



MIRT-Verkenning Haaglanden
Infrastructuur en ruimte 2020 - 2040

Inventarisatie en fasering vraagstukken



Colofon

MIRT Verkenning Haaglanden
Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag
070 750 1578

Oktober 2009

mirtverkenning@haaglanden.nl
www.mirtverkenninghaaglanden.nl

Coördinatie: communicatiebureau Podium
Vormgeving: Piraña grafisch ontwerp
Fotoverantwoording: Joop van Houdt, beeldbank VenW (voorkant),
Peter van Oosterhout (p. 18), Stadsgewest Haaglanden (overig)



**MIRT-Verkenning Haaglanden
Infrastructuur en ruimte 2020 - 2040**

**Samenvatting Eindrapport Fase A:
inventarisatie en fasering vraagstukken**

Een gedragen voorkeursbeslissing over maatregelen die het mobiliteitssysteem zo effectief mogelijk toesnijden op gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is het doel van de MIRT-verkenning Haaglanden. In Fase A analyseren wij – uitgaande van het toekomstbeeld van de regio en de voorziene situatie in 2020 (referentiebeeld) - welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio op de langere termijn te verwerken krijgt. Voor de belangrijkste vraagstukken worden in Fase B oplossingsrichtingen verkend. In fase B wordt er in oktober 2010 een voorkeursbeslissing genomen door de betrokken bestuurders (Rijk, provincie en stadsregio), op basis van het verkenningenrapport

In nationale, regionale en lokale beleidsstukken en in samenspraak met betrokken partijen en geconsulteerde stakeholders is gezocht naar de gemeenschappelijke lijn in het toekomstbeeld 2020 – 2040 voor Haaglanden. Daaruit komen vier specifieke ambities van (inter)nationaal belang en twee basisvoorwaarden naar voren:

AMBITIE 1	Versterken positie Den Haag World Legal Capital / Stad van vrede, recht en veiligheid
AMBITIE 2	Behouden en verbeteren concurrentiepositie Greenport Westland-Oostland
AMBITIE 3	Verbeteren kennisontwikkeling in samenwerking met Rotterdam en Leiden
AMBITIE 4	Voortgaan met stedelijke verdichting via met name binnenstedelijk bouwen
BASISVOORWAARDE A	Kwaliteit woon- en leefklimaat
BASISVOORWAARDE B	Robuuste netwerken

Een toelichting op deze ambities en basisvoorwaarden staat achterin deze samenvatting

Bredere uitstraling

Het werken aan de ambities en het verbeteren van de basisvoorwaarden betekenen een sociaal – economische impuls voor de gehele regio. Door onderlinge relaties en verwevenheid van economische activiteiten zullen alle inwoners, bedrijven en instellingen profiteren van een betere bereikbaarheid en een meer duurzame woon- en leefomgeving.

Referentiesituatie: Haaglanden in 2020

Om de bereikbaarheidsvraagstukken in 2020 bij de dan voorziene ruimtelijke invulling te kunnen analyseren (welke knelpunten zijn opgelost en welke niet), zijn drie referentiekaarten opgesteld: voor wegeninfrastructuur, openbaar vervoerverbindingen en woon- en werkplekken. De kaarten zijn gemaakt op basis van de reeds bestaande beleidsstukken, met medewerking van de betrokken partijen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen realisatieprojecten (bestuurlijke afspraken en financiële dekking) en projecten in ontwikkeling (opgenomen in één of meerdere beleidsplannen). Voorwaarde is dat realisatie voor 2020 mogelijk is. De referentiekaarten zijn weergegeven in het hoofdrapport.

Probleemanalyse 2020 - 2040

De analyse van de bereikbaarheidsvraagstukken in relatie tot de verdere ruimtelijke ontwikkelingen is tot stand gekomen via de volgende activiteiten:

1. Een knelpuntenanalyse op basis van studies en eerder uitgevoerde analyses.
2. Een functionele analyse van netwerken met inbreng van verschillende publieksgroepen, volgens de ARKO - systematiek (Architectuur Regionale Knooppunten).
3. Een scenariostudie naar de bandbreedte van economische, ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen, ondersteund door middel van werkbijeenkomsten met belanghebbenden en experts.

De probleemanalyse heeft geleid tot de volgende bereikbaarheidsvraagstukken van regionaal en nationaal belang voor de weg respectievelijk het openbaar vervoer.



Weginfrastructuur

Doorstroming A4 – passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein)

Het is de verwachting dat het verkeer op de A4 in de komende jaren toeneemt, waardoor de problemen hier groter worden. Het gaat met name om het knooppunt bij het Prins Clausplein en het knooppunt bij Ypenburg.

De A4 is als ruggengraat van het wegennet van de Zuidvleugel niet alleen van groot belang voor Haaglanden, maar levert ook een aanzienlijke bijdrage aan het functioneren van de Zuidvleugel en de Randstad als geheel. Deze passage is kritisch (geen goede alternatieve route) vanuit nationaal en internationaal oogpunt en ondersteunt door zijn centrale functie alle ambities. Daarom is de A4-passage een vraagstuk dat met voorrang nader moet worden onderzocht en aangepakt. Alle participerende publieksgroepen in de verkenning onderkennen het belang van de passage en de noodzaak de problemen aan te pakken.

Doorstroming op poorten en inprickers Den Haag

De wegen die automobilisten nemen om Den Haag in of uit te rijden kunnen onvoldoende verkeer aan en de doorstroming wordt vertraagd. Niet alleen schiet de verwerkingscapaciteit van het stedelijke - regionale netwerk en het landelijk netwerk te kort; ook hebben we te maken met een vermenging van verkeerssoorten met onder meer veel afslaand verkeer.

Het aanpakken van de (binnen)stedelijke ontsluiting is van groot belang om een goede bereikbaarheid van de World Legal Capital en het bestuurscentrum te verzekeren. Ook andere delen van Haaglanden zullen daarvan profiteren. Immers, een betere verkeersdoorstroming via de poorten en inprickers leidt tot minder opstoppingen met terugslageffecten op het hoofdwegennet. Dit is ook gunstig voor het doorgaande verkeer. Het lijkt daarom logisch dit vraagstuk te bezien in combinatie met de doorstroming op de A4.

De geconsulteerde stakeholders onderkennen het probleem, maar vragen ook aandacht voor de kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Vanuit de focusgroepen is specifiek aandacht gevraagd voor de ontsluiting vanuit Den Haag naar de regio en verder.



Corridors naar Rotterdam, naar Leiden en naar Gouda

Voor de corridors naar Rotterdam (A4/A13/A16), Leiden (A44/N44) en Gouda (A12) is het een voorwaarde dat de doorstroming op de A4-passage in orde is, omdat daarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan een betere doorstroming op het gehele netwerk. We pleiten voor een fasering waarin de corridors pas ter hand worden genomen als eerst de doorstroming op de A4-passage op een adequaat niveau is gebracht. Uiteindelijk zal een goede ontsluiting van het gehele gebied bereikt moeten worden, om de ambities ten volle te kunnen realiseren.

Ontsluiting tussengebied Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam

Naarmate de economische en demografische druk toeneemt, komt de ontsluiting van het tussengebied Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam meer in het geding en zijn aanpassingen gewenst, om de ambities voor het Oostlandse deel van de Greenport en de Kennisontwikkeling te kunnen blijven ondersteunen. Aanpassingen in de infrastructuur moeten dan zoveel mogelijk in lijn liggen met een verdere innovatieve ontwikkeling van dit deel van de Greenport, rekening houdend met leefbaarheid.

Corridor Den Haag – Westland – Haven

Er is geen directe verbinding tussen het Westlandse deel van de Greenport en de Rotterdamse Haven (inclusief het achterland). De verwachting is dat deze 'schakel' steeds meer gemist zal worden. Zuiver geredeneerd vanuit de bereikbaarheid is er – vanuit Haaglanden bezien – nu niet direct aanleiding voor het realiseren van een tweede oeververbinding in de Westflank. Aan de andere kant zijn er wel strategische overwegingen om een ingreep te overwegen. Een meer directe koppeling tussen de Greenport en de haven speelt de handels- en distributiefunctie van het Westlandse deel van de Greenport in de kaart.



OV-infrastructuur

Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst

De bereikbaarheid van belangrijke en populaire bestemmingen zoals het World Forum Gebied en Scheveningen via het openbaar vervoer laat te wensen over. Dit staat op gespannen voet met de ambitie om Den Haag verder uit te bouwen als Stad van Vrede, Recht en Veiligheid en om Scheveningen te versterken als toeristische trekpleister. Een betere, meer hoogwaardige ontsluiting per OV van dit deel van Haaglanden maar ook de ontwikkellocatie Binckhorst verdient daarom prioriteit. Een hoogwaardige ontsluiting per OV is bovendien een noodzakelijke voorwaarde om de verdichtingsopgave te realiseren, de autonome groei op te vangen en de ambitie van World Legal Capital te ondersteunen. Uit de probleemanalyse komt naar voren dat er forse problemen zullen blijven bestaan in 2020 als Netwerk RandstadRail en Stedenbaan niet worden uitgevoerd. Een verdere versterking van het OV mag rekenen op een warme instemming van de geraadpleegde stakeholders en inwoners.

Corridor Den Haag - Rotterdam: kwaliteit OV op Oude Lijn

Ook de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (Oude Lijn) is kwetsbaar omdat er op een deel van de route slechts twee sporen liggen. Er wordt gestreefd naar verdere capaciteitsvergroting op de Oude Lijn, om het toenemende OV-gebruik op hoogwaardige wijze te kunnen opvangen. Dit ondersteunt de verschillende ambities waaronder de strategie van stedelijke verdichting. Ook de focusgroepen hechten belang aan kwaliteit op de Oude Lijn. Momenteel onderzoekt de Planstudie Rotterdam-Den Haag de capaciteit en de kwaliteit van de Oude Lijn. De MIRT-verkenning gaat ervan uit dat hier een voldoende oplossing uit voort komt.

Corridor Den Haag - Rotterdam: ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport

TIC, Science Port en Rotterdam Airport zijn relatief slecht bereikbaar. Zowel de reistijd als het comfort blijven onder de maat, met name voor de zakelijke doelgroep. Gezien de beoogde verdere ontwikkeling (circa 25.000 extra arbeidsplaatsen in de periode tot 2040) zal de vervoersvraag verder toenemen. Een betere verbinding is een voorwaarde voor de ruimtelijke ontwikkeling van de kenniszone. Hier moet aansluitend op kwaliteitsverbetering van de Oude Lijn aan gewerkt worden. Een betere verbinding met de luchthaven draagt onder meer bij aan de ambitie van World Legal Capital. Tegelijkertijd legt een betere verbinding een verplichting op aan de publieke en private partijen om van de kenniszone een groot succes te maken. Het idee ontmoet sympathie bij een gedeelte van de stakeholders.

Corridor Den Haag - Gouda: kwaliteit OV op Goudse Lijn

De spoorverbinding tussen Den Haag en Gouda (Goudse Lijn) is kwetsbaar omdat er op een deel van de route slechts twee sporen liggen. Gezien de groeiambities op het spoor en de wens om een 'spoorboekloze' dienstregeling in te voeren, zal de verbinding kwetsbaarder worden. Verdere uitbouw in dienstverlening en capaciteit is gewenst, zeker omdat deze corridor een belangrijke bijdrage levert aan de externe (inter)nationale ontsluiting van Haaglanden.

Corridor Den Haag - Leiden: verbeteren OV-ontsluiting Duin- en Bollenstreek

In de as Leiden-Katwijk vindt in de periode tot 2020 veel extra woningbouw plaats. De treinverbinding tussen de stations van Den Haag en Leiden Centraal is op orde, maar een meer fijnmazige OV-verbinding op de as Den Haag-Leiden-Katwijk-Bollenstreek ontbreekt of voldoet niet. De corridor naar Leiden (en de Bollenstreek) levert een relatief bescheiden bijdrage aan de ambities van World Legal Capital en de Stedelijke Verdichting. Ze kan wel een rol spelen in de versterking van het kenniscluster



Verbetering kwaliteit tangentiële verbinding Den Haag ZW / Westland – Delft – Pijnacker - Zoetermeer - Leiden

De OV-verbindingen tussen herkomst- en bestemmingslocaties Den Haag Zuid-West – Delft – Pijnacker – Zoetermeer – Leiden zijn onvoldoende. Reizigers worden via Den Haag gestuurd om een naastgelegen gemeente te kunnen bereiken. Dat is omslachtig en legt een onnodige druk op het OV-netwerk van en naar het centrum van Den Haag.

Een nieuwe tangentiële verbinding van Leiden via Zoetermeer en Delft naar het Westland en/of Den Haag Zuidwest voorziet in een ontbrekende OV-verbinding. Het biedt kansen de onderlinge samenhang van de stedelijke centra te versterken en de Kenniszone beter te bedienen.

De urgentie is echter minder hoog en het draagvlak voor deze HOV-verbinding is wisselend. Dit is mede het gevolg van mogelijke inpassingsvraagstukken in het Oostland.

Corridor Den Haag - Rotterdam: verbetering koppeling beide stadsregio's

OV-verbindingen tussen de zuidkant van Haaglanden en de noordkant van Stadsregio Rotterdam bestaan niet of zijn van onvoldoende kwaliteit (frequentie, reistijd, comfort).

Een verdere OV-koppeling tussen Den Haag en Rotterdam (naast de Oude Lijn en RandstadRail) speelt in op de wens om de samenhang tussen de twee stadsregio's in de Metropool Regio hechter te maken. Het draagt ook bij aan een betere bereikbaarheid van tussengelegen gemeenten zoals Delft en Pijnacker-Nootdorp. Dergelijke koppelingen bieden extra kansen om voorzieningen in de andere kernen makkelijker per OV te bereiken.

Corridor Den Haag - Westland: verbetering OV-ontsluiting Westland

De bereikbaarheid van het Westland per openbaar vervoer is matig. Reizigers moeten altijd overstappen aan de stadsrand van Den Haag. De reistijd van de knooppunten tot de stations is lang, vooral door de vele stops.

Het Westland kan beter ontsloten worden via hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en op termijn wellicht meer, afhankelijk van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het Westland. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat kan worden versterkt door op een slimme en duurzame manier gebruik te maken van de potentiële rijkdom van de kustzone.

Een ultieme mogelijkheid is een hoogwaardige OV-ring in Haaglanden met een voor reizigers zeer aantrekkelijke doorkoppeling naar het regionale OV-systeem in de Stadsregio Rotterdam.



Fasering

Na het analyseren van ambities, knelpunten en vraagstukken is een fasering opgesteld. De centrale vraag daarbij is: welke vraagstukken moeten in fase B van de MIRT-verkenning als eerste verder worden uitgewerkt?

Deze fasering is om te beginnen gewenst vanuit pragmatische overwegingen: in het vervolgtraject zal niet voldoende budget beschikbaar zal zijn om alle vraagstukken snel en tegelijkertijd uit te werken en aan te pakken. Bovendien kan het ene vraagstuk pas effectief worden aangepakt als eerst een ander vraagstuk ter hand is genomen. Daarnaast verdient het de voorkeur om vraagstukken die de gehele regio betreffen als eerste op te pakken. Er is ook een inhoudelijke overweging bij de fasering. Vraagstukken die er echt toe doen als het gaat om het realiseren van de vier ambities moeten tijdig aandacht krijgen; op die manier kunnen de direct bij het MIRT betrokken partijen duidelijk maken aan belanghebbenden dat het menens is met die ambities.

Overigens kan fasering niet los gezien worden van de taak om de voortgang te monitoren en toetsen. Er zal regelmatig nagegaan worden of deze fasering nog op koers ligt of herijkt dient te worden. Dit betekent dat vraagstukken waarbij nu wordt besloten deze later in de tijd aan te pakken, mogelijk naar voren schuiven op het moment dat nieuwe ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

De fasering van de hiervoor benoemde vraagstukken staat in het volgende overzicht:

Realisatie tot 2020 via herschikking of additionele middelen	OV: Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst
Realisatie in de periode 2020 – 2028 Aanvang mogelijk vóór 2020	Weg: A4-passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein) Poorten en Inprikkers van Den Haag
Realisatie in de periode 2020 – 2028	OV: Ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport Kwaliteit OV op de Goudse lijn
Realisatie na de periode 2020 – 2028; afhankelijk van uitkomsten monitoring / update studies komende jaren	Weg : Corridors naar Rotterdam, naar Leiden en naar Gouda Ontsluiting tussengebied Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam Corridor Den Haag – Westland – Haven
	OV: Corridor Den Haag – Leiden: verbeteren OV-ontsluiting Duin- en Bollenstreek Tangentiële verbindingen Den Haag ZW/Westland – Delft – Pijnacker – Zoetermeer – Leiden Corridor Den Haag – Rotterdam: verbetering koppeling beide stadsregio's Corridor Den Haag – Westland: verbetering OV-ontsluiting Westland

Hoe nu verder?

In dit Eindrapport fase A zijn de vraagstukken voor de toekomstige bereikbaarheid van Haaglanden geïnventariseerd én gefaseerd. De vraagstukken die als eerste in aanmerking komen voor nadere uitwerking, zullen door dezelfde betrokken partijen in gezamenlijkheid in fase B worden opgepakt. Dat gebeurt door voor deze vraagstukken, mede via een breed participatietraject, een aantal oplossingsrichtingen in kaart te brengen. De te verwachten effecten van deze oplossingsrichtingen worden inzichtelijk gemaakt middels een Plan-m.e.r (strategische milieueffectrapportage) en een OEI/ KBA (een maatschappelijke kosten-batenanalyse). Ook worden de ruimtelijke kansen en belemmeringen geïnventariseerd.

Op basis van inzicht in de effecten en ruimtelijke kansen en belemmeringen, zullen keuzes gemaakt worden over welke oplossingen de voorkeur verdienen. Hoofdkeuzes over de inrichting en inpassing maken daar integraal onderdeel van uit. Ook bij de afweging en het maken van keuzes zal een participatietraject horen.

Deze keuzes landen in een Masterplan (de voorkeursbeslissing). In het najaar van 2010 wordt in het Bestuurlijk Overleg MIRT hierover formeel besloten. Deze besluitvorming biedt de mogelijkheid voor het starten van een Planuitwerkingsfase, waarbij er ook overeenstemming over de bekostiging van de gekozen oplossingen moet zijn.

1. Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst
2. A4-passage Den Haag (incl. Prins Clausplein)
3. Poorten en inprikkers van Den Haag
4. Ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport
5. Kwaliteit OV op de Goudse lijn



Toelichting ambities en basisvoorwaarden

AMBITIE 1

Den Haag: World Legal Capital / Stad van Vrede, Recht en Veiligheid

Na New York, Geneve en Wenen is Den Haag de vierde VN-stad van de wereld. In de visie op de toekomst van Haaglanden is de eerste ambitie dat Den Haag zich nog sterker profileert als World Legal Capital. De functie als nationaal bestuurscentrum blijft van onverminderd gewicht. Door ook de positie als World Legal Capital verder uit te bouwen, wordt de internationale concurrentiepositie van de Randstad versterkt. Voor de periode tot aan 2040 wordt gestreefd naar een flinke toename van het aantal in Den Haag gevestigde internationale instellingen. Een clustering van aanvullende nieuwe internationale activiteiten rond het World Forumgebied is daarbij leidend. De “back office” activiteiten en ondersteunende dienstverlening vinden elders in de regio plaats waaronder op de Binckhorst en in de Vlietzone; de ontwikkelassen naar buiten zijn de A12, de A13, de Goudse spoorlijn en de Oude spoorlijn (Leiden – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht).

AMBITIE 2

Greenport Westland-Oostland

De tweede ambitie is dat de Greenport Westland-Oostland ook in 2040 een internationale marktleider is op het gebied van productie,

verwerking, handel en logistiek van tuinbouw en sierteelt. De nagestreefde groei (een markt-aandeel van minimaal 25%) moet onder meer bereikt worden met innovaties gericht op duurzaamheid, bijvoorbeeld ten aanzien van het opwekken en gebruiken van energie. Hier ligt voor de Greenport zelf wellicht de grootste uitdaging: van gebruiker naar leverancier. De bereikbaarheid van de Greenport moet verbeteren, in samenwerking met de Rotterdamse regio waarbij tevens de relatie met het Haven Industrieel Complex wordt verstrekt. Multimodaliteit (dus de inzet van alle vervoerswijzen bij de aan- en de afvoer, slim gecombineerd) zal een kernbegrip in de agrologistieke afwikkeling worden.

AMBITIE 3

Kennisontwikkeling

De derde ambitie in de visie op de toekomst van Haaglanden is de verdere uitbouw van de kennisfunctie op vier terreinen: Water & Deltatechnology, Biotechnologie, Energie & Klimaat, Life Sciences. Daarnaast is synergie het streven: het opbouwen van kennis en expertise om de internationale instellingen te ondersteunen en bij te dragen aan de technologische en duurzame innovaties voor de Greenport. In Delft zijn tal van initiatieven om de kennisfunctie verder uit te bouwen en samen te werken met Rotterdam en Leiden. Bijvoorbeeld bij het Technologisch Innovatief Complex (TIC) en de Science Port Holland.

Goede bereikbaarheid van de kennisgerelateerde voorzieningen zijn van eminent belang: voor wegverkeer en voor OV, nationaal en internationaal.

AMBITIE 4

Stedelijke Verdichting

Tot aan 2020 zullen er in Haaglanden enkele tienduizenden nieuwe woningen gebouwd worden. In de jaren daarna is er eveneens een grote opgave voor nieuwbouw, tot circa 50.000 woningen netto. In Zuidvleugelverband is de principiële keuze gemaakt om in de komende periode voor 80% binnenstedelijk te gaan bouwen. De vierde ambitie is om de stedelijke verdichting ook na 2020 in goede banen te leiden; door weloverwogen ruimtelijke keuzes te maken én door een efficiënt mobiliteitssysteem. Goed OV is een essentiële voorwaarde om de nagestreefde stedelijke verdichting tot een succes te kunnen maken. Het schept een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat, zowel voor nieuwkomers als voor de huidige bewoners van Haaglanden.

BASISVOORWAARDE A

Kwaliteit woon- en leefklimaat

Voor elk van de vier ambities is een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat een basisvoorwaarde. Het woon- en leefklimaat profiteert als de voorzieningen goed bereikbaar zijn. De keerzijde van nieuwe maatregelen is milieubelasting, landschappelijke effecten

en barrièrewerking. De opgave is dat er geen nieuwe knelpunten worden gecreëerd. De inzet is om – waar mogelijk - een stap verder te gaan door bestaande knelpunten te verlichten, variërend van werk met werk maken tot het combineren van de aanleg van infrastructuur met de realisatie van een waterkering.

BASISVOORWAARDE B

Robuuste netwerken

De tweede basisvoorwaarde is het steviger maken van de relaties tussen de kernen in Haaglanden zelf en de kernen in Metropolitane regio Rotterdam – Den Haag onderling. Een betere samenhang tussen deelgebieden en functies maakt de Zuidvleugel tot een regio waar het geheel meer is dan de som der delen. Het streven is om ook in fysieke zin – met ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur – een robuust netwerk tot stand te brengen. Niet zoeer door projecten te agenderen die specifiek en exclusief op zo'n robuust netwerk gericht zijn, maar opnieuw met als basisgedachte om kansen te benutten. Bij het overwegen van ruimtelijke of infrastructurele maatregelen wordt steeds bezien of deze de robuustheid van het netwerk verstevigen.



Inwoners, ondernemers, wetenschappers en belangenorganisaties participeren in de MIRT Verkenning Haaglanden. De resultaten van Fase A zijn gepresenteerd op de Zuidvleugelconferentie van 12 oktober 2009 en verwerkt in het eindrapport.



Een bereikbare toekomst begint vandaag