

Verstedelijking en mobiliteit in de marge van Noord- en Zuid-Holland

De focus

Steeds meer mensen trekken naar een stedelijke omgeving, ook naar die van de provincies Noord- en Zuid-Holland. De provincies willen dit opvangen. De ambities van provincie Zuid-Holland zijn niet mis: voor het jaar 2040 moeten er 240.000 woningen bij komen, waarbij de werkgelegenheid en de sociale infrastructuur navenant moeten meegroeien.

Diverse bestuurlijke initiatieven zijn genomen en aanzienlijke fondsen zijn hiervoor beschikbaar gesteld. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is in dit verband het voorbeeld bij uitstek: diverse lightrail verbindingen zijn aangelegd en er zijn ambities om het spoor van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht om te bouwen tot een metroachtige verbinding met frequente dienstverlening.

In die ontwikkeling respecteert provincie Zuid-Holland de diversiteit van landschap en gemeenten. Zij wil de vitaliteit van landelijke gemeenten versterken om zo ook de 'ontgroening' te keren. Bereikbaarheid over en weer met de stedelijke omgeving is essentieel en de provincie ondersteunt initiatieven daartoe ook financieel. Zij stelt: 'geen vitaliteit zonder mobiliteit'. Ook voor Duin- en Bollenstreek liggen hier kansen, maar tot dusver doen deze gemeenten niet mee. Deze notitie doet beknopt verslag van enkele recente ontwikkelingen die relevant zijn voor specifiek Duin- en Bollenstreek en schetst twee scenario's: het passieve en het actieve.

Najaarscongres Zuid-Hollandse gemeenten

Het najaarscongres van Vereniging Zuid-Hollandse Gemeenten en provincie Zuid-Holland vond plaats op 24 november 2017. Het thema was 'Koers en inzet voor verstedelijking in Zuid-Holland'. Het merendeel van de 75 deelnemers waren gemeentelijke en provinciale bestuurders. Het congres was bedoeld om input te leveren voor de bestuurlijke conferentie van de provincie Zuid-Holland, 'Toekomstbestendige Verstedelijking', te houden op 7 december 2017.

Commissaris van de Koning Jaap Smit stelde in zijn toespraak dat verstedelijking een opgave is waar elke bestuurder in Zuid-Holland mee te maken krijgt. Hij stelde dat het verschil tussen stad en platteland in Zuid-Holland betrekkelijk is. In feite gaat het om één samengesteld urbaan gebied. Ingrijpende keuzes zijn nodig om het grote aantal woningen te bouwen en de bestaande voorraad aan woningen te verduurzamen. Daarbij is ook rekening te houden met bereikbaarheid, veranderingen van het klimaat en de noodzakelijke energietransitie.

Hij deed een oproep aan allen om vooral te kijken naar het gezamenlijk belang; ook op gemeentelijk niveau. Overigens, stelde hij nadrukkelijk dat ook de kleine gemeenten hun plaats hebben en moeten bijdragen in de geschakeerde Zuid-Hollandse woonomgeving. Bij monde van gedeputeerde Adri Bom stelde het provinciebestuur nadrukkelijk: *dat de gemeenten bouwen naar eigen behoefte, bij voorkeur binnen bebouwde kom en bestaand stads- en dorpsgebied; dat de provincie in principe afwijzend staat tegenover het aansnijden van weilanden of polders, ook al omdat er vele mogelijkheden zijn om de bebouwing*

te verdichten, leegstaand vastgoed te transformeren tot woningen en braak liggende terreinen te benutten.

Ambitie

De ambitie van het congres was om beleid te ontwikkelen om de vitaliteit van woon- en bedrijfskernen te bevorderen, ook voor landelijke en half-landelijke gemeenten. Door de toenemende 'ontgroening' van de bevolking staat die vitaliteit onder druk. De betaalbaarheid van publieke voorzieningen wordt moeilijk en lokale bedrijven krijgen moeite om personeel aan te trekken. Het congres werkte dit thema uit in vier deelsessies: woonomgeving; vitale economie; infrastructuur voor mobiliteit en duurzaamheid en energietransformatie.

Ontwikkelingstraject

Over het ontwikkelingstraject bleek de overeenstemming opmerkelijk: (1) Wijs een bestuurlijke trekker aan als regisseur met een toereikend mandaat; (2) Betrek de relevante belanghebbende partijen; (3) Ontwikkel een gezamenlijke visie op vitaliteit en mobiliteit; (4) Maak concrete afspraken; (5) Begin direct.

Natuurlijk moet een visie uitgaan van de specifieke context, zoals nabij gelegen steden, spoorstations en wegen en de economische mogelijkheden. Natuurlijk zal men keuzes moeten maken over lokale voorzieningen en clustering in bovenlokale voorzieningen. Immers: 'Niet alles kan overal'.

Bestuurlijke conferentie

Genoemde bevindingen waren dan ook het uitgangspunt van de daarop volgende bestuurlijke conferentie die bedoeld was om tot concrete afspraken te komen over verstedelijking en mobiliteit. Zo werden afspraken gemaakt, onder andere door de *Verstedelijkingsalliantie* waarin acht gemeenten langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht samenwerken. Men wil tot 2040 170.000 woningen bouwen. De provincie doet meer dan entameren. Zij hanteert een 'instrumentenkoffer' voor vier beleidscategorieën: ruimtelijk beleid, financieel beleid, arrangeren en kennisontwikkeling.

Instrumentenkoffer voor provinciaal beleid: van entamerend tot dwingend

<i>Ruimtelijk beleid:</i>	<i>Faciliterend</i>	<i>Kaderstellend</i>	<i>Dwingend</i>
<i>Financieel beleid:</i>	<i>Subsidie</i>	<i>Fonds</i>	<i>Belastingen</i>
<i>Coalitievorming:</i>	<i>Ronde tafel</i>	<i>Agenderen</i>	<i>Doelafspraken</i>
<i>Kennisontwikkeling</i>	<i>Kennis delen</i>	<i>Experimenteren</i>	<i>Evalueren</i>

Op elk van deze categorieën kan de provincie een 'zachte sturing' inzetten of een 'harde sturing'. De gradaties van 'zacht', tot 'hard' met een tussenvorm zijn in het schema hieronder van links tot rechts aangegeven. Een samenwerkende overheid zal zich overwegend van de 'zachte instrumenten' bedienen, terwijl een realiserende overheid zich meer dwingend zal opstellen. Ook urgentie kan leiden tot een 'harde' opstelling. Een cocktail blijft natuurlijk altijd mogelijk. In aansluiting hierop zijn verschillende strategieën van aanpak te ondersteunen. Subsidiëring en financieren zijn krachtige instrumenten die nu ruimschoots worden ingezet.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Overtuigend is de ontwikkeling binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, MRDH. Het is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten werkend op het gebied van verkeer, openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. De belangrijkste gemeenten zijn Den Haag, Rotterdam, Delft, Rijswijk en Zoetermeer, maar ook kleinere gemeenten zoals Wassenaar, Pijnakker-Nootdorp en Midden Delfland doen mee. De besluitvorming vindt plaats als 'verlengd lokaal bestuur'. De MRDH voert primair de regie. Het is typisch een 'coalition of the willing'. Het bestuur wordt bijgestaan door de commissie Vervoersautoriteit en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat. Het MRDH-programma vermeldt vier onderwerpen; samengevat:

- **Het vernieuwen van verbindingen.** De basis voor elke economie is de kwaliteit van infrastructuur voor vervoer, zowel voor mensen als goederen.
- **Ruimte voor een nieuwe economie.** 'Next economy' gaat de concurrentiekracht van Nederland bepalen. Het gaat om digitalisering, energietransitie, 'intelligente productie', dienstverlening en logistiek en om cross-sectoraal werken. Het onderwijs moet meegaan.
- **Vernieuwen van stad en omgeving.** MRDH wil zorgen voor aangename, veilige, groene woonomgevingen, met een goede toegang tot onderwijs, werk, winkels en publieke activiteiten en met goede verbindingen via openbaar vervoer, fiets en auto.
- **Bevorderen van de transformatie naar energie-neutrale circulaire economie.** In samenwerking met TNO en TU-Delft komen tot een slimme logistiek, slim hergebruik van grondstoffen, efficiënter energieverbruik en verduurzaming van de energievoorzieningen.

Subsidies

De Vervoersautoriteit van MRDH verleent subsidies voor diverse verkeers- en vervoerprojecten. Het gaat om subsidies voor aanleg van infrastructuur en de exploitatie van het openbaar vervoer. Een belangrijk agendapunt van de Vervoersautoriteit is de overgang bevorderen van auto naar fiets en OV. Zij stelt: *'Jarenlang was de auto voor veel Rotterdammers het primaire vervoersmiddel, maar met de groei voor de komende decennia is dat niet langer mogelijk. Zonder transitie naar fiets en OV loopt de stad vast. De stad moet inzetten op openbaar vervoer en fiets als dragers van de stedelijke mobiliteit'*.

Eén van de projecten geldt de aanleg van een snelle ov-verbinding die Kralingse Zoom, het nieuwe station Zuidplein en het Erasmus MC gaat verbinden. Dit is nodig omdat het aantal inwoners in de stad en de omliggende gebieden de komende jaren fors zal stijgen. Dat dit zal helpen blijkt wel uit het succes van de ombouw van de Hofpleinlijn tot een light-rail verbinding. Sindsdien steeg het aantal gebruikers van 9000 naar 40.000 per dag. Parkeerplaatsen bij de stations zijn druk bezet.

Ook wil de gemeente Rotterdam het spoor tussen Leiden en Dordrecht ombouwen tot derde metrolijn. Langs deze verbinding kunnen dan extra stations komen, waaronder een bij het nieuwe stadion van Feyenoord. De kosten voor de ombouwoperatie worden ge-

schat op een half miljard. Een overweging is dat metrostellen sneller kunnen stoppen en optrekken dan Sprinters van de NS. Daarmee is het ook mogelijk om vaker per uur te rijden. Het budget van een half miljard is onder meer nodig om het spoor tussen Delft en Schiedam te verdubbelen van twee naar vier. Als mogelijk jaartal wordt 2025 genoemd. Inmiddels is er een alliantie gevormd van de belanghebbende gemeenten om dit project effectief te realiseren.

Metropoolregio Amsterdam

Ook de provincies Noord-Holland en Flevoland geven een dergelijke ontwikkeling te zien: het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam, waarin 33 gemeenten deelnemen. De metropoolregio omvat een gevarieerd gebied dat zich uitstrekt van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer. Metropoolregio Amsterdam heeft begin 2016 een agenda opgesteld. Prioriteit heeft het aanjagen van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid en het bouwen van woningen.

Omgevingsvisies in Duin- en Bollenstreek

Hoe staat het nu met de voorzieningen voor mobiliteit in de Duin- en Bollenstreek? Werkt men ook hier samen? Een actueel beeld hiervan geven de recent opgestelde omgevingsvisies.

Noordwijk

De omgevingsvisie van Noordwijk is getiteld: 'Noordwijk voor elkaar'. In aansluiting op de toekomstige Omgevingswet wil men van de huidige 'toelatingsplanologie' komen tot een 'uitnodigingsplanologie'. Het document vermeldt dat het aantal 65-plussers in Noordwijk fors zal toenemen, maar het aantal jongeren slechts gering. Het document noemt diverse aspecten waarop de gemeente wil excelleren. Samenvattend:

- vitale samenleving met levendig maatschappelijk klimaat en veel ruimte voor sport;
- strandrecreatie met een levendige boulevard en historische dorpskernen;
- behoud en versterking van de groene omgeving, waaronder de duinen en de kust;
- uitstekende bereikbaarheid vanuit en naar omringende stedenband;
- bevorderen van de economische clusters: Greenport, Space Center, zorg, toerisme.

Het leidend principe voor de verdere ontwikkelingen zijn duurzaamheid en de overgang naar energetische neutraliteit. De plannen voorzien in de bouw van 1500 nieuwe woningen. De toegankelijkheid met de stedelijke band over en weer is uitermate belangrijk. Dit geldt voor inwoners, bedrijven en forensen. Typisch voor Noordwijk is de toeloop op zomerse stranddagen. De auto is veruit favoriet, ook al omdat het OV traag is. De gemeente zet in op verbetering van openbaar vervoer, fietspaden, parkeren en een transferium bij de oostelijke entree van Noordwijk.

Zo wil Noordwijk terecht de busverbinding met station Leiden-Centraal verbeteren. Ook wil de gemeente een snelle busverbinding met Schiphol, maar gezien het aantal tussenhaltes zal die reis zeker een uur gaan kosten; te lang voor de forensische reisbehoefte. De aanleg van parkeerplaatsen staat hoog op de agenda. Maar is dit realistisch? Een parkeerplaats in een parkeergarage kost met de huidige lage rentestand all-in al gauw 200 euro per maand. Ten behoeve van het strandbezoek zal de bezettingsgraad gemiddeld niet hoger zijn dan 20 procent. De gemeente zou dus per maand al gauw 150 euro per maand

op elke parkeerplaats moeten toeleggen. Terecht noemt het document de inrichting van het transferium met strandpendel. Als optie wordt ook de aanleg van brede, gerichte fietspaden naar de stations Sassenheim en Voorhout genoemd.

Lisse

De gemeente Lisse schetst haar plannen in het document 'Toekomstvisie en agenda Lisse 2030'. Het is soberder maar informatiever dan dat van Noordwijk. Anders dan in de Noordwijkse visie, voorziet het stuk in een passage 'Oriëntering op de buitenwereld' en stelt dat de kansen liggen in de omringende stedelijke band en dat zij daarop moet aansluiten. Inwoners vinden dat Lisse beter bereikbaar kan en moet zijn. De oplossing wordt gezocht in snelle busverbindingen en de openstelling van het treinstation. Lisse wil 'bereikbaarheid en mobiliteit' samen met de buurgemeenten oppakken. Hoewel liggend in de Noord-Hollandse Haarlemmermeer, wordt ook Lisserbroek in de plannen betrokken.

De vier thema's voor Lisse zijn duurzaamheid, wonen, leven, zorg en welzijn, werken en ondernemen. Natuurlijk is en blijft de Keukenhof het toeristische paradepaardje. In het seizoen rijden er twee pendelbussen: een naar Schiphol en een naar Leiden-Centraal. Ook Lisse heeft meer dan het landelijk gemiddelde te maken met vergrijzing en ontgroening.

Hillegom

Hillegom presenteert haar visie onder de vlag 'Heerlijk Hillegom'. Zij is trots op haar historische, dorpse en groene karakter en wil die behouden en versterken. Ook Hillegom heeft te maken met een meer dan gemiddelde vergrijzing en ontgroening. Hillegom erkent het belang van de omringende stedenband en zoekt aansluiting met Metropoolregio Amsterdam. In dit verband noemt men de Noord-Hollandse woonplaatsen Beinsdorp en Nieuw-Vennep. Hillegom werkt gezamenlijk met Lisse en Teylingen aan een woonvisie. Men noemt de Pastoorslaan en de Stationsweg, gelegen bij Station Hillegom, als mogelijke plaatsen voor woningbouw. Duurzaamheid is Hillegoms leidende principe: sociaal, fysiek en economisch; zo staat de bollenteelt er prominent op. Het autobezit in Hillegom is hoger dan het Nederlands gemiddelde. Mobiliteit is hier dus vooral automobilititeit. Belangrijk is een snelle buslijn naar Schiphol. Ook Hillegoms station wordt met trots genoemd zonder te vermelden hoe haar functie in het OV-plaatje is te versterken.

Teylingen en Oegstgeest

De gemeenten Teylingen en Oegstgeest ontwikkelen hun omgevingsvisies samen met Leiden en enkele andere gemeenten.

Overeenkomsten

De verschillende omgevingsvisies zijn onafhankelijk van elkaar opgesteld, maar vertonen veel overeenkomsten. Ze zijn promotioneel flink in de verf gezet; Noordwijk spant de kroon. De titels reflecteren inderdaad de verschillen in stijl en gezichtspunt. De gemeenten willen hun groene, dorpse karakter behouden, maar ook hun economie versterken. Het belang van de stedelijke omgeving wordt algemeen onderschreven. In alle gemeenten doet zich, sterker dan gemiddeld, het verschijnsel vergrijzing en ontgroening voor. Om dit te keren wil men de bouw van sociale woningen bevorderen.

Automobiliteit

Automobiliteit blijft hoog scoren. De belang van OV wordt genoemd, maar weinig gespeci-

ficeerd. Men vindt dat de regio Holland-Rijnland dit maar moet regelen. Specifieke kansen die de metropoolregio's bieden, blijven onvermeld.

Openbaar vervoer

De trein bestrijkt Duin- en Bollenstreek langs twee spoorbanen: een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem en Amsterdam Centraal en de andere tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw-Vennep, Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal. De Intercity-treinen gaan viermaal per uur. De stations Voorhout en Hillegom zijn nu alleen per sprinter bereikbaar. Deze gaat elk half uur en rijdt tot station Haarlem. Voor de verbinding met Amsterdam moet men overstappen. De busritten naar de stations in Leiden en Voorhout zijn nogal tijdrovend; de rit van Noordwijk naar Leiden Centraal neemt 33 minuten en telt 17 tussenhaltes. De stations Voorhout en Hillegom zijn slecht bereikbaar en de bussen sluiten niet aan op de stoptijden van de treinen. Gerekend van deur-tot-deur blijken de reistijden per OV anderhalf tot tweemaal zolang te duren als die met de onbelemmerd rijdende, goed te parkeren auto. Gaat men met de auto naar het dichtstbijzijnde station (Sassenheim, Voorhout, of Hillegom) dan is men met de trein meestal sneller dan wanneer het gehele traject wordt afgelegd met een onbelemmerd rijdende auto.

Dit suggereert een andere opzet van het OV. Namelijk het in te richten volgens 'het visgraatmodel'; dat wil zeggen: snelle treinverbindingen met een frequentie van ten minste viermaal per uur, waarbij snel, afgestemde pendelbussen voorzien in de aansluitingen. Voor de stations te Voorhout, Sassenheim en Hillegom is de aansluiting per (e-)fiets goed op te zetten. Voor de stations Sassenheim en Hillegom is P+R een goede optie. De reistijden blijken dan overeen te komen met die van de auto.

Daar zou het volgende voor moeten gebeuren:

(a) **De bereikbaarheid van Station Hillegom verbeteren** door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Dit kan door de 1-ste Loosterweg te verharderen tot aan de Beeklaan. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in een P+R-functie.

(b) **De afstand tussen Station Voorhout - Noordwijk te halveren** voor de fiets en een busverbinding door een gericht fietspad aan te leggen en een baan voor een pendelbusdienst. De geplande aanleg van de Noordelijke Randweg biedt daarvoor de mogelijkheid. Resultaat: Station Voorhout wordt Station Voorhout-Noordwijk.

(c) **Snelle, gerichte en op de trein afgestemde busverbindingen met de stations** in te richten met vermijding van tussenhaltes. Ook de frequentie van deze 'stationsbussen' is hierop afgestemd. Stationspendelbussen moeten voorzien in snelle aansluitingen. Zo nodig zijn daarvoor enkelbaans busbanen aan te leggen. Door gebruik te maken van elektronische dwarsgeleiding hoeven deze banen weinig breder te zijn dan de daarop rijdende pendelbus. Te zijner tijd is dit vervoerssysteem te automatiseren.

Reissnelheid en reistijd

Hoe belangrijk is de reissnelheid? De meeste mannen blijken een reistijd van drie kwartier retour om naar hun werk te gaan acceptabel te vinden. Langere reistijden worden steeds minder geaccepteerd: anderhalf uur is wel de grens. Vrouwen zijn kritischer: een half uur

blijkt acceptabel, maar langer dan een uur ligt uit de gratie. Korte reistijden zijn de kritieke succesfactor voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

Hoe is dit van toepassing op Duin- en Bollenstreek? Onderstaande tabel geeft de reistijden van het huidige OV, afgeleid uit de studie 'Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties' (zie ook website NVC2017).

Afstanden en reistijden vanuit Noordwijk, huidige situatie

Vanuit Noordwijk Binnen	Afstand vogelvlucht	Afstand auto	Fiets + 2 min.	Per auto + 5 min.	Reis met OV + 3 min	Auto + trein + 5 min
A'dam CS	35	48	-	0:47	1:08 (L)	0:51 (S)
Haarlem CS	21	25	-	0:38	0:56 (V)	0:28 (Hil)
Leiden CS	8	10	0:34	0:20	0:36	-
D'Haag CS	19	24	-	0:34	0:48 (L)	0:37 (dV)
Delft CS	26	34	-	0:46	0:57 (L)	0:48 (dV)
Schiphol	23	30	-	0:29	0:55 (L)	0:31 (S)
A'dam-Zuid	31	42	-	0:40	1:03 (L)	0:43 (S)

L = overstap Leiden; V = overstap Voorhout; Hil = overstap station Hillegom. Voor aansluiting met fiets of bus op een treinstation is 3 minuten bijgeteld en voor die met auto op een treinstation is i.v.m. parkeren 5 min

Uit de tabel blijkt dat de stedelijke omgeving per auto heen en terug gerekend wel binnen de kritieke grens valt. Afgezien van Leiden en Den Haag, valt de reis per huidig OV er buiten. Inderdaad, verreweg de meeste forensen uit Duin- en Bollenstreek reizen per auto. De voorgestelde inrichting verandert dit plaatje; de reistijden per OV worden acceptabel. Uit een rekenexercitie met een gangbaar vervoerskundig rekenmodel blijkt dat de voorgestelde opzet tijdens de spitsen op termijn zal leiden tot een verdubbeling van het OV-gebruik en meer.

De bron van de verplaatsingsbehoeften buiten de spitsuren is divers. De intensiteit van de daaruit voortkomende vervoersvraag is betrekkelijk laag en wisselend. Toch zijn die reisbehoeften af te leiden uit de maatschappelijke agenda, uit weersvoorspellingen en aankondigingen van populaire evenementen. Afhankelijk van die vraag zijn de bussen tot op zekere hoogte flexibel in te zetten. Die flexibiliteit moet duidelijk gecommuniceerd worden met de reizigers.

Praktisch gaat het om een intelligent systeem voor de inzet van bussen en de communicatie met reizigers en bussen. Voor de regio Duin- en Bollenstreek met Oegstgeest en Katwijk zal de invoering van een dergelijk systeem resulteren in een betere, efficiëntere dienstverlening: minder bijna leeg rondrijdende bussen, die beter afgestemd zijn op de reisbehoeften. Een dergelijk metroachtige vervoerssysteem is superieur ten opzichte van de vastlopende automobiliteit. Een tweebaansweg, zonder vluchtstroken zal volstaan voor noordelijke aansluiting van de N206 met Station Hillegom, de N208 en de N205. Brede vierbaanswegen passen niet in een duurzame, groene Duin- en Bollenstreek.

Twee scenario's: het passieve versus het actieve

Naast werken en studeren zijn ook cultuur en maatschappelijke deelneming belangrijke reismotieven. De belangrijkste activiteiten op dit gebied zijn te vinden in Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag. De mogelijkheid om hieraan deel te nemen draagt bij aan het welzijn van de inwoners van Duin- en Bollenstreek. Ook voor de vele toeristen en congresgangers die Noordwijk en congrescentrum Leeuwenhorst bezoeken, is een uitstapje naar Amsterdam en Den Haag aantrekkelijk. Ook Keukenhof te Lisse valt onder die rubriek. Maar dit staat of valt met de mogelijkheid om er snel te kunnen komen.

In het algemeen geldt dat bereikbaarheid van vitaal belang is voor de kansen en het welzijn van mensen. Woonplaatsen die een snelle aansluiting hebben op Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam profiteren van de stedelijke ontwikkeling; dat zijn de woonplaatsen die aansluiting hebben op de voorgestelde 'metrolijn' tussen Leiden en Dordrecht waaraan in het kader van Metropoolregio Rotterdam wordt gewerkt.

Passieve scenario

Het 'passieve scenario' is te vinden in de omgevingsvisies van de gemeenten. Automobilititeit staat er voorop. Het openbaar vervoer wordt wel genoemd als belangrijk, maar de vraag tot verbetering wordt over de schutting van de regio Holland-Rijnland geworpen. Het gevoel van noodzaak dat leidde tot de oprichting van de task force voor de economische agenda, ontbreekt. In dit scenario zal het OV, afgezien van kleine verbeteringen, blijven functioneren zoals het nu gaat. Aansluiten bij de metroachtige verbinding tussen Leiden en Dordrecht is er niet bij. Ook een echte aansluiting op de Metropoolregio MRDH zal uitblijven. De automobilititeit zal er niet beter op worden. Forensen gaan meer tijd verliezen aan hun dagelijkse reizen en zullen hun woonplaats daarop steeds meer gaan uitkiezen.

De 'ontgroening' van de bevolking zal toenemen. Sommige scholen zullen noodgedwongen gaan sluiten. Ook andere voorzieningen komen onder druk te staan. Voor niet-werkenden of voor hen die in de streek zelf werken zal de Duin- en Bollenstreek een aangenaam woongebied blijven, maar wel een beetje saai. De werkgelegenheid in bollenteelt en Space Center zal op peil blijven. Op zomerse stranddagen zal Noordwijk overspoeld worden door auto's. De gemeenten zullen hun gepresenteerde ambities niet kunnen waar maken.

Actieve scenario

In het 'actieve scenario' komt er een task force 'Mobiliteit' met een krachtig mandaat om het openbaar vervoer te hervormen. De norm is concurrerende reistijden tussen de stedelijke band en de regio met de onbelemmerd rijdende, goed te parkeren auto. In samenhang met een sterk verbeterde bereikbaarheid van de spoorstations, weet deze task force te bereiken dat de 'metrolijn' Dordrecht-Leiden (gesplitst) gaat doorlopen tot Schiphol en Amsterdam-Zuid en tot Haarlem en Amsterdam-Centraal, maar zonder te hoeven overstappen. Zij brengt een online systeem in bedrijf om te voorzien in flexibel OV dat is afgestemd op de verplaatsingsbehoeften. Duin- en Bollenstreek wordt zo aantrekkelijk voor jonge gezinnen en jongeren: je vindt er ruimte, natuur, toegang tot onderwijs, cultuur en vooral toegang tot werk. De 'ontgroening' stopt. De vraag naar woningen neemt toe. De gebieden rond station Hillegom, Noordwijk Buiten en Voorhouts Noordelijke Randweg worden booming. De gemeenten zullen hun gepresenteerde ambities waar maken.

De vraag dringt zich op: Waar blijft de intergemeentelijke overeenstemming om een task force 'Mobiliteit' in te richten en het 'actieve scenario' te realiseren? Blijven de gemeentelijke bestuurders vooral in westelijke richting kijken? Wat brengen de politieke partijen?

De auteur

prof dr ir Joseph J. M. Evers is emeritus hoogleraar TU-Delft op het gebied van operations research en logistiek. Hij was wetenschappelijk directeur van TRAIL Onderzoekschool. Hij is thans werkzaam op het gebied van public logistics.

Laatste publicaties: 'Wel gemakkelijker: een heldere koers naar een effectief en stimulerend fiscaal stelsel', Uitgeverij van Praag, mei 2017. "Openbaar vervoer voor Duin- en Bolle- en Bollenstreek: feiten en opties", augustus 2017, te vinden op de website van NVC2017 en van Verkeerskunde.