidvleugel aantrekkelijker te maken, is het van belang het aanbod aan woonmilieus af te stemmen op de vraag van de toekomstige metropolitane inwoner van de Zuidvleugel. De Verstedelijkingsstrategie stelt voor zeven 'iconen' te ontwikkelen voor metropolitaan wonen. Het gaat om zeven woonmilieus met unieke kwaliteiten:

- wonen aan de kust: Scheveningen en deel van Valkenburg;
- wonen langs grote rivier: Stadshavens Rotterdam (wonen én werken), Maasterrassen Drechtsteden;
- hoogstedelijk wonen: Binckhorst Den Haag, Stationskwartier Rotterdam CS;
- wonen in het landschap: Rode Waterparel in de Zuidplaspolder.

Het grootste deel van de woningbouwopgave wordt binnenstedelijk uitgevoerd. Om de aantrekkelijkheid te vergroten, moet daarnaast een kwalitatief hoogwaardig 'groenblauw' metropolitaan landschap in de Zuidvleugel ontwikkeld worden (zie hoofdstuk 5). Ook is onderzoek nodig naar nieuwe financiële arrangementen om die koerswijziging van kwantiteit naar kwaliteit structureel waar te kunnen maken. De woningbouw moet zoveel mogelijk energieneutraal uitgevoerd worden en dient te passen in het concept van een duurzame stedelijke ontwikkeling (inclusief het binnenstedelijke groen). Een aandachtsgebied hierbij is Rotterdam-Zuid, een gebied waar de sociale problemen binnen de Zuidvleugel het grootst zijn. Alleen door een integrale aanpak van fysieke en sociale investeringen kan dit gebied aansluiten bij de rest van de Zuidvleugel. Projecten zoals een nieuwe Kuip (Stadionpark) en de vernieuwing van Zuidplein en omgeving (Hart van Zuid) zijn bedoeld om Zuid weer aantrekkelijk te maken.

4.3 Agendapunten

Koerswijziging van kwantiteit naar kwaliteit

- Mate van binnenstedelijk uitbreiden: hoeveel procent van de verstedelijkingsopgave moet binnenstedelijk worden opgelost? Het rijk gaat uit van 60% (bruto). Realiteit in de Zuidvleugel is 65% voor de periode 2010-2020. Voor de gezamenlijke ambitie voor de Zuidvleugel is een hoger binnenstedelijk niveau nodig. De regio gaat uit van 80%;
- Aanpassing van geplande uitleglocaties: de schaarse uitleglocaties (namelijk slechts 20% van het totaal aan woningen) moeten worden gebruikt voor landelijk en waterrijk wonen;
- Iconen van de Zuidvleugel: er moeten onderscheidende en kwalitatief hoogstaande woonmilieus worden ontworpen in de Zuidvleugel. Zie de zeven iconen uit de Verstedelijkingsstrategie hierboven. Deze projecten moeten van internationale allure zijn als het gaat om stedenbouwkundige kwaliteit, architectuur en duurzaamheid. Het gaat om een integrale aanpak met zowel fysieke als sociale investeringen (zoals in Rotterdam-Zuid).

Financiële instrumenten

- Investerings in stedelijke ontwikkeling moeten anders benaderd worden, namelijk niet met de 'klassieke' woningssubsidie (middelen per woning, kwantitatief criterium), maar met een integrale projectsubsidie (middelen per project, kwalitatief criterium);
- Investerings vervoeren: er moeten in verband met de economische crisis al op kortere termijn ruimtelijke investeringen worden gedaan;
- Investerings in de metropolitane regio (gebieden van groenblauwe topkwaliteit, economie, bereikbaarheid) scheppen gunstige voorwaarden voor stedelijke ontwikkeling op de lange termijn. Bij dergelijke investeringen hoort een heldere investeringsagenda van rijk en regio gezamenlijk. Een Ruimte Fonds naast het bestaande Infrastructuurfonds (als opstap naar een echt integraal MIRT) zou een logische stap zijn.

Optimalisatie regelgeving

- De realisatieparagraaf van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) is te star voor zeer complexe, binnenstedelijke en grootschalige transformatieprojecten. De werking van de wet in de praktijk is niet in lijn met de geest van de wet;
- Aandacht voor milieuwet- en regelgeving: de 'stad&milieubenadering' moet worden voortgezet. Daarmee wordt compensatie op andere locaties in de omgeving van het desbetreffende project mogelijk. Op het vlak van externe veiligheid is het in bepaalde gevallen noodzakelijk de routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen aan te passen. Dit zal van geval tot geval bekeken worden in het kader van het programma 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen'.

5. Landschap dicht bij huis brengen

Vanwege de nadruk op binnenstedelijk bouwen, moeten natuurgebieden vanuit de steden goed bereikbaar zijn voor recreatie. Bescherming en uitbreiding van natuur is daarnaast goed voor de biodiversiteit en de economie (denk aan landbouw, maar ook aan het vestigingsklimaat). In dit hoofdstuk gaat het om 'groen om de stad'. De binnenstedelijke opgaven voor 'groen' zijn bij verstedelijking (hoofdstuk 4) ondergebracht.

5.1 Groengebieden voor recreatie, biodiversiteit en economie

Ambitie: landschap binnen tien fietsminuten, en biodiversiteit

Bouwen in bestaand stedelijk gebied moet gecombineerd worden met een aantrekkelijk landschap, zo stelt de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel. Ook los van de verstedelijkingsambitie vraagt de internationale concurrentiepositie om een aantrekkelijk landschap. Om prettig te wonen is het van belang dat er groen is in de nabije omgeving en dat het landschap toegankelijk is. Uit onderzoek blijkt dat inwoners van Zuid-Holland relatief weinig groen in hun woonomgeving hebben voor bijvoorbeeld buitenrecreatie of wandel- en fietstochten. De gezamenlijke ambitie van rijk en regio is dat inwoners vanuit de stad binnen tien fietsminuten in een aantrekkelijk groengebied kunnen komen. Het huidige aanbod komt daar niet aan tegemoet.

Bovendien loopt de natuurlijke biodiversiteit nog steeds terug. Bescherming en uitbreiding van de natuur moeten dit tij keren. Dit vraagt om realisatie van de ecologische hoofdstructuur: een samenhangend netwerk van natuurgebieden. Denk in de Zuidvleugel aan de duinen, buitendijkse terreinen, wateren in de Delta en Nieuwkoopse plassen.

Om deze ambities waar te maken moeten we investeren in kwantiteit (hoeveelheid recreatiemogelijkheden zoals wandel- en fietspaden) en in kwaliteit (zoals het niveau en diversiteit van inrichting, en de bereikbaarheid van het landschap vanuit de steden). De natuurwaarden zijn te vergroten door natuurgebieden te realiseren en met elkaar te verbinden (ecologische hoofdstructuur inclusief nieuwe natuur). De landbouw moet versterkt worden als economische drager en aanbieder van agro-diensten en -producten voor de stad. Dit kan er ook voor zorgen dat kleine kernen levensvatbaar blijven.

Analyse: veranderende recreatiebehoefte, hoge grondprijzen

Recreanten zijn tegenwoordig zeer mobiel: er is meer behoefte aan grotere gebieden en aan bijzondere evenementen. Verder hebben ze meer waardering voor het agrarische cultuurlandschap, voor water en wildere natuur. Om in deze behoeften te voorzien moet er meer nadruk liggen op het versterken en het behouden van kwaliteit in plaats van op het aanleggen van nieuwe (uniforme) recreatiegebieden. Verder moet er meer nadruk komen op de rol van de landbouw als beheerder van het landschap en leverancier van agro-biodiversiteit.

De realisatie van nieuwe RodS- en EHS-gebieden (Recreatie om de Stad en Ecologische Hoofdstructuur) loopt achter op schema vanwege de hoge grondprijzen en de moeizame verwerving van de noodzakelijke grond. Het Investeringsbudget Landelijk Gebied is er vooral voor de aanleg van nieuwe hectares natuur en recreatie.

Vier soorten landschappen in Zuid-Holland

1. Metropolitane landschappen

Hier moet het recreatief (mede)gebruik van het landschap vergroot worden door onder andere bijzondere recreatieve trekkers. Verder moet de bereikbaarheid vanuit omliggende steden vergroot worden en moet landbouw een nieuwe rol krijgen (ook aanbieder van agro-diensten en -producten voor de stad). Bij de 'groenblauwe' inrichting streven we topkwaliteit na.

2. Groene Hart (Nationaal Landschap)

De ruimtelijke opgaven in het Groene Hart zijn het behoud, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke diversiteit en van de waardevolle en unieke (veen-)weidegebieden. Voor de landbouw worden hierbij ontwikkelingsmogelijkheden geboden als belangrijke economische drager. Speerpunten zijn daarnaast: de aanpak van bodemdaling, een robuust watersysteem, de aanleg van grootschalige ecologische hoofdstructuur (Groene Ruggengraat) en verhoging van de 'beleefbaarheid', waaronder betere bereikbaarheid vanuit omliggende steden.

3. Delta (inclusief Nationaal Landschap Hoeksche Waard)

Er moeten condities worden gecreëerd voor een duurzame en klimaatbestendige inrichting en een hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit betekent: veiligheid waarborgen (overstromingsrisico's tegengaan, ook op lange termijn), een duurzaam en zo natuurlijk mogelijk ecosysteem realiseren (rekening houdend met zoetwatervoorziening), en kansen bieden en grijpen voor de ruimtelijk-economische en maatschappelijke ontwikkeling van het gebied. De bereikbaarheid vanuit omliggende steden moet daarom verbeterd worden, de landbouw moet ondersteund worden als economische drager, de ontbrekende delen van de ecologische hoofdstructuur (Deltanatuur) moeten aangelegd worden, en het toerisme moet een grotere economische factor worden. Unieke deltakenmerken hiervoor zijn natuur, ruimte en water.

4. Kust

De kust heeft een functie als zeewering, maar ook voor natuur, toerisme en recreatie. Deze functies moeten, in samenhang met de functies in het achterland, uit de verf komen. Diverse betrokken partijen verkennen de haalbaarheid van uitbouw van de kust gericht op kwaliteitsverbetering voor wonen, werken, natuur en recreatie. Ingezet wordt op betere kustverdediging (zwakke schakels), versterking van de aanwezige natuurwaarden (Natura2000), handhaven van de drinkwaterwinning, en recreatie en toerisme (internationale potenties ontwikkelen).

Op dit moment is er geen geld voor investeringen in betere bereikbaarheid voor recreanten (bijvoorbeeld om knelpunten op te heffen in de hoofdinfrastructuur). De nieuwe recreatiegebieden zijn gericht op dagrecreatie en de inrichting is sober. De landbouw staat onder druk als gevolg van stijgende grondprijzen en veranderingen in de internationale voedselmarkten.

Afspraken: lopende programma's

Over de beschreven ambities is bestuurlijk het volgende afgesproken:

- Investeringsbudget Landelijk Gebied (loopt tot 2013): afspraken tussen rijk en provincie over realisatie van 4200 ha Recreatie om de Stad en Ecologische Hoofdstructuur;
- Andere programma's: realisatie 750 ha natuur en recreatie (Rotterdamse regio) in verband met de aanleg van de Tweede Maasvlakte;
- Groene Hart: continueren van het Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007-2013;
- Delta: voor de financiering van het Deltaprogramma komt er een Deltafonds (met financiële middelen vanaf 2020);
- Kust: de maatregelen voor de zwakke schakels (in de veiligheid komende vijftig jaar) zijn uitgevoerd of gaan (binnenkort) in uitvoering;
- Europa: inzet van structuurfondsen en plattelandsontwikkelingsprogramma.

5.2 Opgave: aanleg, bereikbaarheid en kwaliteit van natuurgebieden

De opgaven voor 2020/2030 die uit het voorgaande voortvloeien, betreffen de aanleg van de resterende prioritaire hectares natuur- en recreatiegebied (RodS/EHS) na 2013, na herprioritering van het huidige planaanbod, en het verbeteren van de bereikbaarheid (te voet, per fiets of met openbaar vervoer) vanuit de stad naar bestaande natuur- en recreatiegebieden, en tussen bestaande natuur- en recreatiegebieden onderling. Ook moeten knelpunten worden opgelost zodat recreanten grote infrastructuur (snelwegen, spoor, vaarwegen) beter kunnen oversteken, en moet de kwaliteit van de metropolitane landschappen omhoog.

Er is bovendien meer aandacht nodig voor de rol van landbouw in deze gebieden en voor bijzondere recreatieve programma's. De wateropgave van de Deltacommissie moet verwerkt worden in de recreatie- en natuurgebieden, en de Delflandse kust moet uitgebreid worden (voorstel van Deltacommissie) ten behoeve van veiligheid, natuur en recreatie. Tot slot zijn maatregelen nodig om de bodemdaling in het Groene Hart te remmen.

5.3 Agendapunten

Versterken metropolitane landschappen

- Er moet gebiedsgericht gewerkt worden aan 'groenblauwe' topkwaliteit dicht bij de stad. De prioritaire gebieden in de Zuidvleugel liggen tussen de steden: Duin, Horst en weide, Hof van Delfland, IJsselmonde/Deltapoort. Er moeten afspraken worden gemaakt over financiering van topkwaliteit, de rol van marktpartijen, exploitatie en beheer van de gebieden en de rol van landbouw.

Groene Hart

- Uitvoeringsprogramma: onderzocht moet worden of in het Uitvoeringsprogramma Groene Hart voldoende rekening is gehouden met de wateropgave voor de Zuidvleugel;
- Drie gebieden in het Groene Hart moeten beter bereikbaar worden vanuit de stad. Het gaat om Hollandse plassen, Wijk en Wouden, en Rottewig/Bentwoud.

Delta en Kust

- Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta (over verzilting, duurzaamheid/veiligheid) en financiering en de realisatie van zeejachthavens om het toerisme te bevorderen;
- Kustontwikkeling zowel zeewaarts als kwaliteitsverbetering landwaarts.

Financiering

- Afspraken zijn nodig over doorloop van de financiering voor prioritaire projecten (Ecologische Hoofdstructuur en Recreatie om de Stad) in het Investeringsbudget Landelijk Gebied na 2013;
- De vier grote steden en drie provincies moeten afspraken maken over financiering van de Uitvoeringsagenda Recreatief Routenetwerk: de aanpak van knelpunten in de bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden vanuit de stad. Er is betrokkenheid nodig van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

6. Bereikbaarheid verbeteren

Een van de grootste knelpunten voor economische groei in de Zuidvleugel is momenteel de slechte bereikbaarheid. Met de keuze voor stedelijke intensivering komt daar nog een uitdaging bij. Net als in andere metropolitane gebieden is het openbaar vervoernetwerk essentieel voor het functioneren van de dagelijkse economie. Met investeringen in de stedelijke netwerken kunnen verkeer- en vervoerbewegingen op de doorgaande verbindingen teruggebracht worden, waardoor de verkeersdruk op deze verbindingen zoveel mogelijk beperkt blijft.

6.1 Kortere reistijden, hogere OV-frequentie

Ambitie: beter netwerk van wegen, spoor en vaarwegen

Bereikbaarheid is cruciaal voor het behalen van de ruimtelijk-economische doelen (zoals verstedelijking). En ook zonder de ambities uit de overige hoofdstukken is het noodzakelijk de bereikbaarheid te verbeteren. Op dit moment zijn er immers al veel knelpunten. Rijk en regio hebben ambities geformuleerd voor wegen, openbaar vervoer en vaarwegen.

a. Hoofdwegennet en onderliggend wegennet

Het wegennet van de Zuidvleugel (hoofdwegen en enkele belangrijke schakels op onderliggend niveau) moet goed doorstromen en aansluiten op de internationale verbindingen. Dit is van belang voor de specifieke (inter)nationale functies zoals de Rotterdamse haven, de grootstedelijke agglomeraties, de kenniscentra en de Greenports. Voor het hoofdwegennet gelden tot 2020 de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit: de files bekorten, de betrouwbaarheid van de reistijd verhogen en de reistijd van deur tot deur verminderen. Streven is een gemiddelde snelheid op het hoofdwegennet van 80 km per uur in 2028, zoals beschreven is in de Mobiliteitsaanpak.

Om tegemoet te komen aan de toekomstige vraag naar mobiliteit zal het hoofdwegennet sterker moeten worden, het (boven)regionaal wegennet een sterkere positie moeten gaan innemen, en zullen hoofd- en regionaal netwerk meer in samenhang moeten worden bekeken (zie PVVP, LMCA en Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel).

b. Hoofdspoorwegen en regionaal openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer is op alle schaalniveaus onmisbaar om de bereikbaarheid van de Zuidvleugel op langere termijn te garanderen en op een duurzaam niveau te brengen. Een belangrijke stap in dit verband is de ingebruikname van de HSL-Zuid. De Zuidvleugel wordt daarmee in zuidelijke richting beter aangesloten op het Europese netwerk. Op lange termijn zijn ook snelle verbindingen in oostelijke richting nodig.

Voor het (hoofd)spoorwegennet is het doel hoogfrequent spoorvervoer in te voeren op in ieder geval de drukste trajecten in de Randstad. Voor de nabije toekomst wordt toegewerkt naar zes intercity's per uur en een aantal sprinters op maat, en het accommoderen van het toenemende goederenvervoer per spoor (inclusief risicoreductie voor vervoer van gevaarlijke stoffen). Voor de langere termijn gaat het kabinet uit van zes intercity's en zes sprinters per uur. Met het oog op de Stedenbaanambities wil de Zuidvleugel deze kwaliteit zo mogelijk al vanaf 2010 introduceren.

De lopende onderzoeken naar het goederenvervoer per spoor zullen moeten uitwijzen in hoeverre op langere termijn een aparte spoorverbinding voor het transport van goederen tussen Rotterdam en Antwerpen haalbaar is en hoe, mede met het oog op de verstedelijkingsdoelstellingen, op kortere termijn de externe veiligheid (vooral bij de Drechtsteden) kan worden vergroot.

Voor de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is extra kwaliteit nodig in het netwerk (10-40 km). De Zuidvleugel zet in op hogere frequenties en meer comfort, naast een goede doorstroming en een begrijpelijk netwerk van verbindingen (Zuidvleugelnet Openbaar Vervoer).

De aansluiting binnen de vervoerwijzen en tussen de landelijke en regionale systemen moet logisch zijn: corresponderende dienstregelingen, goede fietsvoorzieningen en voor automobilisten bereikbare overstappunten (ketenmobiliteit, vervoer van deur tot deur, een logisch samenhangend openbaarvervoersysteem). Het regionaal spoorvervoer (Stedenbaan) maakt deel uit van de regionale plannen voor het Zuidvleugelnet.

c. (Hoofd)vaarwegen

Het vaarwegennet kan nog beter worden benut. Rijk en regio blijven goederenvervoer over water stimuleren. De vervoerscapaciteit van het vaarwegennet moet hiervoor op peil blijven. Dit streven komt binnen bereik door op strategische plekken overslagterminals te ontwikkelen. Ook de kansen voor personenvervoer over water zullen zoveel mogelijk worden benut. Het vaarwegenstelsel is verder van strategisch belang in de Zuid-Hollandse waterhuishouding.

Analyse: netwerkuitbreidingen noodzakelijk

De verkeersdruk op het huidige wegennetwerk in de Zuidvleugel en de hele Randstad is hoog en leidt regelmatig tot ernstige filevorming en vertraging. De introductie van Anders Betalen voor Mobiliteit is één van de uitgangspunten bij de keuze voor de maatregelen. Ook gaan rijk en regio al uit van maximale benutting van de bestaande infrastructuur (mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement). Desondanks valt aan upgrading en uitbreiding van het netwerk niet te ontkomen. Rijk en regio moeten zich daarbij inspannen voor een integrale aanpak: ontwikkeling van de ruimtelijk-economische structuur in samenhang met ontwikkeling van het (infrastructuur)netwerk. Het streven is woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen in bestaand stedelijk gebied zoveel mogelijk te bundelen nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Gemiddeld leidt dat immers tot kortere afstanden, meer gebruik van fiets en openbaar vervoer, en daarmee tot een duurzamer mobiliteitssysteem.

a. Wegen

De Netwerkanalyse Zuidvleugel en de Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse wegen (LMCA) hebben aangetoond dat, ook na uitvoering van de maatregelen uit diverse rijks- en regioprogramma's, de mobiliteit nog niet in goede banen is geleid. De regio's Rotterdam en Haaglanden kunnen de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit niet halen, zelfs niet na uitvoering van het MIRT-projectenboek 2010. Er is sprake van een aanhoudende autonome groei van de mobiliteit, terwijl de ruimtelijk-economische doelstellingen nog eens hogere eisen stellen aan het mobiliteitssysteem.

Met het oog hierop zijn in 2008 naast de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland 'brede' MIRT-verkenningen gestart: MIRT Haaglanden, MIRT Rotterdam VooRuit, en Verkenning Antwerpen Rotterdam.

b. Openbaar vervoer

Uit de LMCA spoor is gebleken dat de vervoervraag per spoor tot 2020 hoger is dan in de Nota Mobiliteit is voorzien. De grenzen van de capaciteit van het spoornetwerk worden daardoor eerder bereikt. Zonder capaciteitsuitbreiding kan de groei in de markt niet worden geacommodeerd.

Voor de Zuidvleugel betekent dit dat voor de periode tot 2020 de Rotterdamse en de Haagse regio moeten worden bekeken. Op de Oude Lijn zullen capaciteitsproblemen en een verminderde kwaliteit voor de treinreiziger ontstaan. Voor de periode ná 2020 zijn mogelijk hogere frequenties vereist voor drie spoorverbindingen: de twee Goudse lijnen, en de lijn Leiden-Alphen aan de Rijn-Utrecht. De regio denkt dat op langere termijn een internationale OV-verbinding van HSL-niveau nodig richting Duitsland (het rijk deelt deze mening niet). De Netwerkanalyse en de LMCA regionaal openbaar vervoer laten kansen zien voor het regionale openbaar vervoer: dat kan een grotere functie vervullen in het mobiliteitsstelsel. Via het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer en uitvoering van de afgesproken regionale OV-projecten worden belangrijke stappen gezet.

Afspraken: studies, verkenningen en analyses

Voor de periode tot 2020 is vastgesteld met welke knelpunten de hoofdinfrastructuur kampt en welke projecten uitgevoerd moeten worden om de doelen uit de Nota Mobiliteit te bereiken. Deze projecten zijn opgenomen in het MIRT-projectenboek 2010. In het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA's) die het rijk in 2010 uitvoert, wordt nagegaan in hoeverre de bereikbaarheidsproblematiek moet worden geactualiseerd. Ook de uitkomsten van de vier Zuid-Hollandse MIRT-verkenningen zullen hiervoor input leveren.

Rijk en regio hebben mede op basis van de Netwerkanalyses Zuidvleugel en de LMCA's al verschillende concrete afspraken gemaakt over verbetering van het mobiliteitsnetwerk. Dit zijn zowel afspraken over aanleg van nieuwe voorzieningen als afspraken over MIRT-planstudies (zie overzicht in de bijlage). Voor de Gebiedsagenda gelden deze afspraken als uitgangspunt. Daarnaast lopen er zoals gezegd vier MIRT-verkenningen, en is een MIRT-planstudie gestart: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Verder zijn enkele regionale studies gaande: Zuidvleugelnets Openbaar Vervoer, Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland, Verkenning N207 en projectstudies voor aansluitingen tussen hoofd- en onderliggend wegennet. De uitkomsten van deze verkenningen en studies worden, voor zover het gemeenschappelijke ambities betreft, in de Gebiedsagenda 2010 verwerkt.

6.2 Opgave: ontwikkeling van Zuidvleugelnetwerk

Uit de genoemde studies moet nog blijken welke oplossingsrichtingen er zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Enkele concrete oplossingen moeten naar verwachting wel nog voor 2020 worden geprogrammeerd, afhankelijk van de beschikbaarheid van (financiële) middelen. Gezien de beperkte middelen zullen belangrijke oplossingen pas op langere termijn (na 2020) worden ingevuld. Op hoofdlijnen gaat het om de volgende opgaven.

Ontwikkeling van zuidvleugelnetten voor de weg en vooral het openbaar vervoer

Om de metropolitane ontwikkeling te faciliteren zijn goede openbaar vervoerverbindingen in en tussen de steden nodig. Met snellere reistijden, hogere frequenties en een hogere dichtheid van het bus-, tram- en metronet. Aan de orde zijn de inzichten vanuit het Programma Stedenbaan en vanuit de studies Netwerk RandstadRail in de Haagse Regio, OV-visie Op Zuid en de RijnGouwelijn-West om tot een robuust en hoogwaardig OV-netwerk te komen.

Daarnaast vraagt de metropolitane ontwikkeling om een robuuster regionaal wegennet voor het (boven)regionale verkeer. Een opgewaardeerd onderliggend wegennet kan het hoofdwegennet ontlasten. Naast aanleg van ontbrekende schakels, capaciteitsverruiming binnen het bestaande netwerk en verbeteringen van de aansluitingen tussen de belangrijkste (boven)regionale wegen en het hoofdwegennet, is het ook mogelijk om doorgaand en regionaal verkeer van elkaar te scheiden (ontvlechting). Zo is te komen tot een robuuster 'kernwegennet' voor de Zuidvleugel, minder kwetsbaar voor incidenten. Het totale netwerk moet adequater zijn in de (inter)nationale, (boven)regionale en lokale ontsluiting. Dit betekent overigens niet dat het belang van de hoofdnetten wegen en spoor voor de afwikkeling van het regionaal verkeer afneemt.

In het Zuidvleugelnet OV (waaraan de Zuidvleugel nu werkt) en de MIRT-verkenningen Haaglanden, Rotterdam VooRuit en de Integrale Benadering Holland Rijnland worden concrete maatregelen voor openbaar vervoer en de weg uitgewerkt.

Ontwikkeling van multimodale knooppunten

De belangrijkste bestaande knooppunten van verschillende OV-vormen, en van openbaar vervoer en weg, moeten worden versterkt.

Versterking van de hoofdverbindingssassen

Voor de Zuidvleugel zijn de verbindingen van belang naar de centra van de drie belangrijkste economische 'pieken' (Rotterdamse haven, Greenports en Den Haag) en de kenniscentra. Concreet gaat het om voldoende capaciteit op de A4 (de belangrijkste noord-zuidverbinding in de Zuidvleugel), de A15 (toegangsweg tot de haven van Rotterdam) en de A12 en de A20 (de belangrijkste oost-westverbindingen), de A27 en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Ruimte voor buisleidingen

Buisleidingen bieden de mogelijkheid chemische industrie en havengebieden te verbinden voor het transport van gassen en vloeistoffen (brandstof, water, olie) op een duurzame manier. Groei van de haven-/chemieclusters in de Zuidvleugel moet gepaard gaan met het verder faciliteren van buisleidingen. In de regio Rijnmond is behoefte aan uitbreiding van de corridors naar Antwerpen (via Voorne Putten) en naar de Noordvleugel. VROM zal deze corridors opnemen in de Structuurvisie Buisleidingen die het ministerie naar verwachting eind 2010 oplevert.

Voor de besluitvorming zal de 'Ladder van Verdaas' worden gebruikt: een instrument van voormalig Tweede Kamerlid Verdaas om systematisch en samenhangend mogelijke oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken te analyseren.

7. Water- en energiekansen benutten

Met de klimaatverandering wordt het leven in de delta waarin Zuid-Holland ligt, bedreigd. Deze bedreiging zal het hoofd moeten worden geboden. Dat biedt ook weer kansen, bijvoorbeeld om de kennis die wordt opgedaan wereldwijd te vermarkten. In dit hoofdstuk gaat het over duurzaamheid op het gebied van waterbeheer en energievoorziening. Andere duurzaamheidsaspecten zijn in eerdere hoofdstukken aan bod gekomen.

7.1 Zwakte én kracht van deltaprovincie

Ambitie: duurzaam, klimaatbestendig en innovatief

Rijk en regio streven naar een duurzaam en klimaatbestendig Zuid-Holland. Dit betekent een goed beheer van water, bodem en natuur. Uitgangspunt is immers dat we in de Randstad blijven wonen en werken. Door bij planvorming nu al rekening te houden met (mogelijke) veranderingen in het water- en bodemsysteem kunnen grootschalige investeringen in de toekomst voorkomen worden of beperkt blijven. Dit kan met intensiever en efficiënter ruimtegebruik, clustering, inbouwen van adaptief vermogen, optimale milieuzonering en ontsluiting.

De Zuidvleugel zet in het kust- en rivierbeheer niet alleen in op preventie van overstromingen, maar ook op beperking van de gevolgen (mocht het toch tot overstromingen komen) door een duurzame ruimtelijke inrichting, en op rampenbeheersing. Op dit moment wordt een nieuwe normeringssystematiek ontwikkeld, die mogelijk ruimtelijke consequenties heeft langs waterkeringen. Voor de beschikbaarheid van water blijft de bestaande zoetwatervoorziening het uitgangspunt. Rijk en regio streven naar een duurzaam watersysteem om verzilting en bodemdaling tegen te gaan. Bovendien wordt onderzocht of deze strategie voor watertekort en zoetwatervoorziening op langere termijn houdbaar is en welke (infrastructurele) maatregelen eventueel nodig zijn in een steeds drogere en meer verziltende omgeving.

Ook in de ambities voor de energievoorziening staat duurzaamheid centraal. De overheden in de Zuidvleugel hebben nu diverse, maar in hoofdlijnen overeenkomende, doelstellingen voor klimaatneutraliteit. Een voorbeeld is het Rotterdam Climate Initiative dat gericht is op een reductie van de CO₂-uitstoot in 2025. Centraal staat forse afname van de emissie van CO₂ en toename van de voorzieningzekerheid van energie. Dit betekent een toename van het aandeel duurzame energie (wind, zon, biobrandstoffen, aardwarmte) in de energiemix, beter benutten van restwarmte en ondergrondse opslag van CO₂.

Een integrale benadering van ruimte, water en energie biedt Zuid-Holland de mogelijkheid zich als innovatieve deltaprovincie op de kaart te zetten. Kennisinstituten en ondernemers kunnen zich hier profileren en nieuwe producten op de markt brengen.

Een voorbeeld van een succesvolle combinatie van ruimtelijke planvorming en versterking van de kust biedt het boulevardplan bij Scheveningen.

Deze combinatie van gelijktijdige aanpak van zeewering en ruimtelijke ordening komt neer op landaanwinning (zeewering) aan de boulevard zijde, waardoor mogelijkheden worden gecreëerd voor nieuwe functies aan en opwaardering van de boulevard (ruimtelijk ordeningsplan / Masterplan Scheveningen), terwijl ook nieuwe mogelijkheden in het achterland ontstaan.

Analyse: hogere waterstanden, verzilting, energievoorziening

Voor het gebied Rijnmond-Drechtsteden zal op de langere termijn (2050) de huidige aanpak van waterveiligheid niet meer voldoen. De Maeslantkering is ontworpen op een zeespiegelstijging van 50 cm. Bij een grotere stijging zal de kering zo vaak moeten sluiten, dat de kans op samenloop met hoge rivierafvoeren veel groter wordt. Dit kan leiden tot extreem hoge waterstanden in het benedenrivierengebied met alle gevolgen van dien voor binnen- en buitendijkse waterveiligheid. Bovendien is een hogere sluitingsfrequentie nadelig voor de scheepvaart. Ook al manifesteert dit probleem zich pas op langere termijn, we zullen al op kortere termijn een oplossingsrichting moeten kiezen. Deze vraagt zeer waarschijnlijk om een andere aanpak dan de huidige en zal daardoor doorwerken in andere ruimtelijke opgaven.

Daarnaast leidt klimaatverandering in twee van de vier scenario's (KNMI 2006) ook tot vaker voorkomende lage rivierafvoeren in de zomer. Hierdoor schuift de zoutindringing vanuit zee langs de bodem van de rivieren verder landinwaarts, wat de verzilting versterkt en mogelijkheden voor waterinname voor onder andere land- en tuinbouw, ecologie en peilhandhaving beperkt. Onder invloed van zoute kwel verzilt het oppervlaktewater vooral in de dieper gelegen polders in de Zuidvleugel. Verzilting kan gevolgen hebben voor het ruimtegebruik en het stedelijk groen, natuur, landbouw en landschap. Om op langere termijn een goede zoetwatervoorziening te kunnen houden moet de landelijke zoetwaterverdeling worden geoptimaliseerd.

Ook extra binnenstedelijk bouwen leidt tot nieuwe opgaven op het gebied van klimaat en water: het voorkomen van zogeheten 'hittestress' (die ontstaat wanneer de temperatuur in steden oploopt als gevolg van een bepaalde stedenbouwkundige inrichting) en ruimte ontwikkelen voor water en piekberging in de stad. De in Zuid-Holland beschikbare kennis op het gebied van bouwkunde en water kan door koppeling aan deze ontwikkelingen worden benut en uitgebouwd.

Op het gebied van de energievoorziening zijn de belangrijkste trends: een doorgaande groei van de vraag naar energie, en een toenemende afhankelijkheid van het – niet altijd even stabiele – buitenland voor fossiele energie. In de productie groeit het aandeel duurzame energie, maar het aandeel fossiele bronnen blijft hoog. Zonder aanvullend beleid op het gebied van duurzame energie, energiebesparing en het reduceren van CO₂ leidt dit tot een doorgaande stijging van de CO₂-emissie.

Aan de aanbodzijde liggen er in de Zuidvleugel kansen voor een verduurzaming van de energievoorziening en energieneutraliteit, door de beschikbare kennis- en innovatiekracht in te zetten, door restwarmte en aardwarmte in te zetten, en windenergie uit te breiden met windmolenparken (bijvoorbeeld in de Noordzee). Nieuwe energiesystemen die gebruikmaken van zon en water (getijde, overgang zoet-zout), kunnen ook bijdragen. Deze systemen zijn duurzaam in te passen in bestaande ruimtelijke structuren.

Aan de vraagzijde kunnen energiebesparing en verduurzaming worden ingebed in de doorgaande herstructurering en verduurzaming van de glastuinbouw, de omvangrijke herstructurerings- en transformatieopgave in de steden, de woningbouwopgave, en de ontwikkeling van de Rotterdamse haven tot meest duurzame haven.

Afspraken: waterveiligheid, zoetwatervoorziening, energiebesparing

Op korte termijn blijft het bestaande beleid voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening gehandhaafd:

- Periodieke toetsing en versterking waterkeringen, inlopen van achterstallig onderhoud (voor 2015);
- Versterking van de zwakke schakels in de kust (Noordwijk, Scheveningen, Delfland);
- Creëren van ruimte voor de rivier, uitvoering PKB Ruimte voor de Rivier;
- Transitie van veenweidegebieden.

Voor de zoetwatervoorziening in het zuidelijk deel van Zuid-Holland (landbouw, procesindustrie, doorspoelen van boezem, drinkwater) geldt een nauwe samenhang met de keuzes die op korte termijn in de zuidwestelijke delta worden gemaakt. Op dit punt moeten beide gebiedsagenda's afgestemd worden.

Afspraken over energie:

- Beperking van gebruik van fossiele brandstoffen door energiebesparing en benutting van restwarmte en aardwarmte voor verwarming;
- Vervanging van fossiele brandstoffen door biomassa, mits verantwoord. De haven van Rotterdam wordt een biomassa-hub;
- Nieuwe toepassingen in stedelijk gebied met zonne-energie, gebruik van groen gas, elektromobiliteit, et cetera;
- Uitbreiding van het windenergievermogen binnen de Zuidvleugel en streven naar een project voor de kust;
- Uitwerking van een omvangrijk programma voor reductie, transport en opslag (onder land en zee) van CO₂. Een deel van dit CO₂ wordt nuttig gebruikt, onder meer in de glastuinbouw.

7.2 Opgave: klimaatbestendigheid, energiebesparing en duurzame energie

Klimaatbestendigheid Zuid-Hollandse Delta, Groene Hart en Zuidvleugel

De richting van het beleid voor veiligheid vanuit de kust zal niet wijzigen. Vooral in het gebied Rijnmond-Drechtsteden is mogelijk een aanpassing nodig. Kansrijk is volgens de Deltacommissie het 'afsluitbaar open maken' van het gebied. Deze en andere mogelijkheden, waaronder het definitief afsluiten of geheel open houden van de Maasmonding, worden verkend in het licht van waterstaatkundige en andere ruimtelijke aspecten.

Voor oplossing van het veiligheid- en zoetwatervraagstuk in de Zuidvleugel is samenhang met andere delen van het hoofdwatersysteem (zuidwestelijke delta, rivieren, IJsselmeer) een belangrijk uitgangspunt.

Ook de samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw en herstructurering, buitendijkse stedelijke ontwikkeling, mainportfunctie, natuur, recreatie) is essentieel om te kunnen bijdragen aan de andere opgaven.

Op basis van het ontwerp-Provinciaal Waterplan 2010-2015 kunnen de volgende opgaven worden benoemd voor de Zuid-Hollandse Delta:

- Realiseren van een alternatieve zoetwatervoorziening;
- Verbeteren van de waterkwaliteit van de zuidwestelijke delta door het zout maken van het Krammer-Volkerak-Zoommeer in aansluiting op de Grevelingen. Opvang van extreme afvoeren van de Rijn en Maas in het Krammer-Volkerak-Zoommeer om het benedenrieverengebied te ontlasten (in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier).

Het Groene Hart staat voor deze opgaven:

- Tegengaan verrommeling en verbeteren waterbeheer om de kernkwaliteiten (landschappelijke diversiteit, (veen)weidekarakter, openheid, rust en stilte) tegen acceptabele kosten in stand te kunnen houden;
- Afremmen bodemdaling en afbraak veengronden in combinatie met behoud van veenweidelandschap en inpassing van natuurontwikkeling;
- Vermindering afhankelijkheid van zoet oppervlaktewater voor kwetsbare functies en op termijn heroverweging van de huidige wijze van zoetwatervoorziening;
- Ontwikkeling Greenport Boskoop door herstructurering van oude teeltgebieden, en het oplossen van het ontsluitingsvraagstuk en het watervraagstuk (verzilting en zoetwateraanvoer).

De Zuidvleugel heeft de volgende opgaven:

- Waarborgen veiligheid lange termijn, vooral gericht op het beperken van overstromingsrisico's in Rijnmondgebied en Drechtsteden (afsluitbaar open) als gevolg van zeespiegelstijging en toenemende rivierafvoeren;
- Veiligheid Zuid-Hollandse kust door verdere innovaties waarbij een aantrekkelijke, economisch vitale en leefbare kustzone wordt gecombineerd met een goede binnendijkse en buitendijkse bescherming;
- Innovatieve gebieden meer klimaatbestendig inrichten en voorbereiden op calamiteiten;
- Ontwikkeling van duurzame waterkringlopen en toepassing van andere waterduurzaamheidsprincipes in de glastuinbouw;
- Behoud van leefbaarheid en prettig woon-/werkklimaat door realisatie van een aantrekkelijk 'groenblauw' netwerk.

Energiebesparing en duurzame energie

De opgave voor energie richt zich op energiebesparing en duurzame energie. Rijk en regio willen zoveel mogelijk duurzame energie opwekken en stimuleren deze en nieuwe ontwikkelingen. Rijk en regio blijven inspelen op de specifieke kenmerken van de Zuidvleugel, zoals: veel stedelijk gebied en glastuinbouw, de haven van Rotterdam met nog een hoog 'fossiel' karakter, gunstige omstandigheden voor toepassingen op het gebied van wind en water.

7.3 Agendapunten

Klimaatbestendigheid Zuid-Hollandse Delta

- Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta onder verantwoordelijkheid van Deltaraad;
- Uitvoering Kierbesluit Haringvliet in 2010 en evaluatie in 2015;
- Toelating van zout water in het Volkerak Zoommeer nadat alternatieven voor zoetwatervoorziening zijn bepaald. Uitvoering van bijbehorende maatregelen voor 2015 in verband met planning toelating zout water in Volkerak vanaf 2015;
- Uitvoering onderzoek van het rijk naar waterberging in Volkerak Zoommeer en Grevelingen en rijksbesluit hierover in 2011/2012;
- Uitvoering onderzoek van het rijk naar verbetering van de waterkwaliteit en natuurwaarden in Grevelingen en besluit over vervolgstappen.

Klimaatbestendigheid Groene Hart

- Afremmen bodemdaling in prioritaire gebieden uit programma Westelijke Veenweiden (besluit Nota Ruimtebudget), Natura2000, TOP (verdrogingsbestrijding) en Groene Ruggengraat;
- Ontwikkeling langetermijnvisie door rijk, provincie en waterschappen voor de zoetwatervoorziening in het Groene Hart;
- Besluitvorming over waterveiligheid in het kader van Waterveiligheid 21^e eeuw en Veiligheid Nederland in kaart.

Klimaatbestendigheid Zuidvleugel

- Uitvoering Randstad Urgent-project om zwakke schakels in de kust te versterken;
- Uitwerken versterking klimaatbestendigheid van de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel;
- Koppeling wateropgave aan ontwikkeling metropolitane landschappen voor veiligheid en leefbaarheid;
- Versterking kenniscluster deltatechnologie door bevordering geografische clustering, versterken van kennisinfrastructuur en arbeidsmarkt, verbinden van kennisvraag en -aanbod en stimuleren van duurzame innovaties.

Energie

- Rijk en regio werken uit welke ruimtelijke gevolgen er kleven aan de ambities op het gebied van duurzame energie en energiebesparing;
- Energieambities concretiseren door afstemming tussen verschillende lopende programma's zoals het Rotterdam Climate Initiative, en het programma Duurzame Greenports in het kader van Randstad Urgent (regionale warmte-initiatieven).

Bronnenlijst

Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer
Advies Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen
Brief aan Tweede Kamer van Minister van Wonen Werken en Integratie, juli 2008
KNMI-scenario's, 2006
Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyses
MIRT-projectenboek 2010
Mobiliteitsaanpak
Natura2000
Nota Mobiliteit
Pieken in de Delta
Programma Ruimte voor de Rivier
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Regeling Sterktes in de Regio
Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, 2006
SER-ladder
Structuurvisie Haaglanden
Structuurvisie Holland Rijnland
Structuurvisie Randstad 2040
Structuurvisie Rotterdam
Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel

Afkortingen en begrippen

EHS – Ecologische HoofdStructuur
EFRO – Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
FES – Fonds Economische Structuurversterking
ha – hectare
HSL – hogesnelheidslijn
ILG – Investeringsbudget Landelijk Gebied
LMCA – Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse
MIRT – Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
OV – openbaar vervoer
PHS – Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PKB – planologische kernbeslissing
PVVP – Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
R&D – Research & development
RodS – Recreatie om de Stad
RVVP – Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
SER – Sociaal Economische Raad
Stedenbaan – samenwerkingsverband voor afstemming van stedelijke ontwikkeling op knooppunten en stations
TU – Technische Universiteit
Uitleglocaties – woningbouwlocaties aan de randen van of net buiten de steden
WL – Waterloopkundig Laboratorium
Zuidvleugel – zuidelijk deel van de Randstad