

Van: Bestuurlijke zaken VA <bestuurlijkezakenVA@mrdh.nl>

Verzonden: maandag 15 september 2025 08:01

Onderwerp: MRDH: Aanbieding zienswijze Visie EV en Mobiliteitsvisie

Deze mail is verzonden aan de raadsgriffiers en in afschrift aan de leden van het algemeen bestuur, de leden van de bestuurscommissies, de MRDH-coördinatoren en AO-leden van de 21 MRDH gemeenten.

Geachte heer, mevrouw,

Met gepaste trots presenteren we de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het afgelopen jaar hebben we hier gezamenlijk hard aan gewerkt - regio en gemeenten, bestuurders, raadsleden en ambtelijke organisaties. Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op beide visies. Bijgevoegd ontvangt u de aanbiedingsbrief behorende bij deze uitvraag en de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en Mobiliteitsvisie.

Via deze [link](#) ontvangt u ook een animatie waarin beide visies worden toegelicht. Deze animatie kunt u desgewenst gebruiken bij de bespreking in uw commissie of gemeenteraad.

Tot wanneer kunt u een reactie geven?

Het algemeen bestuur vraagt u om uw zienswijze uiterlijk 3 november 2025 schriftelijk kenbaar te maken. Het concept en de definitieve zienswijze kunt u per e-mail richten aan bestuurlijkezakenVa@mrdh.nl. Mocht u vragen hebben over de planning of het proces, laat dit dan ook weten. Dan bekijken we gezamenlijk hoe we dit het beste kunnen oppakken.

Met elkaar in gesprek!

De MRDH geeft graag een technische toelichting op beide visies. Hiervoor kunt u contact opnemen met Cees Stoppelenburg of Joni Braas. U kunt ook bij hen terecht als u andere vragen heeft over de visies.

Podcast

Vanaf half september kunt u elke 2 weken een podcast beluisteren over de thema's van de concept-ontwerp visies. Deze podcastserie van 8 afleveringen geeft u extra informatie over de visie op economie en mobiliteit van gerenommeerde meedenkers uit het bedrijfsleven, van kennisinstellingen en overheden. In de eerste podcast denken Bert van Wee, emeritus-hoogleraar van de TU Delft en Pieter Litjens, directeur van CROW, met u mee over de Mobiliteitsvisie. De eerste podcast staat online en u kunt de podcasts beluisteren via mrdh.nl/podcast.

We wensen u een goed gesprek en zien uit naar de reactie van uw gemeente. Met elkaar zetten we de schouders eronder en werken we aan de toekomst van de metropoolregio.

Met vriendelijke groet,
namens het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl

Aan de gemeenteraden van de 21 gemeenten van de Metropoolregio
Rotterdam Den Haag

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Lissy-Bo Jonker

e-mail
bestuurlijkezakenVa@mrddh.nl

telefoonnummer
088 5445 100

uw kenmerk

ons kenmerk
2432081

aantal bijlage(n)

Datum
12 september 2025

Onderwerp
Zienswijze concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat &
concept-ontwerp Mobiliteitsvisie

Geachte raadsleden,

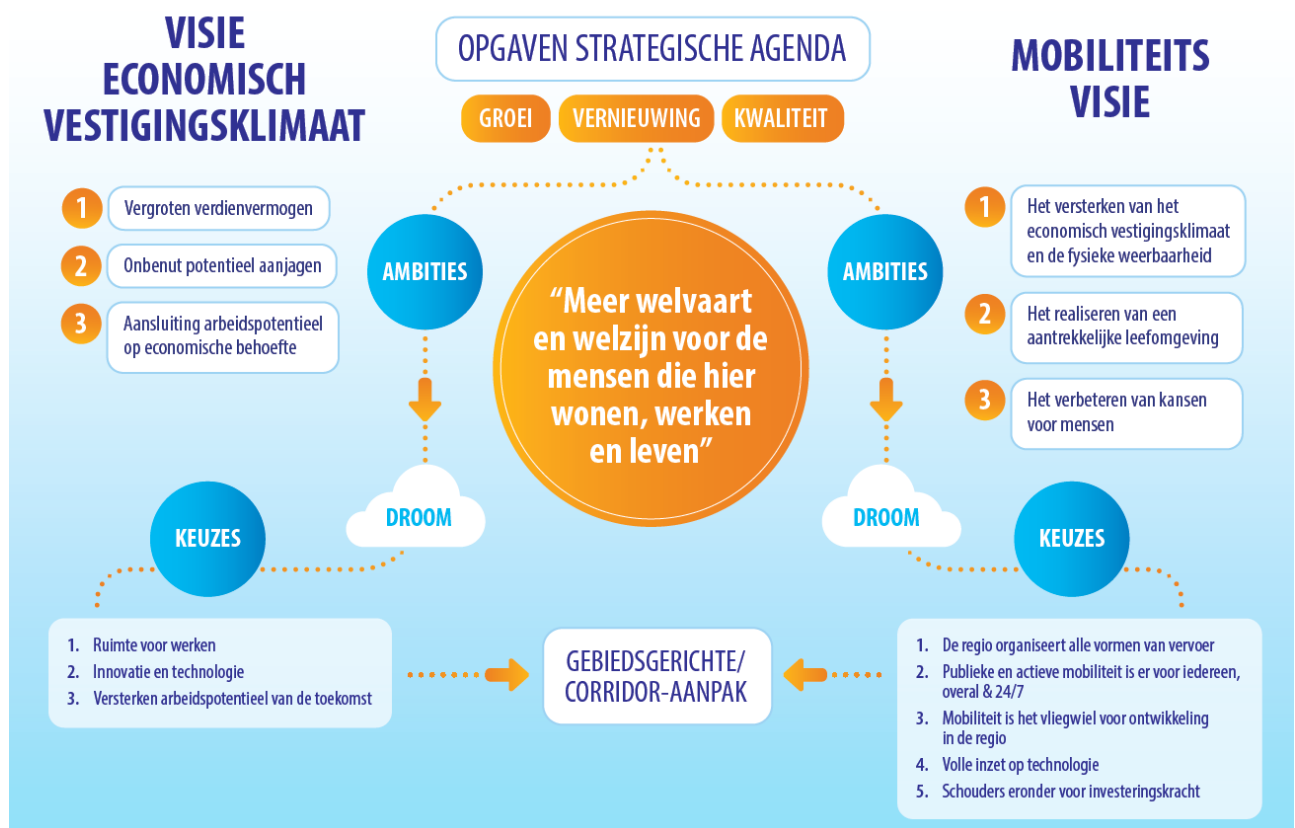
Met gepaste trots presenteren we de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het afgelopen jaar hebben we hier gezamenlijk hard aan gewerkt - regio en gemeenten, bestuurders, raadsleden en ambtelijke organisaties. Hierbij nodigen wij u uit om uw zienswijze kenbaar te maken op beide visies. In deze brief geven we een introductie op de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en concept-ontwerp Mobiliteitsvisie en vindt u informatie over de wijze waarop u kunt reageren. Met uw zienswijzen versterken we beide visies voor definitieve vaststelling én halen we uw prioriteiten en reflecties op voor de uitvoeringsprogramma's. In de bijlage is er een animatie die beide visies beknopt toelicht.

De adviescommissies Economisch Vestigingsklimaat en Vervoersautoriteit hebben advies gegeven op beide concept-ontwerp visies. Ze hebben een aantal aanvullende aandachtspunten en inzichten meegegeven. Het algemeen bestuur betreft de aangedragen adviezen in de verdere uitwerking van de definitieve versies en de daaropvolgend op te stellen uitvoeringsprogramma's, waar u vanzelfsprekend bij wordt betrokken. Een uitwerkingsprogramma dat ambitieus en realistisch tegelijk is. Ook beseffen we dat we met deze twee visie en flinke stap vooruitzetten in ambitie en impact. Dat is spannend én nodig, maar vraagt vooral ook dezelfde gezamenlijkheid bij de uitwerking. Vanuit dit uitgangspunt zetten we samen de volgende stap. Samen, met elkaar en voor elkaar.

Twee samenhangende visies met keuzes voor de toekomst

Met de concept-ontwerp Visie Economisch Vestigingsklimaat en de concept-ontwerp Mobiliteitsvisie maken we een ambitie uit de Strategische Agenda concreet: *‘Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven’*. Voor het eerst ontwikkelden we gezamenlijk twee samenhangende visies die een vooruitstrevend en ambitieus toekomstbeeld schetsen. Via de gebiedsgerichte/corridoraanpak worden de keuzes zichtbaar vertaald naar de verschillende gebieden in de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Bovendien brengen we de samenhang in beeld tussen het versterken van het economisch vestigingsklimaat en mobiliteit. In de afbeelding hieronder ziet u in één oogopslag de ambities en keuzes in beeld gebracht. Na vaststelling van beide visies gaan we aan de slag. We maken daartoe een uitvoeringsprogramma en die gebruiken we om de Strategische Agenda te actualiseren voor de periode 2027-2030.



De keuzes voor de toekomst

Voor de Visie Economisch Vestigingsklimaat zijn die keuzes:

1. Ruimte voor werken

We zetten ons in voor voldoende en kwalitatief sterke werklocaties die bijdragen aan het verdienvermogen en de brede welvaart van de regio. Door schaarse ruimte gericht in te zetten voor economische clusters en toekomstbestendige locaties, wordt actief gestuurd op innovatie, duurzaamheid en maatschappelijke meerwaarde. Tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in aantrekkelijke, goed bereikbare werkomgevingen die ook het regionale mkb en startups en scale-ups versterken.

2. Innovatie en technologie

We richten innovatie doelgericht op het versterken van het verdienvermogen van regionale economische clusters, met nadruk op technologische toepassing en maatschappelijke transitie. Er wordt ingezet op integrale programma's, betere samenwerking en ondersteuning van het mkb, startups en scale-ups binnen het innovatie-ecosysteem. Door focus, leiderschap en publiek-private samenwerking wordt het economisch fundament van de regio versterkt en toekomstbestendig gemaakt.

3. Versterken arbeidspotentieel van de toekomst

We zien onderwijs als sleutel tot een toekomstbestendige economie en zetten daarom in op innovatiecampussen en -districten die onderwijs, bedrijfsleven en maatschappelijke opgaven verbinden. Door focus op samenwerking tussen mbo, hbo en wo wordt de noodzakelijke talentontwikkeling versterkt en beter afgestemd op de behoeften van economische clusters. Zo draagt de MRDH bij aan de brede welvaart in de gehele regio én versterkt het regionaal verdienvermogen door onderwijs, ruimte en arbeidsmarkt slim te koppelen.

Met de mobiliteitsvisie maken we vijf keuzes:

1. De regio organiseert alle vormen van vervoer

We werken met elkaar toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. Waar mogelijk combineren we daarvoor verschillende vormen van mobiliteit, met maatwerk waar nodig. Zodat iedereen werk, opleiding en voorzieningen kan bereiken.

2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7

Mobiliteit is er voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen: 1) hoogwaardig OV als de standaard, 2) mobiliteitsknooppunten als de scharnieren, 3) fietsen, lopen, reguliere buslijnen, gedeeld en vraaggestuurd vervoer als fijnmazige toevoeging daarop.

3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

We hanteren een én-én-benadering: de corridor-aanpak verbindt mobiliteitsknooppunten met alle vormen van mobiliteit. En we koppelen mobiliteit daarmee aan economie, verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen.

4. Volle inzet op technologie

Technologie helpt onze ambitie en keuzes 1, 2 en 3 te realiseren. We benutten hiervoor het innovatie-ecosysteem. Onder meer autonoom rijden van metro, tram en bus, slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen en de juiste data op het juiste tijdstip voor beheer en onderhoud van materieel zorgen voor een optimaal netwerk. Belangrijk bij het gebruik van technologie: het is toegankelijk, inclusief en cybersecure, er wordt rekening gehouden met het eerlijk verdelen van welvaart en het voldoet aan privacywetgeving.

5. Schouders eronder voor investeringskracht

We zetten met partners in de regio een gezamenlijke investeringsagenda op, met focus op gebiedsgerichte corridors en gedeelde verantwoordelijkheid van publieke en private partijen, ook (inter-)nationaal. De investeringen maken keuze 1 t/m 4 mogelijk.

Waarom zijn deze visies van belang?

De metropoolregio Rotterdam Den Haag staat voor opgaven en er zijn kansen. We staan op een kantelpunt. Met een stevige economische basis – goed voor 15% van het nationale bruto binnenlands product (bbp) – en een bewezen kracht in samenwerking, is de regio klaar voor de volgende stap. De successen van de afgelopen jaren, zoals de RandstadRail, de Hoekselijn, de Maasdelatunnel en investeringen in innovatieve werklocaties en campussen, vormen een solide fundament. Maar de uitdagingen van morgen vragen om nieuwe keuzes en gerichte acties.

We staan voor een forse groei: tot 2040 komen er circa 400.000 inwoners bij. Dat vraagt om slimme oplossingen voor ruimtegebruik, mobiliteit en economische ontwikkeling. Tegelijkertijd hebben we te maken met een sterke vergrijzing en is digitalisering en verduurzaming nodig. De brede welvaart blijft achter, terwijl het potentieel van onze kennisinstellingen en arbeidsmarkt nog niet volledig wordt benut.

We moeten de mouwen opstropen en gaan samen investeren in een sterk economisch vestigingsklimaat en een bereikbare regio. We benutten de kracht van onze economische clusters – van Mainport tot Greenports – en zetten in op slimme verdichting rond OV-knooppunten, herontwikkeling van strategische locaties en het versterken van campussen en innovatiedistricten. Met een sterke verbinding tussen economie en mobiliteit – zoals de evaluatie van Berenschot als aanbeveling noteerde en uw in uw zienswijzen daarover onderstreepte.

Onze inzet is helder: we bouwen aan een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio. Door samenwerking, innovatie en gerichte keuzes maken we de regio toekomstbestendig – voor bewoners, bedrijven én volgende generaties.

Uw zienswijze gevraagd

We maakten deze concept-ontwerpvisies samen met raadsleden, bestuurders en stakeholders van de MRDH. En we spraken met inwoners over de toekomst van mobiliteit. Als raadslid heeft u een belangrijke rol in het proces. Uw zienswijze zorgt voor twee breed gedragen visies die aansluiten bij de belangen van uw gemeente en de regio. Vanaf half september kunt u elke 2 weken een podcast beluisteren over de thema's van de concept-ontwerp visies. Deze podcastserie van 8 afleveringen geeft u extra informatie over de visie op economie en mobiliteit van gerenommeerde meedenkers uit het bedrijfsleven, van kennisinstellingen en overheden. U kunt de podcasts beluisteren via www.mrdh.nl/podcast

Tot wanneer kunt u een reactie geven?

Het algemeen bestuur vraagt u om uw zienswijze uiterlijk 3 november 2025 schriftelijk kenbaar te maken. Het concept en de definitieve zienswijze kunt u per e-mail richten aan bestuurlijkezakenVA@mrdh.nl. Mocht u vragen hebben over de planning of het proces, laat dit dan ook weten. Dan bekijken we gezamenlijk hoe we dit het beste kunnen oppakken.

Proces tot vaststelling

Na de zienswijze worden de adviescommissies Vervoerautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat om advies gevraagd hoe om te gaan met de rode draden uit de ontvangen zienswijze van de 21 gemeenten. Dit advies wordt betrokken bij de besluitvorming van de bestuurscommissie Vervoerautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat en het algemeen bestuur. Voorzien is dat het algemeen bestuur de definitieve visies op 13 februari 2026 vaststelt.

Met elkaar in gesprek!

De MRDH geeft graag een technische toelichting op beide visies. Hiervoor kunt u contact opnemen met Cees Stoppelenburg via c.stoppelenburg@mrdh.nl of Joni Braas via j.braas@mrdh.nl. U kunt ook bij hem/haar terecht als u andere vragen heeft over de visies.

We wensen u een goed gesprek en zien uit naar de reactie van uw gemeente. Met elkaar zetten we de schouders eronder en werken we aan de toekomst van de metropoolregio.

Met vriendelijke groet,
namens het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Christel Mourik
secretaris

Jan van Zanen
voorzitter



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Mobiliteitsvisie

Dromen, durven en doen.

concept-ontwerp



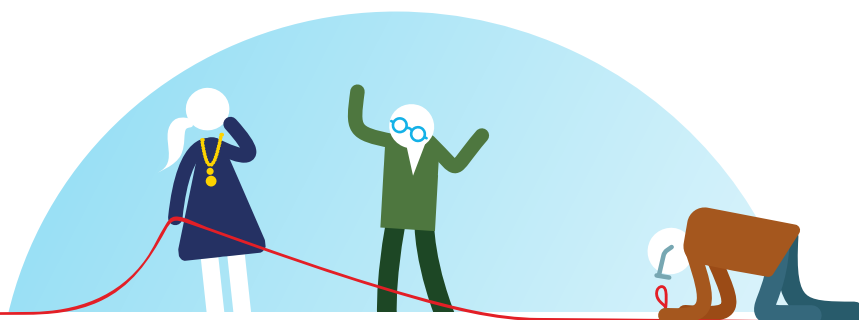


Dromen, durven, doen

Deze mobiliteitsvisie is als een stip op de horizon. We zetten een droombeeld neer waar we voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag naartoe werken. We durven de keuzen te maken die daarvoor nodig zijn. We benoemen de daden om bij die stip te komen en gaan over tot actie. We noemen dat dromen, durven, doen. In deze visie vindt u al die onderdelen terug.

Door wie?

Met 'wij' verwijzen we in deze Mobiliteitsvisie naar de samenwerking van de 21 gemeenten binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). We werken samen als gemeenten en met onze (regionale) partners. Wij hebben een wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer in de regio en zijn een Vervoersautoriteit. Dit zijn de samenwerkende gemeenten: Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan Zee, Wasseenaar, Westland, Zoetermeer.





Voor wie?

We zetten ons in zodat mensen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag zich makkelijk kunnen verplaatsen. Nu en in de toekomst. Wat zijn hun wensen en wat zijn hun zorgen over het vervoer van die toekomst? We stapten in metro, tram en bus om hen daarnaar te vragen.

We waren in een stadsboerderij, een sportvereniging, een bedrijf, een basisschool en op de markt om met mensen daarover te praten. In totaal spraken we met 400 regiogenoten. Naast de meereisparticipatie stelden we een online platform op, waar inwoners input konden leveren voor de Mobiliteitsvisie. Tot slot organiseerden we verspreid over de hele metropoolregio bijeenkomsten, waar inwoners in gesprek konden gaan over toekomstig vervoer.

Met deze aanpak wilden we inwoners actief betrekken bij de ontwikkeling van het regionale mobiliteitsbeleid. We hebben hun waardevolle inzichten over hoe zij mobiliteit nu en in de toekomst voor zich zien verzameld. Hun ideeën en aanbevelingen lopen als een rode draad door deze mobiliteitsvisie heen.

Inhoudsopgave

0. Samenvatting	4
1. Inleiding	7
2. Opgaven	12
2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026	13
2.2 Niets doen is geen optie	18
3. Dromen	21
3.1 Regionale ambities	21
3.1.1 Het versterken van het economisch vestigingsklimaat	22
3.1.2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving	23
3.1.3 Het verbeteren van kansen voor mensen	24
3.2 Ons droombeeld: stip op de horizon	25
3.3 Dromen per gebiedstype	30
4. Durven	32
4.1 De regio organiseert alle vormen van vervoer	36
4.2 Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7	39
4.3 Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio	44
4.4 Volle inzet op technologie	47
4.5 Schouders eronder voor investeringskracht	50
5. Doen	52
5.1 To do-lijst keuze 1	52
5.2 To do-lijst keuze 2	56
5.3 To do-lijst keuze 3	58
5.4 To do-lijst keuze 4	59
5.5 To do-lijst keuze 5	63
6. Aanpak in gebieden	66
6.1 Uitwerking per gebiedstype	66
6.2 Corridoraanpak in detail	62
6.3 Voorbeelden van corridors	68
7. Bijlagen	70

"Het is belangrijk om te stimuleren dat mensen meer bewegen. Koppel bijvoorbeeld een stappenteller aan kortingen of andere leuke acties."

Voorwoord



0. Samenvatting

In deze Mobiliteitsvisie presenteren wij de visie voor mobiliteit en daarmee intenties en acties voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag tot 2050 en verder. Urgente maatschappelijke opgaven als demografische veranderingen, technologische ontwikkelingen, de energietransitie, internationale afhankelijkheid en de effecten daarvan vragen om actie. Deze factoren beïnvloeden direct het functioneren van de regio en raken het welzijn en de welvaart van inwoners en bezoekers. Niets doen is geen optie.

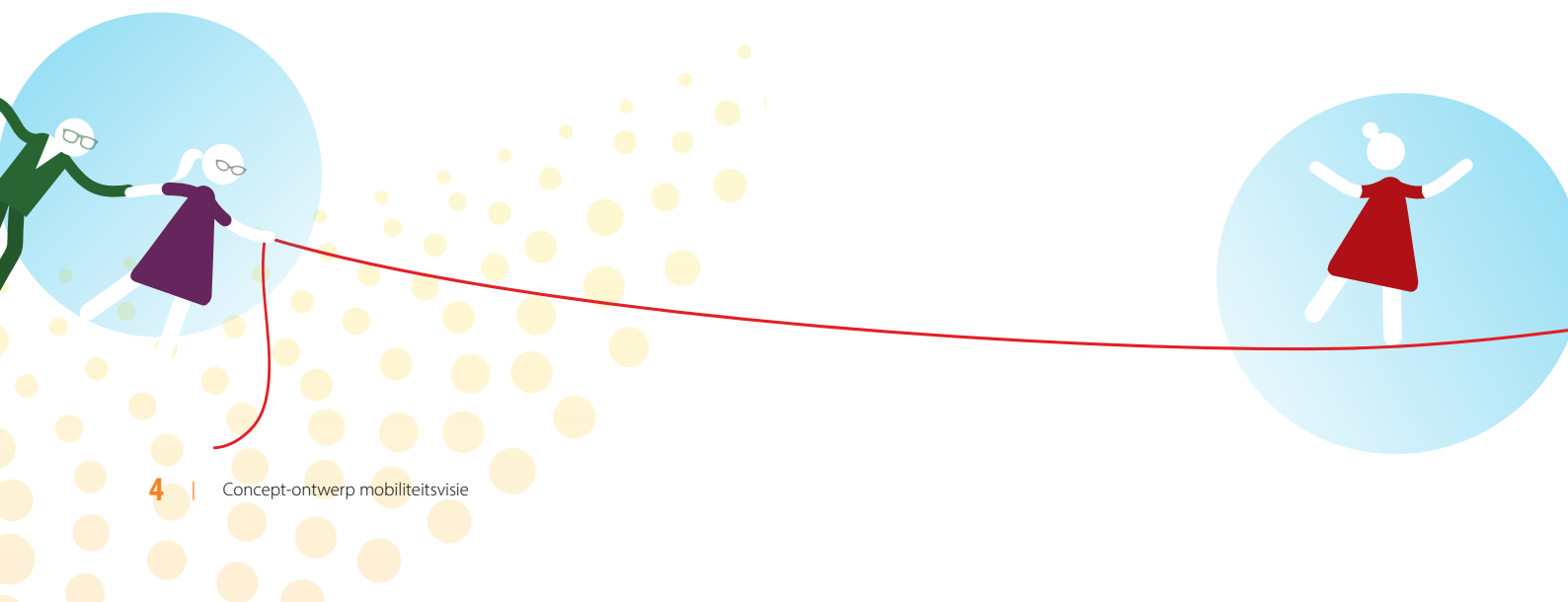
Het economisch potentieel voor welzijn en welvaart in de metropoolregio is er. Met 15% van het nationale bbp heeft de metropoolregio Rotterdam Den Haag een krachtige economische positie. Ook de samenwerking binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft de afgelopen jaren aantoonbare resultaten opgeleverd. Tegelijkertijd loopt de regio 2 procentpunt extra economische groei per jaar mis ten opzichte van vergelijkbare metropoolregio's. We hebben afgelopen jaren stappen gezet voor groei, maar we zijn er nog niet.

Hoewel al veel is bereikt om de mobiliteit in de regio te versterken, is verdere actie nodig. Gemeenten werken al aan oplossingen, maar de kracht zit in samenwerking en de juiste keuzes maken. Enkel dan gaat het ons lukken. Gezamenlijke inzet op slimme mobiliteit, economie en ruimtegebruik verhoogt de slagkracht en maakt een toekomstbestendige regio mogelijk. Dan zijn we een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio waar het prettig wonen, werken, leven is.

Kortom, het doel van onze samenwerking richt zich op: 1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid; 2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving; 3. Het verbeteren van kansen voor mensen.

Mobiliteit zien wij als de oplossing; hét middel voor economische bloei en meer welzijn voor haar inwoners. Wij kiezen voor deze focus: een metropoolregio met een systeem van publieke en actieve mobiliteit overal, 24/7, aansluitend bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers.

Onze droom: dat inwoners, ondernemers, forenzen, bezoekers, scholieren - iedereen, dus ongeacht vervoersbehoefte of budget - de vrijheid heeft om zich te kunnen verplaatsen, elkaar te ontmoeten, zich te ontwikkelen en doelen te bereiken. Dat we allen ambitieus kunnen zijn en prettig kunnen leven. Omdat het systeem dat ondersteunt: de metropoolregio is van en er voor iedereen, naadloos verbonden, bloeiend en in balans voor mens, economie en klimaat.



We maken **5 keuzen** om onze droom te verwezenlijken:

1. De regio organiseert alle vormen van vervoer:

We werken met elkaar toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. Waar mogelijk combineren we daarvoor verschillende vormen van mobiliteit, met maatwerk waar nodig. We verleggen de focus van systeemefficiëntie naar menselijke waarde. Daarmee is publieke en actieve mobiliteit de vanzelfsprekende keuze voor elke metroolpoolreiziger. Zo ook werken we toe naar slimme, soepele doorstroming en spreiding van goederenvervoer, zowel fysiek als digitaal.

2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7.

Mobiliteit is er voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen: 1) Hoogwaardig OV als de standaard, 2) mobiliteitsknooppunten als de scharnieren, 3) fietsen, lopen, reguliere buslijnen, gedeeld en vraaggestuurd vervoer als fijnmazige toevoeging daarop.

3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio.

We hanteren een én-én-benadering: de corridoraanpak verbindt mobiliteitsknooppunten met alle vormen van mobiliteit. En we koppelen mobiliteit daarmee aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen. Op die manier is mobiliteit hét vliegwiel voor ontwikkeling in de regio. Mobiliteit biedt het netwerk dat alle afzonderlijke delen verbindt – nabijheid brengt – en daardoor kansen helpt verzilveren.

4. Volle inzet op technologie. Nieuwe technologie helpt onze droom te realiseren.

Onder meer autonoom rijden van metro, tram en bus, slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen en de juiste data op het juiste tijdstip voor beheer en onderhoud van materieel zorgen voor een optimaal netwerk. Voorwaarden voor het gebruik van technologie: het is toegankelijk, inclusief en cybersecure, het is gericht op het eerlijk verdelen van welvaart en voldoet aan privacywetgeving.

5. Schouders eronder voor investeringskracht.

We zetten met partners in de regio een gezamenlijke investeringsagenda op, met focus op zowel gebiedsgerichte corridors als thematische projecten en gedeelde verantwoordelijkheid van publieke en private partijen, ook (inter)nationaal. De investeringen maken keuze 1 t/m 4 mogelijk.



1. Inleiding

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH¹) werken samen aan het versterken van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Wij zetten daarvoor in deze Mobiliteitsvisie bewust de lijn uit de Strategische Agenda (SA) 2023-2026 voort. Deze koers sluit aan bij de behoefte aan een toekomstbestendige ontwikkeling van de regio, in een tijd van snelle maatschappelijke veranderingen. Deze visie wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma.

De maatschappelijke context

De regio staat voor complexe opgaven: internationale afhankelijkheid, vergrijzing, ruimtegebrek, druk op woning- en arbeidsmarkt, toenemende ongelijkheid en een ecologisch onhoudbare economische structuur.² Deze factoren beïnvloeden direct het functioneren van de regio en raken het welzijn en de welaart van inwoners en bezoekers.

Mobiliteit als middel

Tegen deze achtergrond kiezen we bewust voor mobiliteit³ als middel (sleutel) voor regionale ontwikkeling. Uitstekende mobiliteit is een voorwaarde voor economische ontwikkeling, gelijke kansen op werk en opleiding en kwaliteit van leven. Voor iedereen in de metropoolregio.

Noodzaak kansen verzilveren

De metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft een krachtige economische positie, met 15% van het nationale bruto binnenlands product (bbp). Ook de samenwerking binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft aantoonbare resultaten opgeleverd.⁴ Tegelijkertijd blijft er onbenut potentieel. De OESO constateerde al in 2015 dat de regio structureel 2 procentpunt economische groei per jaar misloopt ten opzichte van vergelijkbare metropoolregio's. We hebben afgelopen jaren stappen gezet voor groei, maar we zijn er nog niet.

¹ De netwerkorganisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is in 2014 opgericht om samen met de 21 gemeenten van de regio, medeoverheden en netwerkpartners van kennisinstellingen en het bedrijfsleven te zorgen voor een aantrekkelijke regio waar inwoners, bedrijven en bezoekers met plezier zich willen vestigen, werken, wonen en recreëren. Spreken we van 'we' in deze visie, doelen we op deze samenwerking van gemeenten en waar expliciet vermeld ook de partners in de regio en omstreken.

² Centraal Planbureau Kiezen voor later, vier visies voor 2050 (oktober 2024).

³ Met mobiliteit in deze visie doelen we op alle vormen van mobiliteit en hebben we extra aandacht voor publieke en actieve mobiliteit. Publieke mobiliteit is openbaar vervoer (OV) voor iedereen, zoals trein, bus en metro. En het is méér dan OV: kleinschalig vervoer op afroep, een deelauto, een buurtbus en ook de hardware en software om prettig te kunnen reizen zoals goede overstapvoorzieningen en reisinformatie. Actieve mobiliteit impliceert je verplaatsen op eigen kracht, zoals lopen en fietsen.

⁴ Denk aan de realisatie van de RandstadRail en de Hoekse Lijn, het fietsviaduct Ypenburg, de Maasdeltatunnel of aan het besluit van regio en Rijk om € 4,8 miljard te investeren in openbaar vervoer in samenhang met de verstedelijking. Een pakket aan maatregelen dat niet alleen heeft bijgedragen aan de bereikbaarheid, maar ook aan de woninbouwoopgave, de leefbaarheid en het versterken van onze internationale concurrentiepositie.



Afbeelding 1: Ontwikkeling beleid in de afgelopen jaren.

Wat we al deden

In 2017 is op basis van het *MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag* een uitgebreid maatregelenpakket in de Zuidelijke Randstad vastgesteld. De *Strategische Agenda 2023-2026* bouwde daarop voort.⁵ Deze *Mobiliteitsvisie* benut de inzichten en resultaten van dat traject.

Waarom nu deze visie

Hoewel veel is bereikt, is verdere actie nodig. In deze mobiliteitsvisie formuleren we onze langetermijnstrategie tot 2050 en verder. We geven mobiliteit een zelfstandige plek binnen het beleid, naast de *Visie op Economisch Vestigingsklimaat*. Samen vormen deze documenten het fundament voor de nieuwe strategische agenda van de metropoolregio.

⁵ Zie afbeelding 1: Ontwikkeling beleid in de afgelopen jaren.

OPGAVEN STRATEGISCHE AGENDA

GROEI

VERNIEUWING

KWALITEIT

VISIE ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT

1. Vergroten verdienvermogen
2. Onbenut potentieel aanjagen
3. Aansluiting arbeidspotentieel op economische behoefte

AMBITIES

DROOM

KEUZES

1. Ruimte voor werken
2. Innovatie en technologie
3. Versterken arbeidspotentieel van de toekomst

"Meer welvaart
en welzijn voor de
mensen die hier
wonen, werken
en leven"

MOBILITEITS VISIE

1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid
2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving
3. Het verbeteren van kansen voor mensen

AMBITIES

DROOM

KEUZES

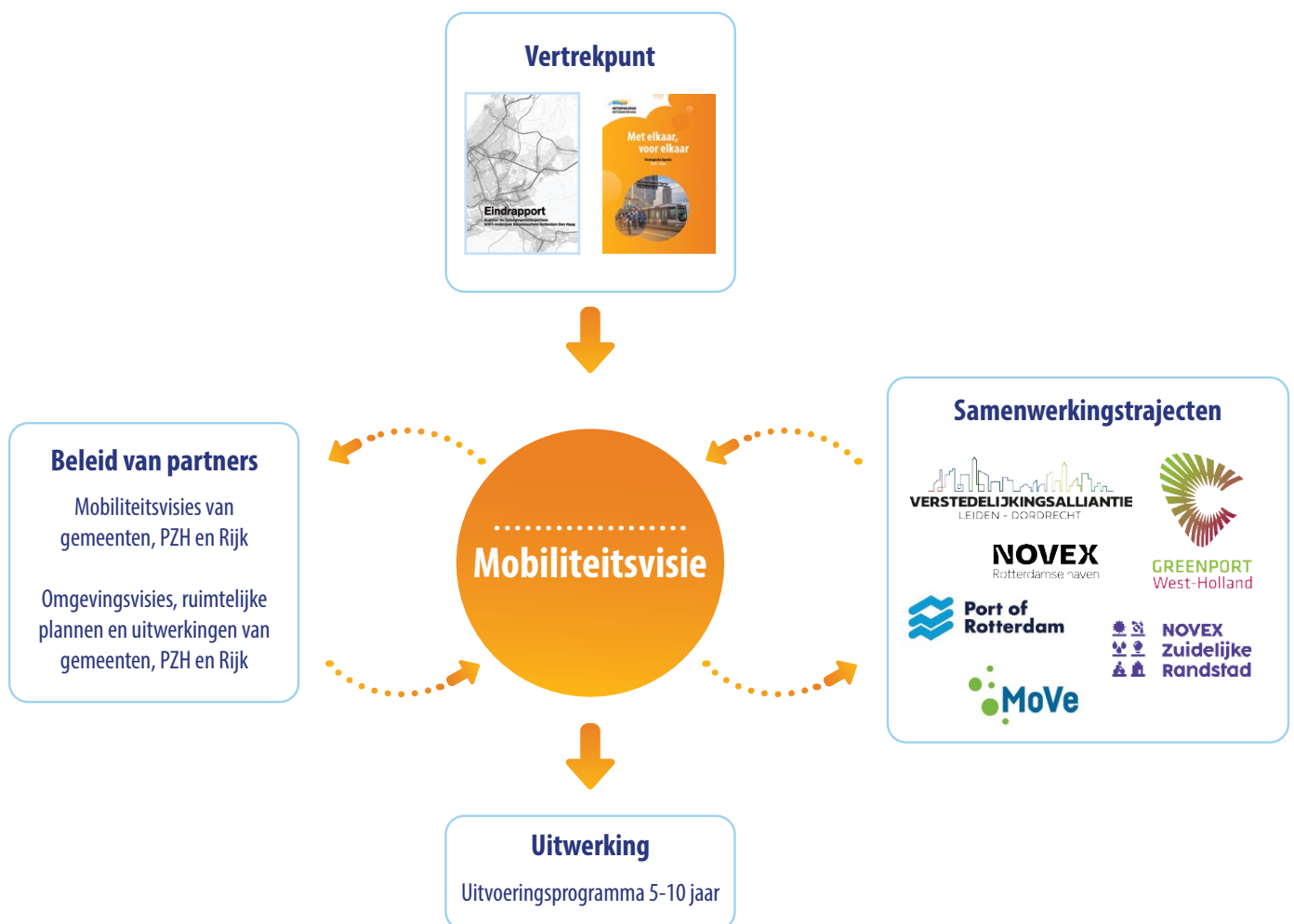
1. De regio organiseert alle vormen van vervoer
2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7
3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio
4. Volle inzet op technologie
5. Schouders eronder voor investeringskracht

GEBIEDSGERICHT/
CORRIDOR-AANPAK

Samen, met oog voor lokaal verschil

De uitvoering vraagt samenwerking, afstemming en innovatie. We handelen vanuit een gezamenlijke visie, met aandacht voor lokale omstandigheden en verschillen. Samen met de 21 gemeenten en onze (regionale) partners geven we vorm aan een toekomstbestendige ontwikkeling en dus economische sterke regio die duurzaam verbonden is door middel van nabije, uitstekende mobiliteit – voor de mensen die hier wonen, werken, leven.

Aan de slag!





Bianca den Outer | Lorenz

“Er is sprake van dubbele krapte: zorg en ov hebben beiden te maken met vergrijzing van het personeel. Dat leidt tot een toenemend tekort aan arbeidskrachten. En dat in een tijd dat de zorgbehoefte, juist door de vergrijzing, toeneemt.

In de zorg gaat het om meer dan ov. Het gaat over mobiliteit. De mogelijkheid om je te verbinden met anderen. Dat is essentieel voor de kwaliteit van leven.

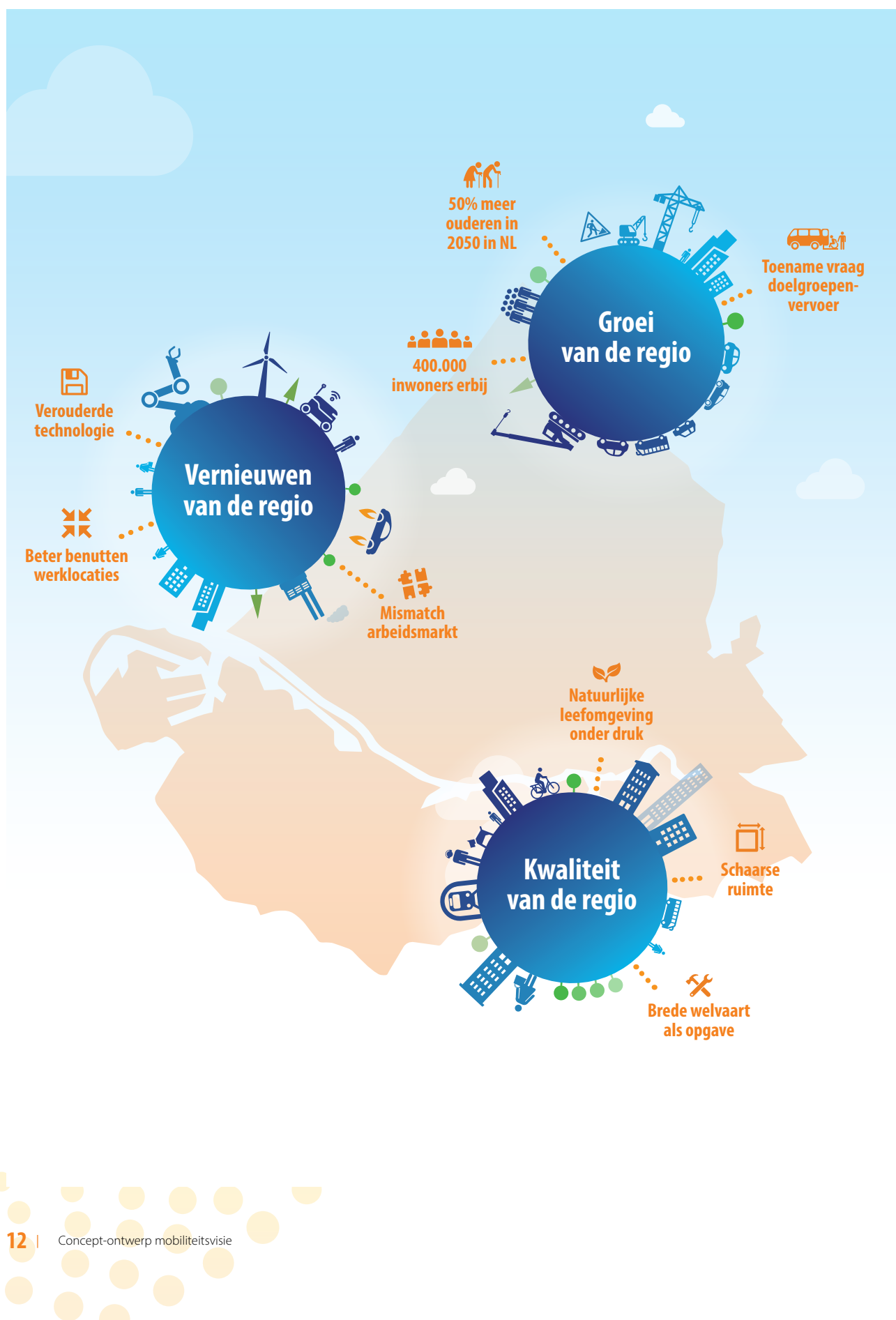
Zorgvoorzieningen gaan zich steeds meer concentreren. Het gevolg is dat de zorg op afstand komt van de mensen die zorg nodig hebben. Mensen willen best wel reizen voor gespecialiseerde zorg voor borst- of prostaatkanker, maar dat betekent wel dat je het met vervoer mogelijk moet maken. Er zijn in Nederland al 1 miljoen mensen die geen huisarts hebben. Het is een stille crisis. Tegelijkertijd is er de afspraak dat een arts meer tijd aan een patiënt moet kunnen besteden, omdat oudere mensen complexere problematiek hebben. De huisarts in Hekelingen of Geervliet zit straks in Hellevoetsluis. Dat vraagt ook om een mobiliteitsoplossingen.

Dan hebben we ook nog het probleem dat de fijnmazigheid van het ov-netwerk steeds minder houdbaar wordt.

De grootste belemmering bij transformaties is de opbouw van organisaties. Gemeenten werken te veel als een ‘eiersnijder’: de hulp aan een gezin waarbij verschillende problemen spelen, is verdeeld over verschillende diensten. We moeten dat anders gaan organiseren. Neem opgaven als uitgangspunt. Mobiliteit is er daar één van. Maak de verschillende begrotingen los van elkaar en denk in thema’s. Dat brengt oplossingen, óók voor het sociaal domein en fijnmazige mobiliteit, dichterbij.

Geld is niet het belangrijkste issue. Het gaat om samen slim de grote problemen in de samenleving aan te pakken en te verbinden. De instelling: dit is mijn specialisme, hier ben ik van en als ik hier nu maar in excelleer dan heb ik mijn deel gedaan werkt niet meer. Dus, het roer moet om.”

2. Opgaven



Opgaven in de metropoolregio zijn niet nieuw, maar worden steeds uitdagender. De Strategische Agenda 2023-2026 benoemt voor de periode ná het herstel van de regio nog steeds drie centrale opgaven: groei, vernieuwing en kwaliteit van de regio. Daar werken we al aan, met steeds meer inzicht in waar het knelt. Door scherp naar deze opgaven te kijken, zien we beter waar kansen liggen om de koers toekomstbestendig bij te stellen.

2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026

Groei van de regio

Meer mensen, meer vraag

De metropoolregio telt momenteel circa 2,5 miljoen inwoners en verwacht er tot 2040 zo'n 400.000 bij – een groei van 16%. Een stad in omvang als Utrecht komt er in de regio bij. Deze groei stelt de regio voor grote ruimtelijke uitdagingen: er is meer vraag naar woningen, voorzieningen, energie-infrastructuur, werklocaties en een leefbare omgeving.

Andere visie op ruimte gevraagd

De groei leidt tot druk op de ruimte. Alle ruimtelijke claims samen – wonen, werken, energie, natuur, water en klimaatadaptatie – vragen om een oppervlak drie keer zo groot als de regio zelf.^{6,7} Wat hebben we nodig? Fundamenteel ander, slimmer en meervoudig ruimtegebruik, met oog voor toekomstbestendigheid en brede welvaart⁸.

Mobiliteitsbehoeften veranderen

De bevolkingssamenstelling verandert, met toenemende vergrijzing en veranderende woonvoorkeuren als gevolg. Steeds meer mensen wonen en werken in (hoog)stedelijke gebieden waardoor die gebieden in omvang groeien. De mobiliteitsbehoeften van mensen verandert daardoor ook; meer publieke mobiliteit, fietsen en lopen en minder gebruik van de auto. Ook is er vanwege de vergrijzing meer vraag naar doelgroepenvervoer.

Uitdagingen: systeem onder spanning

Door de groei staat bestaande infrastructuur onder druk: wegcongestie, capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer en personeelstekorten⁹ en financiële (on)mogelijkheden zetten het systeem onder spanning. Ook neemt het vervoer per auto op de langere afstanden nog toe, met blijvende filedruk¹⁰ en beperking van leefbaarheid.

Kansen voor slimme herontwikkeling

Maar we zien ook enorm veel mogelijkheden, juist in tijden van veranderingen. De regio biedt kansen voor slimme verdichting rond bestaande infrastructuur, herontwikkeling van verouderde gebieden en functiemenging. De aanwezigheid van strategische locaties als de haven van Rotterdam, de Greenport en campussen in Delft en Den Haag vormen sterke ankerpunten voor duurzame en economische ontwikkeling.

⁶ Land met een plan; perspectief 2121 (2021), van Kuiper Compagnons.

⁷ Nationale Omgevingsvisie, Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving (2020).

⁸ Brede welvaart is de kwaliteit van leven hier en nu, en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld.

⁹ In het OV zullen we de komende tien jaar circa 20% meer chauffeurs nodig hebben. In de haven zijn er nu 6000 vacatures. Dat zal tot 2050 groeien naar een totaal tussen de 10.000 en 25.000 vacatures. Voor veel van deze vacatures is groot rijbewijs nodig.

¹⁰ Automobilisten staan in Rotterdam gemiddeld 63 uur per jaar in de file en daarmee staat de Maasstad van de file-top 945 van steden van de wereld op nummer 26. Den Haag staat op plek 41. Leiden op 68. Bron: 'Vier Nederlandse steden in Wereldwijde file-top 50', Algemeen Dagblad, 6 januari 2025.



Afbeelding 2: Groei van de regio.

Vernieuwing van de regio

Metropoolregio in transitie

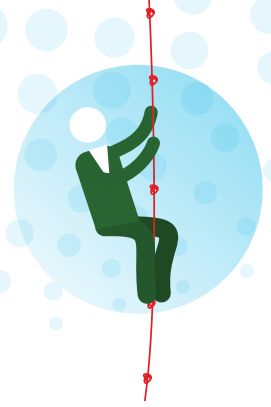
De economie van de metropoolregio Rotterdam Den Haag ondergaat een fundamentele transformatie gedreven door technologie, energietransitie en globalisering. Sectoren zoals ICT, waterstoftechniek, slimme productie en logistiek bieden grote potentie, maar stellen ook eisen aan mens, ruimte en infrastructuur. Het energienet piept en kraakt, terwijl de vraag toeneemt. Arbeidsmarktkrapte blijft nijpend in cruciale sectoren.

Economische potentie, maar bijscholing nodig

Er is economische kracht: de regio levert 15% van het Nederlandse bbp en kent sterke innovatieclusters. Maar die kracht komt onder druk door mismatch op de arbeidsmarkt, onvoldoende kennisbenutting en netcongestie. Om de economie toekomstbestendig te maken, is inzet nodig op bijscholing, innovatie, verduurzaming en betere samenwerking tussen onderwijs, bedrijven en overheden.

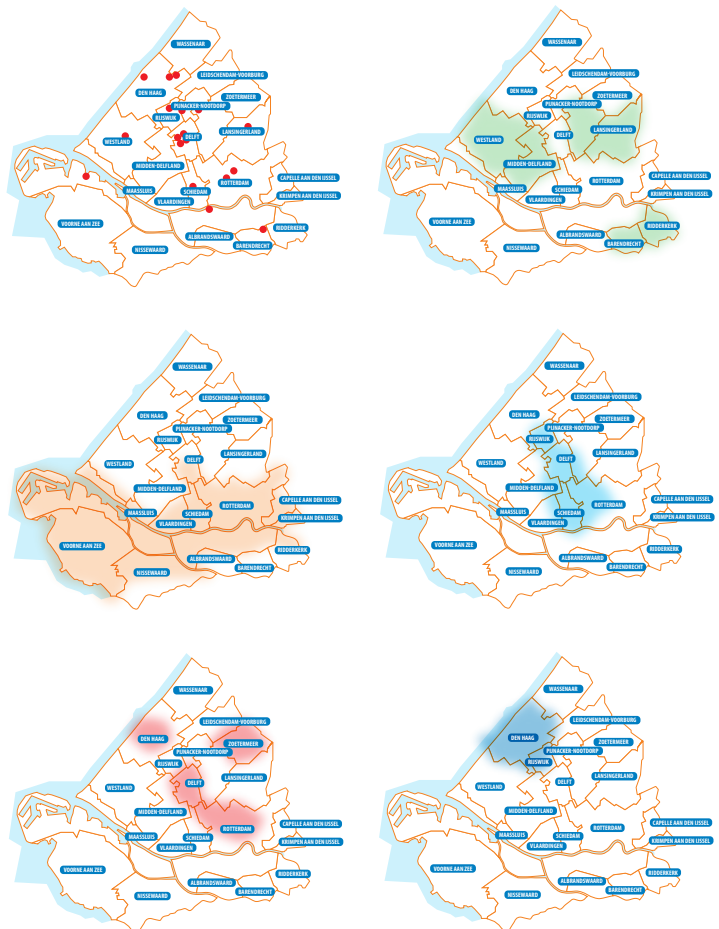
Scherpe keuzen voor klimaat en economie

Daarnaast moeten bedrijventerreinen verduurzaamd worden en circulaire productieketens versterkt. De regio heeft de ingrediënten in huis, maar heeft nu echt scherpe keuzen te maken en integraal te investeren in ruimtelijke en economische samenhang.



Legenda

- Hotspots
- Duurzaam maritiem en haven
- Hightech horticulture
- Innovatie / Hoogwaardige maakindustrie
- Digitale technologie / cybersecurity
- Overheid / Vrede / Recht



Afbeelding 3: Economische clusters.

Kwaliteit van de regio

Brede welvaart blijft achter

Groeien en vernieuwen kan niet zonder aandacht voor leefkwaliteit. Brede welvaart in de metropoolregio Rotterdam Den Haag blijft achter. Vooral op gezondheid, sociale cohesie en tevredenheid scoort de regio laag. De arbeidsmarkt polariseert: midden-functies verdwijnen, onder- en bovenkant groeien. Tegelijkertijd vertrekken jonge hoogopgeleiden naar andere regio's.

Woningmarkt onder druk

De woningmarkt is gespannen en de kwaliteit staat onder druk. Starters en middeninkomens vinden moeilijk betaalbare huisvesting, wat leidt tot sociale ongelijkheid en langere reistijden. Ook voorzieningen en infrastructuur staan onder druk. In suburbane gemeenten en specifiek de 'groeikernen' uit de jaren 70 (vaak ook new towns genoemd) zoals bijvoorbeeld delen van Zoetermeer, Spijkenisse (Nissewaard) en Capelle a/d IJssel zijn de effecten het sterkst zichtbaar. Dertien gemeenten in de regio scoren laag op sociaaleconomische prestaties. Bij tien gemeenten is er in de afgelopen jaren sprake van een neerwaartse ontwikkeling. En delen van de regio, onder meer wijken van Zoetermeer, Spijkenisse, Rotterdam, Den Haag en Delft, scoren laag op leefbaarheid, arbeidsparticipatie, veiligheid en sociale cohesie, zie afbeelding 4: Monitor Sociaal-Economische Prestaties 2005-2023 van Bureau Louter.

Koppelen biedt kansen

Toch is er veel en krachtig potentieel: sterke kennisinstellingen, bereikbare steden en de relatief compacte structuur maken meervoudig ruimtegebruik en functiemenging mogelijk. Door koppeling van wonen, kennis, werk, zorg en mobiliteit is brede welvaart te versterken.

"Mijn wens is om elk moment van de dag te kunnen reizen van en naar elke plek in de regio zonder dat ik daarvoor een auto hoeft te kopen."





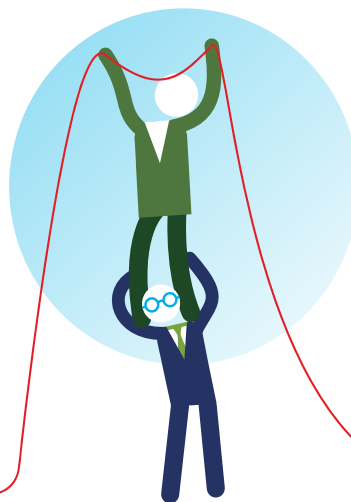
Afbeelding 4: Sociaaleconomische positie van elke gemeente in 2005, 2018 en 2023 ten opzichte van de 342 gemeenten in Nederland, waarbij 1 de beste sociaaleconomische positie is. Bron: Bureau Louter.

Gemeente	2005	2018	2023
Albrandswaard	20	↑ 12	↓ 21
Barendrecht	24	↑ 16	↓ 30
Capelle a/d IJssel	111	↓ 226	↓ 240
Delft	98	↓ 197	↓ 208
Den Haag	207	↑ 187	↓ 195
Krimpen a/d IJssel	214	↓ 253	↑ 252
Lansingerland	6	↑ 3	↑ 1
Leidschendam-Voorburg	176	↓ 206	↑ 199
Maassluis	256	↓ 312	↑ 296
Midden-Delfland	5	↑ 2	↓ 6
Nissewaard	211	↓ 277	↓ 300

Gemeente	2005	2018	2023
Pijnacker-Nootdorp	15	↑ 6	↑ 3
Ridderkerk	262	↓ 276	↓ 292
Rijswijk	211	↓ 211	↑ 198
Rotterdam	305	↑ 246	↑ 218
Schiedam	306	↑ 281	↑ 261
Vlaardingen	313	↑ 308	↑ 303
Voorne aan zee	139	↓ 194	↓ 219
Wasseenaar	171	↓ 175	↓ 183
Westland	28	↑ 19	19
Zoetermeer	58	↓ 164	↓ 232

2.2 Niets doen is geen optie

De groei, energietransitie, digitalisering en demografische veranderingen vragen om actie. Gemeenten werken al aan oplossingen, maar de kracht zit in samenwerking. Gezamenlijke inzet op economie, mobiliteit en ruimtegebruik verhoogt de slagkracht en maakt een toekomstbestendige regio mogelijk. Dan zijn we een veerkrachtige, inclusieve en concurrerende metropoolregio.





Pijnacker Centrum

R-NET

WELKOM!
DOE ALSOF
JE THUIS BENT



3. Dromen



We hebben de opgaven in het vorige hoofdstuk benoemd. Dan nu: waar dromen we over? Daar gaat dit hoofdstuk over. We zetten onze stip op de horizon voor de metropoolregio, voorbij 2050. Eerst vertalen we de hoofdambitie van Strategische Agenda 2023 -2026 naar concrete ambities voor de regio (3.1). Vervolgens zetten we vanuit daar de droom voor de regio neer (3.2), om dat specifiek ook te doen per gebiedstype (3.3).

3.1 Regionale ambities

Ambitie uit de Strategische Agenda 2023-2026

De ambitie uit de Strategische Agenda 2023-2026 blijft ons vertrekpunt. Deze luidt: 'Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven. (...) Meer samenwerken, betere fysieke verbindingen realiseren en het economisch vestigingsklimaat versterken. Dat is onze inzet. Als we dat bereiken, komen er meer kansen voor mensen, betere voorzieningen en wordt het gemiddeld inkomen hoger. In 2016 berekende OESO dat daardoor 1-2 procentpunt extra groei van welvaart en welzijn mogelijk is. We willen dat iedereen mee kan doen in de samenleving en kansen bieden voor ál onze inwoners. Het grootste kapitaal van onze regio zijn de mensen die hier wonen, werken en leven.'

Regionale ambitie in 3 speerpunten

De Mobiliteitsvisie en de Visie op Economisch Vestigingsklimaat leveren een bijdrage om bovenstaande ambitie te verwezenlijken. Dit doen we in samenwerking met alle partners (andere overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties). We stellen daarbij randvoorwaarden voor onze ambitie, zoals financiering van Rijk, EU, en private partijen. In deze paragraaf werken we uit wat dit concreet impliceert voor de metropoolregio.

Wij onderscheiden in onze regionale focus de volgende 3 speerpunten:

1. Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid
2. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving
3. Het verbeteren van kansen voor mensen



3.1.1 Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid

Voorwaarde: fysieke weerbaarheid

Het economisch profiel van de metropoolregio Rotterdam Den Haag uit de Visie op Economisch Vestigingsklimaat is het uitgangspunt voor onze Mobiliteitsvisie. Onze metropoolregio heeft een unieke Europese positie als thuisbasis van de Greenport en de Rotterdamse Haven en met Schiphol dichtbij. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en samenwerkende gemeenten zetten vol in op hun rol als internationale innovatie- en vestigingsregio. De sleutel tot dit succes? Een toekomstbestendig, excellent vestigingsklimaat, waarin we als regio tot de wereldtop behoren. Bij deze ambitie is de fysieke weerbaarheid van de regio een voorwaarde. Onder 'fysieke weerbaarheid' verstaan we een robuuste infrastructuur en strategisch ruimtegebruik die past bij de kansen, maar ook bij de uitdagingen van de toekomst.

5 economische clusters

We definiëren 5 regionale clusters in ons beleid.¹¹

1. Duurzaam Maritiem & Haven
2. Hightech Horticulture
3. Innovatieve / Hoogwaardige Maakindustrie
4. Digitale Technologie & Veiligheid
5. Overheid / Vrede / Recht

Focus: unieke ligging versterken

We vergroten de internationale positie van de metropoolregio door de unieke ligging te versterken. Dit doen we door:

- In te zetten op nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Zo ontlasten we het hoofdwegennet en verbeteren we de bereikbaarheid van logistiek en bedrijfsverkeer. Ook vinden inwoners, bezoekers, werknemers, bedrijven en voorzieningen elkaar snel en dat resulteert in meer samenwerking en groei.
- Kansen in Europa te benutten voor het binnenhalen van kennis, innovatie, bedrijven en gelden. Om dit te bereiken organiseren we actieve aanwezigheid in de Europese Unie met als doel meer innovatieve samenwerkingsverbanden op te zetten, Europese subsidies binnen te halen en succesvolle aanvragen voor investeringen en financieringen.
- Het regionale mobiliteit- en logistieknetwerk van auto, trein, bus, metro, tram & knooppunten ook in Europees perspectief te bekijken en de mogelijkheden te onderzoeken om nieuwe verbindingen en projecten vanuit Europa (mede) te financieren.



¹¹ Uit de Visie op Economisch Vestigingsklimaat: De kracht van de regionale clusters zit niet alleen in hun economische waarde, maar ook in hun nauwe verwevenheid met sleuteltechnologieën die Nederland internationaal positioneren als innovatieland. Zo maakt de maakindustrie volop gebruik van (opto) mechatronica, halfgeleiders en AI om slimme, duurzame productiesystemen te ontwikkelen. In de hightech horticulture draait het om biotechnologie, sensortechnologie en beeldvorming om gewassen optimaal en duurzaam te telen. Het maritieme cluster zet stevig in op groene chemie, data-analyse en nieuwe energiematerialen voor schonere havens en scheepvaart. En binnen het cluster cybersecurity komen AI, quantumtechnologie en digitale veiligheid direct samen. Zo geven de clusters technologische doorbraken concreet vorm – van lab naar praktijk.

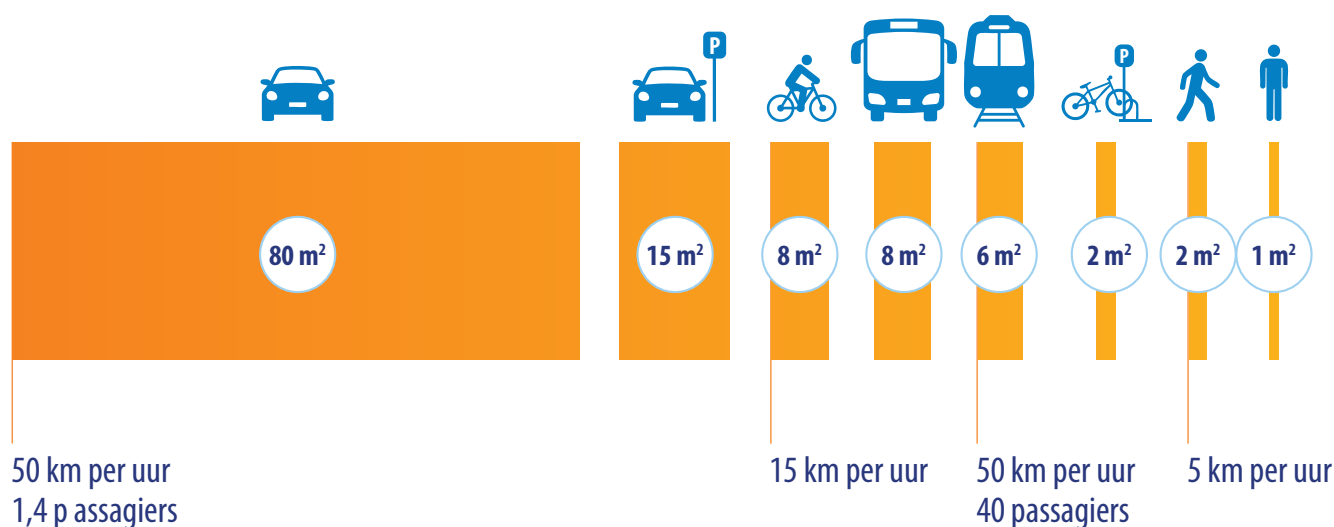
Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- 2 procentpunt extra groei van welvaart per jaar (bron: OESO).
- 208.000 nieuwe arbeidsplaatsen in 2030 ten opzichte van 2017 (bron: SA, Verstedelijkingsalliantie¹²).
- 30% meer arbeidsplaatsen in 2050 die met publieke en actieve mobiliteit binnen 45 minuten bereikbaar zijn ten opzichte van 2015 (bron: SA).

3.1.2 Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving

In combinatie met verstedelijking

Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio vragen om gerichte investeringen in passende mobiliteit. Woningbouw en verbetering van infrastructuur gaan daarbij idealiter hand in hand. Centraal staat de kracht van nabijheid: we stimuleren de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen. Daarbij geven we prioriteit aan ruimte-efficiënte vervoersvormen – dat wil zeggen: vervoer dat weinig ruimte per persoon inneemt. Zie onderstaand figuur voor een vergelijking van het ruimtebeslag per vervoersmiddel.



¹² De Verstedelijkingsalliantie is een netwerksamenwerking tussen de gemeenten Leiden, Zoetermeer, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, de MRDH, provincie Zuid-Holland en het Rijk. Het doel is een bijdrage te leveren aan de oplossing van het woningtekort en versterking van de economie, door het benutten en versterken van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad.

Voor een aantrekkelijke leefomgeving

Deze aanpak combineren we bescherming van het landschap en de inzet op een schone, gezonde leefomgeving. Een aantrekkelijke leefomgeving is ook verkeersveilig. Het uitgangspunt blijft nul verkeersdoden en -ongevallen. Daarom zetten we samen met onze partners in op zowel het structureel terugdringen van ongevallen als de ervaren verkeersonveiligheid – met fysieke ingrepen én gedragsmaatregelen. We prioriteren veilige infrastructuur, zoals gescheiden HOV- en fietsroutes en investeren in langzaam verkeer in de regio. Dit ondersteunt gezonde, duurzame stedelijke omgevingen.

Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- 266.000 nieuwe woningen in 2030 ten opzichte van 2017 (bron: SA, Verstedelijkingsalliantie).
- 80% van de groei van voorzieningen voor wonen en werken is in 2050 op loop- en fietsafstand van mobiliteitsknooppunten¹³ (bron: SA).
- In 2050 is het gebruik van publieke en actieve mobiliteit als aandeel van de totale hoeveelheid verplaatsingen ten opzichte van 2022 toegenomen (bron: SA).
- Minimaal 11% van het oppervlak van de regio is beschikbaar voor groen, recreatie en hernieuwbare energie (bron: 'Ruimtelijke koers toekomstbestendig Zuid-Holland', Provincie Zuid-Holland).

3.1.3 Het verbeteren van kansen voor mensen

Kansen voor iedereen

We creëren mogelijkheden voor onze inwoners om opleidingen te volgen, werk te vinden, familie en vrienden te ontmoeten en eropuit te gaan. We streven naar brede welvaart voor iedereen, nu en in de toekomst. Dit betekent dat vervoer toegankelijk en inclusief is, zodat iedereen zelfstandig of zo zelfstandig mogelijk kan reizen. Hierbij houden we rekening met verschillende mobiliteitsbehoeften van reizigers. We zorgen ervoor dat vervoer betaalbaar is, zowel voor de gebruiker als voor de samenleving.

Dit is wat onze regio heeft te realiseren:

- We zijn in 2050 een krachtige, welvarende en aantrekkelijke regio volgens de monitor 'Brede welvaart MRDH', gebaseerd op cijfers van het CBS.
- In 2050 kunnen ten opzichte van 2015 30% meer inwoners binnen 45 minuten reizen van huis naar werk, opleiding en voorzieningen met publieke en actieve mobiliteit (bron: SA).



¹³ Een mobiliteitsknooppunt is een plek waar je in, uit en over kan stappen op verschillende vervoersmiddelen. Ook concentreren rondom een mobiliteitsknooppunt stedelijke functies en activiteiten. Denk aan functies als: wonen, werken, onderwijs en zorg.

3.2 Ons droombeeld: stip op de horizon

Kwaliteit van leven: de metropoolregio bloeit

Onze metropoolregio bloeit. Het is dé plek om te wonen, te werken en/of te bezoeken. Gemeenten werken samen en hebben gezorgd voor vernieuwing, met kwaliteit als fundament. Dat zorgt voor een aangename, inclusieve en veilige leefomgeving. Een dynamische economie, duurzame stedelijke ontwikkeling en uitstekende mobiliteit vormen samen de sleutel tot kwaliteit van leven. Als het goed gaat met de metropoolregio, gaat het goed met de rest van Nederland.

Economie en mobiliteit versterken elkaar

Hoe ziet dat eruit? We verbinden economische clusters en metropolitane centra met elkaar door goede bereikbaarheid. Denk aan de Rotterdamse haven, Greenport West-Holland, TU Delft, internationale instellingen in Den Haag en innovatieve broedplaatsen in Delft, Zoetermeer en Vlaardingen. Ook de centra van Rotterdam en Den Haag met al hun voorzieningen, zijn voor iedereen in de regio nabij en goed bereikbaar. Onze regio is stevig verbonden met de rest van Nederland, Europa en de wereld. Mensen vinden er gemakkelijk passend werk en kunnen zich soepel verplaatsen.

Een geïntegreerd vervoerssysteem

Mobiliteit verloopt via een netwerk van multimodale verbindingen dat mensen, kennis en kansen samenbrengt. Vervoersvormen en systemen zijn met elkaar geïntegreerd: lopen, fietsen, snelle trams, metro, metrobussen, treinen en andere (deel)vervoersvormen sluiten naadloos op elkaar aan. Mensen, goederen, plekken en systemen: alles is op elkaar afgestemd.

Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend

Reizen is veilig en comfortabel. Actieve en publieke mobiliteit is vanzelfsprekend - net zo luxe en makkelijk als een privéauto. Lopen, fietsen en publieke mobiliteit versterken elkaar en vormen samen de kern van mobiliteit in de regio. Het is aantrekkelijk, toegankelijk, betrouwbaar, schoon, stil en snel, voor iedereen – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Autogebruik balanceren we met publieke en actieve mobiliteit om doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld door 30 km/u-zones te combineren met vrije HOV-banen. Tegelijkertijd vindt goederenvervoer 24/7 plaats, maar wel evenwichtig gespreid over de dag. Dat transport verloopt autonoom, schoon en stil. Zo blijft de economie draaien en kunnen mensen genieten van een prettige leefomgeving.

Een nieuw evenwicht dankzij technologie

Met de nieuwste betrouwbare technologie benutten we infrastructuur, energie en middelen optimaal. Dit leidt tot een nieuw evenwicht: in beschikbaarheid, betrouwbaarheid en vertrouwen. Energie uit bijvoorbeeld het tram- en metronet wordt ook gebruikt voor huishoudens en bedrijven. Dit is de regio van slim, schoon, verbonden en veerkrachtig leven.

Krachtig want divers

Van A naar B reizen gaat soepel. En A en B zijn allebei uniek. De metropolitane, hoogstedelijke gebieden en de havens en de landschappelijke zones hebben elk hun eigen kwaliteiten. Wat inwoners en ondernemers belangrijk vinden in Den Haag of Rotterdam verschilt van de wensen in bijvoorbeeld Lansingerland, Voorne aan Zee, Krimpen aan den IJssel, Albrandswaard, Nissewaard of Ridderkerk. Juist de diversiteit maakt de metropoolregio sterk. Juist die verscheidenheid maakt de metropoolregio aantrekkelijk. Uitgangspunt in onze visie is steeds: de juiste ontwikkeling op de juiste plek.



Kwaliteit als voorwaarde

We bouwen aan een economie die draait om en op kwaliteit. In de metropoolregio Rotterdam Den Haag ontstaan ideeën die er echt toe doen en die werkelijkheid worden. Dankzij sterke ecosystemen waarin kennisinstellingen, ondernemers en overheden vanzelfsprekend samenwerken. Waarin we versterken wat we hebben, en enkel iets toevoegen wanneer dat de kwaliteit ervan vergroot.

Verbonden ecosystemen

Onze economie rust op krachtige ecosystemen en clusters zoals Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture, Innovatieve Maakindustrie, Digitale Technologie & Veiligheid en Vrede & Recht. Ze creëren waarde en dragen bij aan grote maatschappelijke opgaven. Die clusters zijn geen eilandjes: ze zijn verbonden via slimme corridors, digital twins¹⁴, mobiliteit en gedeelde campussen. Van haven tot hogeschool, van kas tot campus - mensen en goederen zijn verbonden; want systemen en plekken zijn verbonden.

We beschermen wat waardevol is

Open gebieden blijven open. Midden-Delfland, het Groene Hart en het strand in Wassenaar of Voorne aan Zee blijven onaangetast. We houden de longen van de regio open; voor recreatie en voor de natuur zelf. Tegelijkertijd zorgen we voor uitstekende verbindingen voor publieke en actieve mobiliteit. Iemand zonder auto in hartje Rotterdam kan straks net zo makkelijk een wandeling maken op het strand van Scheveningen. De functies wonen, werken en zorg concentreren we rond mobiliteitsknooppunten. Dat is efficiënt en effectief. Zo blijft elk gebied sterk in zijn eigen functie en houden we het geheel in balans.

Opbrengst: de ruimte om je te ontwikkelen

Wat levert het op? Inwoners, ondernemers, forenzen, bezoekers, scholieren - iedereen heeft de vrijheid om zich te verplaatsen, elkaar te ontmoeten, zich te ontwikkelen en doelen te bereiken. We kunnen weer écht ambitieus zijn en prettig leven. Want het systeem ondersteunt dat: de metropoolregio van en voor iedereen, ongeacht budget of vervoersbehoefte, naadloos verbonden, bloeiend en in balans voor mens, economie en klimaat.

"Het OV van de toekomst moet vaker rijden, efficiënter zijn, betaalbaar en betrouwbaar zijn. Zorg ook voor goede aansluitingen. Dan maak je het voor iedereen makkelijker."



¹⁴ Een digital twin is een virtuele representatie van een fysiek object, proces of systeem, die voortdurend wordt bijgewerkt met real-time data uit de echte wereld.



**‘Dromen, durven en doen.
Voor de mensen die hier
wonen, werken, leven.**

MRDH



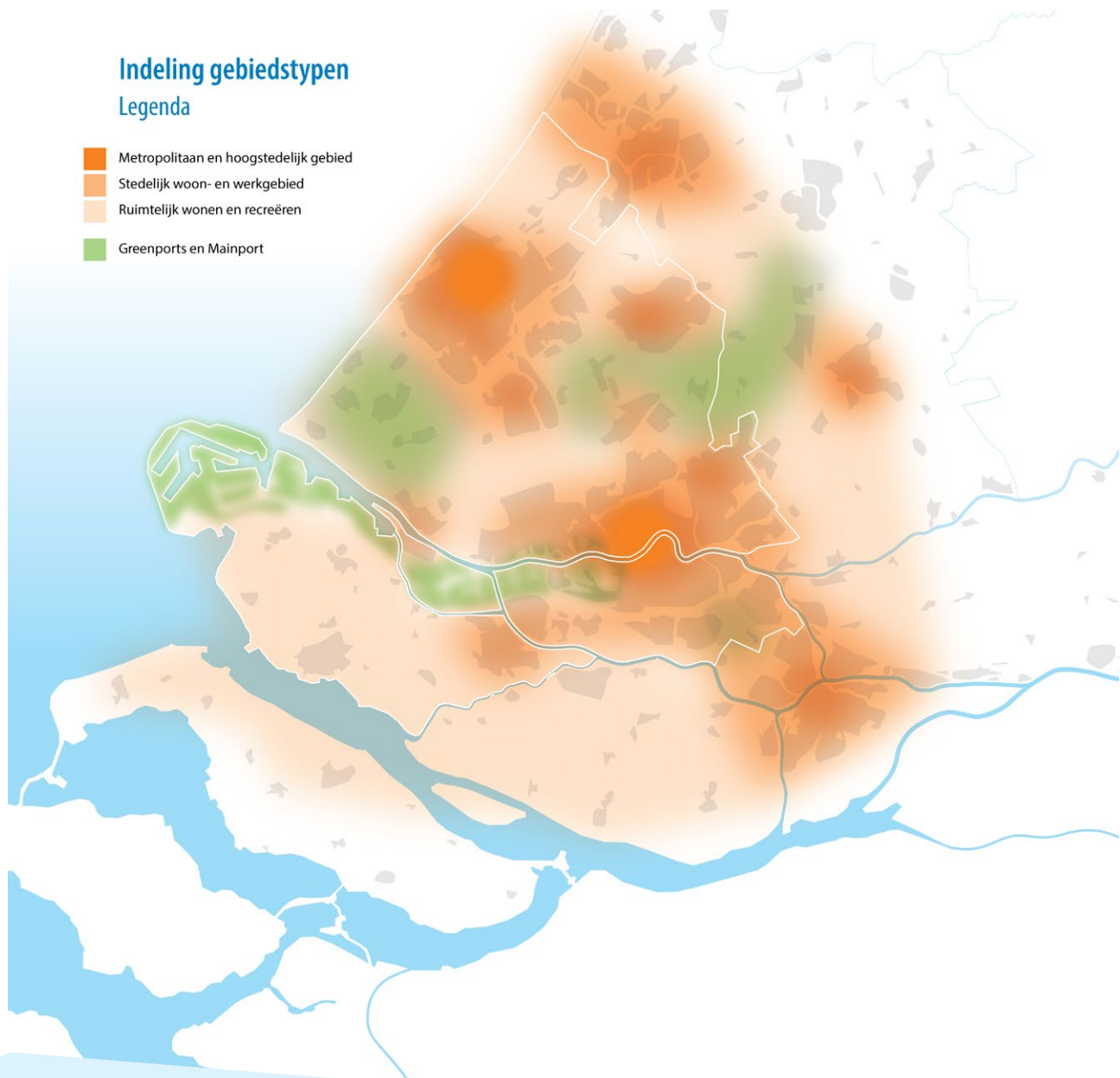
Beurstraverse

URBAN
OUTFITTERS

3.3 Dromen per gebiedstype

Zie onderstaande afbeelding voor de verschillende gebiedstypen (vastgesteld in de Strategische Agenda 2023-2026) die we onderscheiden. De mate van verstedelijking neemt door de groei van de regio richting 2050 toe en gemeenten hebben vaak meer dan één gebiedstype.

Afbeelding 4: Vier verschillende gebiedstypen.



"Prima dat er nieuwe huizen gebouwd worden, maar regel wel direct dat de woningen, het werk en voorzieningen bereikbaar zijn."

Metropolitaan of hoogstedelijk gebied

Metropolitaan of hoogstedelijk wonen: een (hoogbouw) appartement in de binnenstad van Rotterdam, Den Haag, Delft, Rijswijk of Zoetermeer. Geen eigen tuin, wel een balkon, dakterras of stadspark om de hoek. Het is leven in een dynamische omgeving met veel bovenregionale¹⁵ voorzieningen, innovatieve woon- en werkplekken (kennis- en diensteneconomie), slimme infrastructuur, groene parken en waterpartijen. Schone, autonome publieke mobiliteit zorgt voor snelle en comfortabele verbindingen in de stad en naar buiten. Steden zijn ontworpen op de menselijke maat: veilige, groene straten nodigen uit tot lopen, fietsen, ontmoeten en ontspannen. Het draait om gebruik van gemeenschappelijk vervoer en veel minder om individueel bezit.

Stedelijk wonen en werken

Stedelijk wonen, zoals bijvoorbeeld in Zoetermeer, Voorburg, Leidschendam-Voorburg of Spijkenisse (Nissewaard): een huis met tuin in een stedelijke omgeving. Veelal laagbouw in combinatie met appartementen. Een winkelcentrum en een parkje op loop- of fietsafstand, net als bijvoorbeeld de huisarts, basisschool, sportvereniging et cetera. Aantrekkelijke voorzieningen en een sterk economisch klimaat. Combinatie van levendige energie van de stad en rust en comfort van een groen, duurzaam woon- en leefklimaat. Reizen naar metropolitane gebieden, mainports en Greenports gaat het snelst via publieke mobiliteit. Binnenstedelijke verplaatsingen gebeuren voornamelijk met de (e-)fiets en lopend. De auto houdt een beperkte rol voor langere afstanden en bestemmingen zonder goede publieke en actieve mobiliteit.

Greenports en Mainport

De wereldhaven van Rotterdam met zijn energie- en logistieke kracht, de innovatieve glastuinbouw van de Greenport, de internationale rechtsorde van Den Haag en het technologische vernuft van TU Delft vormen samen een krachtig samenhangend (eco)systeem dat economische groei, innovatie en duurzaamheid stimuleert. 'Multimodale' bereikbaarheid is voor de Greenports en Mainport van essentieel belang. Dat betekent dat goederenstromen via een combinatie van weg, rails, binnenvaart en door de lucht worden vervoerd, op efficiënte en duurzame wijze, 24/7, evenwichtig verspreid over de 24 uur van een dag. Dit zorgt voor een flexibele en robuuste logistieke keten. Werknemers reizen gemakkelijk van en naar de havens met publieke mobiliteit en de (e)fiets; autobezit is geen voorwaarde om het werk te bereiken.

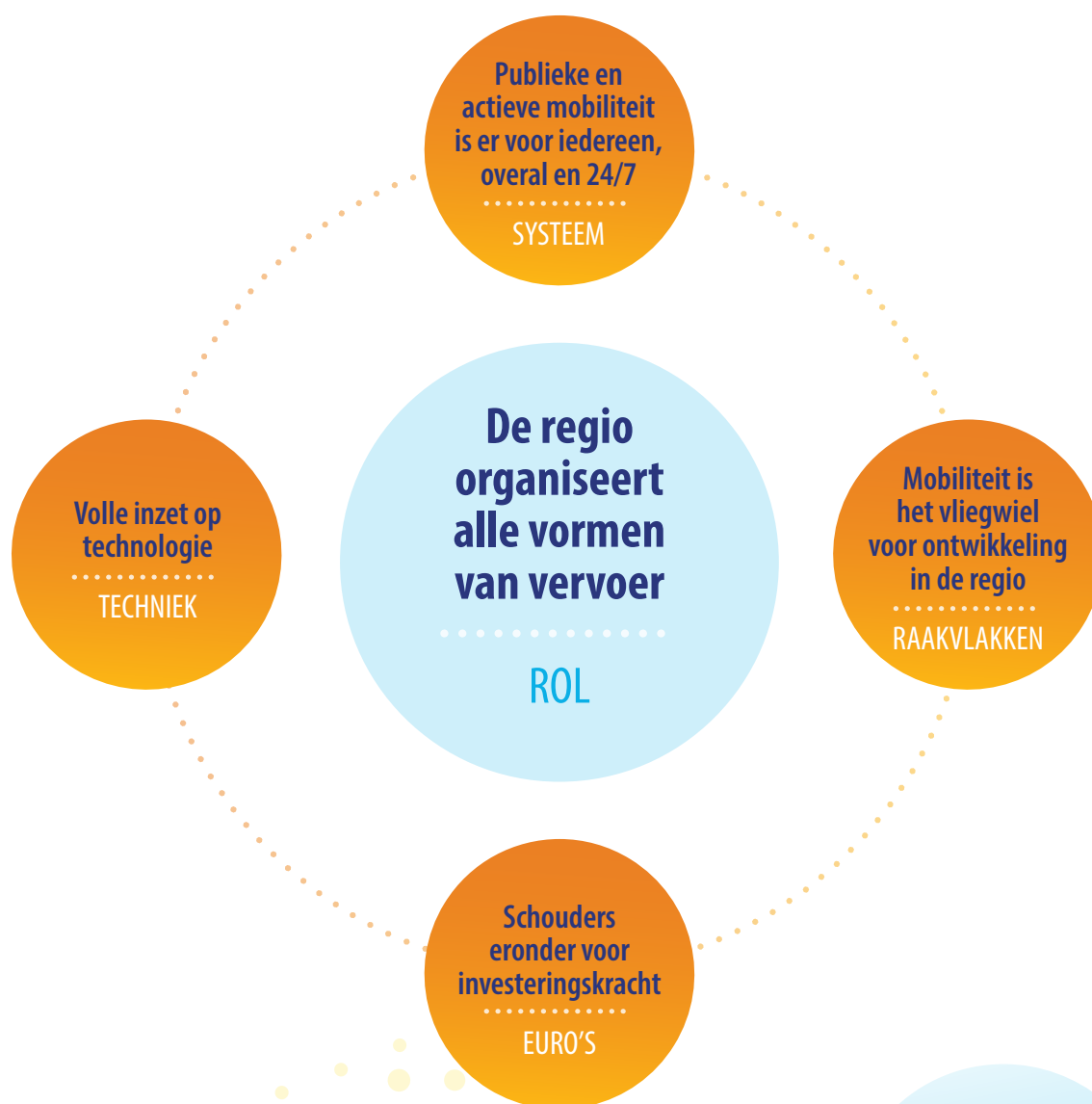
Ruimtelijk wonen en recreëren

Wonen en recreëren in het groen van de metropoolregio Rotterdam Den Haag: genieten van de rust van de natuur én toegang hebben tot de grote steden. Voorne aan Zee, Wassenaar, de polders van Midden-Delfland, Albrandswaard en Pijnacker-Nootdorp; enkele voorbeelden van groenplekken, door uitstekende mobiliteit vlakbij. Voor bewoners blijft de individuele auto belangrijk. Voor reizen naar de stad kiezen bewoners steeds vaker voor een combinatie van vervoersmiddelen. Aan de stadsranden stappen mensen van de autonome, individuele auto eenvoudig over op publieke mobiliteit of een (deel)fiets, wat bijdraagt aan duurzame mobiliteit en de afname van druk op stadscentra. De steden en de meer ruimtelijke gebieden komen steeds dichterbij elkaar.

¹⁵ Voorzieningen die je alleen kan vinden in Rotterdam of Den Haag. Denk aan een academisch ziekenhuis, de exclusievere winkels, musea, of een universiteit.

4. Durven

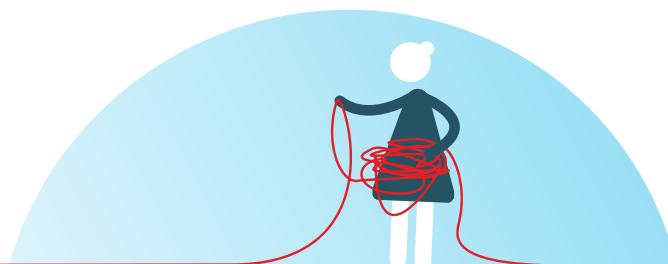
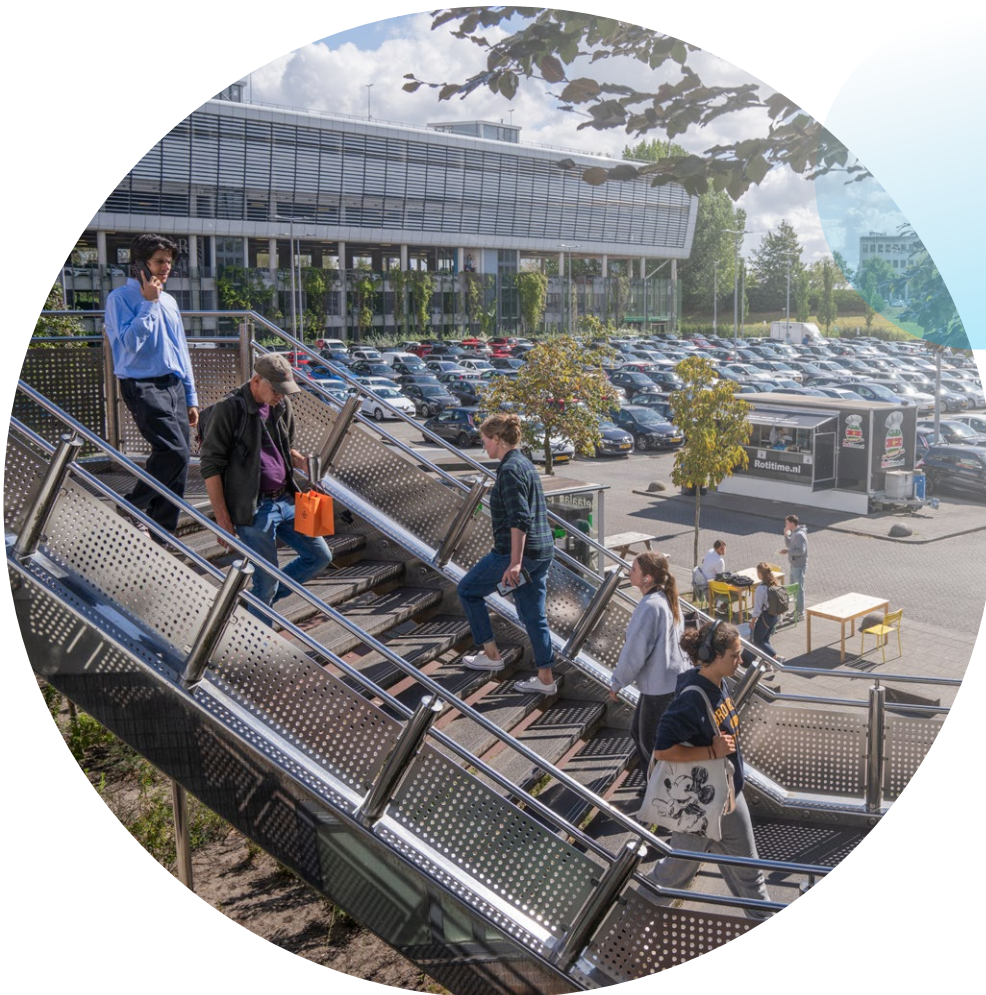
In hoofdstuk 3 hebben we na onze regionale ambities geformuleerd te hebben onze droom neergezet. Om die droom te verwezenlijken hebben we met de 21 gemeenten van de Metropool Rotterdam Den Haag richting 2050 keuzen te maken. We maken er 5. Deze staan niet op zichzelf, maar hebben nauwe onderlinge relaties. Zie onderstaand figuur. In dit hoofdstuk gaan we in op wat die keuzen betekenen.



Juist doordat we deze keuzen met alle 21 gemeenten maken en dragen, kunnen we bergen verzetten. Alleen gaat dat niet. We doen het samen: met de 21 gemeenten en met onze (regionale) partners, op de wijze die recht doet aan en past bij de eigen rol en lokale situatie.

Dit zijn de 5 keuzen die we maken:

1. De regio organiseert alle vormen van vervoer
2. Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7
3. Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio
4. Volle inzet op technologie
5. Schouders eronder voor investeringskracht







Peter-Willem van Lindenberg | Lid Raad van Bestuur Franciscus

“In een ziekenhuis ontmoeten zorgverleners, ondersteunend personeel en patiënten elkaar. De groeiende zorgvraag en personeelstekorten zijn grote uitdagingen. Vooral in de gebieden waar niet alleen het aantal ouderen toeneemt, flink gebouwd wordt, maar waar ook de gemiddelde levensverwachting steeds verder stijgt. Ieder mens heeft in het leven, in meer of mindere mate, zorg nodig. Het is belangrijk dat inwoners dan kunnen rekenen op toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer.

Een belangrijk punt is de bereikbaarheid van een ziekenhuis. Ik pleit voor betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer (ov) voor zowel medewerkers als patiënten. Veel collega's kiezen voor de auto. Ze ervaren dat als veilig en comfortabel vervoer, vooral tijdens nacht- en avonddiensten. Als het ov toegankelijker wordt gemaakt en beter aansluit op hun werkroosters, dan kiezen meer medewerkers hiervoor. De gemeenten kunnen hier een rol in spelen door het verbeteren van de ov-voorzieningen, zodat medewerkers en patiënten veilig en betaalbaar kunnen reizen.

Er zijn onbenutte mogelijkheden in de samenwerking tussen werkgevers en gemeenten. Per jaar komen er meer dan 800.000 patiënten naar onze ziekenhuizen. Daaronder zit ook een grote groep ouderen waarvan veel niet werkend is. Deze groep is niet aangewezen op de spits. Als we de ziekenhuisbezoeken van deze groep patiënten inplannen buiten de spits, dan vermindert het de druk op het ov en het doelgroepenvervoer op de weg. Om deze uitdagingen aan te pakken is er samenwerking nodig tussen het ziekenhuis, gemeenten en ov-aanbieders.

Inclusiviteit in het vervoer is belangrijk, waarbij doelgroepenvervoer en regulier ov beter op elkaar aansluiten. We kunnen ze meer dan nu bij elkaar brengen. Een geïntegreerde aanpak is nodig om capaciteit optimaal te benutten en de toegankelijkheid voor patiënten en zorgverleners te verbeteren en het voor vervoerders efficiënter te maken.”

4.1 De regio organiseert alle vormen van vervoer

Reizigers centraal

We werken samen toe naar optimaal vervoer voor elke reiziger: slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. We combineren waar mogelijk verschillende vormen van mobiliteit – openbaar vervoer, deelvervoer, doelgroepenvervoer, fietsen en lopen – tot samenhangend en toegankelijk vervoer, met maatwerk waar nodig. We verleggen de focus van systeemefficiëntie naar menselijke waarde, en van abstract beleid naar concreet effect in het dagelijks leven. Voor bijvoorbeeld leerlingenvervoer is een vaste chauffeur of begeleider erg belangrijk. Kwaliteit en passend aanbod voor elke reiziger staat voorop.

Samen de regio

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderzoeken samen op basis van de regionale opgaven en de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers hoe het optimale vervoer eruitziet. Samen houden we regie op de uitwerking (tijd, snelheid, fasering en consequenties), leren we van goede voorbeelden¹⁶ en onderzoeken we of slimme verbindingen tussen systemen mogelijk zijn.

Ook voor transport en logistiek zorgen we voor efficiëntie, spreiding en verduurzaming via multimodaal en regionaal verbonden transport.¹⁷ Zo benutten we het mobiliteitssysteem optimaal.¹⁸



¹⁶ Zie het kader voor (inter)nationale voorbeelden.

¹⁷ Van het containervervoer uit de Rotterdamse haven heeft 70% een (tussen) bestemming in de regio.

¹⁸ Extra regionale knooppunten met gekoelde voorzieningen zijn nodig voor de snelle doorlooptijden van de vers-logistiek, voor het 24/7 benutten van het wegennet en voor ('s nachts) autonoom rijden.

(Inter)nationale voorbeelden van geïntegreerd vervoer

Reflectie

De voorbeelden tonen in de praktijk hoe het combineren van openbaar vervoer, flex- en deelvervoer leidt tot meer kwaliteit en bereik voor hetzelfde budget. De Deense aanpak inspireert, maar vraagt om zorgvuldige vertaling naar de Nederlandse context.

Flextrafic (Denemarken)

Flextrafic is een nationaal, vraaggestuurd vervoerssysteem dat openbaar vervoer aanvult. 5 diensten delen 1700 voertuigen, goed voor 2 miljoen ritten per jaar. De overheid financiert grotendeels; gemeenten bepalen gebruikersbijdrage.

Landelijke studie (Nederland)

Het Rijk verkent een integraal mobiliteitssysteem met betere toegankelijkheid, digitale infrastructuur en vereenvoudiging van processen. Ook wordt gekeken naar herverdeling van verantwoordelijkheden en het borgen van systeemverantwoordelijkheid.

Stroomlijn (Drechtsteden)

Sinds 2016 regelt Stroomlijn passend vervoer voor inwoners van de Drechtsteden, in opdracht van de Sociale Dienst Drechtsteden. De focus ligt op slimme afstemming van vervoersvormen, met aandacht voor bereikbaarheid, kwaliteit, duurzaamheid en betaalbaarheid.

Bravoflex (Brabant)

Bravoflex biedt sinds 2023 flexibel vervoer als aanvulling op het openbaar vervoer, ook naar moeilijk bereikbare gebieden. Reizigers kunnen boeken via app of telefoon, zeven dagen per week.



Dave van Meer | Student Horti Technics & Management, MBO Westland

"Op dit moment zit ik in het laatste half jaar van mijn driejarige opleiding en studeer deze zomer af. Elke dag fiets ik van huis naar school en terug, weer of geen weer, en altijd zonder regenpak omdat ik eigenwijs ben.

Ik pak de fiets, want ik heb nog geen rijbewijs. Ik zou met de bus kunnen, maar dan moet ik eerst nog vijf à tien minuten fietsen naar de bushalte. Dan kan ik net zo goed doorfietsen. Bij de bushalte is er wel ruimte om je fiets te stallen, maar die is niet heel groot. Op school hebben we een grote fietsenstalling met genoeg plek, maar als je later op de dag begint, moet je soms wel even zoeken naar een plekje. De andere studenten komen met de bus, het ov, of met de auto, motor of scooter.

De route die ik fiets heeft soms stukken met van die vierkante tegels in plaats van asfalt. Ik vind asfalt persoonlijk fijner rijden, want anders hobbelt het zo en dat fietst minder lekker.

Sinds kort heb ik een elektrische fiets, omdat die stond te verstoffen bij mijn oma in de schuur. Dat vond ik zonde, dus heb ik gevraagd of ik die mocht overkopen. Zonder mijn oma als sponsor had ik geen elektrische fiets kunnen kopen.

Ik gebruik verder de Hoekse lijn om naar de stad te gaan en in platenwinkels te snuffelen. En de metro neem ik om naar Rotterdam Centraal te gaan, om vervolgens de trein naar de Efteling te pakken. Ik kom daar vaak, want ik heb een abonnement. Met het ov is dat prima te doen."

4.2 Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7

Systeem van publieke en actieve mobiliteit bestaat uit 3 onderdelen

Onze droom voor de toekomst: mobiliteit voor iedereen, overal en altijd beschikbaar – ongeacht vervoersbehoefte of budget. Daarom bouwen we aan een samenhangend systeem van publieke en actieve mobiliteit, bestaande uit 3 onderdelen:

1. Hoogwaardig OV: de standaard

Metro's, snelle trams en metrobussen¹⁹ (= hoogwaardig OV) vormen het fundament van ons mobiliteitssysteem. Ze verbinden centra en randen van stedelijk gebied met elkaar én met de rest van Nederland. Aantrekkelijk, snel, vaak, betrouwbaar en de hele dag beschikbaar, zodat de keuze voor de auto minder vaak gemaakt wordt. We verbeteren kansrijke bus- en tramlijnen en leggen nieuwe vrijliggende banen aan. Waar nodig krijgt publieke en actieve mobiliteit voorrang, ook ten opzichte van de auto. Ook vragen we het Rijk om de kwaliteit van het nationale spoor netwerk te versterken.

2. Mobiliteitsknooppunten: het scharnier

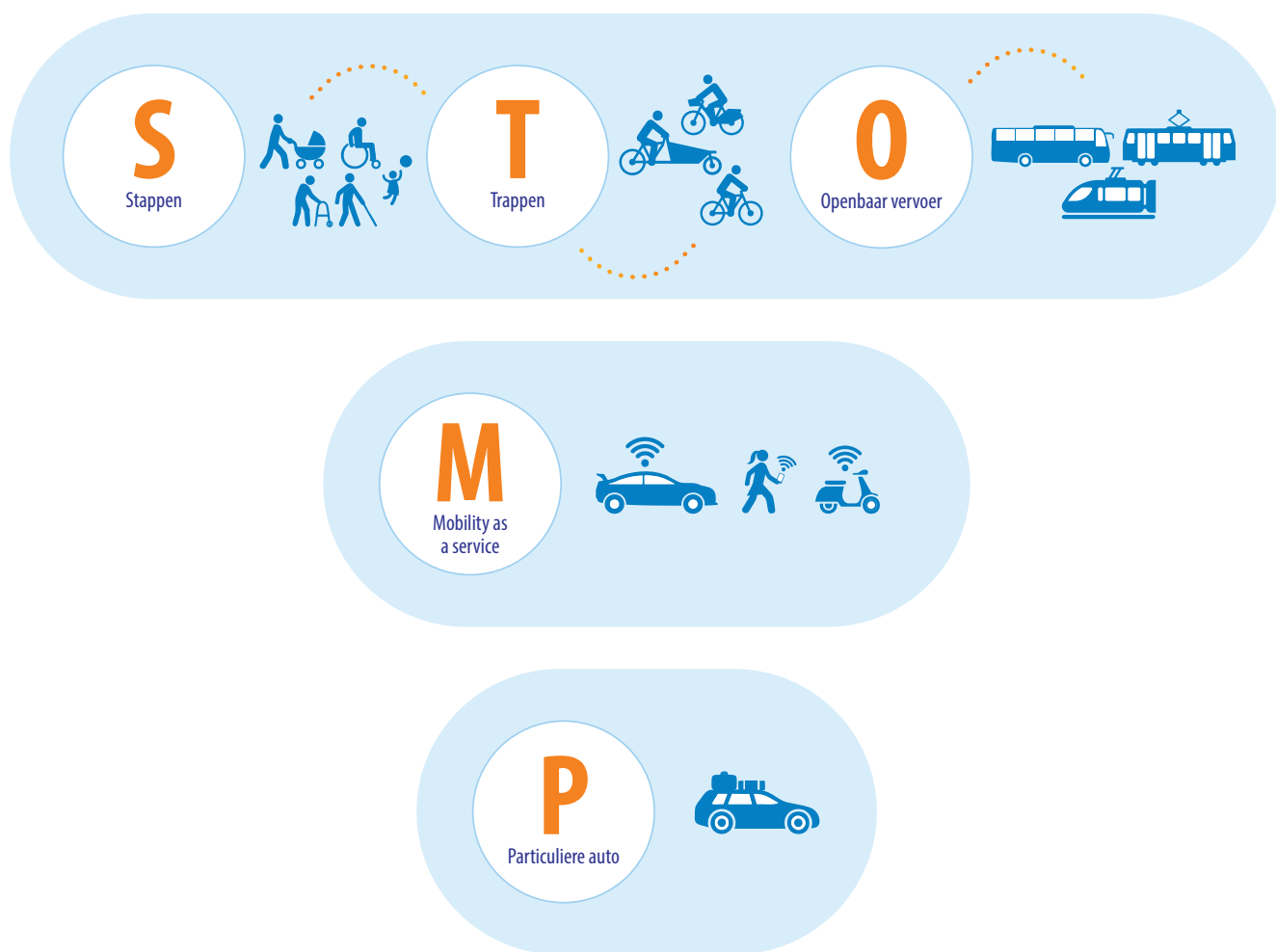
Op kruispunten van hoofdverbindingen ontstaan mobiliteitsknooppunten: overstapplekken met goede voorzieningen en een prettige verblijfskwaliteit. Deze locaties stimuleren ruimtelijke ontwikkeling en vormen het scharnier tussen auto, publieke en actieve mobiliteit. Door goede bereikbaarheid en overstapmogelijkheden verleiden we automobilisten richting de stedelijke gebieden hier over te stappen op publieke mobiliteit.

3. Fietsen, lopen en vraaggestuurd vervoer: fijnmazige toevoeging

Niet iedereen woont of werkt bij een knooppunt, maar moet er wel komen. We investeren daarom in veilige, snelle fiets- en looproutes, aansluitend op mobiliteitsknooppunten. Voor wie fietsen of lopen geen optie is, bieden we een fijnmazig netwerk van kleinschalig, gedeeld of vraaggestuurd vervoer – betrouwbaar, betaalbaar en afgestemd op de reiziger. Ook reguliere buslijnen maken hiervan deel uit, mits deze goed bezet zijn en/of indien er nog geen voldoende andere vormen van actieve en publieke mobiliteit beschikbaar zijn. We houden expliciet rekening met de behoeften van kwetsbare doelgroepen, bijvoorbeeld via begeleiding met een OV-coach. We spelen in op reizigers die reizen naar de Mainport, Greenports en verder gelegen werklocaties.

NB. We staan open voor innovaties zoals het delen van privéritten via digitale platforms. We volgen vanuit regionaal perspectief de mobiliteitshiërarchie van 'STOMP' – stappen (lopen), trappen (fietsen), openbaar vervoer (collectief vervoer), mobility as a service (deelmobiliteit en slimme mobiliteit), particuliere auto – waarbij we stappen, trappen en openbaar vervoer in samenhang bekijken. Die vormen van vervoer moeten elkaar versterken en voor een samenhangend systeem zorgen. De 21 samenwerkende gemeenten leggen kortom de focus op publieke en actieve mobiliteit.

¹⁹ Ook wel Bus Rapid Transit: hoogfrequente, hoogkwalitatieve verbindende buslijnen op een vrij liggende baan of snelwegen.



Afbeelding 5: STOMP vanuit regionaal perspectief.

Voorwaarden publieke en actieve mobiliteit

Publieke en actieve mobiliteit zijn slim, vlot en verbonden, toegankelijk, inclusief, betrouwbaar, veilig, schoon en betaalbaar. We bieden voor elke doelgroep een passende vorm van publieke of actieve mobiliteit tegen een eerlijke prijs. Daarbij zoeken we de balans tussen wat de reiziger betaalt en wat het systeem maatschappelijk kost. We vergroten het aanbod en zorgen voor een fijnmazig netwerk in alle gebieden: woonwijken, werklocaties, onderwijsclusters en recreatiegebieden.

Beschikbaar voor alle doelgroepen

De Metropoolregio is een diverse regio. Er wonen, werken, studeren of recreëren verschillende doelgroepen. Ieder met een eigen (mobiliteits)budget, maatschappelijke achtergrond, opleidingsniveau, (mobiliteits)wensen of met een fysieke of sociale beperking. Daarom kiezen wij een brede benadering. Mobiliteit moet voor iedereen 24/7 beschikbaar, betaalbaar, toegankelijk en veilig zijn.

Afstemming met de auto

Hoe verhoudt het systeem van publieke en actieve mobiliteit zich tot de auto? We ondersteunen het gemeentelijk beleid voor meer 30 km/h-zones: goed voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Tegelijkertijd vraagt publieke en actieve mobiliteit om ruimte en prioriteit op plekken die cruciaal zijn voor het regionale netwerk. Op gemeentelijke hoofdwegen (50 km/h) delen auto, fiets en publieke mobiliteit de ruimte. We hebben scherpe keuzen te maken: wie krijgt waar voorrang? Die keuzen maken we vanuit het netwerkperspectief in de verschillende gebieden, waarbij we letten op:

- De opbouw en samenhang van het mobiliteitsnetwerk.
- De juiste plek, prioriteit en doorstroming van de auto op de hoofdwegen.
- De prioriteit voor de fiets en publieke mobiliteit op weg en kruispunt.
- Verkeersveiligheid is en blijft altijd een randvoorwaarde.
- Goede afstemming tussen wegbeheerders.

We investeren in het wegennet als dit het mobiliteitssysteem als geheel versterkt: voor verkeersveiligheid, voor personen die afhankelijk zijn van de privéauto voor woon-werkverkeer, logistieke betrouwbaarheid of bereikbaarheid van hulpdiensten. Tegelijkertijd onderstrepen we het belang van investeren in fietsinfrastructuur: van brede paden tot veilige, toegankelijke stallingen.



Basis op orde met verkeersveiligheid

We besteden extra aandacht aan verkeersveiligheid en 'we maken een punt van nul' blijft het uitgangspunt. We zetten samen met alle partners in op het blijvend reduceren van zowel de ongevallen als de ervaren verkeers(on)veiligheid. Met zowel fysieke maatregelen als gedragsmaatregelen.



Afbeelding 6: Globaal en indicatief netwerkbeeld van publieke en actieve mobiliteit (niet limitatief)

Marja Eenink | Woont in Bergschenhoek en werkt in Den Haag

"Om op mijn werk te komen in Den Haag, wat een klein stukje lopen is vanaf Den Haag Centraal, pak ik eerst de auto naar station Lansingerland. Op station Lansingerland neem ik de trein naar Den Haag Centraal. Toen station Lansingerland nog niet bestond ging ik altijd met de auto of de bus naar Berkel en Rodenrijs (E-lijn), . Op een gegeven moment kreeg je daar een parkeerprobleem, dus toen station Lansingerland werd geopend, ging ik daarheen. Daar is genoeg ruimte om te parkeren.

Ik zou op de fiets naar het station kunnen, maar ik heb een elektrische fiets en kan deze niet veilig stallen. Mocht ik mijn fiets veilig kunnen parkeren, dan zou ik fietsen, maar wel alleen met goed weer. Ik gebruik de metro als ik naar Rotterdam centrum ga in het

weekend, dan pak ik de E-lijn. Ik ga dan wel weer met de auto, omdat het OV vanuit Bergschenhoek slecht is. Dan is het bij de parkeerplaats van Berkel en Rodenrijs een stuk rustiger.

De OV-verbinding vanuit Bergschenhoek naar het station is niet optimaal. Er rijdt een bus, maar dan moet ik eerst 2 km lopen. . In de toekomst is het niet handig om met de auto te blijven gaan. Ik heb 's morgens zelf ook al last van files, dus laat staan in 2050.

Een snelbus met vrije baan zou een goede oplossing zijn. De dichtstbijzijnde bushalte hiervoor zit 3 km verderop. Voor ouderen om bij zo'n station of snelbus te komen, zijn ook in de toekomst belbussen belangrijk."



4.3 Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

Mobiliteit, ruimte en sociaal-economie: een geïntegreerde aanpak

Investerings in mobiliteit gaan hand in hand met oplossingen voor lokale en regionale uitdagingen. We kiezen voor een één-én-benadering. Dit betekent:

- Mobiliteit koppelen aan verstedelijking, ruimtelijke ordening en sociaaleconomische doelen;
- Dat we doen met de corridor aanpak.

NB. We gaan uit van vervoergerichte gebiedsontwikkeling. Nieuwe locaties ontsluiten we alleen duurzaam via publieke en actieve mobiliteit.

Wat is een corridor aanpak?

Een corridor allereerst is een regionale verbinding tussen steden, dorpen of hubs, inclusief de omliggende gebieden rond mobiliteitsknooppunten. De corridor aanpak investeert in deze mobiliteitsknooppunten stemt vervoer op elkaar af. Het gaat om de juiste ontwikkeling op de juiste plek, rekening houdend met de unieke gebiedskwaliteiten, bevolkingsdichtheid en mobiliteitsbehoefte van doelgroepen. Rond mobiliteitsknooppunten clusteren we onder meer, werkplekken, onderwijs, woningen en zorg. Knooppunten moeten goed bereikbaar zijn te voet, per fiets en via deelvervoer. Het doel voor mensen is: nabijheid van publieke en actieve mobiliteit (OV, fiets, lopen) en essentiële functies (wonen, werken, zorg, onderwijs).

Goede voorbeelden

De corridor aanpak is niet nieuw en werkt. Zo zien we bijvoorbeeld dat daar waar we al investeren in publieke en actieve mobiliteit het gebruik ervan aanzienlijk gegroeid is.²⁰ Onze investeringen geven daarbij een economische impuls aan het gebied. Bij corridors met lopende, ruimtelijke trajecten sluiten we daarop aan, zoals bij lokale gebiedsontwikkelingen, Regiodeals, de NOVEX²¹ Zuidelijke Randstad, de NOVEX Rotterdamse haven en NOVEX het Groene Hart.



²⁰ Het gebruik van de 'E-Lijn' door de metropoolregio illustreert dit: in 2005, voor de investering waren er 7000 reizigers per dag. In 2011, na volledige realisatie van de lijn waren er 30.000 reizigers per dag. In 2019: 55.000 reizigers per dag. Dat komt neer op 50 % meer reizigers op de E-lijn per jaar. Dit geeft een economische impuls aan de regio. We sluiten aan bij lopende projecten, zoals lokale gebiedsontwikkelingen, NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse haven.

²¹ NOVEX: Nationale OmgevingsVisie Executiekraft.



"In de toekomst moeten wonen en werken dichterbij elkaar liggen. Zo voorkom je dat er slaapsteden ontstaan zonder werk."





Ahmed Hashish | Directeur DAM Shuttles

‘Er is op dit moment een groot tekort aan gekwalificeerde chauffeurs, zeker in het openbaar vervoer. Dat tekort kan deels opgelost worden met geautomatiseerd vervoer. Het is dus echt een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. De focus ligt nu specifiek op buslijnen, bijvoorbeeld op plekken waar de drukte laag is of de routes technologisch geschikt zijn. Zo kunnen de chauffeurs ingezet worden waar ze het hardst nodig zijn – op complexe of drukke trajecten. Het is niet alleen vervanging, het is ook uitbreiding. In gebieden zonder OV kunnen we zo tóch iets aanbieden.

Als DAM Shuttles zijn wij betrokken als exploitant bij de zelfrijdende bus in Rotterdam. De afgelopen jaren hebben we veel ervaring opgedaan met deze technologie. We weten steeds beter wat er nodig is om zelfrijdende bussen veilig en inzetbaar te maken. Daarbij werken we samen met meerdere partijen, waaronder RDW, die uitgebreide veiligheidstesten uitvoert.

Mijn verwachting is dat we in 2050 op veel plekken volledig geautomatiseerd vervoer hebben. Wat we nu

doen met de zelfrijdende bus – zoals op de lijn tussen Rotterdam The Hague Airport en Meijersplein – is een eerste stap. Op dit moment moet er nog altijd een chauffeur aan boord zijn. Voor deze route hopen we binnen twee jaar zonder chauffeur te kunnen rijden, maar daarvoor moeten wet- en regelgeving en aansprakelijkheid nog geregeld worden.

We kijken ook naar voorbeelden uit het buitenland als het om automatisch vervoer gaat. In landen als Noorwegen wordt al getest met bussen onder veel complexere omstandigheden, zoals sneeuw en tunnels. Daar zijn ze soms net een stap verder, mede doordat regelgeving soepeler is. In Nederland zijn we strikter, mede door de impact van eerdere incidenten. Begrijpelijk, maar het vertraagt innovatie wel.

Ik ben nog in de wolken van alle positieve aandacht bij de eerste rit van de zelfrijdende bus. Dit hebben we toch maar mooi samen gefixt! Dit project laat zien dat we in Nederland voor kunnen lopen – als we het samen doen.’

4.4 Volle inzet op technologie

Hoe realiseren we onze ambitie?

We omarmen innovatieve technologie om onze visie voor 2050 te verwezenlijken en werken daarvoor samen met verschillende partners. Dit versterkt het regionale innovatie-ecosysteem, stimuleert een hoogwaardige maakindustrie en bevordert economische groei. Technologie moet toegankelijk, inclusief en cybersecure zijn, de welvaart eerlijk verdelen en voldoen aan privacywetgeving. We werken samen met regionale kennisinstellingen om te bepalen welke technologieën onze doelen ondersteunen en hoe we ze effectief inzetten.

Toepassingen van technologie

1. Sociale en verkeersveiligheid

- **Sociale veiligheid:** slimme camera's, gedragsmaatregelen, verlichting, data-analyse en betere inrichting van voertuigen en knooppunten vergroten de veiligheid.
- **Verkeersveiligheid:** slimme verkeerslichten, gedragsmaatregelen, voertuigtechnologie, rijtaakondersteuning en snelheidshandhaving maken rijden voor iedereen verkeersveiliger.

2. Benutting van het mobiliteitssysteem

- **Een geïntegreerd systeem:** van publieke en actieve mobiliteit vraagt om technologische samenhang in capaciteit, reisinformatie, organisatie, beveiliging en betaling.
- **Autonoom vervoer:** zelfrijdende voertuigen verhogen de frequentie van bestaande lijnen en maken nieuwe vormen van publieke mobiliteit mogelijk.
- **De acceptatie door gebruikers:** we hebben oog voor het gedrag van mensen en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers.
- **Datasturing en AI:** 5G, data-analyse en AI optimaliseren reizigersstromen. We sturen op tijd en plaats met comfort, betere aansluitingen en financiële prikkels, en promoten alternatieven voor de privéauto.
- **Logistiek:** we delen digitale verbindingen en data met de logistieke sector voor meer efficiëntie.

3. Beheer en onderhoud

- **Slimme verbindingen:** slimme apparaten, digitale verbindingen en data verbeteren het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel, met focus op veiligheid en duurzaamheid.
- **Energietransitie:** we benutten bijvoorbeeld OV-infrastructuur, zoals het elektriciteitsnetwerk, om netcongestie te verminderen, onder de noemer 'Energie in het OV'.





Angelique de Wit | Directeur Greenport West-Holland

"Mobiliteit gaat over meer dan alleen verkeersstromen. Het is bepalend voor de economische kracht van een regio. Goede bereikbaarheid is essentieel voor zowel personen- als goederenvervoer. En dat is al helemaal het geval in een kennisintensieve regio zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

De infrastructuur in de regio is verouderd. Daarnaast worden buslijnen in de kernen rondom steden geschrapt, wat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en onderwijsinstellingen belemmert. Dit heeft negatieve gevolgen voor de economische vitaliteit en investeringskracht van de regio. Ik pleit dan ook voor investeringen in mobiliteitsvoorzieningen, zoals snelle buslijnen tussen steden en efficiëntere logistiek voor versproducten. Dit zou niet alleen de bereikbaarheid verbeteren, maar ook de emissies verlagen en de leefbaarheid verhogen. De investeringen moeten niet alleen financieel zijn, maar het gaat ook over samenwerking en contact tussen verschillende partijen.

Er is behoefte aan slimme en innovatieve oplossingen voor mobiliteit, waarbij verkeersveiligheid en het milieu belangrijk zijn. Ik zie een cruciale rol voor de MRDH in het organiseren van openbaar vervoer en het verbeteren van de efficiëntie. De MRDH wordt vaak onderschat in haar rol en potentieel.

Besluiten over mobiliteit moeten een langetermijnperspectief hebben en verder reiken dan de huidige bestuursperiode. Er is bestuurlijke vernieuwing en lef nodig om vooruitgang te boeken.

De regio moet aantrekkelijk blijven voor toekomstige generaties, met een focus op mobiliteit als sleutel voor economische en sociale ontwikkeling. Er is meer samenwerking en een efficiëntere organisatie van mobiliteit nodig om de regio toekomstbestendig te maken. Mobiliteit is essentieel voor het concurrentievermogen en de investeringskracht van de regio."



4.5 Schouders eronder voor investeringskracht

Forse investeringen, gedeelde verantwoordelijkheid

Onze ambitie vraagt om forse investeringen. Met partners in de regio stellen we een regionale investeringsagenda op, inclusief uitvoeringsstrategie voor de komende decennia. Dit biedt zekerheid aan inwoners, ondernemers en investeerders, en een samenwerkingsperspectief met Rijk en Europa.

Twee sporen: gebiedsgericht en thematisch

De investeringsagenda omvat:

- Gebiedsgerichte pakketten per corridor, inclusief korte-termijninvesteringen.
- Thematische investeringen buiten corridors, zoals kleinschalige mobiliteitsprojecten.

Voorwaarden voor investeringen

- **Regio-breed:** gebiedsgerichte investeringen voor corridors zijn regio-breed, opgesteld met publieke en private partners. Het meerjarige karakter van de afspraken geeft alle partijen vertrouwen om te investeren in de toekomst.
- **Iedereen draagt bij:** alle partijen leveren een bijdrage, financieel of procesmatig (bijvoorbeeld versnellen van procedures, creëren van draagvlak of zelfstandig uitvoeren van onderdelen).
- **Sluiten áán bij:** investeringen sluiten aan bij corridor-specifieke kansen en opgaven, zoals publieke mobiliteit, extra woningen, fietspaden, voorzieningen, ruimtelijke kwaliteit en sociaaleconomische opgaven.
- **Uitzonderingen:** kleinschalige mobiliteitsprojecten, zoals verkeersveilige infrastructuur om het mobiliteitssysteem te verbeteren, kunnen buiten de corridoraanpak worden gefinancierd.

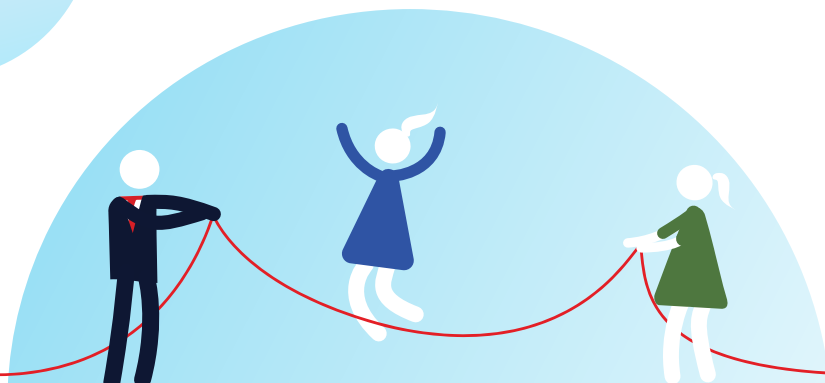
Rolverdeling

- **Coördinatie:** de Metropoolregio Rotterdam Den Haag coördineert de investeringsagenda, maakt afspraken over financiering en ondersteunt gemeenten in de uitwerking (via MRDH-support). De MRDH adviseert over corridorontwikkeling, maar neemt geen verantwoordelijkheid voor ruimtelijke instrumenten zoals grondexploitatie.

Tijdpad en uitvoering

- **Standaard 5 jaar:** elk corridorpakket bevat een kortetermijnprogramma (tot 5 jaar). Met wegbeheerders spreken we inhoud, financiering en planning af. Bij vertraging kan de wegbeheerder MRDH-support aanvragen. Als afspraken niet worden nagekomen, worden middelen herverdeeld naar andere regionale projecten.

*"Minder auto en meer groen;
het geeft meer ruimte en het
maakt de leefomgeving veiliger."*



5. Doen

In dit hoofdstuk gaan we in op de acties om onze droom te verwezenlijken: een to do-lijst per keuze voor de samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor de komende 5-10 jaar. Dit vormt de eerste stap voor de uitwerking van de visie in een uitvoeringsprogramma voor de aankomende 10 jaar.

NB. We bepalen in 2026 hoe en wanneer we de acties uitvoeren en houden daarbij rekening met logische, natuurlijke momenten: het aflopen van contractperiodes, de overgang naar nieuwe concessies, de planning van ruimtelijke trajecten en het ingaan van wet- en regelgeving. En nemen het op in het uitvoeringsprogramma.

5.1 To do-lijst keuze 1

De regio organiseert alle vormen van vervoer

Reizigers centraal

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderzoeken de (on)mogelijkheden van een koppeling tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, kleinschalig vervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer voor publieke mobiliteit. Met een gedeelde probleemanalyse stellen we oplossingsrichtingen op. Dit vraagt om nauwe samenwerking en dialoog tussen beleidsmakers, vervoerders, belangenorganisaties, zorgaanbieders en - vooral - de mensen om wie het gaat.

Het onderzoek richt zich op de volgende onderdelen:

- **Inhoudelijke onderwerpen:** benutten van bestaande succesvolle vervoersvormen en lokale initiatieven, inzetten van slimme technologie (zoals planningssoftware) om te standaardiseren, kosten te beheersen en de kwaliteit te verbeteren; aanpak van personeelstekorten; extra aandacht voor gebieden zonder bestaand publiek vervoer;
- **Samenwerking en aanbesteding:** verkennen van de voor- en nadelen van gezamenlijke aanbesteding en regionale ondersteuning bij doelgroepenvervoer;
- **Gebruikersbehoeften:** inzicht krijgen in de wensen van (toekomstige) doelgroepen op het gebied van aanbod, vervoersvormen, begeleiding en communicatie;
- **Betaalbaarheid:** onderzoek naar manieren om publieke mobiliteit ook toegankelijk te houden voor minder kapitaalkrachtige doelgroepen;
- **Eigenaarschap en transparantie:** organiseren van heldere besluitvorming, uitvoering en monitoring;
- **Schaalbaarheid:** verkennen hoe een eventuele koppeling tussen publieke mobiliteit, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en bedrijfsvervoer opgeschaald kan worden van een selecte groep gemeenten naar meer gemeenten;
- **Wet- en regelgeving:** signaleren van knelpunten en kansen in landelijke regelgeving, in dialoog met het Rijk en de Provincie;
- **Leren en agenderen:** benutten van (inter)nationale kennis en praktijkvoorbeelden; inzichten uit het onderzoek inbrengen op landelijk niveau.

Goederen centraal

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken samen met wegbeheerders, Greenport West-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en logistieke partijen aan slimme maatregelen om de doorstroming en spreiding van goederenvervoer te verbeteren- zowel fysiek als digitaal.

Focuspunten:

- **'Dedicated lanes op dedicated times'**: voor vrachtverkeer, inclusief stimulering van nachtttransport en autonoom rijden;
- **Stadsdistributie**: uniforme organisatie van tijden, toegangsregels en emissievrije zones voor bevoorrading van centra, met als doel: volledig emissievrije logistiek in 2040;
- **Logistieke knooppunten**: onderzoek naar strategische locaties voor distributie en op- en overslag van goederen, met benodigde voorzieningen zoals snelladers en koelinstallaties.

Voorwaarden op orde

Om de ambities waar te maken, zetten de samenwerkende gemeenten in op:

- **Toegankelijke en verkeersveilige infrastructuur**: wegbeheerders zorgen voor veilige, duurzame, toegankelijke wegen, voorbereid op autonoom vervoer;
- **Werkgeversafspraken**: regionale afspraken met onder meer grote werkgevers, onderwijsinstellingen en overheidsorganisaties over slim en gespreid reisgedrag: meer publieke en actieve mobiliteit, reizen buiten de spits, en thuiswerken waar mogelijk.







5.2 To do-lijst keuze 2

Publieke en actieve mobiliteit is er voor iedereen, overal & 24/7

Organisatie publieke mobiliteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in afstemming met regionale partners:

- **Rekening houden met onderzoek publieke mobiliteit:** houden in al hun acties rekening met de uitkomsten en besluiten van het lopende onderzoek naar publieke en actieve mobiliteit (verwijzing naar onderzoek keuze 1);
- **Koppelen vervoersvormen:** werken samen met HTM, RET en streekvervoerder aan het mogelijk maken van combinaties van doelgroepenvervoer, gedeeld vervoer en bedrijfsvervoer. Daarbij bepalen we welke eisen we opnemen in nieuwe concessies en wat aanvullend geregeld wordt in de huidige concessies;
- **Passende organisatie- en contractvormen:** bepalen gezamenlijk welke organisatie- en contractvormen het beste aansluiten op de mobiliteitsbehoeften van reizigers. Daarbij is er ook aandacht voor contracten met lokale mobiliteitsaanbieders voor specifieke diensten.

Hoogwaardig OV

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in afstemming met RET, HTM, streekvervoerder en regionale partners:

- **Van netwerkvisie naar uitvoering:** vertalen het globale en indicatieve netwerkbeeld naar een concrete lijnenkaart en met uitwerking voor hoogwaardig OV en mobiliteitsknooppunten. Dit doen we in samenhang met de corridoraanpak zoals beschreven bij keuze 3;
- **Selectie van hoogwaardige lijnen:** bepalen welke bestaande OV-lijnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig OV en waar nieuw hoogwaardig OV wordt gerealiseerd, aansprekend voor nieuwe reizigers die nu nog voor de auto kiezen;
- **Investeren in fijnmazige ontsluiting:** zetten in op een fijnmazig netwerk dat alle wijken en buurten ontsluit met publieke en actieve mobiliteit. Bestaande OV-lijnen die niet kunnen worden opgewaardeerd tot hoogwaardig OV verdwijnen alleen als er voldoende andere vormen van actieve en publieke mobiliteit beschikbaar zijn die beter aansluiten op de lokale behoefte om snel en eenvoudig op de gewenste bestemming of op een mobiliteitsknooppunt met hoogwaardig OV te komen;
- **Versnellen van hoogwaardig OV:** investeren in vrijliggende banen voor snelle trams en metrobuslijnen met een hoge gemiddelde snelheid. Waar dit niet mogelijk is, maken we afspraken met wegbeheerders over aangepaste lijnvoering, onder meer via clustering op hoofdstructuren en het instellen van samenhangende 30 km/u-zones;
- **Stimuleren van gebruik publieke mobiliteit:** ontwikkelen samen met vervoerders en publieke/ private partners maatregelen die het gebruik van publieke mobiliteit stimuleren en de betrouwbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid vergroten. Denk aan OV-coaches, jaarabonnementen bij woninghuur of -koop, afspraken met grote publiekstrekkingen of evenementen, en regelingen met grote werkgevers.



Mobiliteitsknooppunten

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met regionale partners:

- **Haltes als mobiliteitsknooppunten:** verhogen de aantrekkelijkheid van publieke en actieve mobiliteit door haltes op te waarderen tot mobiliteitsknooppunten binnen de corridoraanpak. Zorgen voor een prettig verblijf op knooppunten en naadloze overstap;
- **Selectie en prioritering van knooppunten:** bepalen welke bestaande haltes of knooppunten worden opgewaardeerd en waar nieuwe mobiliteitsknooppunten wenselijk of kansrijk zijn. Hoe meer functies en vormen van mobiliteit samenkomen, hoe hoger de prioriteit voor opwaardering;
- **Inrichting van overstaplocaties zonder hoogwaardig OV:** bestaande overstaplocaties zonder metro, snelle tram of metrobus worden sober, doelmatig en sociaal veilig ingericht.

Fietsen, lopen & kleinschalig, vraaggestuurd, gedeeld vervoer

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met regionale partners:

- **Toegankelijkheid via actieve en gedeelde mobiliteit:** maken publieke en actieve mobiliteit in de hele regio bereikbaar door te investeren in fietsen, lopen, gedeeld vervoer, kleinschalig, vraaggestuurd vervoer, P+R. Per gebiedstype brengen we in kaart welke vormen van actieve en publieke mobiliteit nodig zijn en wat er nodig is om deze af te stemmen op mobiliteitsknooppunten. We koppelen deze aanpak aan de uitwerkingen van de corridoraanpak (keuze 3);
- **Fiets als volwaardig alternatief:** stimuleren wegbeheerders om de regionale hoofdverbindingen van het Regionaal Basisnetwerk Fiets te verbeteren, als uitbreiding van het programma 'Metropolitane fietsroutes';
- **Samenwerking met werkgevers en maatschappelijke organisaties:** vragen het bedrijfsleven om medewerkers te stimuleren met publieke en actieve mobiliteit naar het werk te reizen. We werken hiervoor samen met coöperaties, zorg- en onderwijsinstellingen en recreatiebedrijven. Lokale gemeenschappen en sociale initiatieven, zoals vrijwilligersvervoer, worden actief betrokken. In concessies ontwikkelen we combi-arrangementen voor een naadloze reis met publieke mobiliteit.

"Technologische innovatie is belangrijk. Dit zorgt voor meer gemak en veiligheid. Laat de techniek de toekomst van mobiliteit bepalen."



5.3 To do-lijst keuze 3

Mobiliteit is het vliegwiel voor ontwikkeling in de regio

Corridoraanpak

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met publieke en private partners:

- **Wederkerige afspraken per corridor:** maken per corridor afspraken die kansen, toegankelijkheid en welzijn voor inwoners van de metropoolregio versterken. Deze afspraken omvatten een ruimtelijk programma, sociaaleconomische versterking, mobiliteitsoplossingen en flankerend beleid. Waar relevant wordt ook de logistieke opgave meegenomen. De betrokken gemeenten verankeren deze afspraken binnen drie jaar in hun beleid. Hoofdstuk 6 bevat een eerste uitwerking van de aanpak; de bijlage geeft een overzicht van potentiële corridors;
- **Vertaling naar uitvoeringsplannen:** vertalen de mobiliteitsopgaven en de ruimtelijke en sociaaleconomische vraagstukken in de corridors naar concrete uitvoeringsplannen. Thematische investeringen nemen zij daarbij mee.

Koppeling ruimtelijk en sociaaleconomische opgaven

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in samenwerking met regionale partners in de regio:

- **Tweejaarlijks overleg per gemeente:** elke gemeente initieert eens per twee jaar een gesprek met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag over de lokale omgevingsvisie, ruimtelijke plannen en sociaaleconomische opgaven. Samen bepalen we hoe deze worden opgenomen in de corridoraanpak.



"De techniek staat voor niets. Drones gaan absoluut een rol spelen in het vervoer van mensen en goederen."

5.4 To do-lijst keuze 4

Volle inzet op technologie

Kennis

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in samenwerking met kennisinstellingen, vervoerders en marktpartijen:

- **Toegepast technologieprogramma:** ontwikkelen een langjarig programma dat kennis, inzicht en overzicht biedt in de toepasbaarheid van technologieën voor onze opgaven, met aandacht voor menselijk gedrag en de acceptatie van nieuwe technologieën door gebruikers;
- **Koplopersgroep:** vormen een koplopersgroep van wegbeheerders en vervoerders. Deze groep past technologie toe die bijdraagt aan sociale veiligheid, verkeersveiligheid, systeembenutting en efficiënt beheer en onderhoud;
- **Digitale transitie met reizigers:** betrekken reizigers actief bij de digitale transitie. We leggen uit hoe technologie werkt, benoemen de voordelen, staan open voor vragen en bevorderen de acceptatie ervan door gebruikers.

Implementatie

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met vervoerders, de Mainport, Greenports en het bedrijfsleven:

- **Routekaart autonoom rijden:** ontwikkelen een routekaart voor de implementatie van autonoom vervoer. Hierin is aandacht voor de benodigde wet- en regelgeving en voor praktijktesten op het wegennet, in samenwerking met wegbeheerders;
- **Ruimte in regelgeving:** werken met het Rijk aan ruimte binnen bestaande regels voor nieuwe technologieën, inclusief experimenten met aangepaste veiligheidseisen.

Materieel

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, samen met beheerders:

- **Optimalisatie beheer en onderhoud:** verbeteren het beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur en materieel;
- **Betere samenwerking:** versterken de samenwerking tussen beheerders om dit gezamenlijk te realiseren.

Autonoom rijden

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met beheerders en partners in de regio werken stapsgewijs toe naar het volgende:

- **Metro en snelle tram:** in 2050 rijdt de metro en snelle tram volledig autonoom.
- **Metrobus:** in 2030 rijdt de eerste metrobuslijn volledig autonoom. In 2040 is 50% van het metrobusnetwerk autonoom;
- **Kleinschalig vervoer:** in 2030 rijdt het eerste vraaggestuurde voertuig volledig autonoom. (weg, water of lucht) In 2040 is 50% van het kleinschalige vervoer autonoom;
- **Mainport en Greenports:** in 2040 is 25% van het vervoer van en naar de Mainport en Greenports autonoom. In 2050 is dat 35%.

R-NET Spoor 2

Lijn Bestemming

B Nesselande	9
B Nesselande	19

o's gaan vanaf 1 september w



2

512.1



**‘Dromen, durven en doen.
Voor de mensen die hier
wonen, werken, leven.**

MRDH



Aad van der Werf | Strategisch arbeidsmarkt adviseur

“We hebben in Nederland echt een sterke Human Capital Agenda nodig, zeker nu automatisering en robotisering steeds meer terrein winnen. Neem in Rotterdam de ParkShuttle. Daar rijdt een transportbusje rond zonder chauffeur. Stel je voor dat we dit soort initiatieven gaan uitbreiden. Dat roept nieuwe vragen op: wie biedt ondersteuning als er iets misgaat? Wie is aansprakelijk of zorgt voor de veiligheid. Hiermee ontstaan nieuwe rollen en taken. We hebben mobiliteits- en city hosts nodig, een beetje zoals stewardessen in de luchtvaart die weten hoe ze moeten handelen als het misgaat.

Human Capital zou een onderdeel moeten zijn van elke aanbesteding in het openbaar vervoer. Maar helaas wordt het vaak vergeten. Een voorbeeld waar vergrijzing, tekort aan personeel en hierdoor technische tekortkomingen problemen veroorzaakten was bij de aanbesteding van Qbuzz in Zuid-Holland. Ik heb dit als inwonende van Alphen aan den Rijn zelf meegemaakt. Samenwerkende partijen zoals gemeenten moeten echt meer aandacht besteden aan realistische uitvoering en samenwerking in relatie tot de beschikbaarheid van goed opgeleid personeel.

En wat betreft arbeidskracht: we komen simpelweg mensen tekort. Het tekort loopt op tot wel een miljoen mensen. Dat zet enorme druk op sectoren als zorg, veiligheid, overheid, onderwijs, transport en techniek. Daarom moeten we bij aanbestedingen inzetten op arbeidsarme vervoertoepassingen. Dat vraagt om creativiteit én realisme. Technologie, infrastructuur en vakbekwaamheid; je moet ze tegelijkertijd oppakken. Het Rotterdamse havengebied en de Haagse regio zijn belangrijke mobiliteitsknooppunten. Je zou denken in deze mobiliteitsregio dat er veel meer animo is voor mobiliteitsstudies, maar de instroom van studenten blijft achter. We zien dat het aantal studenten daalt. Dat is zorgwekkend.

Er is dringend behoefte aan een vorm van mobiliteitsacademie die aantrekkelijk is voor studenten. Een plek waar je op elk niveau – van VMBO tot HBO – kunt worden opgeleid. Zo kunnen we de kloof tussen onderwijs en arbeidsmarkt dichten en het imago van beroepen in de mobiliteitssector verbeteren.”

5.5 To do-lijst keuze 5

Schouders eronder voor investeringskracht

Investeringsagenda

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Procesorganisatie:** organiseren het proces voor een regionale investeringsagenda met betrokkenheid van de EU, het Rijk en de Provincie Zuid-Holland;
- **Lobbybasis:** stellen samen met regionale partners een investeringsagenda op voor de realisatie van onze ambitie, als basis voor actieve lobby richting Europa, bedrijfsleven en het Rijk, waarbij zij ook ministeries zonder directe mobiliteitstaak betrekken;
- **Publiek-privaat:** maken afspraken met private partijen voor gebiedsgerichte investeringen.

Corridorinvesteringen

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Pakketten:** maken per corridor investeringspakketten met publieke en private partijen met ruimtelijke, (sociaal) economische en mobiliteitsbelangen en leggen daarin wederkerige afspraken vast;
- **Rijksafspraken:** maken met het Rijk afspraken voor corridorinvesteringen die naast regionale ook Rijksdoelen realiseren;
- **Pilotpositie:** maken afspraken over opname van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als pilot-regio in de landelijke mobiliteitsvisie 2050.

Europese fondsen en financiële kaders

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **EU-fondsen:** onderzoeken actief de mogelijkheden om regionale EU-fondsen in te zetten voor de ontwikkeling van de regio en maken een doorvertaling van deze visie die geschikt is voor aanvragen van Europese subsidies en investeringen;
- **Indexering:** maken als onderdeel van de actieve lobby meerjarige afspraken over indexering van de BDU²², die ten minste gelijk dient te zijn aan de indexering van andere overheidsbudgetten zoals het gemeentefonds en het provinciefonds.

Nationale mobiliteitsnorm

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Gelijke standaard:** zetten zich in voor het invoeren van een nationale mobiliteitsnorm, vergelijkbaar met die voor defensie, zodat mobiliteit ook in financieel uitdagende tijden structureel onderdeel blijft van maatschappelijke investeringen;
- **Fysieke weerbaarheid:** we versterken en investeren in zowel de fysieke infrastructuur als de strategische ruimtelijke keuzes, gericht op het waarborgen van de robuustheid en stabiliteit van de regio. We werken hierbij samen met het Rijk en Provincie Zuid-Holland.

²² Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) is een financiële bijdrage die provincies en stadsregio's jaarlijks ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de uitvoering van verkeers- en vervoersbeleid op lokaal en regionaal niveau.

Investerings in autonome mobiliteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Technologiemiddelen:** investeren financiële middelen in autonome voertuigen, software en andere benodigde technologie;
- **Subsidie-inzet:** ondersteunen wegbeheerders via subsidies bij het aanpassen en aanleggen van (slimme) infrastructuur voor autonoom rijden;
- **Datagebruik:** delen en benutten data om het mobiliteitssysteem voortdurend te verbeteren.

Gedifferentieerde betaling

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

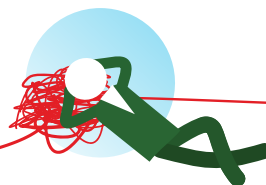
- **Gebruiksprikkels:** verkennen vormen van betalen naar gebruik (tijd en plaats) voor alle infrastructuur, gericht op het stimuleren van publieke en actieve mobiliteit, het sturen op tijd en plaats, het bevorderen van spreiding van reisbewegingen en het beperken van maatschappelijke kosten.

Uitvoeringscapaciteit

De samenwerkende gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in relatie met partners in de regio:

- **Regiocapaciteit:** kunnen rekenen op ondersteuning van MRDH-Support om in elke gemeente te zorgen voor voldoende uitvoeringscapaciteit wanneer die lokaal ontbreekt.

"Zelfrijdend vervoer zal verder ontwikkeld worden. Zorg wel dat het veilig gebeurt."





R-NET

Centrum

Bus Richting Vertrek

Richting	Vertrek
1	10:00
2	10:15
3	10:30
4	10:45
5	11:00
6	11:15
7	11:30
8	11:45
9	12:00
10	12:15
11	12:30
12	12:45
13	13:00
14	13:15
15	13:30
16	13:45
17	14:00
18	14:15
19	14:30
20	14:45
21	15:00
22	15:15
23	15:30
24	15:45
25	16:00
26	16:15
27	16:30
28	16:45
29	17:00
30	17:15
31	17:30
32	17:45
33	18:00
34	18:15
35	18:30
36	18:45
37	19:00
38	19:15
39	19:30
40	19:45
41	20:00
42	20:15
43	20:30
44	20:45
45	21:00
46	21:15
47	21:30
48	21:45
49	22:00
50	22:15
51	22:30
52	22:45
53	23:00
54	23:15
55	23:30
56	23:45
57	24:00
58	24:15
59	24:30
60	24:45

R-NET

Brielle Centrum

#PLUS

BRIELLE

PRANKJE

AMTID

EDITION

06-09

Brielle Centrum

Map and schedule information

403 Brielle

R-NET

IVECO

10-BLN-6

6. Aanpak in gebieden

Onze visie: de juiste ontwikkeling op de juiste plek, rekening houdend met de unieke kwaliteiten, bevolkingsdichtheid, mobiliteitsbehoefte van doelgroepen en functies van elk gebied in de metropoolregio. De corridor-aanpak verbindt deze verschillen en wordt hier verder toegelicht, met drie voorbeelden. Afbeelding 7 en de bijlage geeft een overzicht van de potentiële corridors.

Samen corridors uitwerken

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten en partners verkennen corridors en maken bindende afspraken over mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en sociaaleconomische opgaven. In het uitvoeringsprogramma dat volgt op deze visie bepalen we wanneer we welke corridors verkennen en uitwerken. Gemeenten kunnen nieuwe corridors voorstellen, wat bestuurlijke en ambtelijke inzet vereist.



Afbeelding 7: Kaart met potentiële corridors voor gebiedsgerichte uitwerking.

6.1 Uitwerking per gebiedstype

Metropolitaan en hoogstedelijk

Hier ligt de grootste verstedelijkingsopgave. Hoogwaardig OV (per rails) en lopen zijn dominant, aangevuld met actieve en deelmobiliteit bij mobiliteitsknooppunten. We investeren in extra railinfrastructuur (metro, tram, metrobussen), hoofd fietsroutes en stallingen om OV- en fietsgebruik te stimuleren.

Stedelijk wonen en werken

Verstedelijking verhoogt druk op ruimte en leefkwaliteit. Metro- en R-net-lijnen eindigen hier. We revitaliseren voormalige groeikernen, pakken sociaaleconomische uitdagingen aan en stimuleren deelmobiliteit, terwijl de privéauto nog een rol speelt.

Ruimtelijk wonen en recreëren

Rustige gebieden vragen om goede regionale verbindingen. De (elektrische) fiets en privéauto zijn en blijven belangrijk voor iedereen die geen andere keuze heeft. We zetten in op deelmobiliteit, vraaggestuurd OV, P+R-locaties, (H)OV en bereikbaarheid van natuur en recreatie (kust, polders) via fiets en OV-deelfietscombinaties.

Mainport en Greenports

Deze arbeidsintensieve gebieden met verspreide bewoning vragen maatwerk: publieke mobiliteit, deelmobiliteit, fiets en van-pooling voor personenvervoer; efficiënt wegennet en autonoom rijden voor logistiek.

6.2 Corridoraanpak in detail

Investeringstypen

- **Vervoerskwaliteit:** Hoogwaardig OV (trein, metro, tram of metrobussen) met hoge frequentie en kwaliteit.
- **Knooppuntontwikkeling:** knooppunten met hoogwaardige faciliteiten (bewaakte stallingen, veilige looproutes, stationspleinen, kiosken, werkplekken) en goede fiets- en wandelverbindingen.
- **Gebiedsontwikkeling:** investeringen rond knooppunten in woningen, werklocaties, onderwijs, zorg en recreatie, gericht op ruimtelijke, economische en sociaaleconomische groei, met complementaire functies tussen knooppunten.

Aanpak

Via een wederkerige investeringsstrategie dragen Metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeenten, Rijk, EU, provincie en private partijen bij aan:

- Hoogwaardige knooppuntbediening;
- Ruimtelijke, economische en sociaaleconomische investeringen rond knooppunten;
- Omgevingskwaliteit en bereikbaarheid (fiets- en wandelpaden, stallingen, verblijfsplekken);
- Flankerend beleid (lage parkeernormen, regulering).

6.3 Voorbeelden van corridors

Hieronder lichten we ter illustratie drie corridors toe. Voor meer voorbeelden, zie de bijlagen. Alle corridors zijn erop gericht om de bereikbaarheid te verbeteren passend bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroepen in de corridor, de regio economisch sterker te maken, de leefbaarheid in het gebied te verhogen en sociaaleconomische opgaven aan te pakken.

Maasdelta-corridor

Omschrijving: De Maasdelta-corridor verbindt de Mainport met de Greenport en stedelijke gebieden.

Fase: Onderzoek/initiatief.

Ambitie: De Maasdelta-corridor vormt een kansrijke verbinding tussen Mainport Rotterdam en de noordzijde van de Maas, met veel werkgelegenheid en woonplekken. Aan de noordzijde sluiten de Zuidwestland-corridor (Westland-Den Haag) en Hoeksche Lijn (Rotterdam – Hoek van Holland) aan, met kansen voor woningbouw en voorzieningen. De Maasdeltatunnel kan via een metrobus woonlocaties aan de noordzijde verbinden met werkclusters in het zuiden.

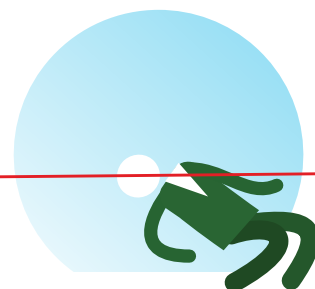
Oude Lijn

Omschrijving: De Oude Lijn is een spoorlijn die loopt van Leiden naar Dordrecht.

Fase: MIRT-verkenning.

Ambitie: Publieke mobiliteit fors verbeteren door vaker te rijden en nieuwe stations te bouwen. Investeren in woningbouw en werkplekken rondom de stations om de regio te versterken. Meer werkgelegenheid en betere voorzieningen creëren om de leefbaarheid te verbeteren.

*"De bevolkingsgroei maakt het drukker en drukker.
Autowegen gaan vastlopen en plekken worden steeds
minder goed bereikbaar als de overheid niet ingrijpt."*



Zuidwestland-corridor

Omschrijving: De Zuidwestland-corridor verbindt RandstadRail Zoetermeer - Den Haag via het Westland met de Hoekse Lijn (Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam) naar Rotterdam.

Fase: Onderzoek/initiatief.

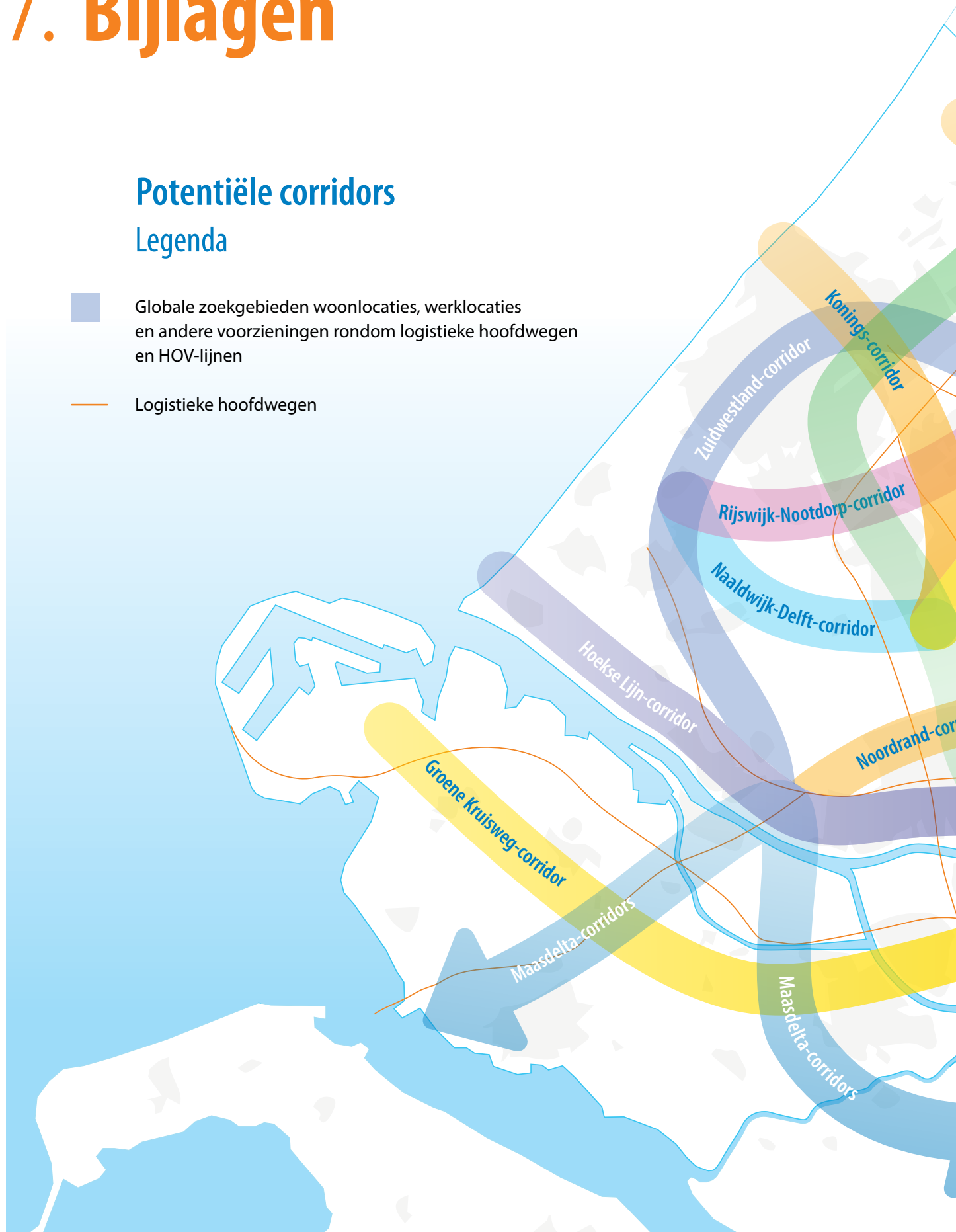
Ambitie: Den Haag pakt sociaaleconomische uitdagingen in zuidwestelijke wijken aan (arbeidsparticipatie, sociale cohesie) en verbetert het tramnetwerk. In Westland en langs de Hoekse Lijn zijn er kansen voor knooppuntontwikkeling en verstedelijking. De ambitie is het versterken van de Zuidwestland-corridor met frequentere, comfortabelere publieke mobiliteit (HOV Maassluis-Naaldwijk-Den Haag), meer woningen en werkplekken, en betere infrastructuur voor verkeersdoorstroming. Mobiliteitshubs ondersteunen voetgangers, fietsers en deelauto's. We optimaliseren logistieke stromen van en naar Greenport Westland met duurzame transportketens, hubs en snelle verbindingen naar Rotterdamse haven en Schiphol. Investerings in banen, onderwijs, groen en recreatie verbeteren leefbaarheid en kansen.

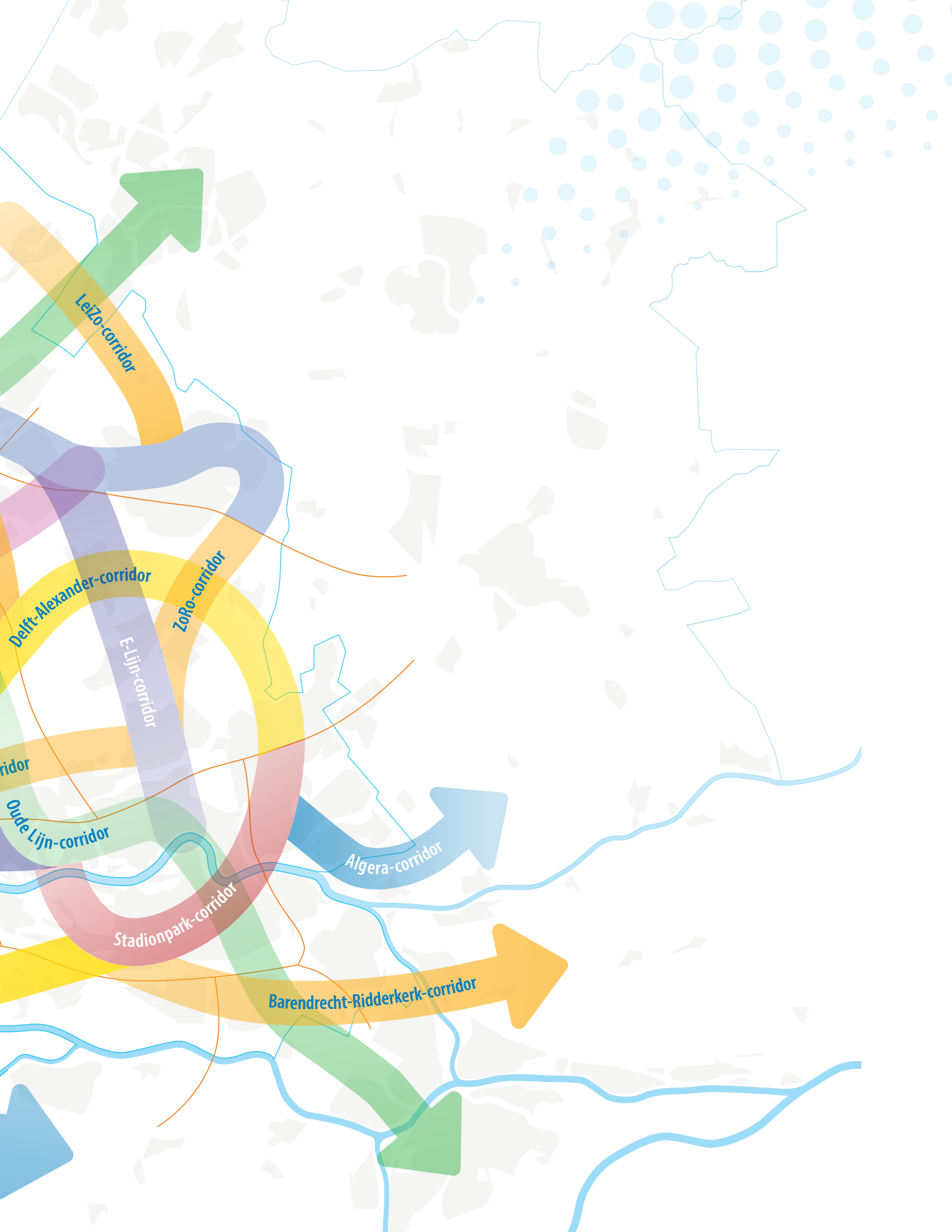
7. Bijlagen

Potentiële corridors

Legenda

-  Globale zoekgebieden woonlocaties, werklocaties en andere voorzieningen rondom logistieke hoofdwegen en HOV-lijnen
-  Logistieke hoofdwegen





Colofon

Dit is een uitgave van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam
Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Publicatiedatum: XX

Tekstredactie: Hannah Aukes

Vormgeving: Studio Tween



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Visie Economisch Vestigingsklimaat 2025

Versie: 31 juli 2025

CONCEPT

Inhoud

0. Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Opgaven.....	9
2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026	9
3. Dromen	14
3.1 Drie ambities.....	14
3.2 Ons droombeeld.....	14
3.3 Van visie naar keuzen.....	16
4. Durven	17
4.2 Keuze 1: Versterken van ruimte voor werken	18
4.3 Keuze 2: Volle inzet op innovatie en technologie.....	19
4.4 Keuze 3: Versterken van toekomstbestendig arbeidspotentieel.....	20
5. Doen	21
5.1 To do-lijst keuze 1	21
5.2 To do-lijst keuze 2	22
5.3 To do-lijst Keuze 3.....	22
6. Aanpak	24
6.1 Gebiedsgerichte aanpak	24
6.2 Nieuwe financieringsbronnen.....	24
6.3 Aanpassen Bijdrageregeling.....	25
7. Bijlagen	26
7.1 Beschrijving van de regionale clusters	26
7.2 Regionaal Profiel in beeld (indicatief)	31
7.3 Sectoren binnen clusters / Hotspots (indicatief).....	32
7.3.1 Vijf regionale economische clusters MRDH met (bedrijfs)sectoren	32
7.3.2 Hotspotlijst per gemeente	33
7.4 Landschap rondom MRDH en VEV.....	36

0. Samenvatting

In 2050 is de metropoolregio Rotterdam Den Haag een regio die internationaal vooroploopt: innovatief, duurzaam, sociaal rechtvaardig, goed bereikbaar én economisch sterk. Die ambitie komt niet uit de lucht vallen. De regio heeft namelijk alles in huis om dat waar te maken; van de wereldhaven van Rotterdam tot de hightech glastuinbouw in het Westland. Van het Innovatiedistrict Delft tot de internationale rechtspraak in Den Haag. Dit is een regio met ongekennde potentie.

Uitdagingen als vergrijzing, ruimtegebrek, krapte op de arbeidsmarkt en sociale ongelijkheid vragen om visie en beleid dat ons de juiste richting doet inslaan. De MRDH kijkt daarom vooruit en presenteert een gezamenlijke langetermijnvisie op het economisch vestigingsklimaat. Een richtinggevend verhaal voor hoe de 21 gemeenten van de metropoolregio Rotterdam Den Haag samen met regionale partners willen bouwen aan een sterke toekomst.

Doel van deze visie? Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en het verdienvermogen van de regio.

Centraal in deze visie staan vijf economische motoren:

1. Duurzaam Maritiem & Haven, 2. Hightech Horticulture, 3. Innovatieve Maakindustrie, 4. Digitale Technologie & Veiligheid en 5. Overheid / Vrede / Recht. Deze clusters maken dat de regio internationaal onderscheidend is.

Voor een excellent vestigingsklimaat, formuleren wij drie stevige ambities:

1. Verdienvermogen van de regio vergroten.

We willen dat de metropoolregio in de toekomst genoeg geld blijft verdienen – voor alle inwoners in de regio, én om te blijven bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland. Dat is belangrijk om iedereen goed te kunnen laten leven: eerst verdienen, dan verdelen.

2. (Onbenut) potentieel verzilveren.

Veel partijen werken aan het vestigingsklimaat in de regio, maar we benutten nog niet het volle potentieel. Als we beter en slimmer samenwerken, kunnen we de economie van de hele regio sterker maken.

3. Aansluiting arbeidspotentieel op economische behoefte.

Onderwijs dat continue aansluit op het werk van nu en van de toekomst, dat is de uitdaging. Het leert mensen wat nodig is op de werkvloer en helpt hen mee te bewegen met technologische en maatschappelijke veranderingen. We zorgen ervoor dat iedereen meedoet in en bijdraagt aan de regio van morgen.

We maken drie keuzen om de potentie van de vijf clusters tot bloei te brengen:

1. Versterken van ruimte voor werken

Voldoende en kwalitatief sterke werklocaties, zoals bedrijventerreinen, kantorenlocaties, campussen en vitale kernen, zijn essentieel voor het verdienvermogen en de brede welvaart van de metropoolregio.

2. Volle inzet op innovatie en technologie

De MRDH kiest ervoor om, samen met publieke en private partners, innovatie en technologie dé gamechanger te laten zijn van het economisch toekomstperspectief.

3. Versterken van toekomstbestendig arbeidspotentieel

Met goed opgeleid, ondernemend talent kunnen we de clusters versterken en vernieuwen. We blijven inwoners opleiden voor de banen van de toekomst in onze regio, zodat het bedrijfsleven kan excelleren.

Wat hebben we nog meer te doen? Een sterk vestigingsklimaat is breder dan alleen de focus op het direct versterken van de vijf clusters. Ook is de stads- en dorpsverzorgende economie belangrijk voor het functioneren van de regio, zoals (maatschappelijke) voorzieningen en lokale bedrijvigheid, recreatie en toerisme, zorg en onderwijs. Daarnaast zijn ook andere randvoorwaarden belangrijk voor een sterk vestigingsklimaat, zoals goede huisvesting, bereikbaarheid en energievoorzieningen. Op een vruchtbare bodem groeit het goed: de vijf regionale clusters en de stadsverzorgende economie versterken elkaar.

We hebben daarom slim te koppelen wat al aanwezig is: het potentieel van mensen, kennis, ruimte en infrastructuur. De MRDH-regio heeft als platform van 21 gemeenten unieke schaalvoordelen en een sterke samenwerking van publieke en private partners om op economisch vlak synergie te creëren. In al onze keuzen is daarbij maatschappelijke waarde leidend in plaats van louter economisch gewin voor de korte termijn.

Alleen door met één stem te spreken en elkaar te versterken kan de regio doorgroeien tot een plek waar bedrijven zich willen vestigen en mensen willen ondernemen. Samenwerking is daarom geen optie, maar voorwaarde: de MRDH die met alle stakeholders als één collectief optrekt. Dan komt het volle potentieel tot bloei.

De MRDH heeft de schaal, de inhoud, de ambitie, de potentie – nu is het tijd om samen te handelen. De toekomst vraagt erom.

1. Inleiding

De 21 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)¹ werken samen aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. De *Strategische Agenda 2023-2026* van de MRDH is opgesteld om met elkaar een toekomstbestendige regio vorm te geven. Precies wat nodig is in deze huidige, snel veranderende wereld.

Waarde document

In deze voorliggende *Visie Economisch Vestigingsklimaat 2025 (VEV)* lichten we het economisch vestigingsklimaat² van deze strategische agenda uit. We kijken vooruit en formuleren een koers voor de lange termijn – tot 2050 en verder. Samen met de *Mobiliteitsvisie 2025* vormt dit document daarmee hét fundament voor de toekomstige ontwikkeling van de MRDH.

Een heldere visie schept vertrouwen

Een regionale visie biedt een heldere langetermijnkoers. Dat geeft vertrouwen om te investeren in ons vestigingsklimaat. Het economisch vestigingsklimaat bepaalt of een regio aantrekkelijk is om te ondernemen, investeren en innoveren. Voor ondernemers, investeerders en vernieuwers. Het gaat om de fundamentele voorwaarden die bedrijven nodig hebben: toegang tot talent, kapitaal, infrastructuur (digitaal en fysiek) en ruimte, betrouwbare regels en een stabiele omgeving.³

Sterk vestigingsklimaat? Bloeiende regio

Versterken we ons economisch vestigingsklimaat, vergroten we onze brede welvaart. Groeit het verdienvermogen van de regio, valt er meer te (ver)delen. Daar profiteert iedereen van. Meer banen en een versterkte leefbaarheid geeft een veerkrachtige samenleving. We hebben om daar te komen onze vijf economische clusters⁴ te versterken door de juiste randvoorwaarden te creëren voor hun groei. In deze visie

¹ De netwerkorganisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is in 2014 opgericht om samen met de 21 gemeenten van de regio, medeoverheden en netwerkpartners van kennisinstellingen en het bedrijfsleven te zorgen voor een aantrekkelijke regio waar inwoners, bedrijven en bezoekers met plezier zich willen vestigen, werken, wonen en recreëren. Zie de bijlagen voor een organogram van de MRDH in de praktijk. Spreken we van 'we' in deze visie, doelen we op deze samenwerking van gemeenten en partners in de regio.

² Het economisch vestigingsklimaat is het geheel van economische, institutionele en sociaal-culturele omstandigheden in een bepaald gebied die bepalen in hoeverre het voor bedrijven aantrekkelijk is om zich daar te vestigen, te investeren en duurzaam te ondernemen. Dit omvat zowel fysieke, beleidsmatige en financiële factoren zoals infrastructuur, belastingen, beschikbare financiering, regelgeving en arbeidsmarkt, als immateriële aspecten zoals innovatieklimaat, ondernemerschapscultuur en bestuurlijke betrouwbaarheid. Deze definitie verbindt de harde vestigingsfactoren (zoals kosten en infrastructuur) met de zachte elementen van het bredere ondernemingsklimaat, en biedt zo een compleet beeld van wat een locatie voor bedrijven aantrekkelijk maakt.

³ Zie ook noot 2 voor een uitgebreide definitie.

⁴ Zie de bijlagen voor een korte beschrijving van de clusters.

formuleren we drie scherpe keuzen die hiervoor moeten zorgen.

Onze positie

De metropoolregio heeft een sterke economische positie. We dragen ruim 14% bij aan het nationale bruto binnenlands product (bbp)⁵. Onze regio onderscheidt zich door een combinatie van toonaangevende (technologische) kennis en bedrijvigheid op het gebied van onder meer haven, tuinbouw en innovatieve maakindustrie. En dat allemaal dankzij sterke bedrijven, onderwijsinstellingen op alle niveaus en de aanwezigheid van kennisinstellingen zoals TNO, Deltares en academische ziekenhuizen. En natuurlijk een sterk startup- en scaleup-ecosysteem.

Onze potentie

Tegelijkertijd laten we nog steeds potentieel onbenut. In 2015 toonde de OESO al aan dat de regio 2% extra economische groei per jaar misloopt ten opzichte van vergelijkbare internationale metropoolregio's. Daar liggen kansen. Bovendien stelt de huidige tijd nieuwe eisen aan meedoen. De clusters in de regio staan voor grote transitieopgaven, zoals verduurzaming, digitalisering en het toekomstbestendig maken van de arbeidsmarkt. Tel daarbij op: de geopolitieke onzekerheid, vergrijzing, ruimte- en arbeidsmarktkrapte en toenemende ongelijkheid. Deze cocktail zet de economische positie en brede welvaart⁶ onder druk. Niets doen is geen optie.

Kracht ligt in samenwerken

Wat hebben we dan te doen? Slim samen te werken. Individuele gemeenten in de metropoolregio voeren economisch beleid gericht op groei en sociale veerkracht, zoals het stimuleren van lokale bedrijvigheid, het handhaven van eerlijke concurrentie en het scheppen van ruimte voor ondernemen (conform de Gemeentewet). Gemeenten, bedrijven, onderwijsinstellingen en andere partners zetten zich dagelijks in voor een sterker vestigingsklimaat. Er gebeurt al veel in de regio.⁷ Tegelijkertijd overstijgen veel economische opgaven het lokale, individuele niveau. Arbeidsmarkt, bereikbaarheid, woningbouw en verduurzaming vragen om gemeente-overstijgende afstemming en samenwerking; net als de druk op ruimte in een regio die sterk groeit.

De MRDH: hét samenwerkingsorgaan

De netwerkorganisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is als verlengd lokaal bestuur namens en mét de 21 gemeenten hét samenwerkingsorgaan om de collectieve kracht van de metropoolregio te bundelen.⁸ De OESO wees al eerder op het

⁵ Met bijna 152 miljard zijn we goed voor 14,2% van het Nederland BBP, zie CBS cijfers 2023.

⁶ 'Brede welvaart' is de kwaliteit van leven hier en nu, en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld.

⁷ Zie het infographic in de bijlagen.

⁸ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR321443>.

belang van regionale samenwerking voor veerkracht, innovatie en gelijke kansen. Die oproep is nu urgenter dan ooit. Alleen samen zorgen we voor de benodigde economische samenhang, bouwen we aan veerkrachtige gemeenschappen en blijven we als regio sterk in een snel veranderende wereld. Samenwerking in de metropoolregio stelt ons in staat om met één stem op te treden richting andere overheden, zoals het Rijk en Europa. Dat versterkt de lobby, vergroot de slagkracht en zorgt voor meer impact. Zo kunnen we als collectieve kracht meer de agenda's bepalen en beïnvloeden. De regio wordt zo een betrouwbare en daadkrachtige partner in het realiseren van nationale en Europese ambities.

Aanpak en basis

Al deze bovenstaande ambities hebben we in de VEV geformuleerd. Om tot deze visie te komen is uitgebreid onderzoek verricht naar de huidige staat van de regionale economie. Trends, ontwikkelingen, kansen en opgaven richting 2050 zijn in kaart gebracht, net als de economische feiten en cijfers per gemeente.⁹ Daarnaast zijn er vele gesprekken gevoerd met stakeholders uit het veld: van onderwijs- en kennisinstellingen tot en met vertegenwoordigers van economische clusters. Ook is uitgebreid onderzoek gedaan naar de brede welvaart in deze regio¹⁰ en is gebruik gemaakt van onderzoek naar New Towns in deze regio.¹¹

En nu?

De samenwerking binnen de MRDH heeft de afgelopen jaren al veel opgeleverd.¹² Nu is het tijd om door te pakken. Samenwerken, afstemmen, vernieuwen en realiseren, vanuit een gedeelde visie, met oog voor lokale verschillen en dynamiek. Met de 21 gemeenten en onze partners nemen we gezamenlijk het voortouw. De metropoolregio door en voor iedereen, naadloos met elkaar verbonden, bloeiend en in evenwicht voor mens, economie en klimaat; dáár gaan we voor.

⁹ Birch (2025) : zie <https://mrdh.nl/project/visie-economisch-vestigingsklimaat>

¹⁰ Walter Manshanden, Frank van Oort & Henri L.F. de Groot, "Brede Welvaart in de MRDH en haar deelregio's: Een vergelijking met Nederland, MRA en Vervoerregio Amsterdam – Deelrapport II", NEO Observatory / Erasmus Universiteit Rotterdam / Vrije Universiteit Amsterdam, 3 december 2024.

¹¹ <https://www.bureauulouter.nl/>

¹² Sinds 2015 heeft de MRDH zich ontwikkeld tot een krachtige economische samenwerkingspartner naast haar rol als vervoersautoriteit. Er is gericht geïnvesteerd in innovatieve bedrijventerreinen, de balans tussen werklocaties, en in programma's voor de digitale economie en duurzame technologie. Bedrijven kregen ruimte om te experimenteren, wat de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden versterkte. Ook werd een regionaal campusnetwerk opgebouwd en kwamen er substantiële investeringen voor Leven Lang Ontwikkelen. Bestuurlijk groeide de MRDH uit tot een serieuze gesprekspartner op regionaal en landelijk niveau. Zo is de economische infrastructuur van de regio zichtbaar versterkt.

CONCEPT

2. Opgaven

De opgaven in de metropoolregio zijn niet nieuw, maar worden steeds uitdagender. We nemen drie regionale opgaven van de *Strategische Agenda 2023-2026* over. De groei, de vernieuwing en de kwaliteit van de regio. Daar werken we al aan. En we weten steeds beter waar het knelt. Laten we eerst naar die opgaven kijken en de uitdagingen die daarbij horen. Om vervolgens kansen te zien en de koers erop af te stemmen.

2.1 Uit de Strategische Agenda 2023-2026

Groei van de regio

Relevante trends en ontwikkelingen

De metropoolregio telt momenteel circa 2,5 miljoen inwoners en verwacht tot 2040 een toename van zo'n 400.000 – een groei van 16%. Een stad in omvang als Utrecht komt er in de regio bij. Deze groei stelt de regio voor grote ruimtelijke uitdagingen: er is meer vraag naar woningen, voorzieningen, energie-infrastructuur, werklocaties en een leefbare omgeving.

De verwachte groei zorgt voor toenemende druk op wonen, werken, energie en leefomgeving. De energietransitie en circulaire economie vragen veel extra ruimte, net als de veranderende woningbehoefte door vergrijzing en kleinere huishoudens. Volgens toekomstscenario's is er drie keer zoveel ruimte nodig als beschikbaar. Binnen onze clusters lijdt de ontwikkeling van startups, scale-ups en marktleiders onder het gebrek aan ruimte in de breedste zin van het woord: aan bedrijfsruimte, netcongestie en krapte op de arbeidsmarkt.

Potentie van de regio

De metropoolregio Rotterdam Den Haag biedt ondanks 'ruimtedruk' veel kansen voor kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling. De compacte, goed verbonden steden maken slimme verdichting mogelijk, terwijl verouderde gebieden ruimte bieden voor herontwikkeling tot gemengde, leefbare omgevingen.

Daarnaast hebben we strategische locaties van hoge economische waarde in huis, zoals de haven en campussen. En zijn sterke groenblauwe netwerken een belangrijke schakel in een metropoolregio waar veel verdicht wordt. In onze steden en dorpen versterken we daarom ecologie, recreatie en klimaatadaptatie.

Hoe slim te groeien?

De kernopgave is: fundamenteel anders en efficiënter omgaan met ruimte voor een duurzame en welvarende toekomst. We hebben ruimtelijke functies steeds slimmer te benutten door slimme combinaties¹³ en regionale afstemming. Niet door méér ruimte te zoeken. Een sleutel ligt in het stedelijk verdichten rond ov-knooppunten, zodat wonen en economische functies dichterbij elkaar komen. Een sleutel ligt in regionale samenwerking, zodat we kennis, ruimte en investeringen effectief combineren. En leefbaarheid vormt daarbij continu de basis: zonder goede woningen en voorzieningen, geen aantrekkelijk vestigingsklimaat. Niet voor inwoners en niet voor het bedrijfsleven. Kortom, hoe dan wel? Hoe bloeiender de regio, hoe aantrekkelijker het is om je in de metropoolregio te willen vestigen.

Vernieuwing van de regio

Relevante trends en ontwikkelingen

De economie van de regio bevindt zich in een fundamentele transformatie. Technologieën zoals AI, slimme productie en waterstoftechniek versnellen de economische ontwikkeling, maar stellen ook eisen aan mens en systeem. Zo groeit de elektriciteitsvraag richting 2050 naar verwachting tot 2 à 3 keer ten opzichte van de huidige omvang en moet het aandeel duurzame energiebronnen 90% van de elektriciteitsopwekking uit gaan maken.

Door automatisering en digitalisering veranderen beroepen. De *taken* binnen een beroep veranderen, en soms verandert (of verdwijnt) het beroep zélf. Er is steeds meer behoefte aan nieuwe, bij het tijdperk passende vaardigheden en mensen met goede denk- en rekenvaardigheden.

Potentie van de regio

De metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft een sterke economie met een bruto regionaal product van € 152 miljard (14,3% van het nationaal bbp) en een hoog arbeidspotentieel. De regio blinkt uit in sectoren als zakelijke diensten, handel en nijverheid & energie, met hoge arbeidsproductiviteit en jaarlijks 40.000 instromers uit het Nederlandse onderwijs.

De regio heeft een sterk netwerk van incubators en andere innovatieprogramma's als fieldlaps die een belangrijke rol spelen in het verbinden van bedrijven, kennisinstellingen en overheden. De regio fungeert op die manier als 'kraamkamer' voor het ontstaan en de ontwikkeling van een groot deel van bedrijven en economische

¹³ Een voorbeeld van een strategische locatie die deze combinatie van teelt, technologie en logistiek faciliteert, is Dutch Freshport: een cluster waar verslogistiek, agrofood en duurzame infrastructuur samenkomen.

initiatieven. Startups en scale-ups vormen een drijvende kracht in innovatie binnen de clusters en dragen zo bij aan het versterken van die clusters.¹⁴

De regio is zodoende uitstekend gepositioneerd om economische groei te combineren met innovatie, duurzaamheid en internationale relevantie. Over die economische clusters¹⁵ gesproken, dit zijn ze¹⁶:

1. *Duurzaam Maritiem & Haven*: belangrijk voor de groene energietransitie (waterstof, wind, circulaire industrie), met € 23,7 miljard toegevoegde waarde en 385.000 banen. Grote kansen voor het vernieuwen van de duurzame energie-logistiek.
2. *Hightech Horticulture*: glastuinbouw levert € 5,5 miljard op en 80.000 banen. Zet in op biotechnologie en sensoren. Verdere groei wordt verwacht via digitalisering en internationale vraag.
3. *Innovatieve Maakindustrie*: sterk in AI, mechatronica en slimme systemen, goed voor € 9 miljard en 85.000 banen. Veel potentie via Smart Industry, export en defensie-investeringen.
4. *Digitale Technologie & Veiligheid*: focus op AI, cybersecurity en quantum, met € 4,4 miljard waarde en 44.000 banen. Groei via digitalisering in alle sectoren.
5. *Overheid / Vrede / Recht*: Den Haag als internationaal centrum levert 70.000 banen op en versterkt kennis, diplomatie en internationale samenwerking. Groei verwacht in governance van digitale en maatschappelijke transitie.

¹⁴ <https://techleap.nl/impact/state-of-dutch-tech/>

¹⁵ De economische clusters sluiten aan bij de Nationale Technologie Strategie door hun bijdrage aan sleuteltechnologieën, strategische autonomie en oplossingen voor maatschappelijke opgaven zoals duurzaamheid, veiligheid en digitalisering. De clusters dragen direct bij aan de vijf missies: energietransitie en circulaire economie (maritiem, maakindustrie), landbouw, water en voedsel (horticulture), gezondheid (zorginnovatie), en veiligheid (cybersecurity). [Topsectoren, 2023](#)

¹⁶ Meer informatie over de regionale economische clusters is te vinden in hoofdstuk 7.1.

Hoe slim te vernieuwen?

Enerzijds willen we bovengenoemde potentie versterken en verzilveren. Dat betekent sleuteltechnologieën toepassen en sectoren met elkaar verbinden. Investeren in scholen en omscholen. Zowel studenten als mensen die al werken, hebben nieuwe vaardigheden en kennis te ontwikkelen. Leren en werken hebben we te koppelen, dus: onderwijs, kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheid. We zorgen voor slim ruimtegebruik en innovatie. Goede bereikbaarheid naar duurzame werkplekken en bedrijfsterreinen. En in al onze keuzen is maatschappelijke waarde leidend – slim en toekomstbestendig verdienen - in plaats van louter economisch korte termijn gewin.

Wat hebben we nog meer te doen? Naast de regionale clusters zetten we ook in op leefbare steden en dorpen voor de lokale economie. Investeren in de regio komen zo niet alleen effectief bij innovatieve koplopers terecht, maar ook bij het reguliere mkb. Op een vruchtbare bodem groeit het goed. Kortom: de vijf regionale clusters en de stadsverzorgende economie versterken elkaar.¹⁷

Kwaliteit van de regio

Relevante trends en ontwikkelingen

De economie van de regio groeit, maar de brede welvaart blijft achter. Welzijn, economie en milieu scoren lager dan het landelijk gemiddelde. Een groot aantal gemeenten in de regio is sociaal kwetsbaar, met lage scores op gezondheid, cohesie en levensgeluk. Vergrijzing en ongelijke verdeling van economische kansen versterken deze uitdagingen. De woningmarkt is krap, vooral voor starters en middeninkomens, wat de ruimtedruk en sociale ongelijkheid vergroot. Zonder ingrijpen dreigt structurele ongelijkheid en verminderde economische weerbaarheid.

Potentie van de regio

De regio kan leunen op stevige fundamenten. Met topinstellingen zoals TU Delft en Erasmus MC heeft de MRDH-regio een grote kennisintensiteit. Jaarlijks stromen veel studenten in aan mbo, hbo en wo.¹⁸ Toch wordt die kennis nog onvoldoende benut: 'valorisatie' (doorvertaling naar economie) blijft achter.

Daarnaast is er een groot arbeidspotentieel onderbenut: slechts 71,3% van de bevolking participeert op de arbeidsmarkt. Dat is lager dan het landelijke gemiddelde (met 73,1%). Bovendien is het aandeel mensen met een laag inkomen bovengemiddeld. Dat geeft kwetsbaarheid in wijken en buurten, zet de stads- en dorpsverzorgende economie onder druk en laat potentieel onbenut in de grote economische clusters.

¹⁷ De relatie is complementair (clusters trekken talent en verhogen de vraag naar voorzieningen), voorwaardelijk (goede voorzieningen zijn nodig om bedrijven en talent aan te trekken) en wederkerig (clusters brengen innovatie en werk terug de stad in).

¹⁸ In 2023 waren er in de metropoolregio rond de 210.000 studenten in het vervolgonderwijs actief. (Birch, 2025)

Hoe slim te zorgen voor kwaliteit?

We hebben slim te koppelen wat al aanwezig is: het potentieel van mensen, kennis, ruimte en infrastructuur. De MRDH-regio heeft als platform van 21 gemeenten unieke schaalvoordelen om op economisch vlak synergie te creëren: economische groei die hand in hand gaat met sociale rechtvaardigheid.

Voor duurzame brede welvaart is een samenhangende aanpak nodig. Door arbeidsmarkt, onderwijs, wonen en mobiliteit in integraal beleid te bezien, met een herwaardering in de overheid als hoeder, voor een sterk vestigingsklimaat. Door menselijk kapitaal beter te benutten via onderwijs, bijscholing en aansluiting op de arbeidsmarkt, vooral in kraptesectoren. Door regionale samenhang te verbeteren via betere bereikbaarheid en samenwerking. Door talent behouden met aantrekkelijk werk, woningen en voorzieningen.

En nu?

Hoe ziet onze droom voor de metropoolregio eruit? Op naar hoofdstuk 3.

Angelique de Wit en Martin van der Hout van Greenport West-Holland

“De regio functioneert niet als een verzameling van losse onderdelen, maar als een geheel. Samenwerking tussen publieke en private partijen is essentieel voor duurzame en efficiënte groei.”

3. Dromen

We hebben de opgaven in het vorige hoofdstuk benoemd. Dan nu: waar dromen we over? In deze *Visie op het Economisch Vestigingsklimaat 2025* kijken we verder vooruit dan in de *Strategische Agenda 2023-2026*, voorbij 2050. We beginnen in dit hoofdstuk bij onze ambities, vertaald in een droombeeld.

3.1 Drie ambities

Voor een excellent vestigingsklimaat, formuleren wij drie stevige ambities:

1. *Verdienvermogen van de regio vergroten.*

We willen dat iedereen in de metropoolregio voldoende geld blijft verdienen; voor het verdienvermogen van de regio én de brede welvaart. Dat is belangrijk om iedereen goed te kunnen laten leven: eerst verdienen, dan verdelen. Daarom moeten we investeren in sterke bedrijven en sectoren in de regio. Ook hebben we slimme technologieën te gebruiken om deze bedrijven te helpen vernieuwen en sterker te maken.

2. *(Onbenut) potentieel verzilveren.*

De regio heeft veel sterke punten, zoals grote havens, kennisinstellingen en bedrijven. Toch maken we daar nog niet genoeg gebruik van. Als we beter en slimmer samenwerken tussen en met gemeenten, bedrijven, scholen en overheden, kunnen we de economie van de hele regio sterker maken.

3. *Aansluiting arbeidspotentieel op economische behoefte.*

Bedrijven in de regio zoeken mensen met de juiste vaardigheden. Als ze die vinden, kunnen ze groeien en beter concurreren. Daarom is het belangrijk dat meer mensen aan het werk kunnen in sterke en toekomstbestendige clusters, zeker nu de arbeidsmarkt krap is. Onderwijs dat continue aansluit op het werk van nu en van de toekomst, dat is de uitdaging. Het leert mensen wat nodig is op de werkvloer en helpt hen mee te bewegen met technologische en maatschappelijke veranderingen.

3.2 Ons droombeeld

Een concurrerende metropoolregio met krachtig verdienvermogen

In 2050 is de metropoolregio Rotterdam Den Haag uitgegroeid tot een slimme, duurzame en verbonden regio van betekenis. Een regio die niet alleen economisch sterk is, maar ook eerlijk, menselijk en uitnodigend. Hier reis je snel van stad naar strand, van werk naar huis, testen TU-studenten hun innovaties direct in het mkb, draait de glastuinbouw op restwarmte en draagt kennis uit de regio bij aan de mondiale energietransitie. Innovatie, duurzaamheid en verbondenheid zijn voelbaar in alles wat de regio doet.

De metropoolregio is in 2050 een internationaal concurrerende regio waarin brede welvaart en verdienvermogen hand in hand gaan. Een regio waar mensen willen wonen, werken, ondernemen en innoveren.

Sterke clusters en innovatiekracht

De economie floreert dankzij krachtige clusters zoals Duurzaam Maritiem & Haven, Hightech Horticulture, Digitale Technologie & Veiligheid, Innovatieve, Maakindustrie en Overheid/Vrede/Recht. Deze zijn nauw verbonden met mondiale transitie op het gebied van energie, digitalisering, veiligheid en voedsel. De ontwikkeling van sleuteltechnologieën versterkt deze clusters en levert direct bij aan nationaal en regionaal verdienvermogen.

Innovatie krijgt vorm via goed verbonden campussen, fieldlabs en onderzoeksnetwerken. Dankzij publiek-private samenwerking ontstaan oplossingen die positieve maatschappelijke impact combineren met economische groei.

Een aantrekkelijk vestigingsklimaat

De regio biedt een concurrerend vestigingsklimaat: een goed opgeleide beroepsbevolking, innovatieve clusters, bereikbare werklocaties en hoge leefkwaliteit. Bedrijven vestigen zich hier vanwege de nabijheid van internationale markten, sterke kennisinstellingen en een inclusieve arbeidsmarkt.

Overheden investeren gericht in ruimte, onderwijs, innovatie, mobiliteit en samenwerking. Sterke steden en dorpen vormen de basis van economische groei. Goed onderwijs, dat soepel aansluit op de arbeidsmarkt, goede voorzieningen en bereikbaarheid trekken talent aan en versterken de leefomgeving. Tegelijk brengen de economische clusters werkgelegenheid, innovatie en investeringen terug de stad in. Wie inzet op economische kracht, investeert óók in leefkwaliteit.

Mobiliteit als sleutelvoorwaarde

Een schoon, efficiënt en betrouwbaar mobiliteitssysteem verbindt mensen met werk, onderwijs en innovatie. Werklocaties zijn goed bereikbaar via duurzame vervoersvormen. Ov-knooppunten vormen schakels tussen wonen, werken en leren. Mobiliteit ondersteunt zo een wendbare arbeidsmarkt én versterkt het economisch vestigingsklimaat.

De *Mobiliteitsvisie 2025* laat zien: bereikbaarheid is essentieel, mits gekoppeld aan slimme ruimtelijke inrichting, technologie en gedragsverandering. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een integraal onderdeel van het economische systeem.

Toekomstbestendig en inclusief

De samenwerkende partijen van de metropoolregio kiezen bewust voor een economie die toekomstbestendig en inclusief is. Het toekomstig verdienvermogen en brede welvaart staan centraal; niet louter economische groei voor de korte termijn. Dat vraagt om slimme inzet van ruimte, investeringen in kennis en innovatie, en versterking van menselijk kapitaal. Altijd met het verdienvermogen als basis.

De arbeidsmarkt is wendbaar en sluit goed aan op de praktijk. Onderwijs beweegt mee met de behoefte van het bedrijfsleven. Een leven lang ontwikkelen is vanzelfsprekend. Zo kunnen mensen, en daarmee de regio, blijven meebewegen met technologische en maatschappelijke veranderingen.

3.3 Van visie naar keuzen

Dit droombeeld is geen eindstation, maar een richtinggevend perspectief. Het vormt de verbindende schakel tussen de complexe opgaven die de regio kent, en de strategische keuzen die noodzakelijk zijn om economisch concurrerend, sociaal veerkrachtig en ecologisch houdbaar te blijven. In de volgende hoofdstukken concretiseren we deze koers in strategische keuzen, gerichte maatregelen en aanpak.

Bas Janssen, directeur van Deltalinqs

“Veel vraagstukken zijn vaak te groot voor één gemeente, zoals de aanpak van ondermijning en de ruimtelijke inrichting. Dit vraagt om een integrale aanpak op regionaal en nationaal niveau.”

4. Durven

In hoofdstuk 3 hebben we onze droom neergezet. Om die droom te verwezenlijken moeten we durven kiezen. Dat doen we. We maken drie keuzen. In dit hoofdstuk gaan we hierop in.

Juist doordat we deze keuzen met alle 21 gemeenten en (regionale) partners durven te maken en dragen, verzetten we bergen. We doen het samen: op de wijze die recht doet aan en past bij de eigen, lokale situatie.

4.1 Keuzen en werkwijze

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag bouwt mee aan een sterke Nederlandse economie én een veerkrachtige samenleving. De drie strategische keuzen versterken elkaar en brengen die visie tot leven. De keuzen zijn geen op zichzelf staande richtingen. Ze zijn samen één. Ze zijn alle drie nodig voor een excellent vestigingsklimaat.

Dit zijn de drie keuzen die we maken voor een excellent vestigingsklimaat:

1. Versterken van ruimte voor werken
2. Volle inzet op innovatie en technologie
3. Versterken toekomstbestendig arbeidspotentieel

Algemene rol van de MRDH

De MRDH bouwt voort op bestaande activiteit en initiatieven in de regio en kiest bewust waar ze waarde toevoegt. Ze sluit aan en versnelt waar dat nodig is en neemt initiatief als strategische opgaven blijven liggen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met partners en netwerken, zonder extra bestuurlijke drukte, maar met eenvoud, doelgerichtheid en slimme afstemming.

Wat doen we anders dan voorheen? We maken een duidelijke omslag: van brede ondersteuning naar doelgerichte inzet. Waar de *Strategische Agenda 2023-2026* vooral werkt vanuit sectorale opgaven en projectmatige samenwerking, kiezen we nu voor een strategische en gebiedsgerichte benadering. In plaats van losse initiatieven zetten we in op integrale programma's rond de regionale clusters. We brengen partijen bijeen rond gedeelde economische ambities en sturen op langetermijnwaarde.

Ook durven we scherper positie te kiezen. We bewegen naar waar de markt of gemeenten dat nog niet doen, maar de maatschappelijke of economische opgave urgent is. Hierbij geven we gevraagd en ongevraagd advies. Altijd in lijn met het regionale profiel.

We voeren niet uit, maar geven richting, brengen samen en agenderen. We maken bespreekbaar. We jagen aan. We versterken. Juist door het toevoegen van het economisch perspectief aan sociaal-maatschappelijke vraagstukken, kunnen we bijdragen aan een stevig fundament onder de regionale economie.

Hieronder lichten we de drie keuzen en rollen per keuze toe.

4.2 Keuze 1: Versterken van ruimte voor werken

Voldoende en kwalitatief sterke werklocaties, zoals bedrijventerreinen, kantorenlocaties, campussen en vitale kernen zijn essentieel voor het verdienvermogen en de brede welvaart van de metropoolregio. Ze bieden letterlijk ruimte aan bedrijven en ondernemers om te produceren, te innoveren en werkgelegenheid te creëren. Maar de ruimte in de regio is schaars, terwijl de bevolking groeit en de behoefte aan toekomstbestendige locaties voor productie, dienstverlening en innovatie eveneens.

De MRDH kiest daarom bewust: we zetten actief in op werklocaties die bijdragen aan onze sterke economische clusters en brede welvaart. Bedrijven die vernieuwen, verduurzamen en bijdragen aan maatschappelijke opgaven krijgen prioriteit. We creëren ruimte voor startups en scale-ups die mondiale vraagstukken aanpakken én het regionale mkb versterken, via samenwerking, toegang tot talent, nieuwe opdrachten en internationale kansen. Daarbij maken we werklocaties aantrekkelijker door voldoende groen, passende voorzieningen en duurzame bereikbaarheid.

In het verleden waren werklocaties vaak monofunctioneel en geïsoleerd. Dat gaan we anders doen. We streven naar toekomstbestendige plekken die goed zijn ingebed in hun omgeving, met een sterke koppeling aan ov-knooppunten en hoge leefkwaliteit. Een verbonden regio, is een economisch krachtige regio. Zo bouwen we samen aan een regio met toekomstbestendige werklocaties, die ruimte bieden voor werk én bijdragen aan brede welvaart.

Rol van de MRDH: katalysator

We bundelen lokale initiatieven tot een regionale aanpak voor het versterken en verbeteren van werklocaties (niet alleen bedrijventerreinen, maar ook kantorenlocaties, campussen en goede werkplekken in stadscentra) en zorgen voor versnelling waar dat nodig is. Bijvoorbeeld via stimuleringsmaatregelen, beleidsafspraken of gerichte interventies via een regionale ontwikkelingsmaatschappij.

4.3 Keuze 2: Volle inzet op innovatie en technologie

De MRDH kiest ervoor om, samen met publieke en private partners, innovatie en technologie dé gamechanger te laten zijn van het economisch toekomstperspectief. Focus? Het versterken van het economisch vestigingsklimaat en verdienvermogen van de regio.

Het huidige innovatiebeleid richt zich op een beperkte groep bedrijven. Om echt verschil te maken, is een bredere benadering nodig die ook het bredere mkb bereikt en ondersteunt bij praktische innovatie. Innovatie draait daarbij om het ontwikkelen van technologische oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en het slim toepassen van sleuteltechnologieën waarmee bedrijven, veelal het mkb, productiever, duurzamer en concurrerender worden. Voor deze bedrijven is ondersteuning bij technologische toepassingen essentieel, ook als ze zich niet direct richten op maatschappelijke thema's.

De regio kent al krachtige netwerken en hotspots, van incubators tot campussen en innovatiedistricten, waar kennisinstellingen, startups, scale-ups, corporates en overheden samenwerken. Nabijheid, ruimte voor ontmoeting en voldoende bedrijfs- en onderzoeksfaciliteiten zijn essentieel voor deze (samenwerkende) partijen. De MRDH versterkt deze plekken, netwerken en programma's actief om vernieuwing binnen de clusters aan te jagen.

Uit de verkenning rondom het versterken van het startup/scaleup¹⁹-klimaat constateerden we de bevestiging van de noodzaak voor het versterken van deze ecosystemen: scale-ups vinden moeilijk groeiruimte vanwege netcongestie en gebrek aan labcapaciteit. De toegang tot overheden is versnipperd, kapitaal en talent zijn schaars en ondernemerschapsvaardigheden onvoldoende ontwikkeld. Ook het ecosysteem zelf heeft versterking nodig: sommige organisaties die startups en scale-ups ondersteunen ervaren knelpunten, er is te weinig overzicht en data voor effectief beleid, en samenwerking blijft te vaak versnipperd.

Kortom, werk aan de winkel. De koers van MRDH sluit hierin naadloos aan bij het Draghi-rapport²⁰ (2024) dat pleit voor technologische innovatie, publiek-private samenwerking en een actief industriebeleid als sleutel tot een weerbare Europese economie in een veranderende wereld.

Rol van de MRDH: initiatiefnemer

- We nemen het voortouw waar anderen nog niet in beweging zijn, maar de opgave wel urgent is. We tonen leiderschap en lef waar het nodig is.

¹⁹ Startup en scaleup Agenda Zuid-Holland (in wording)

²⁰ Mario Draghi, *Sovereignty, Security, Solidarity: Prosperity – High-Level Report on the Future of European Competitiveness*, Europese Commissie, april 2024.

4.4 Keuze 3: Versterken van toekomstbestendig arbeidspotentieel

In een regio met een grote diversiteit aan onderwijsinstellingen, snelgroeiende technologische ontwikkelingen, toenemende vergrijzing en sociale ongelijkheid, is onderwijs de sleutel tot een toekomstbestendige economie. Zonder goed opgeleid, ondernemend talent kunnen deze clusters zich niet vernieuwen, groeien of internationaal concurreren.

We kiezen voor het bewerkstelligen van de aansluiting van onderwijs (mbo, hbo én wo) op de arbeidsmarkt. Zo koppelen we innovatieve campussen en innovatiedistricten aan de regionale economische clusters. Dat doen we in samenwerking met het bedrijfsleven en het onderwijs/ kennisinstellingen. We jagen onderwijsprogramma's aan die innovatie en ondernemerschap stimuleren en daarmee bijdragen aan de vaardigheden van werknemers waar werkgevers op zitten te wachten.

Onze aanpak richt zich niet op het opleiden alleen. Minstens zo belangrijk is *waar* leren plaatsvindt. Daarom brengen we onderwijs, campussen, innovatiedistricten, arbeidsmarkt – mensen, talent, ruimte en maatschappelijke opgaven – samen op plekken die goed bereikbaar zijn, met duurzaam vervoer. In die ontmoetingen en dit samenkomen gebeurt het. Daar ontstaat de voedingsbodem voor talentontwikkeling die brede welvaart en economische kracht versterkt.

Waar mogelijk leggen we de verbinding met gebieden waar economische uitdagingen en potentie samenkomen. Door juist daar het economisch perspectief toe te voegen, dragen we bij aan talentontwikkeling, leefkwaliteit en een robuust regionaal verdienvermogen. Sterke inwoners dragen bij aan sterke wijken en buurten. Sterke wijken en buurten dragen bij aan sterke gemeenten. Sterke gemeenten vormen de metropoolregio in 2050.

Rol van de MRDH: aanjager

We verbinden actief lokale initiatieven aan regionale economische doelen. Door samenwerking en opschaling versterken we de resultaten.

Simone Fredriksz, raad van bestuur van Albeda,

“Mbo'ers vormen de kern van onze economie en samenleving. Zonder hen functioneren essentiële sectoren zoals de zorg, techniek, veiligheid en logistiek niet. Het imago van het mbo moet beter aansluiten bij deze realiteit.”

5. Doen

In dit hoofdstuk gaan we in op de acties om onze droom te verwezenlijken. Zie het als een to-do-lijst voor de samenwerkende gemeenten en regionale partners van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag²¹ voor de komende 5-10 jaar. We bepalen in 2026 wanneer en hoe we de acties uitvoeren en houden daarbij rekening met logische, natuurlijke momenten.²²

5.1 To-do-lijst keuze 1

Versterken van ruimte voor werken

Werklocaties voor toekomstbestendige economische clusters

- Herstructureren van bestaande bedrijventerreinen
De MRDH zet zich in voor en ondersteunt samenwerkende gemeenten bij het herstructureren van bestaande bedrijventerreinen. Dit verhoogt de kwaliteit van panden en omgeving, en maakt ruimte voor bedrijvigheid die beter aansluit op het economisch profiel van de regio. Tegelijkertijd zet de MRDH in op het selectiever omgaan met de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid die aansluit op de vijf regionale economische clusters.
- Afspraken maken voor economische bijdrage
De MRDH maakt afspraken over hoe nieuwe bedrijventerreinen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van economische clusters, bijvoorbeeld door voorwaarden op te nemen in het uitgifteprotocol.
- Versnellen via een regionale ontwikkelingsmaatschappij
De MRDH onderzoekt hoe een regionale ontwikkelingsmaatschappij voor grond en gebouwen kan bijdragen aan het versnellen van de herstructureringsopgave voor bedrijventerreinen en glastuinbouw-gebieden, gericht op toekomstbestendige groei.
- Regionale afstemming en monitoring van ruimtegebruik
De MRDH coördineert de regionale programmering en advisering rondom werklocaties²³ en bevordert afstemming tussen gemeenten. Bij wijzigingen in bestemmingsplannen is dit ook een vereiste van de provincie Zuid-Holland.

²¹ Staat er dus 'MRDH' in de to-do's, doelen wij op deze samenwerkende partijen.

²² Bijvoorbeeld door aan te sluiten bij acties die voortkomen uit andere trajecten, zoals NOVEX Zuidelijke Randstad, Novex Rotterdamse Haven, en de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030 en de Strategie Kantoren MRDH 2025-2035.

²³ Zie ook de Strategie Bedrijventerreinen MRDH 2023-2030 en de Strategie Werklocaties MRDH 2019-2030.

Kennisdeling/ontwikkeling en samenwerking rond werklocaties

- Faciliteren van een regionaal kennisplatform

De MRDH stimuleert het vergroten van kennis in de regio over thema's als het beter benutten van werklocaties, functiemenging en ruimtelijke sturing op economische ontwikkeling. De regio bouwt hierbij voort op bestaande netwerken en breidt deze de komende jaren verder uit. Leerpunten uit dit netwerk worden actief vertaald naar beter beleid en uitvoering.

5.2 To do-lijst keuze 2

Volle inzet op innovatie en technologie

Gerichte innovatie voor sleuteltechnologieën

- Versterken van regionale sleuteltechnologieprogramma's

De MRDH bouwt voort op bestaande initiatieven die sleuteltechnologieën zoals AI, quantumtechnologie, robotica, biotech en energieopslag toepassen op maatschappelijke en economische opgaven. Waar sterke partnerschappen al bestaan, sluiten we aan. Ontbreekt een regionaal initiatief, dan neemt de MRDH het voortouw om samen met betrokken partijen een programma op te zetten. De focus ligt op technologische doorbraken die het verdienvermogen van de regio versterken – binnen clusters én in crossovers tussen sectoren.

- Verbeteren van het startup- en scaleup-ecosysteem

De MRDH investeert in sterke netwerken en randvoorwaarden voor jonge innovatieve bedrijven. We ondersteunen en dragen actief bij aan initiatieven zoals de Startup & Scale-up Agenda Zuid-Holland, stimuleren samenwerking tussen ondernemers, kennisinstellingen en overheden, en leggen verbindingen tussen sectoren en gemeenten. Daarnaast zetten we in op voldoende passende ruimte voor technische startups en scale-ups, met aandacht voor hun specifieke behoeften: kleinere bedrijfseenheden, flexibele huurcontracten en technische voorzieningen. Deze inzet sluit aan op het bredere programma voor toekomstbestendige werklocaties.

5.3 To do-lijst Keuze 3

Versterken toekomstbestendig arbeidspotentieel

Versterken van campus-clusterverbindingen en innovatiedistricten

- Campussen beter verbinden aan economische clusters

De MRDH werkt aan sterkere verbindingen tussen campussen en regionale economische clusters zoals tuinbouwtechnologie en digital security. Zo ontstaat een continue stroom van talent en innovatie richting deze sectoren. Studenten

vinden sneller hun weg naar werk, en bedrijven profiteren van een breder aanbod aan gekwalificeerd personeel en frisse ideeën.

- Innovatiedistricten verbinden aan regionale economische doelen
Op plekken als het Innovatiedistrict Delft en de Mechatronica Innovatie Campus in Schiedam werken onder meer bedrijven, kennisinstellingen en overheid samen aan een sterk vestigingsklimaat en innovatie-ecosysteem. De MRDH verbindt deze initiatieven aan regionale economische doelen, verbetert ruimtelijke randvoorwaarden zoals bereikbaarheid en bedrijfsruimte, en helpt zo een aantrekkelijk werk- en vestigingsklimaat te creëren.
- Investeren in een open innovatiecultuur via campussen
Samen met campussen, onderwijsinstellingen en gemeenten zet de MRDH een meerjarig programma op waarin jongeren, van vmbo tot wo, actief bijdragen aan innovatie en ondernemerschap. De programma's sluiten aan op regionale clusters en op missiegedreven innovatie (zoals Semicon & Immersive Tech), en versterken een open, creatieve en ondernemende innovatiecultuur.

Verbinden van economische clusters met kwetsbare gebieden

- Gericht investeren in kansrijke plekken en mensen
De MRDH stimuleert uitwisseling van ervaringen tussen gemeenten over bijvoorbeeld leerwerktrajecten of samenwerking tussen bedrijven en opleidingen in kwetsbare gebieden. Daarnaast verkennen we waar een gebiedsgerichte aanpak extra effect kan hebben. Denk aan locaties met sociaaleconomische achterstanden en economische kansen, zoals nabij toekomstige werklocaties of ov-knooppunten.
- Versterken van verdienvermogen en sociale samenhang
Op deze plekken helpen we nieuwe initiatieven op gang, bijvoorbeeld door leerwerkprojecten, samenwerking met werkgevers of gerichte scholing. Zo verbinden we mensen uit kwetsbare wijken aan sectoren met groei en personeelstekort, zoals de techniek, logistiek of zorg. Bedrijven krijgen toegang tot gemotiveerd personeel, en mensen krijgen uitzicht op werk en inkomen. Op die manier versterken we het regionale verdienvermogen én de sociale samenhang.

Frank van Oort, hoogleraar stedelijke en regionale economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam,

“Creëer een regelvrije zone, waarin beleidsmakers en bedrijven de ruimte krijgen om nieuwe aanpakken te testen. We moeten niet alleen analyseren, maar ook durven experimenteren.”

6. Aanpak

In dit hoofdstuk beschrijven we kort welk instrumentarium we inzetten om onze ambities te bereiken. Dit zullen we verder uitwerken na vaststelling van de visie.

6.1 Gebiedsgerichte aanpak

De MRDH, gemeenten en partners verkennen samen mobiliteitscorridors en gebieden. Samen maken zij afspraken over mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en economische opgaven; ieder vanuit eigen rollen en verantwoordelijkheden.

In het uitvoeringsprogramma dat volgt op deze visie, bepalen we met elkaar per gebied wanneer en hoe we deze opgaven uitwerken. Juist omdat opgaven en kansen per gebied verschillen, werkt een gebiedsgerichte aanpak. MRDH kiest bewust voor een aanpak die recht doet aan de lokale context én regionale doelen.

Waar mogelijk sluiten we aan op de corridorbenadering, zoals de Oude Lijn, de Hoekse Lijn of corridors tussen de Mainport en Greenport. Mobiliteit en verstedelijking ontwikkelen we langs deze lijnen als samenhangend systeem.

We werken de gebiedsagenda's uit per economisch cluster. Zo verbinden we economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening en slimme mobiliteit op een krachtige wijze. Zo blijft de regio concurrerend, leefbaar én inclusief.

6.2 Nieuwe financieringsbronnen

We maken een fundamentele omslag in de manier van investeren in het vestigingsklimaat. In plaats van versnipperde, kortlopende projectbijdragen verschuift de focus naar doelgerichte, programmatische investeringen op strategische plekken en rond thema's waar ruimtelijke, economische en maatschappelijke opgaven samenkomen. Door deze aanpak wordt investeren in de metropoolregio voor externe financiers niet alleen effectiever, maar ook aantrekkelijker.

Deze aanpak vraagt ook om een andere financiële strategie. MRDH zet actief in op het aanboren van nieuwe financieringsstromen, zowel publiek als privaat:

- Versterking van samenwerking met het Rijk en Europa: MRDH positioneert regionale opgaven scherper in nationale en Europese investeringsagenda's, en voert een proactieve lobby om aan te sluiten bij fondsen voor onder andere energietransitie, digitalisering en arbeidsmarktvernieuwing.
- Uitbreiding van het investeerdersnetwerk: MRDH verbindt publieke én private partijen in coalities, en bundelt regionale investeringsbehoeften tot samenhangende voorstellen die aantrekkelijk zijn voor investeerders.

- Inzet op meerjarige financiële afspraken met gemeenten: MRDH zet in op meerjarige financiële afspraken voor meer voorspelbaarheid, schaal en impact.
- Meer sturen op resultaatafspraken: MRDH focust zich op het realiseren van de eigen ambities in afspraken met de partners. (Bijvoorbeeld via meerjarenafspraken met onder andere InnovationQuarter).

De inzet is om alle bovenstaande punten binnen een periode van 10 jaar te realiseren.

6.3 Aanpassen Bijdrageregeling

De *Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat* draagt in zijn huidige vorm te beperkt bij aan strategische doelen en vraagt om aanpassing; zeker nu we met deze visie een ambitieuze stip op de horizon zetten. De regeling is projectmatig, weinig voorspelbaar en mist regie. Daarnaast vereist de huidige bijdrageregeling cofinanciering van de gemeenten. Dit kan mede gezien de financiële positie (lees: ravijnjaar 2026-2027) van de gemeenten het starten van regionaal ingestoken projecten belemmeren.

We zullen de regeling herzien met ruimte voor een programmatische aanpak: samenhang tussen projecten, meerjarige investeringen in integrale gebieds- en thematische programma's, en betere aansluiting op publieke en private financieringsbronnen. Ook houden we ruimte voor thematische coalities en innovatieve financieringsvormen.

We onderzoeken ook op welke wijze we de inwonerbijdrage kunnen afbouwen tot een niveau waarbij we de apparaatslasten en een deel van de investeringslasten dekken. Dat is nodig om koppelingen te kunnen maken met nieuwe financieringsstromen.

Voor kleinschalige projecten met hoge maatschappelijke waarde binnen de stads- en dorpsverzorgende economie blijft een deel van het budget beschikbaar.

Elisabeth Minnemann, voorzitter raad van bestuur Haagse Hogeschool

“Werkgevers moeten ophouden met het rangschikken van diploma's. Mbo, hbo en wo zijn geen concurrenten. Ze complementeren elkaar en zijn samen essentieel voor de arbeidsmarkt.”

7. Bijlagen

7.1 Beschrijving van de regionale clusters

Duurzaam Maritiem & Haven

Dit cluster richt zich op de toekomstbestendige ontwikkeling van havens en maritieme activiteiten. Van duurzame scheepsbouw en slimme logistiek tot offshore windenergie en circulaire havenindustrieën, met een sterke focus op vergroening, digitalisering en internationale handelsstromen. Technologische innovatie en infrastructuur versterken de concurrentiekracht van deze sector.

De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de energietransitie via waterstof, windenergie en circulaire industrie. Als grootste haven van Europa kan de regio uitgroeien tot een logistiek en industrieel knooppunt voor duurzame energie- en grondstoffenstromen.

In 2021 bedroeg de toegevoegde waarde van het haven-industrieel cluster € 23,7 miljard, met circa 385.000 banen (direct en indirect) gerelateerd aan havenactiviteiten. Er is aanzienlijk groeipotentieel door de transitie naar waterstof, elektrificatie, circulaire industrie en offshore wind. Het cluster kan zich ontwikkelen tot een duurzame energiemainport met grootschalige investeringen in productie, opslag en logistiek van groene energie.

De combinatie van de Rotterdamse haven, maritieme maakbedrijven met internationale ervaring, innovatieve startups en scale-ups, kennisinstellingen, fieldlabs en innovatiehubs zoals Buccaneer maakt deze ontwikkeling mogelijk.

Hightech Horticulture

De glastuinbouwsector ontwikkelt zich razendsnel tot een hightech, datagedreven ecosysteem waarin teelt, kassenbouw, zaadtechnologie, agro-/verslogistiek en automatisering samenkomen. Hightech Horticulture gaat verder dan traditionele glastuinbouw; het omvat het hele innovatieve systeem van duurzame voedselproductie. Agrofood speelt hierin een vanzelfsprekende en belangrijke rol. Zodra voedselproductie samenkomt met technologie en data – zoals bij precisielandbouw, slimme kassen en alternatieve eiwitten – ontstaat een sterke verweving met agrofood. Samen vormen deze sectoren een krachtig netwerk van bedrijven, kennisinstellingen en technologieontwikkelaars die werken aan de voedseluitdagingen van de toekomst. Deze koppeling versterkt niet alleen de economische kracht van de regio, maar draagt ook bij aan internationale voedselzekerheid en duurzame groei.

De glastuinbouw in het Westland en Oostland combineert innovatie, schaalgrootte en exportgerichtheid. Door verdere digitalisering, verbeterde energie-efficiëntie en internationalisering blijft dit cluster wereldwijd toonaangevend in duurzame voedselproductie. De Greenport levert circa € 5,5 miljard toegevoegde waarde aan de regio en biedt ongeveer 80.000 banen, met sterke concentraties in productie, technologie en logistiek.

Onderzoek en bedrijvigheid op het gebied van biotechnologie – met Biotech Campus Delft als belangrijke hotspot – leiden tot innovaties in voeding en voedselproductie, zoals de ontwikkeling van alternatieve eiwitten en zoetstoffen. De aanhoudende internationale vraag naar duurzame en efficiënte voedselproductie en technologie stimuleert verdere groei. Door digitalisering en export van kennis en technologie neemt het strategisch belang van deze sector toe. De toegevoegde waarde groeit dankzij hogere productiviteit en technologische complexiteit, ook al krimpt de fysieke omvang van de sector mogelijk.

Innovatieve en Hoogwaardige Maakindustrie

In dit cluster draait het om de ontwikkeling en productie van slimme machines, precisiecomponenten en nieuwe materialen. Werktuigbouw, high-tech health, mechatronica, IT (zoals immersive tech) en design komen samen in toepassingen binnen de 'Smart Industry'. Dankzij een sterke focus op onderzoek, prototyping en digitale productietechnieken is deze sector wendbaar en voortdurend in ontwikkeling.

De regio kent krachtige clusters van bedrijven en fieldlabs op het gebied van mechatronica, instrumentbouw en slimme productiesystemen. Delft speelt hierin een belangrijke rol, met onder andere fieldlabs als RoboHouse en SAM|XL, startup en scale-ups (vaak vanuit YES!Delft) en de aanwezigheid van de TU Delft als toonaangevende kennisinstelling. De ontwikkeling van de MICS (Mechatronica Innovatie Campus Schiedam) heeft als doel bedrijven te huisvesten en samenwerking en kennisdeling verder te versterken. Deze instellingen en ontwikkelingen dragen bij aan technologische vernieuwing en de opleiding van technisch talent, in nauwe samenwerking met bedrijven en andere kennispartners in de regio.

De maakindustrie in de MRDH levert circa € 9 miljard aan toegevoegde waarde en biedt werk aan ongeveer 85.000 mensen, met concentraties in onder meer Delft, Schiedam en Zoetermeer. De sterke wisselwerking tussen bedrijven, onderwijs en overheden in de regio biedt groot potentieel voor productiviteitsgroei, export en nieuwe werkgelegenheid. Ook draagt de sector bij aan de strategische autonomie van Nederland en Europa.

De groeikansen liggen in Smart Industry, robotisering en circulaire productie. Met voldoende ruimte, talent en investeringscapaciteit kan het aandeel van de

maakindustrie in het bruto regionaal product toenemen, met name via de export van hightech systemen en maatwerkoplossingen. De innovatieve maakindustrie levert toepassingen voor onder meer de maritieme en offshore-sector, duurzame energie, lucht- en ruimtevaarttechnologie (waaronder drones) en de halfgeleiderindustrie. De verwachte investeringen vanuit Defensie in autonome systemen, robotica en dual-use technologie zorgen voor een structurele vraag en nieuwe innovatiemogelijkheden. De MRDH-regio is goed gepositioneerd om hiervan te profiteren, en versterkt zo haar positie als strategisch cluster voor het economisch verdienvermogen en de nationale veiligheid.

Digitale Technologie & Veiligheid

De digitale economie vormt de ruggengraat van vrijwel alle sectoren, van zorg en mobiliteit tot haven en tuinbouw. Het cluster omvat bedrijven, instellingen en initiatieven die digitale technologieën ontwikkelen, toepassen en integreren. Denk aan ICT-bedrijven (software, dataverwerking, cybersecurity), tech-startups en scale-ups die platforms en AI-oplossingen creëren, toepassingen van digitale technologie in andere sectoren (zoals slimme logistiek en e-health), onderwijs, onderzoek en digitale infrastructuur (glasvezel, datacenters, cloudplatforms).

Cybersecurity is hier ook cruciaal, vaak in combinatie met sleuteltechnologieën die vertrouwen, transparantie en autonomie in digitale systemen waarborgen. Bedrijven, overheden en kennisinstellingen in de regio werken samen aan toepassingen die niet alleen weerbaarheid vergroten, maar ook economische kansen creëren – van veilige smart cities tot datagedreven maakindustrie.

Met sterke expertise in cybersecurity, AI en digitale technologie draagt dit cluster bij aan de digitale weerbaarheid van publieke en private sectoren en versterkt het de ontwikkeling en productiviteit van uiteenlopende sectoren. Het grootste potentieel ligt in de export van digitale diensten en de toepassing van technologieën in andere clusters, zoals quantumsensoren in zorg en defensie.

In 2023 leverde de digitale sector ongeveer € 4,4 miljard aan toegevoegde waarde en bood het direct werk aan circa 44.000 mensen binnen de metropoolregio. Door verdere digitalisering, snelle ontwikkelingen in AI, cybersecurity, cloud en quantumtechnologie zal deze waarde naar verwachting blijven groeien. De regio speelt bovendien een belangrijke rol in de ontwikkeling van hardware voor quantumtechnologie.

Overheid / Vrede / Recht

Den Haag is hét centrum van internationale rechtspraak, diplomatie en bestuur. Dit cluster bundelt publieke instellingen, internationale organisaties en juridische

dienstverlening die zich inzetten voor rechtsorde, vrede, mensenrechten en toezicht. Kennisinstellingen en NGO's versterken deze unieke positie in de wereld.

Den Haag is internationaal uniek als centrum voor recht, bestuur en diplomatie. Het cluster draagt bij aan hoogwaardige werkgelegenheid, kennisontwikkeling en vestigingsklimaat. De groei zal verder toenemen, mede door governance van digitale en maatschappelijke transitie.

Het cluster is goed voor circa 70.000 banen in publieke sector, juridische dienstverlening en internationale organisaties. Er is ook een indirect economisch effect door congressen²⁴ en internationale vestiging.

Het cluster neemt aan belang toe door de indirecte economische waarde via internationale positionering, kennisontwikkeling en diplomatieke netwerken. Steeds meer relevant in digitale ethiek, klimaatbestuur en internationale samenwerking.

Stads- en dorpsverzorgende economie

De stads- en dorpsverzorgende economie omvat alle economische activiteiten die zich richten op het dagelijks functioneren van steden en dorpen. Denk aan winkels, horeca, zorg, onderwijs, dienstverlening, cultuur en recreatie. Deze sectoren leveren directe voorzieningen voor bewoners en spelen een sleutelrol in de leefbaarheid, werkgelegenheid en economische vitaliteit van de regio.

Economisch gezien gaat het om sectoren zoals:

- Detailhandel en horeca (bijv. supermarkten, speciaalzaken, cafés, restaurants)
- Zorg en welzijn (huisartsen, fysiotherapeuten, apotheken)
- Persoonlijke dienstverlening (zoals kappers, sportscholen en kinderopvang)
- Onderwijs en publieke voorzieningen (basisscholen, wijkcentra, bibliotheken)
- Culturele en recreatieve functies (musea, theaters, bioscopen)
- Lokale bouw en reparatiediensten

De diversiteit van deze economie blijkt uit tal van plekken in de regio:

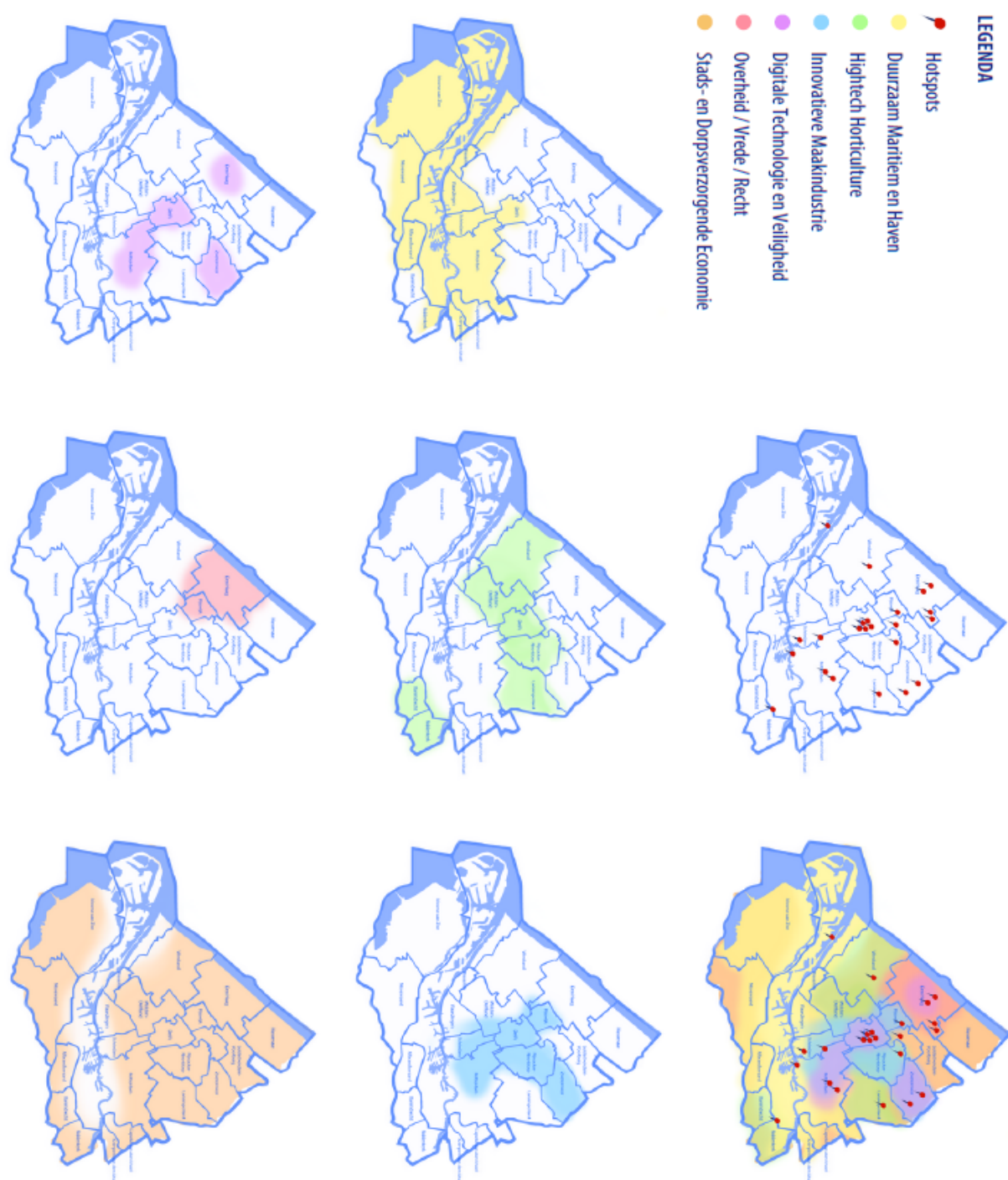
- Westfield Mall of the Netherlands (Leidschendam-Voorburg): het grootste overdekte winkelcentrum van Nederland, met ruim 280 winkels, horeca en vrijetijdsbesteding. Deze voorziening heeft een bovenlokale aantrekkingskracht en biedt brede werkgelegenheid.
- Haagse Markt (Den Haag): een levendige plek waar handel, cultuur en sociale interactie samenkomen.

²⁴ Het indirecte economische effect komt voort uit bestedingen rond internationale congressen, diplomatieke missies en rechtszaken, en uit de vestiging van internationale organisaties die vraag creëren naar diensten, huisvesting en onderwijs.

- Wijkwinkelcentra in woonwijken in de gehele metropoolregio belangrijke voorzieningen voor de directe woonomgeving.
- Dorpskernen in plaatsen als Wateringen, Pijnacker en Naaldwijk: met een mix van winkels, horeca, zorg en publieke functies.
- Landschap- en buitenlucht recreatie in onder andere Midden-Delfland ondersteunt de stads- en dorpsverzorgende economie door toerisme te bevorderen, duurzame recreatiemogelijkheden te bieden, de lokale gemeenschap te versterken en agrarisch ondernemerschap te ondersteunen met recreatieve initiatieven.

De stads- en dorpsverzorgende economie is niet alleen lokaal van belang, maar speelt ook een belangrijke rol in de samenhang met de economische clusters in de regio. Clusters als de hoogwaardige maakindustrie, digitale technologie en duurzaam maritiem & haven zijn sterk afhankelijk van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat om talent en bedrijven aan te trekken. Goede voorzieningen, bereikbare zorg en een aantrekkelijk cultureel en recreatief aanbod maken het verschil in het vestigingsklimaat.

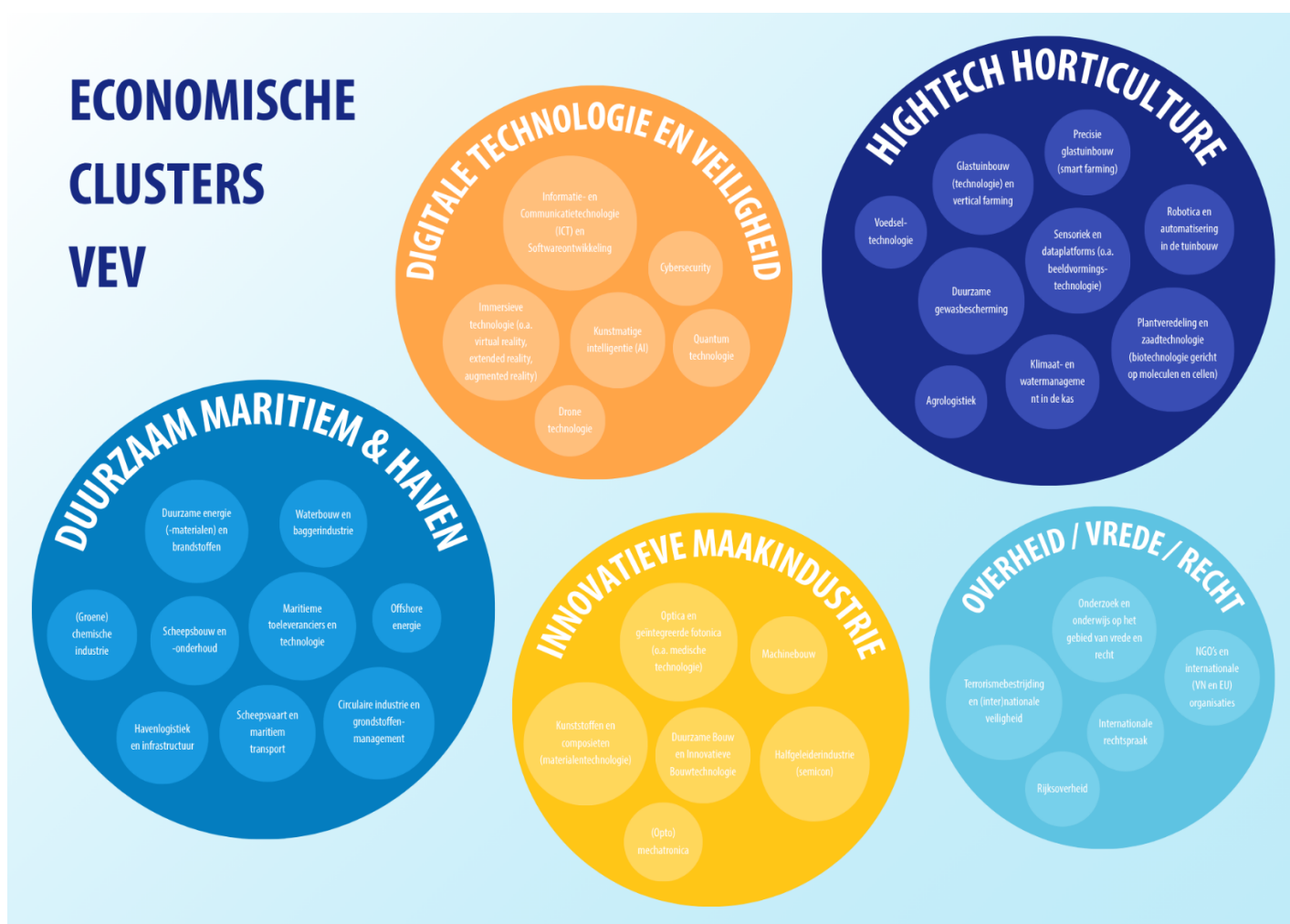
7.2 Regionaal Profiel in beeld (indicatief)



7.3 Sectoren binnen clusters / Hotspots (indicatief)

7.3.1 Vijf regionale economische clusters MRDH met (bedrijfs)sectoren

Onderstaand figuur betreft een overzicht van de bedrijfssectoren die onder de vijf regionale economische cluster vallen. De sectoren die in de regionale economische clusters (cirkels) staan zijn bedoeld ter illustratie, de lijst is niet limitatief.



7.3.2 Hotspotlijst per gemeente

Dit betreft een overzicht van de fysieke locaties die op de kaart met hotspots komen. Dit zijn de economische hotspots die behoren bij de vijf regionale economische clusters. Deze economische hotspots gaat verder dan alleen de fysieke locatie en hebben ook impact op andere gebieden of gemeente in onze metropoolregio. Verder betreft dit een momentopname en is de lijst indicatief en niet limitatief.

Albrandswaard

-

Barendrecht

Dutch Fresh Port	Hightech Horticulture
------------------	-----------------------

Capelle aan den IJssel

-

Delft

Bucanneer Delft	Duurzaam Maritiem & Haven
Innovatiedistrict Delft: TU Delft Campus en schieoevers	Innovatieve Maakindustrie
Biotech Campus Delft	Innovatieve Maakindustrie
RoboHouse Delft	Innovatieve Maakindustrie
Sam XL Delft	Innovatieve Maakindustrie
YES!Delft	Innovatieve Maakindustrie
Quantum Campus Delft	Digitale Technologie & Veiligheid
Mondai Delft	Digitale Technologie & Veiligheid
DO LoT Fieldlab Delft	Digitale Technologie & Veiligheid

Den Haag

Technology Park Ypenburg	Innovatieve Maakindustrie
Hague Security Delta	Digitale Technologie & Veiligheid
Central Innovation District (CID)	Overheid / Vrede / Recht
Internationale Zone Den Haag	Overheid / Vrede / Recht

Krimpen aan den IJssel

-

Lansingerland

Horti Science Park Lansingerland	Hightech Horticulture
----------------------------------	-----------------------

Leidschendam-Voorburg

-

Maassluis

-

Midden-Delfland

-

Nissewaard

-

Pijnacker-Nootdorp

-

Ridderkerk

Dutch Fresh Port	Hightech Horticulture
------------------	-----------------------

Rijswijk

Energy Cave	Innovatieve maakindustrie
Patent Office	Overheid / Vrede / Recht

Rotterdam

Haven Rotterdam	Duurzaam Maritiem & Haven
RDM Campus	Duurzaam maritiem & Haven
Erasmus MC	Innovatieve maakindustrie
Katoenhuis	Digitale Technologie & Veiligheid

Schiedam

Havens Schiedam	Duurzaam Maritiem & Haven
Mechatronica Innovation Campus Schiedam (MICS)	Innovatieve Maakindustrie

Vlaardingen

Food Innovation Academy	Hightech Horticulture
-------------------------	-----------------------

Voorne aan Zee

-

Wassenaar

-

Westland

World Horti Center Naaldwijk	Hightech horticulture
------------------------------	-----------------------

Zoetermeer

Dutch Innovation Park Zoetermeer	Digitale Technologie & Veiligheid
AIVD	Overheid / Vrede / Recht
Nationale Politie	Overheid / Vrede / Recht

7.4 Landschap rondom MRDH en VEV



[Colofon]

Dit is een uitgave van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Westersingel 12

3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088-5445100

E-mail: informatie@mrddh.nl

www.mrddh.nl

Publicatiedatum: xx xx xxxx

Tekstredactie: Hannah Aukes

Vormgeving: Studio Tweek

CONCEPT