

Werkplaats Metropolitain OV

Ruimte en Duurzaamheid

PROJECTPLAN

Versie 050318



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Leeswijzer	4
2	Metropolitaan OV in de Zuidelijke Randstad	5
3	De Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid	7
3.1	Doel van de Werkplaats	7
3.2	Scope	7
3.3	Beoogd resultaat	8
4	Aanpak Werkplaats	10
4.1	Uitgangspunten voor de Werkplaats	10
4.2	Werkpakketten.....	11
4.3	Producten.....	13
4.4	Raakvlakken.....	16
5	Organisatie en financiën	20
5.1	Organisatie	20
5.2	Externe kennis	22
5.3	Begroting	23
6	Planning	24
6.1	Planning 2018.....	24
6.2	Planning 2019.....	24
6.3	Planning 2020.....	24
	BIJLAGE 1: Organisaties die bij het projectplan zijn betrokken	25

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 6 december 2017 heeft het Bestuurlijk Overleg MIRT besloten tot de start van de Werkplaats Metropolitaan OV, Ruimte en Duurzaamheid, als onderdeel van het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Om vanuit het OV daadwerkelijk aan vestigingsklimaat en leefbaarheid te kunnen bijdragen, is het noodzakelijk dat de stappen naar een schaa sprong in het openbaar vervoer worden uitgewerkt, gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling. De Werkplaats heeft als doel de kansen en voorwaarden voor de schaa sprong Metropolitaan OV vast te stellen en een strategie en de uitvoeringstappen uit te werken om deze schaa sprong Metropolitaan OV in de Zuidelijke Randstad te realiseren.

Metropolitaan OV

Een hoogwaardig OV-net dat in aansluiting op de principes van het Toekomstbeeld OV 2040 in samenhang met de verstedelijking (mede gericht op de klimaatdoelen) bijdraagt aan de economische structuurversterking van de Zuidelijke Randstad (agglomeratiekracht) en het vergroten van de mogelijkheden van de inwoners van de regio maatschappelijk te participeren (kansen voor mensen).

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag constateert dat Metropolitaan OV in de Zuidelijke Randstad een belangrijke voorwaarde is voor zowel een duurzaam mobiliteitssysteem als ook in het verlengde van het advies van de OESO over de regio Rotterdam Den Haag¹ voor de agglomeratiekracht en (compacte) verstedelijking.

De centrale opgave voor de Zuidelijke Randstad is het versterken van agglomeratiekracht dooreen betere bereikbaarheid van economische toplocaties en werklocaties, een verstedelijkingsstrategie gekoppeld aan (OV)bereikbaarheid en het realiseren van een aantrekkelijk leefmilieu.

Het Metropolitaan OV speelt hierin een belangrijke rol naast andere beleidsterreinen zoals de woningmarkt, de ruimtelijke ordening, economie en onderwijs en arbeidsmarkt. Vergroting van de agglomeratiekracht van de stedelijke regio's en een exploitabel Metropolitaan OV vragen om verdichting rondom knooppunten (van woningen, werklocaties, voorzieningen) ook met het oog op optimale benutting van de infrastructuur.

Het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Den Haag Rotterdam toont aan dat stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) het meest bijdraagt aan het versterken van de agglomeratiekracht.

De Zuidelijke Randstad kiest voor een verstedelijkingsstrategie waarbij het grootste deel van de nieuw te bouwen woningen (tot 2040 zo'n 240.000) in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd, met hoogwaardig openbaar vervoer en fiets als belangrijke dragers. Dit draagt bij aan de agglomeratiekracht en kansen voor mensen (door betere bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en opleidingen). Het realiseren van voldoende woningen in bestaand (centrum)stedelijk gebied vraagt een integrale aanpak die de woningbouwopgave koppelt aan andere maatschappelijke doelen: voldoende betaalbare woningen, verduurzaming van het energienetwerk, innovatie van de economie, de versterking metropolitaan OV-systeem en landschappelijke kwaliteit.

Door het versterken van de samenhang tussen economische clusters en een goede koppeling van woning- en arbeidsmarkt, kunnen de economische prestaties van de Zuidelijke Randstad aanzienlijk verbeteren. De OESO geeft aan dat het beter benutten van de economische mogelijkheden in de regio Rotterdam Den Haag kan leiden tot een jaarlijkse extra economische groei van 2 tot 4%. Woningmarkt, arbeidsmarkt en verkeer- en vervoersystemen moeten daartoe beter op elkaar worden afgestemd. Door verdere integratie van de deelregio's in de Zuidelijke Randstad, ontstaat één stedelijk systeem

¹ Metropolitan Review Rotterdam The Hague. OESO, 2016

dat veelzijdig is en door zijn agglomeratiekracht concurrerend met andere (internationale) regio's. Slimme bereikbaarheid is daarbij cruciaal. Mobiliteit is een essentiële randvoorwaarde voor een sterke economie, een aantrekkelijk leefmilieu en volwaardige participatie in de samenleving.

De belangrijkste investeringen in het Metropolitaan OV zouden zich volgens het MIRT onderzoek moeten richten op de volgende samenhangende opgaven:

- Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van economische topgebieden en woongebieden, mede met het oog op agglomeratiekracht, kansen voor mensen en next economy
- Concentreren van verstedelijking langs “de Backbone” (Oude Lijn/E-lijn en aanvoerende OV-lijnen, zie paragraaf 3.2)
- Het verkorten van de reistijden binnen de regio (afgestemd op de verbindingen met de rest van Nederland en Europa): door hogere frequenties en hogere snelheid van OV en verstedelijken rond OV kunnen reistijden worden verkort en kan leiden tot een aanzienlijke toename van bereikbaarheid van het aantal banen per OV.
- Voldoende capaciteit op de belangrijkste OV-verbindingen.
- Robuustheid en betrouwbaarheid: hoe kwetsbaar is het systeem voor verstoringen?
- Nieuwe haltes gekoppeld aan gebiedsontwikkeling: nieuwe stations bieden kansen om verstedelijking te koppelen aan OV. Kansrijkheid hiervan is afhankelijk van omvang van gebiedsontwikkeling en inpasbaarheid in spoorcapaciteit.
- Het verbeteren van de “first and last mile”: investeringen in snelheid voor- en natransport, aantrekkelijke routes, hoogwaardige knooppunten en stallingvoorzieningen, fiets en deelautoverhuur zijn effectieve manieren om OV te verbeteren.

De opgaven voor de schaa sprong Metropolitaan OV zijn in het MIRT-onderzoek benoemd, maar de concrete invulling van deze schaa sprong en de

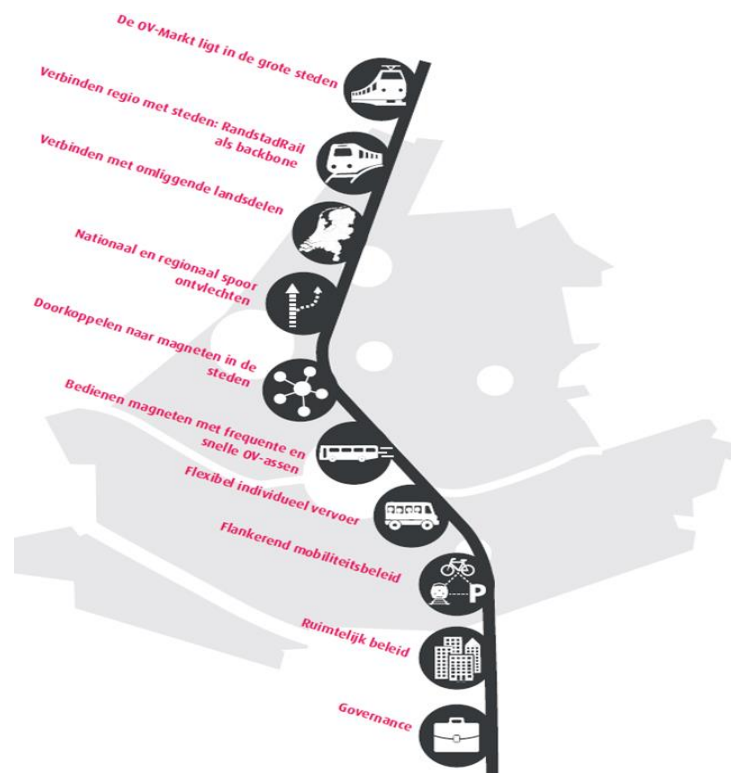
strategie waarmee deze in relatie tot de verstedelijking kan worden gerealiseerd ontbreken nog. Het succes om vanuit het toekomstperspectief voor de lange termijn te komen tot concrete maatregelen, is mede afhankelijk van de samenwerking tussen partijen (nationale, regionale en lokale overheden, vervoerders, marktpartijen etc.) die moeten bijdragen aan de schaa sprong. Deze samenwerking is gericht op het (in stappen) uitwerken van de schaa sprong Metropolitaan OV in relatie tot de verstedelijking. De Werkplaats Metropolitaan OV wordt opgericht om de samenwerking te faciliteren.

1.2 Leeswijzer

Na deze inleiding beschrijft hoofdstuk 2 de karakteristieken van Metropolitaan OV, gebaseerd op de inzichten die daarover die zijn ontwikkeld in onder meer Toekomstbeeld OV. Hoofdstuk 3 beschrijft doel, scope en beoogd resultaat van de Werkplaats. Hoofdstuk 4 geeft de uitgangspunten, aanpak en producten van de Werkplaats weer en beschrijft de raakvlakken die de werkplaats heeft met lopende projecten en processen. Hoofdstuk 5 biedt inzicht in de organisatie (ambtelijk en bestuurlijk) en formatie van de Werkplaats en de begroting.

2 Metropolaan OV in de Zuidelijke Randstad

In 2016 hebben rijk en regio samen met de vervoerders en reizigersorganisaties in de pilot Zuidelijke Randstad van het programma Toekomstbeeld OV 2040 de principes vastgesteld voor de verdere ontwikkeling van het regionale OV. Het onderstaande schema vat dit samen.



Schema Richtinggevende principes Toekomstbeeld OV Zuidelijke Randstad 2040

Samengevat Toekomstbeeld OV Zuidelijke Randstad in 10 punten²

1. De basis van de OV-Markt ligt in de grote steden. De top-10 magneten liggen in Den Haag (5), Rotterdam (4) en in Leiden (1). Hier ligt 2/3 van de potentiële OV-markt in de Zuidelijke Randstad.
2. RandstadRail verbindt de belangrijkste magneten in de Zuidelijke Randstad. Door RandstadRail verder uit te bouwen, ook op de bestaande spoorcorridors, worden de belangrijkste magneten in de grote steden rechtstreeks vanuit de omliggende regio bediend.
3. Het landelijk spoornetwerk is in de Zuidvleugel van belang voor het ontsluiten en verbinden van de zwaarste magneten en het verbinden van de Zuidvleugel met de direct omliggende landsdelen.
4. De ontwikkeling van het regionale spoor vraagt om het structureel ontvlechten van de regionale railverbindingen en de railverbindingen op hogere schaalniveaus in de Zuidelijke Randstad.
5. Door meer directe verbindingen te bieden naar de zwaarste magneten in de steden maakt het regionale OV-systeem een kwaliteitsprong. Ook worden door deze doorkoppeling de hoofdknopen ontlast.
6. Het OV-systeem in de regio vraagt om bundeling van collectieve OV-diensten op snelle en frequente stedelijke en regionale assen waarmee de magneten worden ontsloten.
7. Door de maatschappelijke- en technologische ontwikkeling ontstaat ruimte voor nieuwe vervoerconcepten en nieuwe vormen van dienstverlening in de mobiliteitsmarkt in de vorm van vraagafhankelijk, flexibel individueel openbaar vervoer.

² Bestuurlijke rapportage Toekomstbeeld OV pilot Zuidelijke Randstad, 7 juni 2016

8. De ontwikkeling van het OV-systeem in de steden wordt versterkt door flankerend beleid op het gebied van parkeren en ruimte voor de fiets.
9. De OV-bereikbaarheid van nieuwe bouwlocaties is in belangrijke mate sturend voor de inrichting van deze locaties, zowel kwantitatief (omvang) als kwalitatief (dichtheid en typologie). Bestaande bereikbaarheid wordt daarbij ruimtelijk zoveel mogelijk benut.
10. De governance vraagt op een aantal onderdelen om aandacht om de ontwikkeling van het OV-systeem maximaal te faciliteren. Het gaat om bijvoorbeeld het creëren van experimenteerruimte voor nieuwe vervoerconcepten, het ontschotten van budgetten en anders inrichten van concessies.

De principes van Toekomstbeeld OV 2040 zijn geconcretiseerd naar verschillende deelgebieden van de regio met als basis het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Dit betreft de OV-visie Rotterdam 2018-2040, schaa sprong OV Den Haag en regio, de Netwerkstudie HOV-verbindingen in het RandstadRailnetwerk Rotterdam - Den Haag – Zoetermeer en het OV-plan Drechtsteden.

De kwaliteitseisen aan het hoogwaardig regionaal Openbaar Vervoer zijn door de regionale overheden in de Randstad samen met de vervoerders en in samenwerking met het Rijk, vastgesteld in het programma van eisen van R-net 2028³: het netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen tussen knooppunten met een gedefinieerd minimaal kwaliteitsniveau. Deze functionele specificaties worden als basis gebruikt voor de uitwerking van de specificaties van het Metropolitaan OV in de Werkplaats .

Dit betekent:

Eis	Specificatie
Bediening	<ul style="list-style-type: none"> • Werkdag: 6.00-24.00 uur • Zaterdag: 7.00-24.00 uur • Zondag: 8.00 – 24.00 uur
Minimumfrequentie	<ul style="list-style-type: none"> • Werkdagen en weekend: 6/uur
Reissnelheid	<ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 20 km/u langzamer dan toegestane snelheid. • V/f factor max. 1,5.
Betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Geen rituitval. • Nooit te vroeg vertrekken. • Stipt, geplande reistijd is gerealiseerde reistijd. • Altijd actuele informatie. • Gegarandeerde overstap (m.u.v. ritten na 24.00 uur).
Voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzieningen voor fiets, dynamische reisinformatie, overstapinformatie, abri's volgens de productformule R-net
Herkenbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Alle uitingen van R-net voldoen aan de huisstijl.

Deze specificaties richten zich vooral op de kwaliteit van het OV-systeem. Vanuit de wenselijkheid de reiziger een goede reis van deur tot deur te bieden zal in de Werkplaats ook aandacht zijn voor de kwaliteit van de reis: de omgeving van stations en haltes en van de routes daarnaartoe.

³ Programma van Eisen R-net, 2013

3 De Werkplaats Metropolaan OV, Ruimte en Duurzaamheid

3.1 Doel van de Werkplaats

Het doel van de Werkplaats Metropolaan OV is vanuit breed inzicht in de maatschappelijke kosten en baten te komen tot een adaptieve ontwikkelstrategie voor het Metropolaan OV, in combinatie met (afspraken over) verstedelijking en economische ontwikkeling. Daarbij worden de verschillende elementen van de schaa sprong in samenhang uitgewerkt zoals het verbeteren van de robuustheid van het OV-systeem, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, meerwaarde van meer stations/haltes, goede aansluitingen, afstemming tussen stedelijk, regionaal en nationaal OV (inclusief last mile) en het optimaliseren van de aansturing en exploitatie. Het Toekomstbeeld OV (zie hoofdstuk 2) vormt daarbij het uitgangspunt.

De ontwikkelstrategie richt zich zowel op de lange termijn (uitwerking van de lange termijn ambitie) als op de korte termijn (korte termijn maatregelen OV) en doet aanbevelingen voor het verbinden van lange en korte termijn. De ontwikkelstrategie moet onzekerheden, afhankelijkheden en kantelpunten/beslismomenten in de schaa sprong OV inzichtelijk maken en handelingsperspectief bieden aan betrokkenen (ambtelijk en bestuurlijk). In de adaptieve aanpak worden in ieder geval strategieën ontwikkeld voor het om gaan met onzekerheden op het gebied van ruimte en verstedelijking, innovatieve vervoeroplossingen en budgettaire kaders.

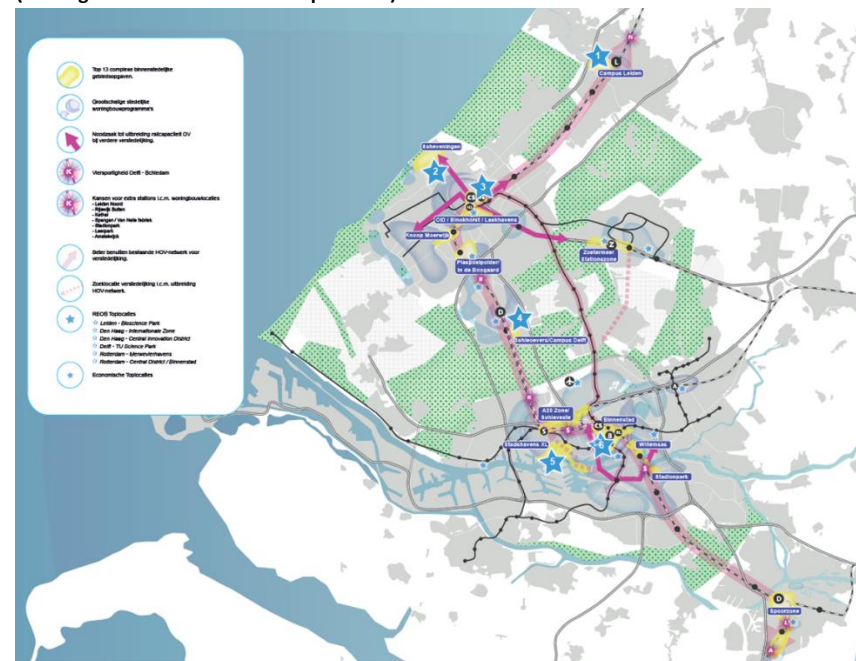
Eerdere resultaten van onderzoeken en verkenningen zoals, MIRT onderzoek Rotterdam Den Haag en de OV-plannen Rotterdam, Den Haag, Drechtsteden en Zoetermeer worden gebruikt om de samenhang onderling en met het gehele OV-systeem en de centrale opgaven van de Zuidelijke Randstad te concretiseren. De Werkplaats zal ook goed afstemmen met de landelijke netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV. De ruimtelijk economische ambities van Rijk en Regio (waaronder de REOS en de Roadmap Next

Economy) worden meegenomen in de afweging en prioritering en in de bepaling van de doelgroepen waarop de ontwikkeling van het Metropolaan OV zich moet richten.

3.2 Scope

Het gebied dat de Werkplaats in beschouwing neemt richt zich primair op de “Backbone” van het Metropolaan OV in de Zuidelijke Randstad. Centraal staat het beter benutten van het bestaande railnetwerk voor de regionale bereikbaarheid en de verstedelijking. Voor nieuwe OV-verbindingen moet de Werkplaats zicht bieden op de business case van de “Backbone” mede vanuit het hieraan gekoppelde ruimtelijke programma.

Figuur: Geografische scope Werkplaats: Backbone en prioritaire verstedelijkingslocaties (woningbouw en economische toplocaties)



De Backbone bestaat uit:

- de Oude Lijn Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Dordrecht;
- de E-lijn;
- de connectiviteit Zoetermeer-Den Haag-Rotterdam (via en in afstemming met de gebiedsuitwerking Zoetermeer);
- de aanvoerende OV-lijnen;
- de “last mile” vanuit de prioritaire gebiedsontwikkelingslocaties en REOS-toplocaties, en overige werklocaties.

Langs deze Backbone zijn door de verstedelijkingsalliantie 13 prioritaire (gemengde) gebiedsontwikkelingslocaties en 6 economische toplocaties (REOS) geïdentificeerd als prioritaire locaties voor ontwikkeling van woningen.

Prioritaire Locaties Gebiedsontwikkeling	REOS Toplocaties
Campus Leiden	Leiden: Bioscience Park
Scheveningen	Den Haag: Internationale Zone
CID/Binckhost/Laakhavens	Den Haag: Central Innovation District
Knoop Moerwijk	Delft: TU Science Park
Zoetermeer Stationszone	Rotterdam: MerweVierhavens
Plaspoelpolder/in de Boogaard	Rotterdam: Central District/Binnenstad
Schieoever/Campus Delft	
A20-zone/Schieveste	
Stadshavens XL	
Binnenstad	
Willemsas	
Stadionpark	
Spoorzone Dordrecht	

Deze locaties bevinden zich in de directe invloedssfeer van “de Backbone”. Op de bijgevoegde kaart zijn de betreffende prioritaire gebiedsontwikkelingslocaties en economische toplocaties weergegeven. De Werkplaats gebruikt de prioritaire locaties van de verstedelijkingsalliantie als basis, maar houdt tevens in beeld dat ook op andere locaties in bestaand

stedelijk gebied wordt gebouwd en dat het Metropool OV een breder belang heeft in de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van de regio, in de mogelijkheden voor (arbeids)participatie van de inwoners en in de noodzakelijke energietransitie van het mobiliteitssysteem. De mogelijke gevolgen van de gebiedsontwikkelingen voor het wegennetwerk behoren niet tot de scope van de Werkplaats. In het kader van het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zullen deze gevolgen aan de orde komen via de programmatische netwerken.

Voor het bereiken van de schaa sprong is het belangrijk dat lokale, regionale en nationale systemen goed op elkaar aansluiten. Daarom is goede afstemming nodig van het Metropool OV met omliggende regio’s (in het bijzonder de Metropool regio Amsterdam waar ook een gebiedsprogramma bereikbaarheid wordt gestart) en met de landelijke Netwerkkuitwerkingen van het Toekomstbeeld OV 2040. Belangrijk moment voor de zomer is de brief van het Rijk over openbaar vervoer in stedelijke gebieden (brief Staatssecretaris aan de Tweede Kamer voor zomer 2018)

3.3 Beoogd resultaat

Beoogde resultaten van de Werkplaats zijn:

- Kansrijke varianten en voorwaarden voor de schaa sprong Metropool OV inclusief flankerend beleid.
- Adaptieve ontwikkelstrategieën met heldere fasering (mede in relatie tot verstedelijking en REOS-ontwikkeling), (inclusief bekostiging op verschillende schaalniveaus en inzet van innovatieve bekostigingsmethoden).
- Gericht op de korte, middellange en lange termijn.
- Met breed inzicht in de maatschappelijke en financiële kosten en baten inclusief de bijdrage aan duurzaamheid.
- Ten behoeve van gedragen (investerings)besluitvorming door de partners over de Schaa sprong Metropool OV.

Adaptieve ontwikkelstrategieën (inclusief bekostiging)

De ontwikkeling van het Metropolitaan OV kent een sterke, wederkerige relatie met de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad. Bereikbaarheid met OV is enerzijds randvoorwaardelijk om de prioritaire verstedelijkingslocaties (woningbouw en economische toplocaties) tot ontwikkeling te brengen. Anderzijds zijn deze gebiedsontwikkelingen randvoorwaardelijk voor verbetering van het OV omdat een bepaald programma en flankerend beleid nodig zijn om de vervoersvraag te kunnen beantwoorden, en zo mogelijk bij te dragen aan de bekostiging. Beter OV versnelt de gebiedsontwikkeling, de groei van inwoners en arbeidsplaatsen leidt tot meer markt voor OV zodat beter OV kan worden gerealiseerd, zoals samengevat in onderstaand schema.



Het uitwerken van deze wederkerige relatie en het identificeren, concretiseren en operationaliseren van aangrijpingspunten en onzekerheden en de monitoring om hierop de te sturen, vormen de kern van de adaptieve ontwikkelstrategieën en daarmee van de maatschappelijke kosten en baten van de aanpak..

Verschillende schaalniveaus

De geografische scope van de Werkplaats beslaat het (verstedelijkt) gebied van Leiden tot Dordrecht inclusief Zoetermeer en middengebied. Binnen deze regionale schaal kunnen deelopgaven worden onderscheiden die van belang zijn voor het functioneren van het geheel maar zich manifesteren

binnen een deel van het gebied (bijvoorbeeld tussen Leiden en Den Haag of tussen Zoetermeer en Rotterdam). Of zelfs op lokaal niveau (ontwikkeling van een nieuw station, lastmile opgaven, ruimtelijke inrichting in relatie tot OV-bereikbaarheid). Anderzijds is ook het bovenregionale en nationale schaalniveau van belang, vanwege samenhang met aansluitende netwerken. Het uitwerken van strategieën voor deze verschillende schaalniveaus en vooral het bewaken van de samenhang (fysiek, organisatorisch, financieel) is een belangrijk beoogd resultaat van de Werkplaats, waarbij het vanuit de urgentie de woningbouw te versnellen noodzakelijk is tot een uitvoeringsgerichte aanpak met daadkracht te komen.

Korte – Middellange en Lange Termijn

Het perspectief van de Schaalsprong Metropolitaan OV richt zich op 2040. In de uitwerking van de ontwikkelstrategieën wordt uitgewerkt hoe adaptief naar dat perspectief wordt toegewerkt. Enerzijds door vanuit dat perspectief “terug te redeneren” wat er op langere termijn (>15 jaar), middellange termijn (5 – 15 jaar) en korte termijn (komende 5 jaar) voor stappen moeten worden gezet. En anderzijds door vanuit huidige urgente opgaven “no-regret” maatregelen te ontwikkelen die op korte termijn eerste stappen zijn op weg naar het lange termijn perspectief.

Gedragen (investerings) besluitvorming door partners

De resultaten van de Werkplaats zijn gericht op het faciliteren van besluitvorming door de partners door de ontwikkeling van gezamenlijk gedragen voorstellen voor besluiten. Dit betekent dat de kennisontwikkeling binnen de Werkplaats altijd wordt getoetst op politiek-bestuurlijke relevantie. De formele rollen, taken en bevoegdheden van de verschillende partners in het besluitvormingsproces blijven zoals ze zijn. De Werkplaats faciliteert besluitvorming maar neemt deze niet over.

4 Aanpak Werkplaats

4.1 Uitgangspunten voor de Werkplaats

4.1.1 De aanpak is gericht op kennisontwikkeling ten behoeve van besluitvorming

- Toepassingsgericht
- Aandacht voor faseerbaarheid en zicht op onzekerheden, afhankelijkheden en kantelpunten en monitoring hiervan (adaptiviteit)
- Breed inzicht in potentiële maatschappelijke kosten en baten.
- Inzicht in randvoorwaarden voor besluitvorming
- Ontwikkelde kennis moet landen in producten

Om scherpte en focus binnen de Werkplaats te bevorderen, worden de werkprocessen georganiseerd rond werkpakketten die moeten leiden tot vooraf helder omschreven producten. Per werkpakket wordt in een beknopt werkplan beschreven welke activiteiten, middelen en organisaties worden ingezet om het product te leveren.

4.1.2 De aanpak is gericht op benutten en verrijking van bestaande kennis en expertise van de partners

- Ontsluiten en benutten van bestaande kennis en expertise van partners en kennisinstellingen
- Benutten van bestaande kennisprogramma's
- Gericht invliegen van kennis van buiten
- Bijdragen aan ontwikkeling van kennis vanuit gebiedsontwikkeling en OV op snijvlak mobiliteit-ruimte

4.1.3 De aanpak is gericht op afstemmen interactie mobiliteit en gebiedsontwikkeling

- Interdisciplinaire expertise in projectteam

- Continue afstemming met verstedelijkingsalliantie en andere ruimtelijk relevante processen.
- Organiseren van interactie is belangrijke taak van de Werkplaats

Om de wederkerigheid tussen en OV en gebiedsontwikkeling te bewaken is een continue proces van interactie met de andere programma's noodzakelijk. Het organiseren van deze interactie is een belangrijke taak van de Werkplaats in directe samenwerking met de relevante andere trajecten op corridor- en lokaal niveau. Daartoe wordt van de partners van de Werkplaats en de Werkplaats zelf verwacht dat in het oog wordt gehouden of voldoende wisselwerking bestaat met de relevante ruimtelijke processen (incl. ontwikkeling omgevingsvisies). Het is daarbij van groot belang dat trajecten waarmee een relatie bestaat zoals de verstedelijkingstrajecten programmatisch worden georganiseerd. Voor de uitvoeringsalliantie verstedelijking is de organisatie in opbouw. Voor het middengebied vindt dit plaats binnen de gebiedsuitwerking Zoetermeer – Den Haag - Rotterdam. De koppeling van regionaal en lokaal niveau in de alliantie is vanuit de Werkplaats een punt van aandacht omdat beide schaalniveaus mede bepalend zijn voor de kansen van verbeteringen van het OV. Concreet zicht op de plannen en verwachte ontwikkelingen op de prioritaire locaties van de verstedelijkingsalliantie is noodzakelijk om de adaptieve OV-ontwikkelstrategie te kunnen vormgeven.

4.1.4 De aanpak wordt goed afgestemd op lopende processen

- Bijdragen aan de totstandkoming van relevante Citydeals, regio en/of gebiedsdeals.
- Landelijke Uitwerking Toekomstbeeld OV 2040, inbreng van/naar Lange Termijn netwerkalternatieven in de netwerkuitwerking.
- Brief van Staatssecretaris aan de Tweede Kamer over OV in stedelijke regio's.
- Spelregels voor en de vorming van het Mobiliteitsfonds en (indien aan de orde) de vigerende MIRT-spelregels

- Ontwikkeling van ruimtelijke plannen conform Omgevingswet.
- Afstemming/programmering werklocaties kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel
- Ontwikkeling gemeentelijke en regionale OV-visies en –plannen en breder verkeers/parkeerbeleid.
- Andere relevante processen in het kader van het gebiedsprogramma zelf (preverkenningen, gebiedsuitwerkingen, Korte Termijn Aanpak).

4.2 Werkpakketten

De Werkplaats wordt georganiseerd rond drie werkpakketten. Binnen deze werkpakketten worden belangrijke aspecten van de schaa sprong Metropoli taan OV uitgewerkt aan de hand van onderzoeksvragen. De resultaten van de werkpakketten worden geïntegreerd in de verschillende producten van de Werkplaats. Deze producten bevatten altijd een of meer van de volgende aspecten:

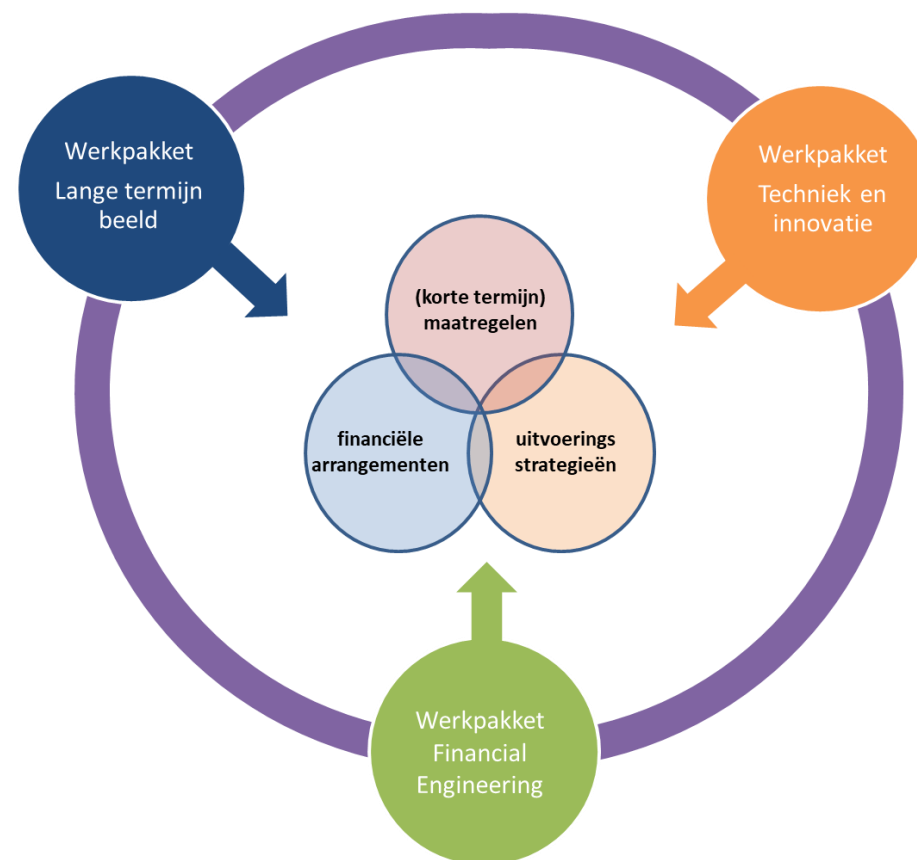
- Inhoudelijke aspecten: mobiliteitsmaatregelen/technieken, ruimtelijke consequenties.
- Financiële aspecten: financiële arrangementen
- Organisatorisch/strategisch aspecten: uitvoeringsstrategieën inclusief adaptiviteit, kantelmomenten, monitoring.

Het schema vat de aanpak samen. Vanuit de drie werkpakketten in de buitenring wordt gekomen tot de samenhangende producten in de binnenring.

In 2018 wordt gestart met de volgende werkpakketten:

4.2.1 Werkpakket Lange termijn beeld

Dit pakket is gericht op het concretiseren van de gezamenlijke ambitie voor het functioneren van het Metropoli taan OV op de lange termijn: een stip op de horizon die voor betrokken partijen een “common ground” oplevert.



Onderzoeksvragen

Strategisch

- Wat zijn functionele specificaties van het lange termijn systeem (inclusief Last Mile)?
- Hoe ontwikkelen zich vervoermarkten als gevolg van ontwikkelingen zoals de verstedelijking, gebiedstransformaties, ontwikkeling van arbeidsmarkten en de transitie naar de NextEconomy en wat betekent dat voor de wenselijke ontwikkeling van de OV-connectiviteit?

- Welke afhankelijkheden bestaan er met de verstedelijkingsprogramma's en de prioritaire ontwikkellocaties op de relevante schaalniveaus (lokaal, corridor, netwerk/regio)?

Tactisch

- Op welke wijze draagt het Metropolitaan OV incl de feeders en de last mile optimaal bij aan de versterking van de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad?
- Hoe functioneert het OV in de Zuidelijke Randstad als de schaalprong is gerealiseerd (2040 en verder)?
- Welke beleidsmaatregelen en investeringen zijn randvoorwaardelijk?
- Welke stappen/fasering in het realiseren van het lange termijn beeld zijn voorstelbaar en hoe is de ontwikkeling van de OV –infrastructuur daarbij gekoppeld aan ruimtelijke/gebiedsontwikkelingen en welke eisen stelt dit aan de ruimtelijke ontwikkelingen?
- Hoe kan rekening worden gehouden met de onzekere kansen en gevolgen van innovatieve vervoeroplossingen?

Operationeel

- Wat is het gezamenlijk beeld van lightrail en de differentiatie daarin?
- Welke dilemma's spelen bij de afstemming tussen het regionale schaalniveau van het Metropolitane OV en het interregionale/interstedelijke niveau van de Intercitys's en wat zijn mogelijke antwoorden op deze dilemma's?
- Wanneer (in de tijd en onder welke voorwaarden) zouden stappen kunnen worden genomen?
- Waar liggen kantelpunten en hoe kan op deze afhankelijkheden worden gestuurd?
- Wat is het advies in omgaan met OV in gebiedsontwikkelingen, parkeren, lastmile en ketenmobiliteit?

4.2.2 Werkpakket Techniek en Innovatie

Om de schaalprong van het OV te realiseren, is een technische verdiepingsslag nodig.

Onderzoeksvragen

Strategisch

- Welke technieken/concepten zijn denkbaar, haalbaar en betaalbaar om invulling te geven aan het Lange Termijn beeld (inclusief Last Mile)?
- Wat zijn de mogelijke kansen en gevolgen van automatische OV-systemen (zowel last mile als automatisering op backbone) en op welke termijn kunnen deze redelijkerwijs worden toegepast?

Tactisch

- Op welke manier kan doorkoppeling van hoofdspoor op stedelijk systeem vorm krijgen en wat zijn de consequenties?
- Wat zijn de mogelijkheden om de diverse vormen van lightrail op het spoor te combineren met vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor, en welke randvoorwaarden zijn hierbij aan de orde?

Operationeel

- Wat zijn de technische mogelijkheden (en technische staat) en mogelijkheden vanuit huidige OV?
- Wat zijn de randvoorwaarden en voor/nadelen van de verschillende technieken ook op netwerkniveau?
- In hoeverre zijn technieken onderling te combineren?
- In hoeverre zijn de technieken/concepten gefaseerd/adaptief in te voeren?

4.2.3 Werkpakket Financial Engineering

Dit pakket is gericht op het uitwerken van de financiële kant van de ontwikkeling van het Metropolitaan OV.

Onderzoeksvragen:

Strategisch

- Hoe zijn de financiële stromen rond OV georganiseerd en op welke basis (wetgeving, overeenkomsten, gewoontegedrag etc) en welke trends zijn hierin zichtbaar?
- Hoe kunnen de inkomsten van het OV-systeem worden vergroot? Wat zijn daarbij de mogelijkheden om maatschappelijke baten die (nog) geen onderdeel zijn van de business case van het OV (duurzaamheid, efficiënt ruimtegebruik, vermijden investeringen auto-infrastructuur) financieel te activeren? Wat betekent dit voor de betaalbaarheid van het OV voor de reiziger?

Tactisch

- Welke investeringen zijn gemoeid met de (gefaseerde) realisatie en welke kosten komen voort uit beheer, onderhoud en exploitatie?
- Welke mogelijkheden zijn denkbaar om de structurele kosten van beheer en onderhoud en exploitatie te beperken en onder welke randvoorwaarden kunnen deze mogelijkheden worden geïmplementeerd?

Operationeel

- Hoe verhouden de kosten en baten (op basis van Total Cost of Ownership) van verschillende vervoerconcepten zich tot elkaar en wat betekent dit voor de door de concepten te bedienen vervoermarkten?
- Wat zijn de businesscases vanuit gebiedsontwikkelingen voor OV-oplossingen t.b.v. connectiviteit op lokaal en (sub)regionaal niveau?
- Welke partijen zijn als baathebbers in beeld om mee te investeren en onder welke randvoorwaarden kan dit worden geïmplementeerd?
- Wat zijn randvoorwaarden om innovatieve financiering/bekostiging tot stand te brengen?
- Welke opties voor alternatieve financiering van de benodigde investeringen zijn mogelijk?

4.3 Producten

Binnen de drie werkpakketten worden de in de vorige paragrafen beschreven onderzoeksvragen beantwoord. Uit de synthese van deze onderzoeksvragen

worden de producten van de Werkplaats opgesteld. De komende jaren worden door de Werkplaats de volgende producten opgeleverd:

4.3.1 Producten Werkplaats 2018

In 2018 worden de volgende producten geleverd:

Product 2018-1: Korte termijn maatregelen OV 2019-2021:

Een beleids- en investeringspakket korte termijn maatregelen OV, als eerste stap naar de schaa sprong Metropolitaan OV. Dit pakket bevat OV-maatregelen die met beleidsmaatregelen en relatief beperkte investeringen op korte termijn bijdragen aan de verbetering van het Metropolitaan OV, zoveel mogelijk gekoppeld aan verstedelijkingsprogramma's en in lijn met het toekomstperspectief voor de middellange en lange termijn. Deze maatregelen kunnen dus ook voortkomen uit het belang van bereikbaarheid voor gebiedsontwikkeling. Vanuit dit pakket wordt de inbreng voor OV geformuleerd voor de Korte Termijn Aanpak 2019-2021 (met een jaarlijkse herijking/aanvulling). Tot de scope horen alle maatregelen die kunnen bijdragen aan een aantrekkelijker OV-systeem voor de reiziger en aansluiten op de doelen van het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (incl. ketenmobiliteit en aantrekkelijkheid stations/stationsomgevingen).

Product 2018-2: Toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040.

Het toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040 beschrijft het functioneren en de kenmerken van het Metropolitaan OV, passend bij de ruimtelijk-economische lange termijn ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad. Het toekomstperspectief biedt het (inhoudelijke) kader voor de op te stellen fasering (adaptatiepaden) Metropolitaan OV en de uitvoeringsstrategieën en –afspraken die in de periode 2020-2022 binnen de Werkplaats worden uitgewerkt. Uit het ontwikkelperspectief moet af te leiden zijn hoe de interactie tussen OV-ontwikkeling en ruimtelijk-economische ontwikkeling zich manifesteert: wanneer is de schaa sprong noodzakelijk en welke kantelpunten zijn onder welke voorwaarden en op welke termijn aan de orde.

Het ontwikkelperspectief maakt ook duidelijk welke ruimtelijke ontwikkelingen niet door het gebiedsprogramma zullen worden gefaciliteerd.

Daarnaast kunnen uit het toekomstperspectief (mede) criteria worden afgeleid voor de (nieuwe) spelregels voor het Infrafonds/Mobiliteitsfonds.

Het toekomstperspectief beschrijft:

- a. de karakteristieken van het Metropolitaan OV in 2040, inclusief first/last mile oplossingen
- b. de beoogde interactie van het OV met het ruimtelijk-economisch perspectief in 2040.
- c. OV-concepten en -technieken en andere innovatieve vervoeroplossingen die in 2040 beschikbaar (zouden kunnen) zijn om invulling geven aan het perspectief en onzekerheden daarbij en de gevolgen hiervan voor het netwerk
- d. de samenhang tussen netwerk Zuidelijke Randstad met aansluitende regionale netwerken in MRA en MRU en met het interregionale/interstedelijke Intercity-netwerk.
- e. (de ingrediënten voor) een maatschappelijke kosten-baten analyse voor het toekomstperspectief. Waarbij met name inzicht wordt gegeven welke kosten en baten (op hoofdlijnen) en bij welke partijen deze neerslaan.

Het toekomstperspectief 2040 wordt deels gebaseerd op uit de bundeling/afstemming van de OV-visies van de verschillende gemeenten en de nationale netwerkperspectieven van het Toekomstbeeld OV. Het maakt inzichtelijk welke overeenstemming (“rode draden”) er tussen deze deelvisies bestaan, maar ook waar de visies niet overeenkomen of zelfs botsen.

Het toekomstperspectief wordt ook in nauwe interactie met de verstedelijkingsalliantie en andere relevante ruimtelijke processen zoals de programmering van de werklocaties opgesteld. De opgaven voor verstedelijking en economie worden geïntegreerd en vertaald naar concrete opgaven voor Metropolitaan OV (en omgekeerd), op regionaal en lokaal

niveau. Het toekomstperspectief maakt inzichtelijk wat het oplossend vermogen is van het toekomstig Metropolitaan OV (het accommoderen van de toekomstige vervoersvraag) maar laat ook zien hoe het OV voorwaardenscheppend kan zijn voor toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit vraagt inzicht in huidige en potentiële relaties tussen woon- en werkgebieden, tussen stedelijke gebieden onderling en op Metropool niveau (van Leiden tot en met Dordrecht).

Product 2018-3: Pilots ten behoeve van uitwerking adaptieve ontwikkelstrategieën Metropolitaan OV.

Het ontwikkelperspectief Metropolitaan OV 2040 biedt de (inhoudelijke) basis voor de ontwikkelstrategieën. Deze strategieën maken inzichtelijk op welke wijze het ontwikkelperspectief dichterbij kan worden gebracht. In 2018 wordt het voorstel uitgewerkt voor de wijze waarop afspraken over de ontwikkelstrategieën worden uitgewerkt. Deze ontwikkelstrategieën hebben betrekking op:

- De scope van de strategie: welke ontwikkeling wordt beoogd en met welk doel
- De bekostigingsopgave: welke investeringen en kosten voor beheer, onderhoud en exploitatie zijn aan de orde en op welke (innovatieve) wijze kunnen deze middelen beschikbaar komen c.q. welke oplossingen zijn denkbaar om de kosten te beheersen.
- De adaptieve fasering: op welke termijn zijn (vanuit zowel mobiliteits- als ruimtelijk-economisch oogpunt) de investeringen aan de orde, waar liggen kantelpunten en hoe kan daarbij rekening worden gehouden met de onzekerheden die resulteren uit de ruimtelijke/demografische en technologische ontwikkelingen en de onzekerheden met betrekking tot het investerend vermogen.

Binnen verschillende gebieden en verschillende delen van het Metropolitaan OV zullen verschillende ontwikkelstrategieën aan de orde zijn die bijdragen aan het beoogde perspectief. Om deze ontwikkelstrategieën praktijkgericht te

concretiseren en de samenhang tussen de strategieën te kunnen bewaken wordt vanuit het ontwikkelperspectief een aantal pilots voor deelgebieden/corridors/locaties geselecteerd. Deze pilots zullen in scope, bekostigingsopgave en fasering verschillen en recht doen aan eventuele regionale differentiatie en de interactie tussen gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. De uitwerking van deze pilots moet zowel perspectief bieden voor de opgave van de pilot zelf als voor de uitwerking van gelijksoortige opgaven elders in de Zuidelijke Randstad.

Product 2018-4: Werkplan 2019/2020

Met het toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040 en het voorstel voor de uitvoeringsafspraken over de ontwikkelstrategieën als richtinggevend kader wordt per werkpakket een gedetailleerd Werkplan opgesteld voor 2019 en 2020. In deze werkplannen worden de belangrijkste kansrijke onderzoeksvragen/dilemma's/ hypothesen geformuleerd incl. kwaliteitsborging en wordt beschreven hoe deze verder worden onderzocht binnen de werkpakketten (onderzoeksagenda).

4.3.2 Producten Werkplaats 2019

In 2019 worden de volgende producten geleverd:

Product 2019-1: Tussenevaluatie Werkplaats

Partijen evalueren samen de resultaten en voortgang in 2018 in relatie tot de afgesproken resultaten en sturen bij op inhoud en proces waar nodig.

Product 2019-2: Herijking korte termijn maatregelen 2019-2021

Jaarlijks wordt vanuit de Werkplaats de inbreng korte termijnmaatregelen OV geformuleerd ten behoeve van de Korte Termijn Aanpak 2019-2021 (herijking/aanvulling van korte termijn maatregelen 2018). Tot de scope horen alle maatregelen die kunnen bijdragen aan een aantrekkelijker OV-systeem voor de reiziger en aansluiten op de doelen van het

gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (incl. ketenmobiliteit en aantrekkelijkheid stations/stationsomgevingen).

Product 2019-3: Vertaling pilots naar uitvoeringsafspraken voor adaptieve ontwikkelstrategieën (inclusief bekostiging en monitoring)

Voor de pilots die in 2018 zijn geselecteerd, wordt de aanpak ontwikkeld: scope, bekostiging en fasering. De scope van de pilots heeft niet alleen betrekking op investeringen in mobiliteit (OV/first-lastmile) maar ook op het ruimtelijk-economisch programma dat daarmee samenhangt. De pilots kennen daarom een nauwe interactie met de verstedelijkingsalliantie en andere relevante ruimtelijke processen zoals de programmering van werklocaties.

Vanuit de pilots worden voorstellen gedaan voor de uitvoeringsafspraken voor korte, middellange en lange termijn gericht op de gehele gebiedsscope van de Werkplaats. Om tijdig besluiten over investeringen voor de middellange en lange termijn te kunnen nemen die gebaseerd zijn op "kantelpunten", is het belangrijk dat de ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking en andere nog te bepalen relevante ontwikkelingen goed worden gemonitord. De afspraken over monitor maken deel uit van de uitvoeringsafspraken.

Product 2019-4: Uitwerking adaptatiepaden ontwikkelperspectief 2040 middellange en lange termijn

De adaptieve ontwikkelstrategieën (en uitvoeringsafspraken) voor de pilots vormen de basis voor de uitwerking van de adaptatiepaden (programmaliijnen) van het toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040 voor de middellange en lange termijn. Daarin speelt vanzelfsprekend sterk de samenhang tussen verstedelijking, economie en mobiliteit (wederkerigheid en kantelpunten) en de sturing op optimalisatie van de maatschappelijke kosten en baten. In de adaptatiepaden wordt nadrukkelijk de samenhang tussen verschillende schalen (lokaal, regionaal, metropolitaan en nationaal) in beeld gebracht.

Product 2019-5: Werkplan 2020

Herijking van het Werkplan opgesteld voor de periode 2020. In deze werkplannen de belangrijkste kansrijke onderzoeksvragen/dilemma's/ hypothesen geformuleerd en wordt beschreven hoe deze verder worden onderzocht binnen de werkpakketten

4.3.3 Producten Werkplaats 2020 (en verder)

In 2020 (en verder) worden de volgende producten opgeleverd:

Product 2020-1 tussenevaluatie werkplaats

Partijen evalueren samen de resultaten en voortgang in 2018 in relatie tot de afgesproken resultaten en sturen bij op inhoud en proces waar nodig.

Product 2020-2: Herijking korte termijn maatregelen 2020-2021

Jaarlijks wordt de inbreng vanuit OV geformuleerd voor de Korte Termijn Aanpak 2020-2021 (herijking/aanvulling van korte termijn maatregelen 2019). Tot de scope horen alle maatregelen die kunnen bijdragen aan een aantrekkelijker OV-systeem voor de reiziger en aansluiten op de doelen van het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (incl. ketenmobiliteit en aantrekkelijkheid stations/stationsomgevingen).

Product 2020-3: Afronding uitvoeringsafspraken voor adaptieve ontwikkelstrategieën (inclusief bekostiging en monitoring)

Vanuit het toekomstperspectief 2040, de kennis die in de pilots is ontwikkeld en de basis die van daaruit is gelegd voor uitvoeringsafspraken, worden voor de meest cruciale investeringen in het Metropolitaan OV uitvoeringsafspraken gemaakt over de adaptieve ontwikkelstrategieën. Deze afspraken worden gemaakt in nauwe interactie met de verstedelijkingsalliantie en andere relevante ruimtelijke processen voor het netwerk als geheel, delen van het netwerk en/of lokale ontwikkellocaties. De ontwikkelstrategieën koppelen het wat (de inhoudelijke opgaven voor de schaa sprong in relatie tot de

verstedelijking) aan het hoe: in welke onderlinge samenhang (ruimtelijk en in de tijd) en met welke bekostigingsarrangementen, het wie (welke partijen zijn op welke wijze betrokken) en het wanneer (wanneer zijn investeringsbesluiten aan de orde in relatie tot de geïdentificeerde kantelpunten en de daarop gerichte monitoring).

Product 2020-4: MKBA/ Gebiedsbusinesscase Metropolitaan OV 2040

In de verschillende ontwikkelstrategieën zijn voorstellen voor innovatieve bekostiging/financiering opgenomen. In de MKBA/Gebiedsbusinesscase Metropolitaan OV 2040 worden de voorstellen gecombineerd tot een beeld voor de het gehele netwerk Metropolitaan OV 2040. Dit beeld biedt inzicht in eventuele openstaande investeringsopgaven en bevat voorstellen hoe vanuit inzicht in de kosten en baten van de investeringen via waardecreatie door stakeholders kan worden bijgedragen aan de bekostigingsopgaven en welke deel van de bekostigingsopgave resteert.

Product 2020-5: Eindevaluatie en voorstel follow up Werkplaats

In het BO MIRT najaar 2020 wordt de Werkplaats geëvalueerd en wordt mede op basis van die evaluatie een voorstel opgesteld voor de follow up van de Werkplaats in de nieuwe kabinetsperiode.

4.4 Raakvlakken

De raakvlakken met verstedelijking (woningbouw en werklocaties) zijn in deze notitie al eerder benoemd. Daarnaast raakt de Werkplaats ook aan andere projecten uit het gebiedsprogramma Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Vooral met de projecten "MIRT-verkenning Schaa sprong regionale mobiliteit CID-Binckhorst", "MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdamse Regio" en met de "gebiedsuitwerking Zoetermeer-Den Haag-Rotterdam" zal op projectniveau intensieve afstemming plaatsvinden.

4.4.1 Preverkenningen Den Haag en Rotterdam

In het kader van het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag starten in Rotterdam en Den Haag pre-verkenningprocessen op weg naar de uitvoering van MIRT-verkenningen. In Den Haag richt de preverkenning zich met name op de (OV-)bereikbaarheid van het Central Innovation District/Binckhorst en in Rotterdam op een nieuwe oeververbinding. Beide preverkenningen raken aan de scope van de Werkplaats. Afstemming vindt met name plaats via de inbreng vanuit Den Haag en Rotterdam in de Werkplaats en in het programmabureau van het gebiedsprogramma.

4.4.2 Uitvoeringsalliantie verstedelijking/provinciale verstedelijkingsstrategie/tafels Wonen

Goede afstemming tussen de Werkplaats en de verstedelijkingsalliantie is cruciaal voor een goede besluitvorming over de toekomst van het OV in de Zuidelijke Randstad. Deze afstemming is de directe verantwoordelijkheid van de ambtelijk trekkers van de Werkplaats en van de verstedelijkingsalliantie. Daarnaast vindt afstemming plaats via de governance van het gebiedsprogramma (opdrachtgevers rijk-regio, OVS-tafelplus en programmaraad).

4.4.3 Gebiedsuitwerkingen gebiedsprogramma

In 2018 bevat het gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag gebiedsuitwerkingen gericht op Zoetermeer (connectiviteit met Rotterdam/Den Haag en Leiden in relatie tot de verstedelijkingsopgave), Greenport Westland 3.0 (logistieke consequenties doorontwikkeling Greenport) en Voorne-Putten (autobereikbaarheid). Afstemming hiermee vindt waar nodig plaats via de deelname van de betreffende partijen in de Werkplaats en via het programmateam van het gebiedsprogramma. Als in de loop van de tijd nieuwe gebiedsuitwerkingen worden toegevoegd aan het gebiedsprogramma dient de afstemming hiermee ook te worden geborgd.

4.4.4 Netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV nationaal

In het kader van het nationaal Toekomstbeeld OV 2040 geeft het Rijk samen met de landsdelen invulling aan nationale perspectieven. De Werkplaats zal voor het niveau 4 en de afstemming met de andere niveaus van Toekomstbeeld OV inbreng leveren vanuit de Zuidelijke Randstad en vice versa. Deze afstemming zal lopen via de deelname van partijen vanuit de Zuidelijke Randstad aan werkgroepen en stuurgroep van Toekomstbeeld OV (met name PZH en MRDH). Daarnaast stemmen de trekkers van de Werkplaats en van de nationale netwerkperspectieven en de programmamanager Toekomstbeeld OV indien nodig onderling af.

4.4.5 OV-studies Den Haag, Rotterdam, Zoetermeer/tussengebied, Drechtsteden, Leiden

Den Haag, Rotterdam, Drechtsteden, Zoetermeer/tussengebied en Leiden hebben met partners OV-visies opgesteld voor diverse deelgebieden van de Zuidelijke Randstad. In de Werkplaats zullen deze deelvisies worden samengebracht (voor Zoetermeer/middengebied via de uitwerking in de gebiedsuitwerking) en onderling afgestemd. Waar nodig worden keuzevraagstukken/dilemma's geïdentificeerd en vanuit de werkpakketten en producten van mogelijke antwoorden voorzien. Partijen dragen zelf zorg voor adequate inbreng van hun deelvisies in de Werkplaats.

4.4.6 Programmering werklocaties

In de deelregio's van de Zuidelijke Randstad werken de gemeenten en de provincie samen op het gebied van de afstemming van de programmering van werklocaties (zie ook REOS). Dit heeft een directe relatie met de verstedelijkingsalliantie, maar ook met de Werkplaats omdat besluiten meer of minder zullen bijdragen aan de ontwikkeling van het Metropolitane OV (bijvoorbeeld door de kantorenprogrammering in relatie tot het OV). De partijen in de Werkplaats dragen zorg voor goede afstemming met de werkprocessen rondom de programmering van werklocaties en brengen actief kansen en noodzaak voor afstemming met de Werkplaats in.

4.4.7 Innovatie en vernieuwing

Binnen en buiten de regio lopen diverse processen die zicht bieden op de kansen en gevolgen van nieuwe mobiliteitsoplossingen voor het Metropolitaan OV. Voorbeelden zijn het fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile van de regiopartijen, de marktconsultatie voor Mobility as a Service van het Ministerie, activiteiten op het gebied van deelvvoorzieningen van de gemeenten. Alle betrokken partijen hebben een open oog voor kansen voor afstemming tussen de Werkplaats en innovatieprocessen. De trekker van de Werkplaats bewaakt het benutten van deze kennis en het innovatief vermogen bij de ontwikkeling van de werkpakketten en producten.

4.4.8 Regionaal Investeringsplatform

In de Zuidelijke Randstad wordt kwartier gemaakt voor het Regionaal Investeringsplatform. Het Regionaal Investeringsplatform komt voort uit het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap NextEconomy en heeft als opdracht de partijen in de regio te ondersteunen bij de bekostiging en bekostiging van projecten. Het Platform zal voor de zomer van 2018 starten. De hoofdtaak van het Investeringsplatform is marktpartijen en overheden te ondersteunen voor private of publiek-private projecten met een concrete bekostigingsopgave binnen 6 à 12 maanden. De uitwerking van de investeringen in het Metropolitaan OV is nog niet zo ver. Daarvoor kan het Investeringsplatform helpen door vanuit een van de deelnemende partijen met beperkte capaciteit (0,2 fte) te participeren in het werkpakket financial engineering met als doel de bekostigingsvragen scherp te krijgen, opties in te brengen, netwerken aan te boren maar ook om de reality check te doen op de ontwikkelde ideeën. Als projecten voldoende hard worden om klaar te maken voor concrete gesprekken met financiers kan worden bepaald of een zwaardere inzet vanuit het Investeringsplatform aan de orde is.

4.4.9 REOS

Het Rijk, vijf provincies, vijf steden en vier economic boards uit de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven hebben in juni 2016 een intentieverklaring getekend voor de Ruimtelijk-Economische

Ontwikkelstrategie (REOS). Daarin erkennen Rijk en regio's dat versterking van de internationale concurrentiekracht vraagt om versterking van een selectie van toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) en van de verbindingen daartussen. Partijen hebben afgesproken om daar gezamenlijk een uitvoeringsprogramma voor op te stellen. Het 1e Uitvoeringsprogramma 2017-2018 bestaat uit 6 acties, die gericht zijn op versterking en versnelling van de ontwikkeling van toplocaties en op een betere inbedding van de toplocaties in de fysieke en digitale netwerken. Voor de Werkplaats lijken met name de volgende acties van belang:

- Internationaal concurrerend portfolio van toplocaties
- Aanpak versnelling ontwikkeling binnenstedelijke transformatiegebieden
- Versterken connectiviteit van toplocaties vanuit economisch perspectief

4.4.10 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In de NOVI worden de strategische beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving neergelegd. Met de NOVI en daaraan gekoppelde programma's worden vanuit een perspectief op de lange termijn (2030-2050) keuzes op kortere termijn in de fysieke leefomgeving gemaakt.

In de startnota van de NOVI zijn de vier integrale strategische opgaven: 1.

Naar een duurzame en concurrerende economie 2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving 3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving 4. Naar een waardevolle leefomgeving.

In fase 2 ligt de focus op de verdieping en concretisering van de strategische opgaven uit de startnota.

4.4.11 Roadmap NextEconomy

In het kader van de citydeal Roadmap NextEconomy is in 2016 en 2017 in directe samenwerking met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen in de regio Rotterdam Den Haag de Roadmap NextEconomy ontwikkeld als

ontwikkelstrategie van de transitie van de regio naar een duurzaam economisch model op basis van ICT, circulaire processen en energietransitie.

De Roadmap identificeert hiertoe de transitiepaden:

1. Smart digital delta, naar nul marginale kosten.
2. Smart energy delta, naar nul koolstof;
3. Circular economy, naar nul afval
4. Entrepreneurial region, naar nieuwe productiviteit;
5. NextSociety, naar een inclusieve maatschappij.

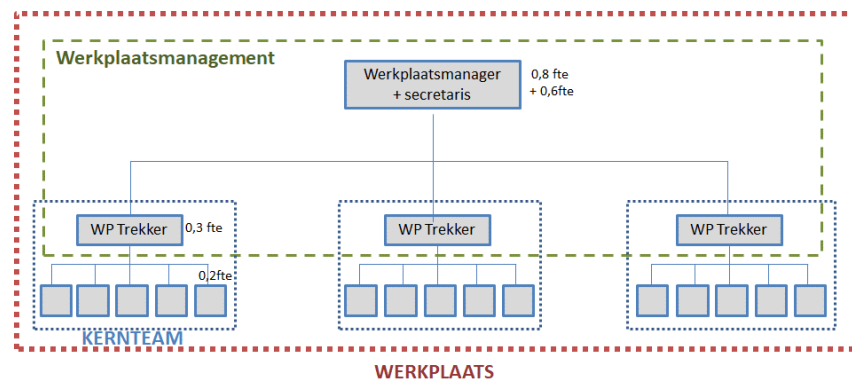
De verdere ontwikkeling van de transitiepaden 1 t/m3 is belegd bij Innovation Quarter, de regionale ontwikkelmaatschappij. Projecten op het gebied van mobiliteit en logistiek zijn onderdeel van de Roadmap. Waar nodig zal de programmamanager van de Werkplaats de afstemming zoeken met de programmamanager van de Roadmap Nexteconomy.

5 Organisatie en financiën

5.1 Organisatie

5.1.1 Organisatie Werkplaats

De structuur van de Werkplaats is “lean and mean” met een zo beknopt mogelijke personele inzet. De organisatie wordt opgetuigd voor de periode van 2018-2020 (3 jaar). De inzet in de organisatie vanuit de partners is “om niet” en van de medewerkers die door de organisaties ter beschikking worden gesteld van de Werkplaats wordt verwacht dat zij namens alle partners opereren en wel de kennis vanuit hun achtergrond bij hun werkgever inbrengen maar niet als belangenbehartiger functioneren.



Het management bestaat uit een Werkplaatsmanager en een secretaris (samen 1,4 fte) en de trekkers van de werkpakketten.

De Werkplaatsmanager (referentie schaal 13/14) is verantwoordelijk voor:

- Bewaken van de koers van de Werkplaats;
- Tijdige oplevering van de producten van de Werkplaats;
- Nauwe afstemming met de Werkplaats;
- Nauwe afstemming met de projectmanager van de verstedelijkingalliantie;

- Onderhouden van contacten met programmamanager van het Gebiedsprogramma;
- Onderhouden van bestuurlijke contacten;
- Borging van de aandacht voor innovatieve mobiliteit in de werkpakketten en producten.
- Budgetbewaking van de Werkplaats

Profiel van de Werkplaatsmanager:

- Brede kennis van/gevoel voor de relevante beleidssectoren, in het bijzonder mobiliteit, ruimtelijke economie en verstedelijking.
- Oog voor innovatieve mobiliteitsoplossingen en de relatie daarvan met de ontwikkeling van openbaar vervoer.
- Verbinder, werkt vanuit belangen betrokken partijen en is daarbij in staat dilemma's helder en acceptabel te formuleren.
- Gemakkelijk schakelen tussen strategisch en tactisch/operationeel niveau inclusies bekostigingsvraagstukken.
- Proactief: ziet zelf kansen of urgentie en acteert hierop.
- Ervaring met complexe samenwerkingsprocessen.
- Politiek-bestuurlijk gevoelig.
- Ervaring met complexe besluitvorming
- Communicatief sterk

De Werkplaatssecretaris (referentieschaal 11) is verantwoordelijk voor:

- Plannen en verslagleggen van overleggen;
- Verzamelen en rapporteren over voortgang van (delen van) de Werkplaats
- Opstellen van beslisdocumenten.
- Bewaken van voortgang en aanspreken van partijen hierop.
- Beheersen van het werkbudget van de Werkplaats.
- Kennis van relevante beleidssectoren

Profiel van de Werkplaatssecretaris:

- In staat zelfstandig werkprocessen in te richten.
- Organisator.
- Zorgvuldig.

- Sterke schriftelijke uitdrukkingsvaardigheden.

Per werkpakket wordt een kernteam samengesteld met medewerkers van de partners van de Werkplaats. Daarbij is uitgangspunt dat alle partners medewerkers leveren die daadwerkelijk bijdragen aan het beantwoorden van de onderzoeksvragen en het leveren van de producten.

De omvang van en benodigde competenties binnen het kernteam worden afgestemd op de uit te voeren taken. Elk werkpakket kent een “werkpakket-trekker” (referentie schaal 12). Deze fungeert als “meewerkend voorman” van het kernteam. De werkpakket-trekker is verantwoordelijk voor het realiseren van de afspraken die voor het werkpakket zijn vastgelegd in het werkplan. Andere partners zijn uiteraard nodig voor hun bijdragen in het werkproces.

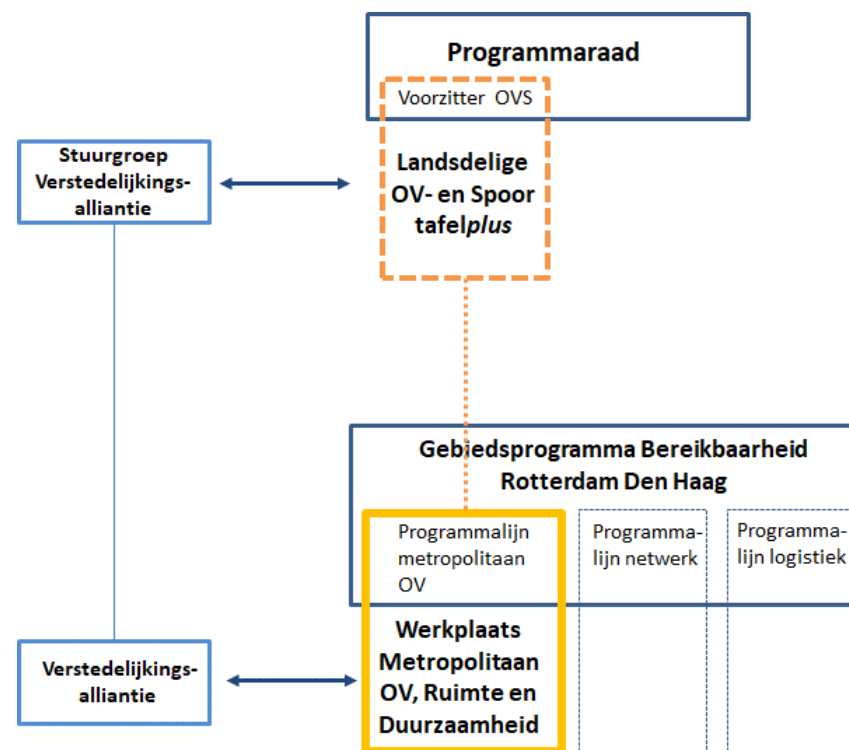
Werkplaatsmanager, de secretaris en de werkpakket-trekkers vormen samen het management van de Werkplaats. Zij zijn verantwoordelijk voor de integraliteit van de producten die door de Werkplaats worden opgeleverd. De formatie van de Werkplaatsmanager en secretaris en een deel van de formatie van de trekkers (0,3) is volledig toe te kennen aan de Werkplaats. Deze formatie wordt daarmee geschat op 1,7 fte. De formatie van de teamleden (en een deel van de taken van de werkpakkettrekkers bestaat uit formatie ten behoeve taken die deze personen ook vanuit hun moederorganisatie vervullen. Deze formatie wordt geschat op ca 3,6 fte, en wordt beschouwd als eigen bijdrage van de partners.

Functie	Referentie schaal	Formatie
Werkplaatsmanager	13	0,8
Werkplaatssecretaris	11	0,6
Werkpakket—trekker (3x)	12	0,9
Werkpakket-teamlid (3x5)	12	3,0
TOTAAL		5,3

5.1.2 Bestuurlijke organisatie

De bestuurlijke aansturing van de Werkplaats vindt plaats via de landsdelige OV- en spoortafelplus. Naast de gebruikelijke leden van deze tafel: NS,

ProRail, RET en HTM schuiven ook bestuurders vanuit ruimte en wonen aan waaronder in ieder geval de bestuurlijk trekker van de verstedelijkingsalliantie. De programmamanager Werkplaats stemt overleggen van de OVS-tafelplus af met de secretaris van de tafel. De voorzitter van de OVS-tafelplus is lid van de programmaraad van het gebiedsprogramma en daar portefeuillehouder voor de programmalijs Metropolitaan OV. Hiermee gaat het huidige Bestuurlijk Platform Stedenbaan op in/wordt vervangen door het overleg OVS-tafelplus



De Werkplaats Metropolitaan OV is tot 2020 de invulling van de Programmalijn Metropolitaan OV binnen het Gebiedsprogramma Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. De trekker van deze programmalijn is tevens de programmamanager van de Werkplaats.

5.1.3 Afstemming met de Verstedelijkingsalliantie

Uitstekende afstemming met de Verstedelijkingsalliantie is cruciaal voor de Werkplaats. Deze afstemming vindt structureel plaats op drie niveaus:

- Programma-niveau: De Werkplaatsmanager en de trekker van het verstedelijkingsprogramma stemmen op wekelijkse basis (of zo vaak als nodig) de voortgang van beide programma's af
- Bestuurlijk-niveau: Binnen de OVS-tafel*plus* vormt de Werkplaats een vast agendapunt waarbij zowel bestuurders vanuit het ruimtelijk als vanuit het mobiliteitsdomein en de vervoerders vertegenwoordigd zijn.
- Lijnmanagement-niveau: op ad-hoc basis kan, eventueel via het ambtelijke rijk-regio duo dat opdrachtgever is voor het gebiedsprogramma, topambtelijke afstemming worden georganiseerd.

Naast deze structurele afstemming wordt afstemming georganiseerd rond specifieke opgaven en/specifieke thema's.

5.1.4 Afstemming met METROCOV

Afstemming van de Werkplaats met de reizigersbelangen in het OV vindt plaats via METROCOV, het adviesorgaan van consumenten- en reizigersorganisaties in het OV binnen de MRDH. Naast het verslag in de OV- en Spoortafel wordt periodiek verslag gedaan van de vorderingen van de Werkplaats (en de resultaten uit de werkpakketten) in de Gebiedskamers. Individuele leden van METROCOV kunnen op basis van hun expertise worden uitgenodigd voor werksessies van de kernteams. Onderzocht wordt in hoeverre het jaarcongres van METROCOV kan worden benut om aandacht te schenken aan de Werkplaats.

5.2 Externe kennis

Universiteiten TU Delft / Erasmus

De TU Delft ontwikkelt het Smart Public Transport Lab. De kwartiermaker van het Lab (Niels van Oort) heeft reeds interesse getoond om te komen tot actieve samenwerking tussen de Werkplaats en het Lab, met name op het gebied van het onderbouwen van voorstellen voor ontwikkeling van OV-netwerken en de bepaling van de kosten en (maatschappelijke) baten hiervan. De trekker van de Werkplaats zal concrete samenwerkingsafspraken met de TU Delft maken.

Kennis van de Erasmus Universiteit kan ook potentieel relevant zijn voor de Werkplaats.

KiM

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid die doorwerken in de beleidsafwegingen. Met de analyses wil het KiM de strategische kennisbasis voor het mobiliteitsbeleid versterken en verbreden en zo de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid vergroten. Hiervoor wordt wel de term 'evidence-based policy' gebruikt: beleidskeuzen baseren op relevante feiten, gedegen analyses en betrouwbare inschattingen van risico's ontleend aan (inter)nationaal beschikbare kennis. Regionaal InvesteringsPlatform

Zie 4.4.8.

Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS)

Samengewerkt wordt met het Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS). In dit programma voor beleidsinnovatie wordt in nauwe samenwerking met provincie Noord-Holland, IenW en BZK in de eerste tranche van het programma een serious game ontwikkeld om te komen tot een integrale en duurzame afweging van investeringen in bereikbaarheid en woningbouwlocaties, waarbij keuzes op lokaal schaalniveau centraal staan. Het doel is dat de game een rol gaat spelen in de besluitvorming over ruimte en mobiliteit, gaat bijdragen in betere afstemming tussen partijen en het inzichtelijk maken van mogelijke interventies en mogelijke effecten daarvan. Om de tool verder te ontwikkelen en te testen worden een aantal sessies van

de Werkplaats gezamenlijk georganiseerd. De sessies worden verrijkt met kennis uit IMS over het besluitvormings- en afwegingsproces. Zoals effecten van prijsvorming, investeringsruimte maar ook kansen (ontschotten) en mogelijke beleidsinterventies (handelingsperspectieven).

De voorbereiding van de spelsessies en evaluatiesessie wordt uitgevoerd door Radboud Universiteit. Het leerproces wordt ondersteund door de Universiteit van Amsterdam. Kosten zijn gedekt uit bijdragen van de partners binnen IMS. Producten van de eerste tranche: Twee complementaire Serious Games: op regionaal niveau (corridor-niveau) en op lokaal niveau.

Vervolgens zal de Werkplaats samenwerken in het kader van de 2e en 3e tranche aan experimenten van IMS (bijv. door te koppelen aan pilots of pilots als experiment in het IMS in te brengen) en zullen de leerervaringen uit de andere IMS-experimenten in andere regio's (1e en latere tranches) worden benut.

Verbindingswijzer

In het kader van de pilot Zuidelijke Randstad van Toekomstbeeld OV 2040 heeft Movares de Verbindingswijzer ontwikkeld. De Verbindingswijzer maakt het mogelijk om in zeer korte tijd inzicht te krijgen in de bereikbaarheidsbaten van opties voor het OV-netwerk inclusief de ketenmobiliteit (fiets, lopen en auto), met daarbij ook de mogelijkheid te spelen met de ruimtelijke ontwikkelingen. Aanbevolen wordt vanuit de organisatie van de Werkplaats de mogelijkheden van de Verbindingswijzer te benutten en te bezien tegen welke voorwaarden met Movares afspraken gemaakt kunnen worden.

5.3 Begroting

Om de Werkplaats te laten functioneren, is voor het eerste jaar (2018) het werkbudget geraamd op €400.000 (waarvan ca een € 100.000 aan kosten voor Werkplaatsmanagement (de Werkplaatsmanager en -secretaris). Voor de jaren 2019 en 2020 wordt het budget geraamd op € 600.000 per jaar.

Deze middelen kunnen worden ingezet om extern advies (uren en kennis) voor de werkpakketten te bekostigen en om faciliteiten voor kennisdeling te ontwikkelen De benodigde formatie (exclusief Werkplaatsmanager en secretaris) wordt om niet geleverd door de aangesloten organisaties.

Na het eerste jaar wordt het functioneren van de Werkplaats geëvalueerd. Deze bijstelling kan aanleiding zijn om de omvang van formatie en middelen van de Werkplaats voor 2019 en 2020 aan te passen.

6 Planning

6.1 Planning 2018

Planning 2018	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
BO Gebiedsprogramma										
Samenstellen Werkplaatsteam										
Formele start Werkplaats										
Programmaraad										
Product 1. Korte Termijn Maatregelen OV										
Product 2. Toekomstperspectief Metropolitaan OV 2040										
(Bijdragen aan) Brief van Stas aan TK over lightrail										
(Bijdragen aan) Landelijke Lange Termijn uitwerkingen										
Product 3. Pilots uitwerking adaptieve ontwikkelstrategieën Metropolitaan OV.										
Product 4. Werkplan 2019-2020										
BO MIRT										

6.2 Planning 2019

Planning 2019	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal
Programmaraad				
Product 1. Tussenevaluatie Werkplaats				
Product 2. Herijking Korte Termijn Maatregelen OV 2019-2021				
Product 3. Vertaling pilots naar uitvoeringsafspraken adaptieve ontwikkelingsstrategieën				
Product 4. Uitwerking adaptatiepaden ontwikkelperspectief 2040 MLT-LT				
Product 5: Werkplan 2020				
BO MIRT				

6.3 Planning 2020

Planning 2020	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal
Programmaraad				
Product 1: Tussenevaluatie Werkplaats				
Product 2. Herijking Korte Termijn Maatregelen OV 2020 – 2021				
Product 3. Afronding uitvoeringsafspraken adaptieve ontwikkelingsstrategieën				
Product 4. MKBA/Gebiedsbusinesscase Metropolitaan OV 2040				
Product 5: Eindevaluatie en voorstel Follow Up Werkplaats				
BO MIRT				

BIJLAGE 1: Organisaties die bij het projectplan zijn betrokken

Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken
Gemeente Rotterdam
Gemeente Den Haag
Gemeente Zoetermeer
Gemeente Delft
Gemeente Leiden/Holland Rijnland
Gemeente Dordrecht/Drechtsteden
Gemeente Lansingerland
Gemeente Pijnacker-Nootdorp
ProRail
NS
HTM
RET
TU-Delft
Kwartiermaker Regionaal Investeringsplatform
UUM/Radbouduniversiteit/Universiteit van Amsterdam