

Co-ontwikkeling van OV-netwerk en stad.

Trendbreuk naar Inbreiding, en de gevolgen voor het draagvlak voor OV.

De case Den Haag

E.D. Kreutzberger

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO)

Afdeling Verkeer en Infrastructuur (V+I)

Team Stad en Regio (Strategisch Beleid)

Tel.: 070-3536021

e-mail: sokreue@dso.denhaag.nl

Inhoudsopgave

1	Probleemstelling	1
2	Verdichting in vogelvlucht	2
3	Kwantitatieve samenhangen	3
4	Verdichting in de structuurvisie Den Haag	6
5	Conclusies met betrekking tot verdichting en kwaliteitssprong	12
6	Literatuur en verwijzingen	13

Samenvatting

Dit paper gaat over kwaliteitsverbetering en de zorg om voldoende kostendekking in openbaar vervoer, en de bijdrage die stedelijke (ruimtelijke) verdichting in de realisatie van voldoende kostendekking kan spelen. Het uitgangspunt is:

- dat in sterk verdichte gebieden als de regio Den Haag en andere delen van de Randstad een substantiële toename van het OV-gebruik noodzakelijk is;
- dat er alleen dan voor meer OV-gebruik wordt gekozen, als het OV qua kwaliteitsprijsverhouding aantrekkelijker wordt;
- dat de additionele kosten van kwaliteitsverbetering zich niet toereikend terugverdienen door een modal shift. In de huidige OV-bekostigingssystematiek worden de additionele kosten van kwaliteitsverbetering ook niet gedekt door een verhoging van uitkeringen voor mobiliteit. Als gevolg daarvan leidt kwaliteitsverbetering tot een verhoging van de kostendekkingsdruk: van thans ca. 30-40% naar in de toekomst 40-50%.

Voor dit dilemma valt te denken aan de volgende oplossingsrichtingen: verandering van de OV-bekostigingssystematiek, invoering van nieuwe OV-bekostigingsmodellen met meer financiële uitwisseling tussen OV- en ruimtelijke kostendekkingssystemen, en/of verdichten van de stad, met name langs OV-lijnen of rondom stations, om meer reizigers te genereren. Dit paper richt zich op de laatste oplossingsrichting, stedelijke verdichting.

In de gemeente Den Haag zijn diverse verkenningen uitgevoerd over stedelijke verdichting. Inmiddels is stedelijke verdichting tot beleid verheven: de nieuwe Haagse structuurvisie spreekt zich uit voor inbreiding en een substantiële netto toevoeging van woningen binnen de bestaande stad. Deze trendbreuk is het resultaat van een intense conceptuele **samenwerking** tussen verschillende beleidssectoren (o.a. verkeer, RO, economie, en wonen), hierbij ook luisterend naar geluiden uit het bedrijfsleven over vraag uit de markt. De hoge verdichtingsambitie zal ook bij de realisatie van intense samenwerking afhangen, deels in innovatieve samenwerkingsvormen.

Niettemin leren verkenningen dat de strategische verdichtingscapaciteit beperkt is. De overduidelijke affiniteit met verdichting in het Haagse is niet voldoende om de reizigersstromen te genereren die nodig zijn voor én een kwaliteitsverbetering én een substantieel hogere kostendekking. Analyse van Haagse cases leert dat de vereiste netto toevoeging van woningen of equivalente kantoorhoeveelheden langs openbaar vervoer voor slechts minder dan 35% het gevolg zijn van kwaliteitsverbetering. De rest is toe te schrijven aan de voor de toekomst verwachte hogere kostendekkingsniveaus. Conclusie: alleen meer verdichten leidt nog niet geheel tot de financierbaarheid van de nodige kwaliteitsverbetering in lokaal (en regionaal) openbaar vervoer.

1 Probleemstelling

Dit paper heeft als centrale invalshoek verdichting van de bestaande stad, mede om de vervoerwaarde voor OV te verhogen of minimaal op peil te houden, idealiter om de frequentie van locale/regionale OV-lijnen te verhogen binnen de eis van toenemende kostendekking in de toekomst. De verdichting en netwerkontwikkeling kan op het krachtenniveau “optimalisatie” of “kwaliteitssprong” plaatsvinden. Bij het laatste gaat verdichting gauw gepaard met stedelijke herstructurering en infrastructurele maatregelen. Deze hebben als positieve bijwerking dat ze veel meer bijdragen aan een betere doorstroming van OV dan andere maatregelen. Daarnaast kan infrastructuur de stedelijke herstructurering ruimtelijk faciliteren.

OV speelt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid in sterke verdichte gebieden als de Randstad, aangezien het onmogelijk is om het gewenste bereikbaarheidsniveau alleen of voornamelijk per auto te behalen. Maar OV staat ook onder druk in het spanningsveld om enerzijds betere kwaliteit te leveren en anderzijds de eis om zijn kosten op een hoger niveau te dekken. Een verbetering van de OV-kwaliteit verdient zich over het algemeen **niet** terug door een verschuiving in de modal shift van auto naar OV. Er moeten dan andere wegen worden bewandeld. Terwijl het nog onduidelijk is wat de invoering op termijn van buitenlandse financieringsmodellen in Nederland voor OV zouden kunnen opleveren, kan alvast een andere weg worden bewandeld. En dat is verdichten langs OV en dus ook rondom stations. Naast de modal shift komt het bouwen van (potentiële) reizigers naast OV. Vanuit (bereikbaarheid en) OV geredeneerd, zou dan stad en ruimte moeten worden ontwikkeld vanuit het urgentiegevoel om OV maximaal te bevorderen.

Uiteraard zijn er ook andere aspecten, voor sommigen vooral andere aspecten, die centraal staan bij stedelijke ontwikkeling. Het resultaat kan zelfs negatief uitpakken voor OV.

Dit proces, en de conceptuele samenwerking daarbinnen of het gebrek daaraan, is het onderwerp van dit paper, met Den Haag als case.

2 Verdichting in vogelvlucht

De expliciete en impliciete planologische kaders, sociaal-economische en ruimtelijke randvoorwaarden hebben door de eeuwen heen een ritme van afwisselend stedelijke uitbreiding en inbreiding opgeleverd. Het resultaat waren begin van de 20^e eeuw sterk verdichte steden, waarvan de volksgezondheid en beleving steeds minder te rijmen viel met de publieke voorkeuren, die zich – dankzij de hervorming van kiesstelsel – ook begon te articuleren. CIAM (1928) was het programma voor de moderne stad van de democratiserende samenleving en zou leiden tot een golf van stadsuitbreidingen, in ringen rondom de steden of satellieten voor de steden. De grootste ruimtelijke dynamiek in Nederland was duidelijk aanwezig in de Randstad. En omdat hier de ruimte begon schaars te worden: in de jaren 1960 en 1970 werd er voor de Randstad niet meer alleen gebouwd op steenworp afstand van de bestaande steden, maar ook op grotere forensen afstand (b.v. gebundelde deconcentratie) en soms op grote afstand (b.v. deconcentratie rijksoverheid). De gemiddelde dichtheid van de nieuwe wijken was veel lager dan voorheen, alhoewel de bandbreedte van nieuwe dichtheden nog wel best groot was, en sommige nieuwbouwwijken zeer hoge dichtheden behaalden.

Vanaf de jaren 1980 waaide er een nieuwe wind, die van de stedelijke verdichting. De Structuurschets Stedelijke gebieden (1983) kondigde dit aan: een hernieuwde belangstelling voor – er kwam ook een nieuw woord – inbreiding. Dit was nog geen mainstream gedachte, en het zou nog 10 jaren duren voordat het ook zichtbaar in praktijk werd. Denk vooral aan de nieuwe sleutelprojecten in stedelijke centra, de kantoorconcentraties rondom treinstations, in Den Haag de overbouwning van de Utrechtsebaan, en – met name in de centrale stadsdelen – eilandjes van verdichting, namelijk woon- of functioneel gemengde complexen, veelal met tuin op niveau en in de bebouwing opgenomen parkeervoorzieningen..

Inmiddels is verdichting verbreed tot algemeen thema van planologie en onderzoek, blijkens de toegenomen hoeveelheid uitvoerings- en onderzoeksprojecten. In Den Haag heeft de Structuurvisie "Den Haag 2020, Wereldstad aan Zee" (2005) zich uitgesproken voor verdichting binnen de bestaande stad. Discussies omtrent uitbreiding en verdichting hebben op stadsgewestelijk niveau hun neerslag gevonden in o.a. het LOB¹ van het stadsgewest Haaglanden, 2004

De motieven of achtergronden voor belangstelling in verdichting zijn nogal verschillend:

- (her)gebruik van gebouwenvoorraad en stedelijke voorzieningen (Structuurschets stedelijke gebieden, 1983);
- schaarse ruimte;
- reductie van forensisme (aantallen en afstanden), blijkens tal van Europese projecten, waaronder Propolis (2004);
- verbetering draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer door meer inwoners, blijkens beleidsondersteunende projecten zoals LTCOV² (Muller, Termorshuizen, Kreutzberger, 2004) of VELOV³ (Kreutzberger, 2004) of Stedenbaan;
- verbetering financiële positie van een gemeente door meer inwoners.

3 Kwantitatieve samenhangen

In het kader van het informele project LTCOV van de gemeente Den Haag en Haaglanden is verkend, wat het verband is tussen bouwontwikkeling, vervoerwaarde en OV-exploitatie. En er is gekeken naar wat eventueel beste combinaties zijn van enerzijds stedelijke/ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds OV-netwerk ontwikkeling in stad en

¹ = Locatiebeleid en Bereikbaarheid.

² = Lange Termijn Concepten Openbaar Vervoer.

³ = VERdichten Langs Openbaar Vervoer.

regio⁴. Een typisch resultaat van deze verkenningen: als je de lijn Delft-Pijnacker-Zoetermeer per light-rail bedient, moet je langs deze lijn ca. 20.000 woningen toevoegen om een verantwoorde exploitatie voor elkaar te krijgen. Dit is weinig realistisch, en derhalve is een bus op eigen infrastructuur de modus om een kwalitatief hoogwaardige verbinding voor elkaar te krijgen. Een studie (zie ook Kreutzberger, Muller en Termorshuizen, 2004) heeft de mogelijke combinaties van OV- en ruimtelijke ontwikkeling voor een groter aantal locaties in de regio Haaglanden verkend.

In het stedelijke gebied, m.n. in Den Haag is bekeken, wat de gevolgen van frequentieverhoging voor de exploitatie, kostendekking en verdichtingsvraag is. Voor acht lijnen, die nu een frequentie van 6 tot 12 diensten per uur en richting hebben, is de impact berekend van een frequentieverhoging naar 8-12 diensten per uur in de spits of 8-12 diensten per uur gedurende de hele dag. Wanneer een lijn twee takken heeft, d.w.z. niet in de centrale stadsdelen eindigt, maar in plaats daarvan wijken aan weerskanten van de centrale stadsdelen bedient, is afzonderlijk naar de twee takken van desbetreffende lijn gekeken. In totaal ging het om 15 takken.

Het resultaat is, wanneer men de frequentie de hele dag verhoogt en wanneer men streeft naar een kostendekking van 50%, dat er per tak 3.900 tot 12.000 woningen of een equivalente hoeveelheid kantoren netto moeten worden toegevoegd. **Maar slechts een klein deel hiervan, namelijk tot ca. 35% (bij drie takken ook meer; figuur 1) is direct toe te schrijven aan de frequentieverhoging. Dit zijn absoluut 500 tot 3.000 woningen (bij twee takken ca. 5.000 woningen).** De rest van de noodzakelijke uitbreiding wordt veroorzaakt door het aangescherpte kostendekkingsdoel (in dit rekenvoorbeeld = 50%).

Wanneer men de frequentie slechts in de spits verhoogt, moeten 2.100 tot 10.800 woningen netto worden toegevoegd. Nog steeds is het kostendekkingsdoel 50%. Voor

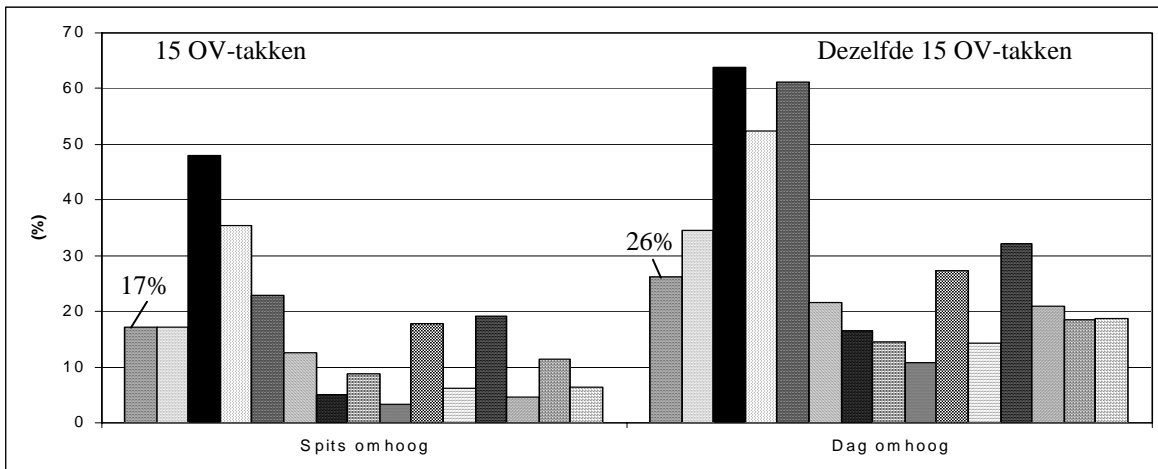
⁴ Hierbij is gebruik gemaakt van een rekenmodel van Movares in samenwerking met Haaglanden (2005), mede in het kader van LTCOV heeft ontwikkeld

frequentieverhoging sec (kostendekking blijft gelijk aan de huidige niveaus) is de vraag slechts ca. 0 tot 2.500 netto toegevoegde woningen, ofwel minder dan 25% van de vraag (2 takken hoger).

In de referentie was de kostendekking tussen 29% en 45% per tak. Wil men abstraheren van het verschil in Ausgangssituatie, helpt de volgende globale uitspraak over verbanden: in de onderzochte gevallen is voor elke verhoging van de kostendekking met 5%-punten de bijbehorende woningvraag ca. 1.500 tot 3.800 woningen.

Figuur 1 Aandeel van de frequentieverhoging in de totale vraag naar additionele reizigers (en woningen), wanneer men de OV-kostendekking van bestaande niveaus naar 50% verhoogt en de frequentie met 2 tot 4 diensten per uur doet toenemen, aan de hand van 15 Den Haagse light-rail cases

(Analytische exploitatie van rekenresultaten die Movares in samenwerking met Haaglanden heeft berekend, 2005)



Leesvoorbeeld: Als in de meest links weergegeven OV-tak de kostendekkingsgraad verhoogd wordt van het huidige niveau naar 50% en als tevens de frequency in de spits wordt verhoogd van 6 naar 8, is er een bepaald aantal additionele reizigers nodig, en afgeleid een bepaald aantal woningen, die langs de lijn gebouwd moeten worden. Slechts 17% (linker set van 15 OV-takken) van de nodige aantallen is toe te schrijven aan de frequentieverhoging. Indien de frequentie heel de dag wordt verhoogd (rechter set van OV-takken), is 26% van de vraag toe te schrijven aan frequentieverhoging.

4 Verdichting in de structuurvisie

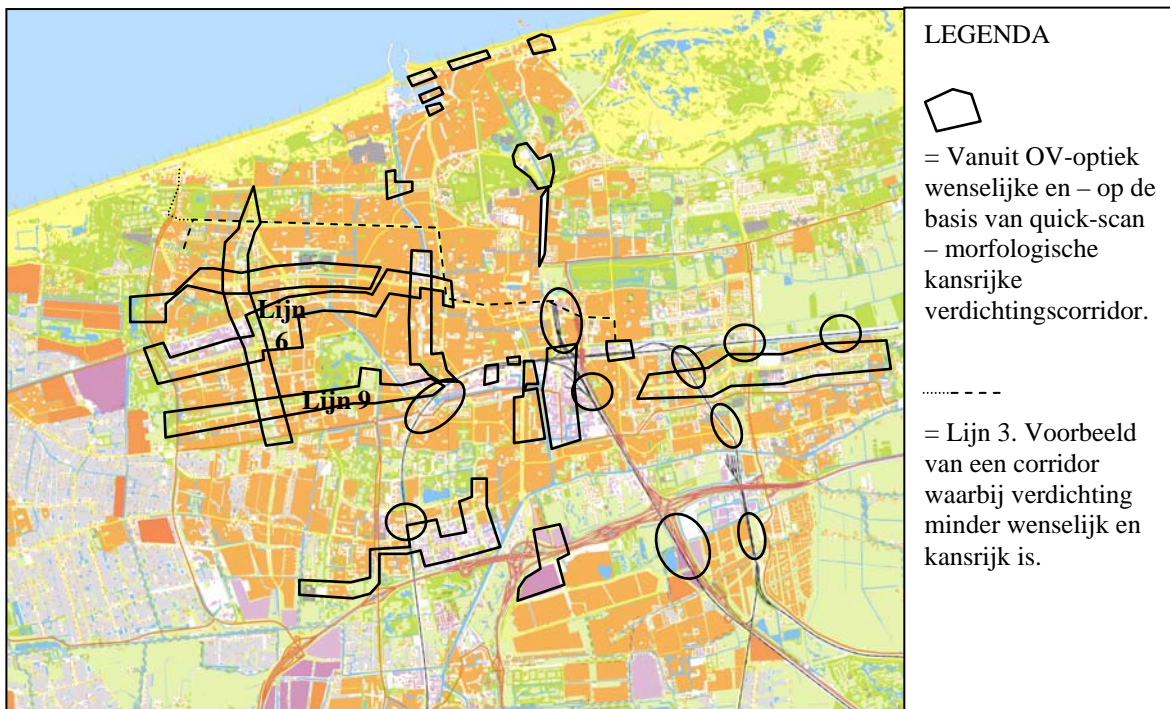
Wat betekent deze vraag? Men kan ze relateren aan de bestaande bebouwingsvoorraad. Meer beeldvormend is wellicht de bouwcapaciteit per tak in beeld te brengen. De gemeente Den Haag heeft deze vraag in 2004 onderzocht in het kader van het multisectorale project VELOV⁵ (Kreutzberger *et al.*, 2004; paper: Kreutzberger, Benders en De Bruin, 2004). De vraagstelling was daarbij niet, wat bestaande plannen en percepties voor een bouwcapaciteit opleveren. In plaats daarvan was de insteek, wat een innovatieve, op verdichting gerichte aanpak voor capaciteit oplevert. Aangezien het hierbij ook om stedelijke kwaliteit gaat, hebben drie stedenbouwkundige/architectuur bureaus in concurrentie ontwerpen uitgevoerd voor dezelfde corridor, namelijk die van de tak “Zuidwest” van lijn 6 (RandstadRail 4). Het resultaat was dat met de geformuleerde kwaliteitseisen ca. 3.500 tot 4.500 woningen netto kunnen worden toegevoegd. Ofwel de woningdichtheid kan worden verhoogd met ca. 10 woningen per ha ofwel 15%.

Een aandachtspunt is hierbij de structuur van de woningmarkt. Deze heet thans tweekoppig te zijn, en wel met een vraagoverschot voor suburbaan groen wonen of centrumstedelijk (penthouse) wonen. De verdichtingscorridor van lijn 6 ligt tussen deze markten. De verdichting vindt dan plaats in een segment, waar de woningvraag beperkter is. Wellicht is daar ook de acceptatie van verdichting geringer. Kan de acceptatie van de verdichting worden bevorderd door een bijzonder hoge leefkwaliteit (ontwerpen, woninggrootte, geloofwaardige tuinvervangers, betere OV-bereikbaarheid)? Creëert een hoogwaardig aanbod voldoende vraag? Projectontwikkelaars en andere marktspecialisten zijn hier sceptisch over. Maar hun inschatting heeft slechts betrekking op de korte, hooguit middellange termijn. Deze specialisten hebben geen traditie in lange termijn-denken. Het lijkt nogal te ontbreken aan specialisten met lange termijn marktexpertise.

⁵ Verdichten land Openbaar Vervoer

De bouwcapaciteit in de corridors van andere OV-lijn is niet even hoog als voor lijn 6. Immers, lijn 6 is morfologisch bijzonder kansrijk: de stad is deze corridor minder af en er zijn meer bouwlandreserves. De andere lijnen hebben over het algemeen een lagere bouwcapaciteit. Bij sommige lijnen is die zelfs zeer gering, bijvoorbeeld lijn 3. Deze komt derhave niet voor op een kaart van corridors die uit oogpunt van wenselijke reizigersgroei en morfologische kenmerken bijzonder kansrijk zijn voor verdichting (gestippelde lijn in figuur 2). Figuur 2 geeft een overzicht van corridors waarbij de toepassing van de VELOV-filosofie (of zijn regionale versie Stedenbaan) kansrijk lijkt.

Figuur 2 Verdichtingswens vanuit bestaand netwerk

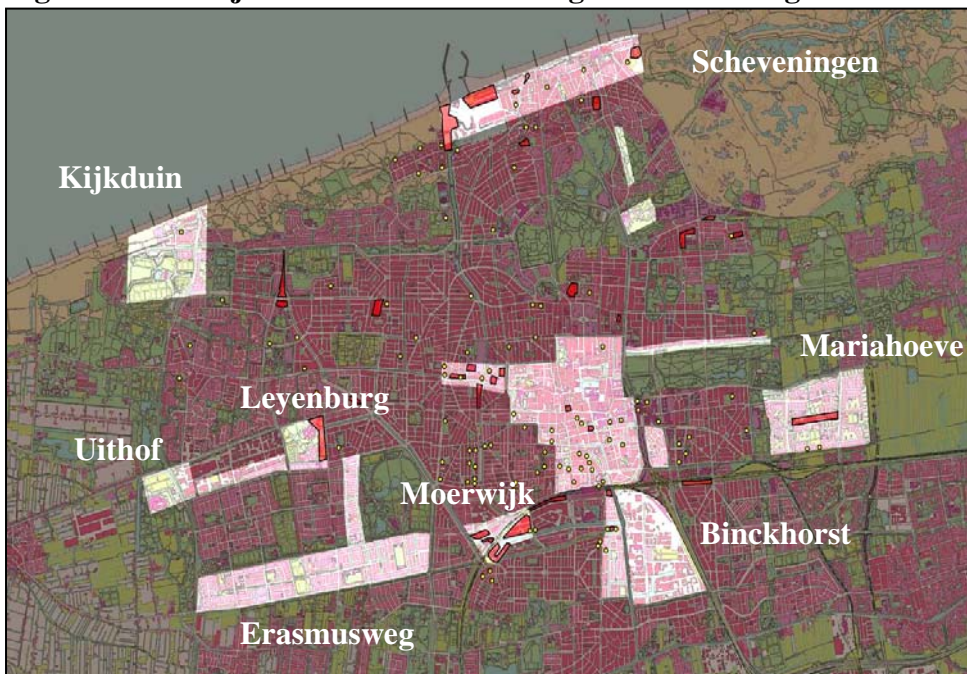


Na VELOV zijn er bij de gemeente diverse projecten gestart waarbij verdichting centraal staat. Ook deze projecten waren multisectoraal bezet, maar de centrale invalshoek was telkens anders. Het project Bovenstad was stedenbouwkundig van aard en heeft zich gebogen over verdichting op drie verschillende types locaties: Den Haag Bezuidenhout

West (in relatie tot het emplacement CS), Binckhorst noord en Kijkduin. De eerste twee zijn ook VELOV-achtige locaties.

Daarnaast kwam er de Verdichtingsstudie Wonen. Deze had uitdrukkelijk, anders dan VELOV, de hele stad tot onderwerp en beperkte zich – anders dan figuur 2 – tot de gemeente Den Haag. Tevens was niet meer OV de centrale invalshoek, maar de verdichtingscapaciteit voor wonen. Het resultaat was een lijst van kansrijke en wenselijke locaties (figuur 3), waarvan een deel ook strookt met de VELOV-benadering, w.o. Uithof-Leyenburg (lijn 6), Erasmusweg (lijn 9), Binckhorst, en Scheveningen (diverse lijnen). Moerwijk is een belangrijke locatie binnen Stedenbaan.

Figuur 3 Kansrijke ontwikkellocaties volgens Verdichtingstudie Wonen



Bron (dan zonder namen): Gemeente Den Haag, 2004.

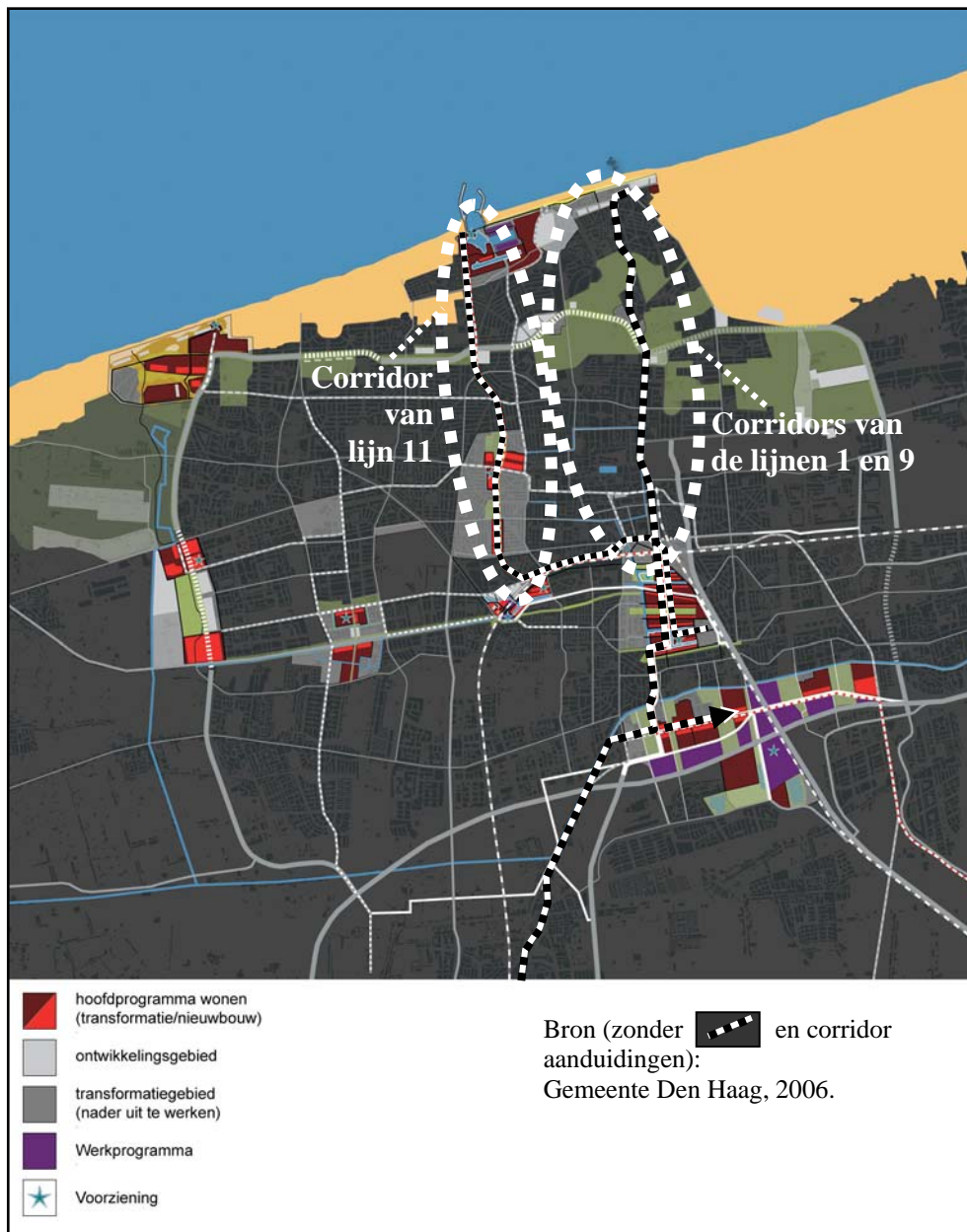
Al deze verkenningsstudies hebben tot op zekere hoogte hun stempel gedrukt op de structuurvisie. Daarin heeft formeel intersectorale belangenafweging plaats gevonden en worden beleidsuitspraken gedaan inzake verdichting. De bottom-up invullingen van eerder

genoemde projecten kregen een top-down fundament, namelijk dat Den Haag het proces van een krimpende bevolking wil tegenwerken door te streven naar een bevolkingsniveau van 515.000 inwoners in 2020 (469.000 in 2005). De gemeenteraad heeft over de structuurvisie besloten met het volgende amendement: 505.000 inwoners in 2020, omdat vooralsnog geen Vlietrand en kustuitbreiding wordt gerealiseerd. Dit komt overeen met een netto toevoeging van bijna 35.000 woningen, waarvan ca. 5.500 alleen in geval van kustuitbreiding. De leidraad voor het toekomstige OV-netwerk was het hoogwaardig verbinden van de regio (Delft, Pijnacker, Zoetermeer, en verder) met de kust.

In 2005/2006 is de structuurvisie gebiedsgewijs uitgewerkt (= SV fase 2). Hierbij vond opnieuw een beoordeling van de verdichtingscapaciteit van corridors en deelgebieden plaats, deze keer nadrukkelijker dan in de studies vanuit toekomstbeelden voor de stad. Binnen de in SV-fase 1 gepresenteerde kansenzones werden nu ontwikkelingsgebieden aangewezen (figuur 4). De “Transcity” lijn 11 (lijn 11 met ander tracé in Scheveningen, en in de andere richting verlengd) verbindt in deze uitwerking o.a. de volgende structuurvisie ontwikkelingsgebieden met elkaar: Scheveningen haven (met name te vrijkomende Norfolk-locatie), Transvaal (met multiculturele centrumfuncties), de Binckhorst, en op termijn de Vlietrand. De lijn levert tevens een belangrijke bijdrage aan het doel van hoogwaardige verbinding tussen regio en kust. De geprojecteerde stedelijke herstructurering en optimalisatie gaat gepaard met de opwaardering van lijn 11 naar het niveau van RandstadRail en het inbrengen van ongelijkvloerse kruispunten (wellicht tunnelsegmenten) op kritische punten.

De ruimtelijke spreiding van het (woning)bouwprogramma weerspiegelt dit idee. De bulk van het programma wordt weggezet in de Binckhorst, op termijn in de Vlietrand, daarnaast in het lijn-11 segment tussen Hollands Spoor en de kust (figuur 5). Maar ook het centrum en enkele radialen (de corridors van de huidige lijnen 6 en 9) spelen een belangrijke rol in de verdichtingsopgave.

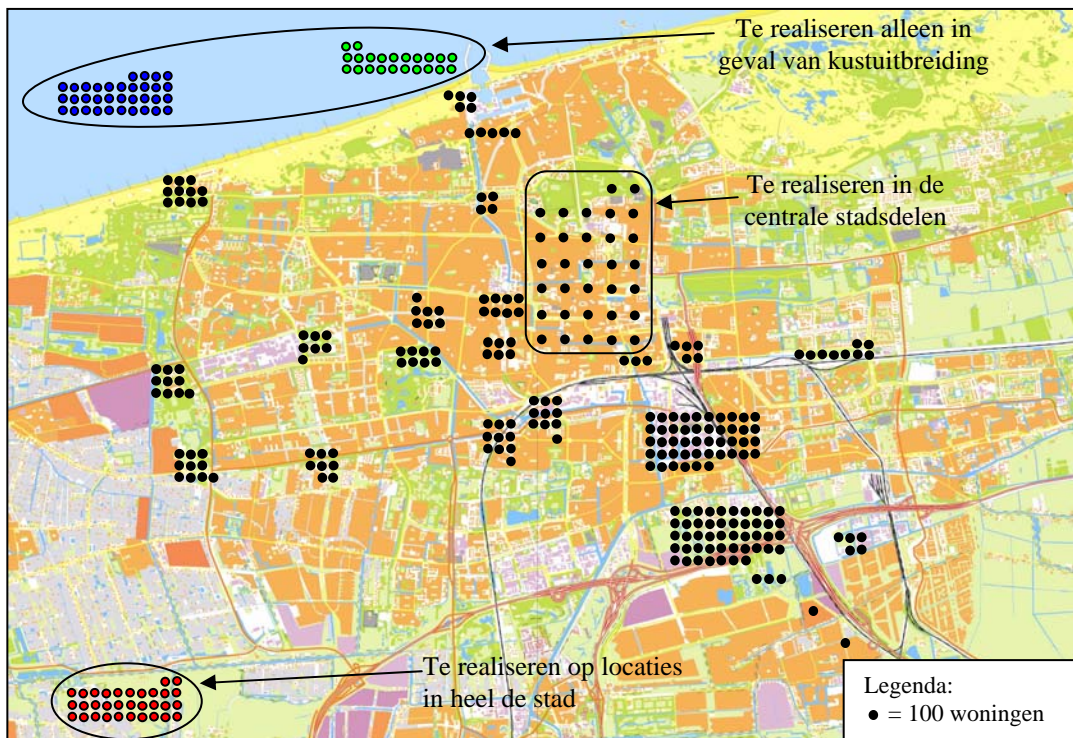
Figuur 4 Stedelijke ontwikkelingsgebieden tot en voorbij 2020



In het kader van het project “Openbaar Vervoer naar een hoger plan (RandstadRail 2^o fase)” (gemeente Den Haag, 2006) is dit idee robuuster uitgewerkt: de verkenningen hebben opgeleverd dat de drie lijnen 1, 9 en 11 samen als RandstadRail fase 2 ontwikkeld moeten

worden, in die hoedanigheid een belangrijke functie vervullen voor de hoogwaardige inbedding van de ontwikkelingslocaties in het OV-net, en de hoogwaardige verbinding van kust en regio. Een OV-tunnel tussen Binckhorst en de Trekvliet zou dit idee faciliteren. Alle internationale locaties worden zo direct en snel mogelijk verbonden met Centraal station, het belangrijkste en meest internationale station van de regio. De drie genoemde lijnen maken onderdeel uit van een integraal OV-netwerk dat parallel vernieuwd wordt. De belangrijkste lijnen die in de huidige projecties nog op een frequentieniveau 6 per uur zitten, zouden waar mogelijk geïntensiveerd worden naar het niveau 8. Gestreefd wordt naar een groei van het aantal OV-reizigers met 40% tot 2020. “Randvoorwaarde” voor het betaalbaar houden van deze groei is dat het systeem een kostendekkingsgraad van ten minste 45% heeft.

Figuur 5 Netto toevoeging woningen volgens structuurvisie 2e fase



Bron van puntenwolk: tabel in: gemeente Den Haag (2006a).

5 Conclusies met betrekking tot verdichting en kwaliteitssprong

Het ontwikkelingsprogramma van de structuurvisie stelt een trendbreuk van de ontwikkelingsfilosofie voor van uitbreiding naar inbreiding voor. Het programma wordt lichtelijk afgezwakt in verband met de verwachte toekomstige bevolkingsontwikkeling. Niettemin blijft het inbreidingsprogramma ambitieus en er moeten in deze innovatieslag nog heel wat vraagstukken worden verhelderd, onder meer op planeconomisch gebied, en t.a.v. autobereikbaarheid en parkeerbeleid.

De manoeuvreermassa voor verdichting in de structuurvisie (figuur 5) moet nu gebruikt worden om de robuustere formulering van de netwerkinnovatie in 2e fase Randstadrail te ondersteunen, met name in de corridor van de lijnen 1 en 9 tussen CS en de kust.

Een blik naar de verdichtingshoeveelheden leert dat er nog een spanning bestaat tussen wat nodig is voor OV, met name geambieerde frequentieverhogingen, en wat de stad aan bouwcapaciteit kan aanbieden. Het laatste is voor sommige lijnen – voor een deel ook in het kader van de 2^e fase RandstadRail – substantieel te weinig om aan de vraag tegemoet te komen, ondanks de verdichtingsoriëntatie van de stad.

Een deel van de kloof kan worden gedicht door overige groepen reizigers, met name verwachte nieuwe kustbezoekers (naar o.a. nieuwe attracties) en transferium gebruikers. En er zal nog enige creativiteit moeten worden ontwikkeld om deze en andere markten te ontwikkelen.

Daarnaast kan de vraag worden gesteld naar de OV-bekostigingssystematiek. Via de BDU krijgt een regio een vast bedrag voor de bekostiging van mobiliteit. Dit bedrag verandert niet in geval er een lijn wordt toegevoegd of de frequentie wordt verhoogd. Verbetering van de OV-kwaliteit verhoogt derhalve de minimale gemiddelde kostendekking van OV-lijnen, bijvoorbeeld in de richting van 50%. Maar dit kostendekkingsniveau (of ook minder) is moeilijk te bereiken. En de bouwcapaciteit in steden is, ook rekening houdend met

verwachtingen omtrent toekomstige grondschaarste en in de toekomst geaccepteerde stedelijke kwaliteit, te beperkt om voldoende reizigers bij de OV-lijn “te bouwen”.

Aan welke oplossingsrichtingen kan in dit dilemma gedacht worden? Een is om nog eens grondig de vraag te stellen naar de bijdrage van OV aan de maatschappelijke welvaart. Is de bekostigingssystematiek hiermee in evenwicht? Een andere oplossingsrichting is wellicht het ontsluiten van nieuwe financieringsbronnen. In dit verband valt mede te denken aan investerings- en exploitatiekoppelingen die elders in Europa bestaan.

Op deze terreinen is er nog een duidelijke behoefte aan studie.

Bronnen

- Gemeente Den Haag, 2004, **Bovenstad**, niet gepubliceerde ontwerpen, gemeente Den Haag (ROMZ), Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2004, **Verdichtingsstudie wonen**, Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2005, **Structuurvisie Den Haag 2020. Wéreldstad aan Zee**, Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2006a, **Wéreldstad aan Zee. Van Visie naar beleidsagenda 2006-2010: ontwikkeling, ontplooiing, ontmoeting**, Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2006b, **Openbaar vervoer naar een hoger plan (Randstadrail 2^e fase). Managementsamenvatting**, Den Haag.
- Kreutzberger, E., G. Benders en N. de Bruin, 2004, Verdichten Langs Openbaar Vervoer (VELOV), in: **Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004**, blz. 165-179.
- Kreutzberger, E., G. Benders en N. De Bruin (red.), 2004, **VELOV. Verdichten Langs Openbaar Vervoer**, gemeente Den Haag, Den Haag.

- Kreutzberger, E., A. Muller (Holland Rail Consult), J. Termorshuizen (stadsgewest Haaglanden), 2004, Benutten en Bouwen op Regionaal Niveau. Lange Termijnvisie Openbaar Vervoer, in: **Verkeerskundige Werkdagen 2004**.
- Lautso, K., K. Spiekerman, M. Wegener, I. Sheppard, PF. Steadman, A. Martino, R. Domingo, S. Gayda, 2004, **Propolis (Planning and research of policies for land use and transport for increasing urban sustainability. Final report)**. Funded by the European Commission. www.wspgroup.fi/lt/propolis.
- Ministerie VROM, 1983, **Structuurschets Stedelijke gebieden**, Den Haag.
- Movares, stadsgewest Haaglanden, 2005, **Rekenmodel Ruimtelijk programma, reizigers en OV-exploitatie**, Niet gepubliceerd. Utrecht en Den Haag.