

Verstedelijkingsprogramma  
**SLIM KIEZEN VOOR  
DE STAD**

Zie pagina 2 + 3

Economische Agenda  
**NAAR DE EUROPESE  
TOP**

Zie pagina 4

Bereikbaarheidspakket  
**WE LATEN DE ZUID-  
VLEUGEL NIET VASTLOPEN**

Zie pagina 5

Metropolaan landschap  
**LANDSCHAP DICHTER  
BIJ HUIS**

Zie pagina 6

## Bereikbare Zuidvleugel goed voor Nederlandse economie

MINISTER SCHULTZ VAN HAEGEN GEEFT HAAR REACTIE OP DE STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE EN WAT DIT BETEKENT VOOR DE ZUIDVLEUGEL.

### Wat ziet u als de grootste winstpunten van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte?

"Deze Structuurvisie is echt een product van het nieuwe Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit zijn meer dan ooit integraal in het plan opgenomen. Leidende gedachte is de sterke verbondenheid van economie, infrastructuur en ruimte. Plannen moeten sneller van de grond kunnen komen, daar hoort een andere aanpak van de ruimtelijke ordening bij, met meer vrijheid voor provincies, gemeenten, regio's en burgers."

### De Structuurvisie benoemt de nationale focus en de opgaven voor de regionale uitwerking. Hoe ziet u de samenwerking tussen Rijk en regio?

"Ik wil duidelijk zijn over de nationale belangen. Ik vind dat deze de afgelopen periode te veel zijn gestapeld. Er was sprake van wel 39 nationale belangen. Die hebben we nu teruggebracht naar 13. Als het om die nationale belangen gaat, dan blijft het Rijk aan zet. Het gaat dan bijvoorbeeld om de hoofdnetwerken voor vervoer en energie, de waterveiligheid en de bescherming van unieke natuurgebieden. Maar ook bij gebiedsontwikkelingen met een nationale of internationale uitstraling blijft het Rijk nauw betrokken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Zuidas in Amsterdam, Brainport Eindhoven, Rotterdam-Zuid, Schiphol. Maar we laten veel meer ruimte aan regionale overheden om het ruimtelijke beleid invulling te geven: de provincies gaan over de provinciale belangen, de gemeenten over de lokale belangen. Een voorbeeld: de ontwikkeling van Den Haag en Rotterdam als één stedelijk gebied en de ontwikkeling van de Greenport Westland-Oostland. Dat vraagt verbetering van het vestigingsklimaat, de bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. Dat laatste onder andere door de aanleg van groene recreatiegebieden, een belangrijke uitvoerende taak van provincie en gemeenten. In de samenwerking is vertrouwen de basis. De regionale overheden zijn uitstekend in staat de juiste keuzes te



Melanie Schultz van Haegen, Minister van Infrastructuur en Milieu

maken. Via het MIRT-overleg stemmen we de regionale inspanningen en de investeringen en andere acties van het rijk op elkaar af. Het Rijk gaat over nationale belangen, provincies hebben de regie op de ruimtelijke ordening en de steden ontwikkelen locaties waar behoefte aan is."

**De SVIR kiest voor focus op economie en bereikbaarheid. Daardoor lijkt het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving (voldoende bereikbaar groen) lastiger te worden. Dit is een belangrijk aspect bij het bieden van een internationaal vestigingsklimaat. Welke rol voor het versterken van de leefomgeving ziet u voor het Rijk, mede in het licht van de bezuinigingen? Hoe kunnen we een krachtige aanpak waarborgen?**

"Ik creëer ruimte voor een krachtige aanpak

van provincies en steden. Zo laat ik veel van de bestaande restrictieve regimes los en zet ik in op de broodnodige vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Provincies en steden kunnen zo hun eigen keuzes maken en hun plannen sneller en met minder kosten uitvoeren. Het Rijk zal de internationale verplichtingen van Natura 2000 en de Unesco-werelderfgoedlijst nakomen. De provincie staat aan de lat om de EHS te realiseren. Overigens staan de afspraken over ontsnippering binnen de EHS met betrekking tot de bestaande rijksinfrastructuur recht overeind. Met de financiering van de aanleg van eco-ducten is vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu een kwart miljard euro gemoeid tot en met 2018."

Lees verder op pagina 2

### IN DEZE KRANT

Onder het motto 'ruimte maken voor groei en beweging' presenteerde minister Schultz van Haegen op 14 juni 2011 de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). In deze Zuidvleugelkrant een gesprek met de minister, waarin zij ingaat op de betekenis van deze structuurvisie voor de Zuidvleugel en hoe zij denkt over de rolverdeling, samenwerking, concretisering en ambities.

Zuidvleugelpartner en gedeputeerde van provincie Zuid-Holland, Liesbeth Spies, reageert hierop en legt vanuit de Zuidvleugel een aantal belangrijke accenten voor de komende jaren.

Vervolgens laten we in deze krant voorbeelden zien van de ontwikkelingen vanuit de diverse programma's van de Zuidvleugel en laten we lokale en regionale bestuurders uit de Zuidvleugel aan het woord over het belang van deze gezamenlijke opgaven.

### BROCHURE AGENDA VAN DE ZUIDVLEUGEL

In de brochure leest u in het kort meer over de ontwikkelingen in de Zuidvleugel. De opgaven 'naar een schone economie', 'een bereikbare Zuidvleugel', 'StedenbaanPlus', 'Comfortabel wonen in de stad' en 'Landschap dichterbij huis' vormen samen de agenda van de Zuidvleugel. Concreet worden ze uitgewerkt in de programma's: Economische agenda, Bereikbaarheidspakket, StedenbaanPlus, Verstedelijkingsprogramma en Metropolaan landschap. U kunt de brochure opvragen bij het Zuidvleugelbureau.





Vervolg interview

Er zijn afspraken gemaakt over het bereikbaarheidspakket. In deze top 5 wordt gefocust op wegprojecten. Verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer is in een dichtbevolkt gebied als de Zuidvleugel essentieel voor het versterken van het internationaal vestigingsklimaat. Hoe ziet u het oplossen van de knelpunten, in het bijzonder van externe veiligheid rond openbaar vervoer, de komende jaren opgepakt door het Rijk?

"Ik ben blij met de top 5 die Rijk en regio hebben afgesproken, dat geeft bestuurlijke focus in de regio. Dankzij het nationale Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is er ook een stevig spoorpakket in de Zuidvleugel: 'spoorboekloos' reizen op de corridor Leiden-Den Haag-Rotterdam-Drechtsteden en een spoortunnel in Delft. Ik heb in de Structuurvisie een nieuwe indicator geïntroduceerd die uitgaat van multimodale bereikbaarheid. Daarmee wordt het mogelijk om de bereikbaarheid van een gebied in beeld te brengen voor de verschillende modaliteiten en op basis van de economische waarde van de verkeersstroom. Knelpunten moeten we niet meer alleen per modaliteit oplossen, maar we moeten zodanig investeren dat het gehele mobiliteitssysteem verbeterd wordt, en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen wordt benut."

Het kan jaren duren voordat infrastructuurprojecten daadwerkelijk gerealiseerd worden. Hoe gaat u ervoor zorgen dat projecten uit het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel, spoedig gerealiseerd kunnen worden?

"Dat is vooral een kwestie van zorgvuldig werken en durven kiezen. Bij de start van een groot project sluit je geen belangen uit, maar je werkt wel toe naar duidelijke keuzemomenten. Kiezen vraagt wel om bestuurlijk lef, want belangenafwegingen rond zulke grote projecten doen altijd ergens pijn. Dat lef moet net zo hard getoond worden door rijksbestuurders als regionale bestuurders. De financiële situatie dwingt ons ook meer dan ooit tot die scherpe keuzes. Bij de verdere ontwikkeling van het MIRT wil ik hier uitdrukkelijk invulling aan geven. Zo zal ik het gedachtegoed van Sneller en Beter en de lessen van Randstad Urgent stevig borgen in het MIRT. Daarnaast ga ik uit van het permanent maken van de crisis- en herstelwet en verwacht ik veel van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht."

Als we het over een jaar weer over de Structuurvisie zouden hebben, hoever zijn we dan? Wat hebben we dan gezamenlijk bereikt?

"Ik zet in op de bereikbaarheid. De aanleg van de A4 Midden-Delfland wordt zichtbaar en we hebben besloten over de A13-A16 en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Beter Benutten levert dan resultaat op. Ik vraag van provincies en steden een regionaal investeringspakket dat aansluit op de grote investeringen in het MIRT. Bijvoorbeeld; investeren in de Rotterdamse Baan gaat gepaard met de ontwikkeling van Den Haag Internationale stad. Zo verbeteren we samen het vestigingsklimaat."

# Slim kiezen voor de stad



## Naast bereikbaarheid focus op economie en vestigingsklimaat

ZUIDVLEUGELPARTNER EN GEDEPUTEERDE VAN DE PROVINCIE ZUID-HOLLAND, LIESBETH SPIES, REAGEERT OP DE SVIR EN LEGT VANUIT DE ZUIDVLEUGEL EEN AANTAL BELANGRIJKE ACCENTEN VOOR DE KOMENDE JAREN.

**"De overheveling van taken op het terrein ruimtelijke ontwikkeling kan ik alleen maar verwelkomen. Het Rijk concentreert zich voortaan op de nationale hoofdlijnen; provincies en gemeenten vullen de regionale ruimte in en maken afspraken over onder andere verstedelijking, bedrijfsterrinen en groenontwikkeling.**

### Wonen en werken

Met deze nieuwe verantwoordelijkheden zijn wij als provincie Zuid-Holland volop aan de slag. De aftrap hebben wij onlangs gegeven met de geactualiseerde Provinciale Structuurvisie en onze nieuwe Woonvisie. Daarin stellen wij vast dat er een overschot aan plancapaciteit bestaat voor woningbouw en kantoorruimte. Als provincie Zuid-Holland willen we dat die capaciteit afneemt om te voorkomen dat we straks bouwen voor leegstand.

Verzoeken voor nieuwe bedrijfsterrinen, kantoorruimte en woninglocaties die nog niet in bestemmingsplannen zijn opgenomen, zullen we daarom alleen nog bij uitzondering honoreren. Dit betekent dat we – veel meer nog dan in het verleden – in regionaal verband harde afspraken zullen moeten maken waar we intensiveren, faseren of stoppen.

### Nieuwbouw

Nieuwbouw zal zich volgens onze structuurvisie vooral afspelen in het stedelijk gebied van Zuid-Holland, de Zuidvleugel dus. Voor

nieuwe kantoren geldt dat de provincie strenger beoordeelt en de SER-ladder wil gaan toepassen, dus eerst de leegstaande, beschikbare ruimte benutten. Verder moet er bij dit soort locaties goed openbaar vervoer zijn.

Voor de Zuidvleugel blijven de komende tien jaar 115.000 woningen nodig. Wat sterk achterblijft in de Zuidvleugel is de vervanging van met name sociale huurwoningen door sloop met nieuwbouw. Dat zouden er de komende tien jaar circa 56.000 moeten zijn, maar dat aantal zal niet worden gehaald. In Zuidvleugelverband moeten we afspraken maken om dat tijt te keren. Zo voorkomen we dat de steden van Zuid-Holland met een kwalitatief slecht woonbestand komen te zitten.

### Economische topregio

Als het gaat om de economische opgave stel ik vast dat de SVIR de Zuidvleugel als topregio erkent. Dat doet recht aan de positie van dit gebied waar immers – en ik kan het niet vaak genoeg zeggen – 25 procent van de bv Nederland wordt verdiend. Binnenkort heb ik samen met de Zuidvleugelpartners het kabinet een aanbod te kunnen doen om deze economische topregio verder te kunnen versterken. Ik heb er alle vertrouwen in dat het kabinet ons daarin faciliteert."



Liesbeth Spies, gedeputeerde Ruimte en Wonen en Economische Zaken provincie Zuid-Holland

EEN KORTE IMPRESSIE VAN HET SYMPOSIUM, DAT OP 7 SEPTEMBER GEHOUDEN WERD IN ROTTERDAM.



Liesbeth Spies, gedeputeerde Ruimte en Wonen en Economische Zaken provincie Zuid-Holland



Merei Lubbe, onderzoeksbureau LPBL



Hamit Karakus, wethouder Wonen, Ruimtelijke Ordening en Vastgoed, Rotterdam



Bert van Delden, plv. directeur-generaal ministerie BZK



Leon Heddes, directeur projectontwikkeling Amvest

**Aanleiding voor het symposium is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) 'Binnenstedelijk of Uitleg' die onlangs in de regio Rotterdam is uitgevoerd. Vraag hierin was wat beter rendeert: bouwen in of buiten de stad? Daarbij zijn alle kosten en baten afgewogen, inclusief externe effecten zoals mobiliteit, agglomeratie of natuur. De conclusie is tweeledig.**

Merei Lubbe, één van de onderzoekers, legt uit: "Per saldo is meer bouwen buiten Rotterdam gunstiger. Maar dit is een gemiddelde van achttien onderzochte locaties. Er zijn binnen de stad ook maatschappelijk zeer rendabele locaties, en er zijn buiten de stad ook juist onrendabele locaties. Het ligt dus genuanceerd." Onderzoeksbureaus LPBL, SEO en Atlas voor gemeenten stellen dan ook dat het niet gaat om een keuze tussen bouwen in de stad of in de uitleg, maar om een slimme keuze van locaties.

### Van aanbod- naar vraaggericht

Wethouder Hamit Karakus van Rotterdam is een groot voorstander van binnenstedelijk uitbreiden. "We hebben 56.000 woningen nodig, we kunnen er 66.000 in de stad bouwen. Waarom zouden we dat dan elders doen?" De leefbaarheidsproblemen in zijn stad maken dat het binnenstedelijk scenario minder goed scoort. Om die reden uitwijken naar buiten de stad vindt hij geen optie. "De leefbaarheid moet omhoog! En dat kan ook. Neem Katendrecht, waar de veiligheidsindex in vijf jaar tijd van 4,3 naar 7,5 is gestegen. Dat ligt nu zelfs boven het stedelijk gemiddelde. De herstructureringsopgave is een van de grootste opgaven waar Rotterdam de komende jaren voor staat." De sleutel tot waardevermeerdering ligt volgens Karakus en vele anderen bij de omslag van aanbodgericht naar vraaggericht bouwen. Juist omdat de tijd van krappe op de woningmarkt achter ons ligt. Karakus: "Als je het mensen vraagt, willen ze in hun wijk blijven wonen. Daar zitten de kinderen op school, daar hebben ze vrienden en bekenden. Maar we jagen ze weg omdat we geen woning voor ze hebben met 'tuintje voor, tuintje achter'."

### Kapot rekenen

Waar het in de MKBA draait om de financiële waarde van woningbouwscenario's, draait het tijdens het symposium ook geregeld om de financiële waarde van de MKBA zelf. Gedeputeerde Liesbeth Spies van de provincie Zuid-Holland staat wat argwanend tegenover het instrument: "Als je iets kapot wilt rekenen, laat er dan een MKBA op los. De Westerscheldetunnel was er bijvoorbeeld

nooit gekomen op basis van zo'n analyse. Maar," zo stelt ze, "deze MKBA draagt veel argumenten aan om tot politieke besluiten te komen." Zo ziet zij bevestigd dat er druk moet blijven op het stedelijk gebied. Dat is nodig om bijvoorbeeld hoogwaardig openbaar vervoer te behouden, en de groene ruimte te sparen. Haar opdracht voor de Zuidvleugelpartners luidt in plaats van 'slim kiezen voor de stad': samen kiezen voor de stad. Elke partij moet daarin doen waar die het beste in is. Verschillende aanwezigen pleiten met haar voor samenwerking. Ten eerste tussen overheden. Die kunnen samen het voorzieningenniveau verbeteren of schaarste creëren. Locaties moeten gekozen worden op subregionaal niveau, zo wordt veel gezegd.

### Markt of Marx

Ten tweede samenwerking tussen overheid en markt, aldus onder anderen DG Bert van Delden van het ministerie van BZK. Van Delden: "Waardegroei is geen automatisme meer. Projectontwikkelaars zijn risicomijdender geworden, nu we kampen met vraaguitval in de koopsector. We moeten een evenwicht vinden tussen de markt meer ruimte geven en de publieke ambities realiseren. Als Rijk kunnen we bijvoorbeeld de proceduurtijd bekorten, zodat investeren voor marktpartijen interessanter wordt." Een belangrijke afweging voor investeerders is of locaties in staat zijn zelfstandig te overleven, stelt Leon Heddes van Amvest. "Kan een project zijn eigen broek ophouden? Wij hebben bijvoorbeeld niet gekozen voor de Amsterdamse Zuidas, waar ooit te veel geld voor de grond is betaald, maar wel voor de Zalmhaden, één van de achttien MKBA-locaties. Het was daarom ook moeilijk te verkroppen dat de gemeente daar onverwacht een pand toevoegt aan dak- en thuislozen." Ook Heddes geeft daarmee aan dat onderlinge afstemming en samenwerking cruciaal zijn.

'Sterk door strijd' is dus niet het motto geworden van het symposium. 'Samen sterk' lijkt een betere noemer.

*Een uitgebreid verslag (inclusief masterclasses) vindt u op [www.zuidvleugel.nl](http://www.zuidvleugel.nl)*

OP WEG NAAR UITVOERINGS-PROGRAMMA ECONOMIE ZUIDVLEUGEL

De Zuidvleugelpartners hebben in het voorjaar 2011 afgesproken om voor de komende vier jaar een uitvoeringsprogramma economie op te stellen aan de hand van de aanbevelingen uit het rapport van Roland Berger (Zuidvleugel, de Topregio van Nederland). De afgelopen maanden is op ambtelijk en bestuurlijk niveau met medewerking van Buck Consultants gewerkt aan het verder uitwerken van de agenda in een uitvoeringsprogramma. Per topsector heeft een bestuurder zich ontfemd over dit traject.

De verdiepingsslag heeft geleid tot afzonderlijke sectorale agenda's en een groenlijst van 50 aanvullende maatregelen en projecten die op Zuidvleugelniveau mogelijk zijn. De analyse is door de bestuurlijke stuurgroep op 16 september jl. goedgekeurd. De komende weken wordt uit de groenlijst een nadere selectie gemaakt van concrete acties waar de Zuidvleugelpartners zich de komende vier jaar voor gaan inzetten. Het zullen programma's en projecten zijn die aansluiten bij het topsectorenbeleid van het Rijk en waar bedrijven en kennisinstellingen bij betrokken zijn. Deze agenda wordt op 28 november gepresenteerd.

PORTEFEUILLEHOUDERS-OVERLEG WONEN

Op 19 september heeft het Portefeuillehoudersoverleg Wonen de effecten van de crisis op de woningbouw besproken. Voor de Zuidvleugelregio's wordt vastgehouden aan de strategie, de ambitie en het programma, zoals opgenomen in het Verstedelijkingsprogramma. De uitvoering van dat programma kan echter uitlopen na 2020. Met een verkenning per regio wordt een slag dieper op de specifieke regionale situatie ingegaan.

De door het Rijk aangekondigde BDUKortingen zijn van invloed op de binnenstedelijke kwaliteit. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) wijst uit dat er meer factoren zijn, die bepalen of een locatie wel of niet tot ontwikkeling komt. De afnemende betrokkenheid van de rijksoverheid en de gevolgen van decentralisatie van rijksbeleid voor de ontwikkeling van het stedelijke gebied zijn voor de portefeuillehouders punt van zorg. Verder is de Strategie Wonen voor Groene Hart en Delta (Gebiedsagenda) besproken. Deze gaat in op de relatie tussen de sociaal-economische leefbaarheid en de kwaliteitsvraag van wonen.



### Wethouder Marnix Norder van Den Haag geeft een reactie

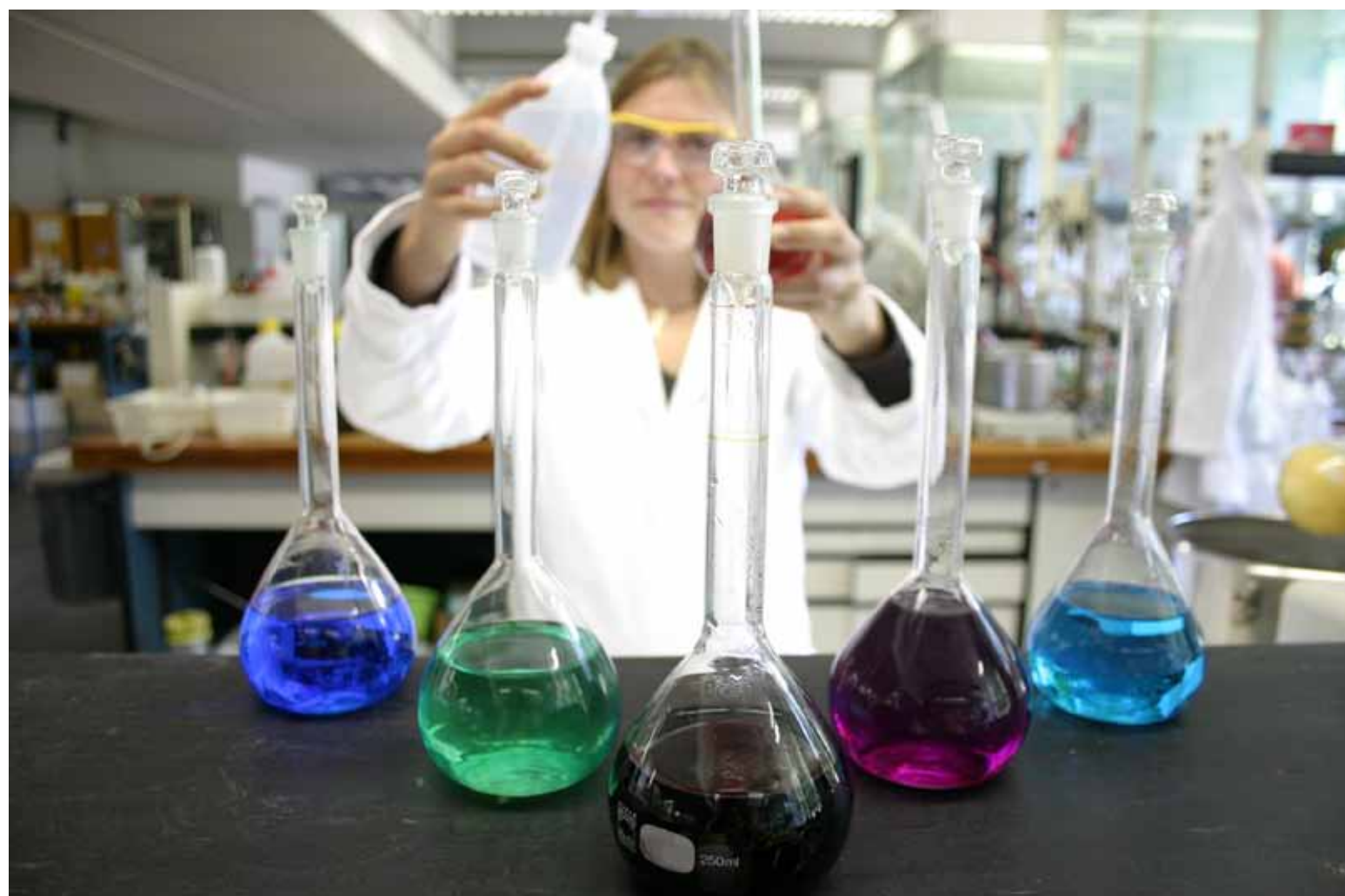
"In onze stad Den Haag zetten we in op bouwen binnen de bestaande stad. We kiezen nadrukkelijk niet voor uitleg. Uitleg lijkt in eerste instantie goedkoper. De maatschappelijke kosten voor uitleg komen echter uiteindelijk voor rekening van de burger. Marktpartijen hebben profijt van de lagere kosten van bouwen in het weiland. Maar de stedeling wordt opgescheept met een achteruitgang van de leefbaarheid. Niet alleen sociaal gezien is dit een onwenselijke situatie; het druipt ook in tegen de inzet op de quality of life van de stad vanuit het economische belang. De steden zijn namelijk de motor van de economie. Binnenstedelijk bouwen speelt in op de gewenste centrumstedelijke woonmilieus en vergroot het draagvlak van voorzieningen in brede zin (detailhandel, cultuur, etc.) en het openbaar vervoer. Dit komt het vestigingsmilieu van de stad voor bedrijven én bewoners ten goede; ook is het duurzamer om binnenstedelijk te verdichten. Investeren in de stad is dus een noodzaak. De crisis op de woningmarkt maakt de opgave moeilijk, maar samen met de markt moeten we dit oppakken. Maar liefst 55% van de woningbouwopgave in de Zuidvleugel slaat in de Haagse regio neer. Daarmee is de druk in Den Haag groot. Ten behoeve van het nationale belang van Den Haag Internationale Stad ligt hiervoor ook een rijksverantwoordelijkheid bij de ontwikkeling van de verschillende delen van de Centrale Zone van Den Haag. Het inrichten van de ruimte voor wonen en werken vindt vooral hier plaats. In de SVIR wordt hier ten behoeve van het nationale belang aan voorbij gegaan."



# Naar de Europese top

In vervolg op het adviesrapport Zuidvleugel, de topregio van Nederland (januari 2011) hebben de zuidvleugelpartners gezamenlijk gewerkt aan een uitvoeringsagenda Economische Strategie Zuidvleugel. Een succesvolle economie in de Zuidvleugel vraagt om gerichte inspanningen op meerdere schaalniveaus.

Bij bedrijven en instellingen in gemeenten (bijvoorbeeld het Havenbedrijf), in de regio (de Zuidvleugel of delen daarvan), in een landsdeel (zoals de Randstad, of Zuidwest-Nederland) of het Rijk. De uitvoeringsstructuur moet op maat worden opgezet, afhankelijk van het thema, de doelstelling en de sector. Dit was dan ook uitgangspunt bij het opstellen van actieprogramma's voor het opstellen van de door Roland Berger benoemde 9 kansrijke sectoren in de Zuidvleugel, alsmede de toegevoegde sector Biobased Economy. De uitvoeringsagenda is opgesteld onder verantwoordelijkheid van een stuurgroep bestaande uit zeven bestuurders (J.W.E. Spies, J. Bajeu, H.P.M. Kool, A.S. Scholten, H.J.J. Lenferink, E. van Vliet en G.A.A. Verkerk). Burgemeester Lenferink van Leiden en burgemeester Scholten van Zwijndrecht geven hun reactie.



## LIFE SCIENCE

### Burgemeester Henri Lenferink:

"Toen het Zuidvleugel bestuur mij vroeg als bestuurlijke trekker voor de Life Science Schaa sprong, heb ik enthousiast ja gezegd. Wel met de voorwaarde dat we niet een nieuwe groep gingen vormen. We hebben gebruik gemaakt van de Medical Delta organisatie die al sinds 2006 bestaat. Door het Leidse BioSciencePark weet ik natuurlijk goed wat de impact van een heldere investeringskeuze kan betekenen voor zowel de economie als de aantrekkelijkheid voor onderzoekers, jonge mensen, investeerders enzovoort. Het BioSciencePark is een bruisende omgeving voor innovatie in de life science. De tijd is nu echter rijp om een schaa sprong in denken te zetten en ons op Medical Delta niveau te organiseren en wereldwijd te profileren. Dit is de insteek in de discussies en planontwikkeling met de partijen uit het veld. Door het gezamenlijk optrekken van de steden

Rotterdam, Delft en Leiden, de provincie, de kennisinstellingen, zorgpartijen, nieuwe en bestaande bedrijven en alle talenten die hier rondlopen of die onderdeel hiervan willen worden, kunnen we één groot life science en technologie cluster realiseren. Met de Medical Delta partijen en met inspiratie vanuit onze Europese HealthTIES samenwerkingclusters in Barcelona, Oxford en Zurich hebben we een ambitieus en tastbaar actieplan opgesteld. Omdat de Medical Delta partijen al een stevige basis hadden gelegd, kunnen wij nog dit najaar van start gaan met het plan. De activiteiten omvatten onderdelen als Proeftuinen voor zorginnovatie opzetten, projectorganisatie bieden aan bedrijven en onderzoekers, investeringen aantrekken, en investeren in unieke onderzoeksfaciliteiten. Deze inspanningen zijn een prachtige illustratie van de ambities van het Netwerk Kennissteden Nederland, waarin ondermeer twaalf universiteitssteden vertegenwoordigd zijn. Het netwerk wil zich inzetten om een ex-

tra stuwende kracht te zijn in het realiseren van een sterke Nederlandse kennis-economie en daarin samen optrekken met de rijksoverheid. De samenwerking in dit schaa sprong-programma kan als inspirerend voorbeeld dienen voor andere kennissteden. Anderzijds zullen we de kennis van andere succesvolle samenwerkingen benutten om ook onze Zuidvleugel sterker te maken."



Henri Lenferink, burgemeester van Leiden

## DE KRACHT VAN DE WATERSECTOR IN ZUID-HOLLAND

### Burgemeester Antoin Scholten:

"Het water is al eeuwenlang een dominante factor in Zuid-Holland. Daarom ziet men hier nog steeds een grote concentratie van bedrijven en kennisinstellingen in de baggersector, de scheepsbouw en de deltatechnologie sector. Veel bedrijven in deze sector hebben hun wortels in de Drechtsteden. Het was dan ook geen verrassing dat ik, als portefeuillehouder economie van de Drechtsteden, gevraagd werd om de bestuurlijke verantwoordelijkheid op mij te nemen voor de uitwerking van de thema's deltatechnologie en maritiem binnen de Zuidvleugel-agenda. Met een team van deskundigen uit de hele Zuidvleugel hebben wij deze uitwerking opgepakt. De vele gesprekken die wij in dat kader gevoerd hebben met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in deze sectoren hebben ons de afgelopen maanden nog veel meer inzicht gegeven in de problematiek van deze bedrijven, maar vooral ook in de geweldige kansen die hier liggen voor de Zuidvleugel, om een cruciale bijdrage te leveren aan de nationale economie. De groei van de Mainport vormt een grote opgave voor de landinwaartse logistiek, waarover wethouder mw. Baljeu zich onfermt. Daarnaast ligt er een forse uitdaging voor de ontwikkeling van innovatieve technieken op het gebied van waterveiligheid en binnen de scheepsbouw. De groei van de wereldhandel en de klimaatveranderingen leveren voorts veel werk op voor de waterbouw-sector. Volop kansen dus, maar er liggen wel problemen die moeten worden aangepakt en opgelost. Het groeiend tekort aan technisch personeel vraagt om een gerichte samenwerking tussen bedrijfsleven, onderwijs en overheid. Er



Antoin Scholten, burgemeester van Zwijndrecht

zal in de regio Rijnmond/Drechtsteden extra ruimte moeten worden gevonden voor de watergebonden bedrijvigheid. Alle relevante bedrijven moeten toegang hebben tot de aanwezige kennis en de innovatie-capaciteit. En tenslotte ligt er voor de betrokken bedrijven, maar zeker ook voor de diverse overheids-niveaus een grote opgave om onze kwaliteiten wereldwijd te promoten. 'Showcases' binnen de regio kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. De overheid kan hier vaak ook als 'launching customer' optreden. Binnen de Zuidvleugel zijn wij goed op weg om voor dit alles een samenhangend en werkbaar programma te ontwikkelen. Een ontwikkel-proces dat de komende jaren naar verwachting onze ambities waar zal maken. Het is de moeite meer dan waard!"

# We laten de Zuidvleugel niet vastlopen!

## WETHOUDER JEANNETTE BALJEU VAN ROTTERDAM OVER HET BEREIKBAARHEIDSPAKKET:

"Nederland dreigt vast te lopen. Deze waarschuwing gaf minister Melanie Schultz van Haegen bij de presentatie van de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Ze wil ruimte maken voor groei en beweging en geeft wat betreft rijksinvesteringen prioriteit aan stedelijke regio's met een concentratie aan economische topsectoren. In het kader van het bereikbaarheidspakket hebben we, als Zuidvleugelpartners, deze keuze met het Rijk geconcretiseerd door afspraken te maken over vijf prioritaire projecten in het bereikbaarheidspakket van de Zuidvleugel.

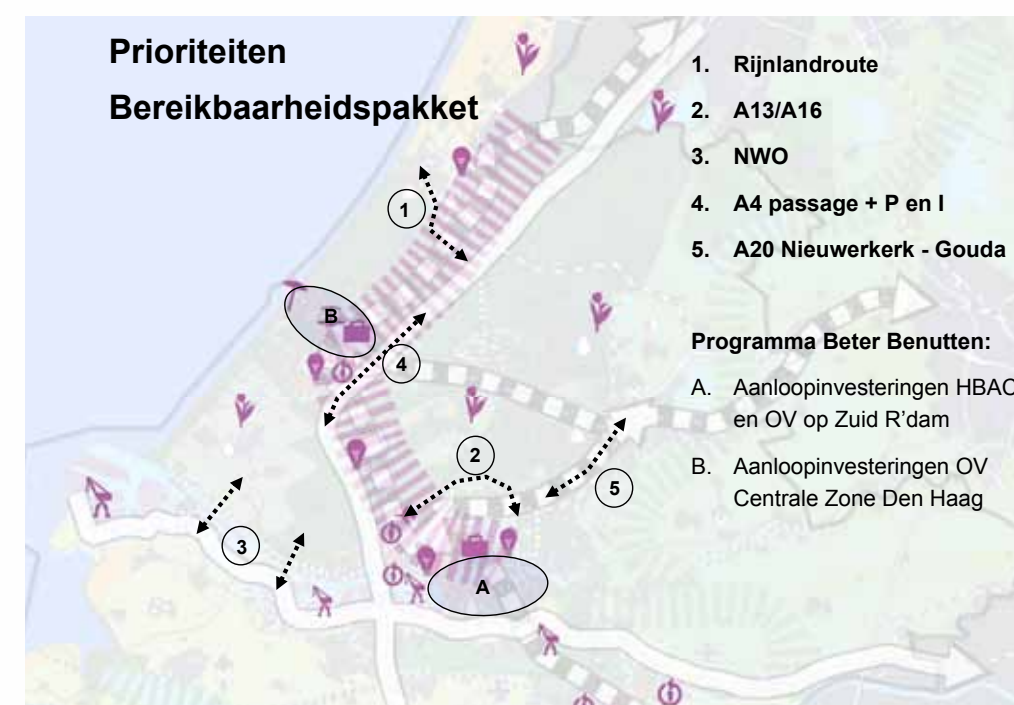
Met de vijf prioritaire projecten, Rijnlandroute, A13/A16, NWO, A4-passage en A20-oost maken we de komende jaren een robuust hoofdwegennet in de Zuidvleugel. Het zijn omvangrijke projecten waarvan de voor- en nadelen zich uitstreken tot ver buiten het project. Juist daarom moeten de Zuidvleugelpartners elkaar ondersteunen in het op een snelle en verantwoorde manier mogelijk maken van deze projecten.

Ik maak me er sterk voor om de komende periode alles op alles te zetten om deze projecten ook daadwerkelijk te realiseren voor 2023. Tegelijkertijd is het netwerk van de Zuidvleugel daarmee nog niet op orde. Daarom moeten we ook de ambitie voor het bereikbaarheidspakket als geheel overeind houden en op tijd beginnen met het uitwerken van opgaven voor de periode na 2023.

Naast deze vijf projecten blijven ook de overige projecten uit het bereikbaarheidspakket van belang, zoals de Brieneoord- / Algeracorridor, de A15 Papendrecht-Gorinchem. Wat betreft OV zullen de capaciteit van hoofdspoor tussen Rotterdam en Den Haag en het programma StedenbaanPlus om aandacht blijven vragen. Bijvoorbeeld het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid en Den Haag Centrale Zone. We laten de Zuidvleugel niet vastlopen en blijven werken aan een bereikbare Zuidvleugel."



Jeannette Baljeu, wethouder Haven, Verkeer en Regionale Economie, Rotterdam



### Rijnlandroute

Dit project betreft een provinciale weg tussen de A4 en de A44 inclusief de aansluiting op die beide hoofdwegen en verder door naar Katwijk. Deze verbinding is van belang voor gebiedsontwikkelingen in de As Leiden-Katwijk. De hoofdwegennetonderdelen, te weten aanpassingen aan de A44 en de A4, verbeteren het functioneren van de A4-corridor. In het BO MIRT Zuidvleugel zijn principeafspraken gemaakt over het proces en de bekostiging van de Rijnlandroute. Het Rijk stelt onder voorwaarden een gebiedsbudget van 722 miljoen aan de regio beschikbaar, ten einde een integrale oplossing voor de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn te realiseren.

### A13/A16

Realisering van dit project is met name urgent vanwege de capaciteitsproblemen op de A20 (Terbregseplein - Kleinpolderplein) en de leefomgevingsproblemen langs de A13 en de A20. Ook op omliggende wegen in Rotterdam is het erg druk. De aanleg van deze nieuwe hoofdverbinding A13/A16 kan een oplossing bieden voor deze problemen. De inpassing van het project (met name ter

hoogte van het Lage Bergsche Bos) vraagt - getel op de beschikbare middelen en het vooralsnog ontbreken van een bekostigingsvoorstel van de gemeente/stadregio Rotterdam voor de verbeterde inpassing - nog de nodige aandacht.

### Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)

Dit project is onderdeel van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit. Doelstellingen van de NWO zijn: een oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen in de Beneluxcorridor in en na 2020, een verbetering van de ontsluiting van het havenindustriële complex, een verbetering van de verbinding van de haven met de Greenport Westland en ondersteuning van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor. Er zijn 2 alternatieven voor de NWO in beeld: de Oranjetonnel en de Blankenburgtunnel, met elk drie tracévarianten.

### A4-passage Den Haag + poorten en inprickers

Dit project is onderdeel van de MIRT-Verkenning Haaglanden. De A4 passage bij Den Haag is als gevolg van een relatief groot aantal aansluitingen en weefbewegingen én

de weinige alternatieven in de noord-zuid richting een kwetsbaar onderdeel van het hoofdwegennet. Die kwetsbaarheid wordt nog versterkt door de ruimtelijke ontwikkelingen in Haaglanden. Daarnaast verslechtert op termijn de bereikbaarheid van Den Haag, hetgeen nadelig is voor de ambities van Den Haag als vestigingsstad voor (internationale) organisaties en bedrijven. De verslechterde bereikbaarheid komt voornamelijk doordat de doorstroming op de Poorten & Inprickers (de belangrijkste routes vanaf het Hoofdwegennet de stad Den Haag in en uit) onvoldoende is. De problemen en oplossingen voor de A4-passage en de Poorten & Inprickers hangen sterk met elkaar samen.

### A20 Nieuwerkerk - Gouda

Dit project is onderdeel van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit. Het betreft de verbreding van het traject tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda met een derde baanvak in beide richtingen. Het oplossen van het knelpunt op de A20-oost draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van Rotterdam. Ook is er een relatie met de ontwikkeling van de Zuidplaspolder.

## STEDENBAANPLUS

### Sterke ruggengraat voor economische ontwikkeling Zuidvleugel

In de reactie van de Zuidvleugel op de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt een samenhangend hoogfrequent netwerk voor openbaar vervoer (inclusief het Programma Hoogfrequent Spoor) als een belangrijke voorwaarde genoemd voor een excellent vestigingsklimaat in de Zuidvleugel. StedenbaanPlus kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Het hoogwaardig openbaar vervoer zal een steeds belangrijker rol gaan spelen in de toekomstige bereikbaarheid van de Zuidvleugel. Het is de ruggengraat die de verdere ontwikkeling van de Zuidvleugel als Europese topregio faciliteert. Welke stappen zet StedenbaanPlus hiervoor?

De partners in StedenbaanPlus, de overheden in de Zuidvleugel en NS en ProRail, werken allereerst aan een samenhangend netwerk voor openbaar vervoer in de Zuidvleugel. Dit netwerk wordt hét aantrekkelijk alternatief waarmee de mobiliteitsgroei in de Randstad wordt opgevangen. Voor de reiziger wordt het OV aantrekkelijker als frequenties omhoog gaan en reistijden omlaag, als reizigers gemakkelijk kunnen overstappen en als ze weten dat ze steeds dezelfde kwaliteit van het OV kunnen verwachten. Dit kan alleen als het OV met haar vervoermoda-liteiten - trein, metro, bus en tram - als één geheel, één netwerk functioneert. StedenbaanPlus werkt hierin samen met het OV-Bureau Randstad, die één productformule ontwikkelt voor het hoogwaardig openbaar vervoer in de gehele Randstad, onder de naam R-net. Om straks de extra treinen te kunnen rijden, waarmee de economische toplocaties in de Zuidvleugel beter met elkaar kunnen worden verbonden, is voldoende spoorinfrastructuur nodig. StedenbaanPlus beïnvloedt daarvoor de besluitvorming over de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Het gaat er vooral om dat de spoorcapaciteit op het traject Den Haag - Rotterdam wordt uitgebreid. Het regionale OV net verbindt daarmee straks nog beter - in fysieke zin - de kenniscentra in de Zuidvleugel (Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam).

StedenbaanPlus werkt niet alleen aan de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer in de Zuidvleugel, maar doet dit in combinatie met de ruimtelijke ontwikkeling. Beide elementen versterken elkaar: OV-knooppunten zijn aantrekkelijke plekken voor het bouwen van woningen, kantoren en voorzieningen; omgekeerd zorgt het realiseren van stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten voor meer potentiële OV-reizigers. StedenbaanPlus werkt aan deze synergiebenutting door het stimuleren van het bouwen rondom OV-knooppunten, vooral van woningen en kantoren. Ook wordt gewerkt aan betere ketenvoorzieningen bij de knooppunten en aan een aantrekkelijke stationsomgeving. Deze activiteiten dragen er aan bij dat de Zuidvleugel zich verder ontwikkelt als een aantrekkelijke Europese regio met voldoende woningen en kantoren en hoogwaardige voorzieningen op aantrekkelijke locaties rond stations en HOV halten. Het StedenbaanPlus-programma verbindt zo wonen, werken en recreëren en bouwt aan een economisch sterke en bereikbare Zuidvleugel.





## Landschap dichterbij huis

“AANTREKKELIJKE EN GOED BEREIKBARE LANDSCHAPPEN NABIJ DE STEDEN ZIJN VAN BELANG VOOR DE LEEFKWALITEIT VAN DE INWONERS EN HET VESTIGINGSKLIMAAT VAN DE ZUIDVLEUGEL. DAAROM WILLEN DE PARTIJEN DIE SAMENWERKEN IN HET BESTUURLIJK PLATFORM ZUIDVLEUGEL, DE KOMENDE JAREN BLIJVEN INVESTEREN IN HET VERBETEREN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN DE METROPOLITANE LANDSCHAPPEN EN DE RECREATIEVE VOORZIENINGEN,” VINDT WETHOUDER BÉ EMMENS VAN ZOETERMEER.

Het kabinet kiest er in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte voor om de verantwoordelijkheid voor het landschap, natuur en recreatie bij de provincies en lokale overheden te leggen. De Zuidvleugel wil deze uitdaging graag oppakken, maar is wel van mening dat betrokkenheid van het Rijk nodig blijft bij de grote opgave die er de komende jaren is om een hoogwaardig vestigingsklimaat te realiseren. Daar horen ook nog investeringen in kwaliteitsverbetering van de landschappen rond de stad, met name op het gebied van de bereikbaarheid (stad-landverbindingen) en toegankelijkheid bij.

In de Zuidvleugel zijn drie provinciale landschappen gelegen, die ontwikkeld worden tot afwisselende recreatielandschappen: Duin Horst & Weide, Hof van Delfland en Deltapoort. Naast de metropolitane land-

schappen zijn de kust, de Delta en het Groene Hart belangrijk als recreatieve bestemmingen voor de inwoners van de Zuidvleugel. Door hun ligging nabij de steden hebben deze landschappen reeds grote waarde voor de stedelingen, maar ze zijn versnipperd en voor inwoners van de steden vaak moeilijk te bereiken. Ook zijn er nog onvoldoende recreatieve voorzieningen dichtbij de stad. Een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer, auto, fiets en te voet zorgt voor meer recreatieve mogelijkheden, een grotere maatschappelijke betrokkenheid en een breder economisch draagvlak voor de recreatieve sector en de agrarische ondernemers.

### Verbeteren toegankelijkheid

Op een aantal plaatsen wordt al hard gewerkt aan een verbeterde toegankelijkheid van de landschappen in en nabij de Zuid-



Bé Emmens, wethouder voor o.a. Stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening en Economische zaken, Zoetermeer

vleugel. De provincie Zuid-Holland, regio's en gemeenten investeren samen in nieuwe fietspaden, verbetering van het waternetwerk en recreatiegebieden. Zo werken de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Delft, Midden-Delfland, de stadsregio Rotterdam en de regio Haaglanden samen aan een fietsroute tussen het centrum van Den Haag en het centrum van Rotterdam. Deze Vaartenroute is de eerste Hoflandroute die in de Hof van Delfland gerealiseerd is. Hoflandroutes zijn recreatieve fiets-, wandel- en vaartroutes met elk een uniek karakter. De eerste drie routes zijn fietsroutes. De routes lopen over bestaande fietspaden en maken gebruik van het fietsknooppunten-netwerk.



Mirjam Ates-Snijdwind, wethouder voor o.a. Ruimtelijke ordening en Toerisme en Recreatie

### Recreatief Transferium langs A4

Een voorbeeld van een verbeterde verbinding tussen stad en land is de ontwikkeling van een recreatief transferium in Zoeterwoude. De gemeente Zoeterwoude ontwikkelde de afgelopen jaren een plan voor de aanleg van een recreatief transferium bij de afrit van de snelweg A4. “Het landschap van onze Groene Hartgemeente is recreatief erg aantrekkelijk doordat de historische uitstraling behouden is gebleven”, aldus wethouder Ates-Snijdwind van gemeente Zoeterwoude. “Vooral vanuit de nabijgelegen steden Zoetermeer en Leiden is er een grote recreatieve druk op het gebied. Er zijn al veel fietspaden, maar er komen nog veel mensen per auto naar het gebied. Onder andere om kaas te kopen bij de boeren en om wat te zien van de agrarische bedrijfsvoering. Dit zorgt voor onveilige situaties op de smalle wegen.” Daarom heeft de gemeente Zoeterwoude het initiatief genomen voor een recreatief transferium waar de recreanten vanuit de auto kunnen overstappen op de fiets. “We hebben een haalbaarheidsonderzoek gedaan en een ideeënwedstrijd gehouden, waar veel leuke plannen bij zijn ingediend. Het voorlopige ontwerp voor het recreatief transferium laat een parkeerplaats zien met een informatiepunt met bescheiden horeca en verkoop van onze streekproducten als de Zoeterwoudse Boerengoudse. Daarbij komt een bushalte, fiets- en kanoverhuur, een boomgaard en een plek waar kinderen wat ‘avontuurlijk’ kunnen spelen voordat zij in onze polders gaan wandelen of fietsen.”

### VERNIEUWDE WEBSITE

De website van de Zuidvleugel is in een nieuw jasje gestoken! Kijk op [www.zuidvleugel.nl](http://www.zuidvleugel.nl) en ontdek het zelf.



### OVER BESTUURLIJK PLATFORM ZUIDVLEUGEL

De Zuidvleugel is het gebied in het zuidwesten van de Randstad, binnen de provinciale grenzen van Zuid-Holland. Het gebied is met 3,5 miljoen inwoners één van de dichtstbevolkte regio's van Europa. Bestuurlijk Platform Zuidvleugel houdt zich bezig met de ontwikkeling van economische vitaliteit, natuur en water, bereikbaarheid en woningaanbod van de deelnemende partners: Provincie Zuid-Holland, Regio Holland-Rijnland, Stadsgebied Haaglanden, Gemeente Den Haag, Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam, Drechtsteden en Midden-Holland (ISMH). Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel staat onder voorzitterschap van de Commissaris van de Koningin.

→ Zie ook [www.zuidvleugel.nl](http://www.zuidvleugel.nl)

### COLOFON

De Zuidvleugelkrant is een uitgave van Bestuurlijk Platform Zuidvleugel.

Samenstelling en redactie Zuidvleugelbureau

Fotografie ministerie van I&M provincie Zuid-Holland diverse gemeenten Jan van der Ploeg Kees van Oorschot Zinnebeeld

Vormgeving en productie Zinnebeeld

Drukwerk De Nieuwe Grafische, Rotterdam

Voor meer informatie Zuidvleugelbureau Postbus 90602 2509 LP Den Haag 070 4418303 [zvleugel@zuidvleugel.nl](mailto:zvleugel@zuidvleugel.nl) [www.zuidvleugel.nl](http://www.zuidvleugel.nl)