



SCHAALSPRONG IN HET OPENBAAR VERVOER VAN DE ZUIDELIJKE RANDSTAD NOODZAKELIJK, URGENT EN GOED VOOR HEEL NEDERLAND

Een schaa sprong in het openbaar vervoer van de Zuidelijke Randstad is noodzakelijk om de Zuidelijke Randstad internationaal concurrerend te houden en urgent om de enorme en acute woningbouwopgave mogelijk te maken. De schaa sprong is goed voor milieu en gezondheid. En dat is goed voor heel Nederland: Onderaan de streep levert de schaa sprong bijna €2 miljard op aan maatschappelijke opbrengsten.

De schaa sprong in het openbaar vervoer vormt de onderlegger van een sterk herstel na COVID-19, want de bevolkingsgroei blijft onverminderd groot, het versterken van de economie is alleen maar noodzakelijker geworden en de huidige terugval in OV-gebruik is tijdelijk.

De programmapartners van MoVe (IenW, BZK, MRDH, provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam en Den Haag) en de Verstedelijkingsalliantie hebben in een unieke samenwerking hun plannen onderling afgestemd zodat innovatiekracht, verstedelijking en openbaar vervoer hand in hand gaan. Er liggen concrete afspraken, ingebed in de regionale Groeiagenda die mikt op investeringen in kennis en innovatie, de maakindustrie, energie-infrastructuur, bereikbaarheid en human capital. Een innovatieve aanpak voor een inventieve regio.

Het commitment is er. Het is cruciaal dat rijk en regio op korte termijn fors investeren in de langjarige en fundamentele opwaardering van het openbaar vervoer in de Zuidelijke Randstad.

Een schaa sprong OV is: NOODZAKELIJK voor een toekomstbestendige bereikbaarheid van de nieuwe economie

De concurrentiekracht van Nederland wordt bepaald door internationaal concurrerende regio's. De Zuidelijke Randstad huisvest de Port of Rotterdam, grote internationale bedrijven en een sterk midden- en kleinbedrijf. Daarnaast zijn er drie hoog aangeschreven universiteiten met een complementair profiel. De nieuwe economie bruist in gebieden als het BioScience Park in Leiden, de Technologische Innovatie Campus in Delft, Den Haag Central Innovation District en Rotterdam Centrum. Bijna een kwart van het nationale inkomen wordt in de Zuidelijke Randstad verdiend. Dat is aanzienlijk, maar de economie groeit minder dan vergelijkbare regio's in Europa. De OESO heeft aangegeven dat het Bruto Regionaal Product met minstens 10% meer kan groeien als de Zuidelijke Randstad meer gaat functioneren als één innovatieve metropool. Daar is verdichting van wonen, werken en leren en het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio voor nodig. De schaa sprong in openbaar vervoer is noodzakelijk om de innovatiekracht en de concurrentiepositie van de Zuidelijke Randstad en Nederland te versterken.

URGENT om de enorme en acute woningbouwopgave mogelijk te maken

Zuid-Holland heeft de forse opgave om tot 2030 200.000-230.000 nieuwe woningen te realiseren. Zodat ook jongeren, mensen met een midden- of lager inkomen een woning vinden in de steden. Ter vergelijking: dit zijn ongeveer evenveel woningen als het huidige Den Haag telt.

De lokale overheden en Provincie Zuid-Holland sturen erop om minstens tweederde van deze bouwopgave te realiseren binnen de huidige steden, dichtbij hoogwaardig OV. Zo blijven banen, scholen en voorzieningen binnen bereik. En blijven steden ook in de toekomst betaalbaar, leefbaar en duurzaam bereikbaar. Daarvoor is sneller, betrouwbaarder en frequenter openbaar vervoer nodig, met nieuwe stations nabij nieuwe woninglocaties.

1 MoVe is een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) van de Ministeries van IenW en BZK, MRDH, PZH, gemeenten Rotterdam en Den Haag gezamenlijk. Bij het programma zijn ook het ministerie van EZK, Prorail, NS en regionale vervoerders betrokken.

2 De Verstedelijkingsalliantie bestaat uit acht gemeenten (Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer, Leiden), provincie Zuid Holland en de MRDH en richt zich op het versnellen van binnenstedelijke ontwikkeling langs hoogwaardig openbaar vervoer corridors.

GOED VOOR HEEL NEDERLAND want de maatschappelijke baten zijn groot

In een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse is becijferd dat elke euro die wordt geïnvesteerd 33 eurocent maatschappelijke winst oplevert. Dat komt neer op €1,85 miljard aan maatschappelijke baten, zoals vermindering van de druk op de wegen en de open ruimte, en van uitstoot van CO2 en fijnstof. De binnensteden worden gezonder en leefbaarder, het schaarse open landschap blijft behouden.

DE SCHAALSPRONG OV BETEKENT DAT HET OPENBAAR VERVOER IN DE ZUIDELIJKE RANDSTAD MEEGROEIT MET DE FORSE STEDELIJKE GROEI EN UITEINDELIJK IN CAPACITEIT VERDUBBELT

De Oude Lijn (de bestaande spoorlijn tussen Leiden, Rotterdam, Den Haag en Dordrecht) is de ruggengraat van het OV in de Zuidelijke Randstad. Deze verbinding wordt zodanig fundamenteel verbeterd dat er in de toekomst elke 5 minuten een trein rijdt en er 80 - 100% meer reizigers vervoerd worden. Ook worden bestaande stations verbeterd en nieuwe stations aangelegd als versnellers van stedelijke groei. Betrouwbare en snellere metro-, tram- en snelbusverbindingen zorgen voor een breed bereik. Zo worden de economische kerngebieden, bestaande en nieuwe woongebieden en wetenschap en onderwijs beter verbonden.

Er moet nú geïnvesteerd worden

De plannen liggen klaar en Rijk en regio hebben al bijna €800 miljoen toegezegd voor een eerste stap. We moeten nu doorpakken; er zijn nu forse investeringen nodig om gelijk op te lopen met de grote woningbouwopgave en om, na COVID, het economisch herstel van de Zuidelijke Randstad een duurzame, inclusieve en toekomstbestendige impuls te geven.

De schaalsporg in het openbaar vervoer is een gezamenlijke opgave van rijk en regio die tot 2040 ruim €9 miljard aan investeringen vraagt. Vanuit de acute woningbouwopgave zijn de komende jaren de eerste en meest urgente investeringen dringend nodig. De regionale partners pakken graag hun verantwoordelijkheid door circa €2 miljard bij te dragen aan het verbeteren van de stationsomgevingen en de regionale OV-verbindingen en aanvullend meer dan €1,5 miljard aan OV-gerelateerde stedelijke ontwikkeling. En door samen langjarig de woningbouwopgave, de innovatiekracht en de economische ontwikkeling te concentreren nabij openbaar vervoerlocaties.

De regio kan dit echter niet alleen. En de ministeries van IenW en BZK, die de plannen mee hebben ontwikkeld, kunnen dit ook niet alleen. De huidige beschikbare vrije investeringsruimte voor infrastructuur is namelijk volstrekt ontoereikend.

OPROEP AAN RIJK EN REGIO

Laten we de handen ineenslaan en samen de benodigde middelen vrijmaken. Linksom of rechtsom. De schaalsporg in het openbaar vervoer is veel meer dan een infrastructureel project. De schaalsporg is noodzakelijk voor een toekomstbestendige nieuwe economie, urgent om de enorme en acute woningbouwopgave mogelijk te maken en goed voor heel Nederland. Met onder aan de streep bijna €2 miljard aan maatschappelijke opbrengsten.

Waar wachten we op?

