

Nieuwsflits 7 september 2009 | nummer 19

Staatssecretaris Huizinga ontvangt Toekomstbeeld Markermeer IJmeer

Staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat heeft vandaag het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer in ontvangst genomen. Hierin wordt aangegeven hoe dit gebied kan uitgroeien tot één van de nieuwe natuuriconen van Nederland. De voorgestelde natuurmaatregelen kunnen een plek gaan krijgen in de besluiten die het kabinet binnenkort neemt over de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, Almere en Markermeer. "Dit is een uitstekende verkenning van de opgaven waarvoor we staan. U geeft de juiste koers aan. Binnenkort neemt het kabinet een besluit over de samenhang tussen projecten die spelen in dit prachtige gebied. Hierin zal de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer een belangrijke rol spelen", aldus Huizinga.



Het Toekomstbeeld is opgesteld door de stuurgroep Markermeer-IJmeer, met als voorzitter gedeputeerde Andries Greiner. Het bevat een mix van vernieuwende natuurmaatregelen waarmee het Markermeer-IJmeer kan uitgroeien tot één van Europa's grootste aaneengesloten wetlands. Tegelijkertijd bieden de maatregelen ruimte voor nieuwe mogelijkheden op het gebied van recreatie, natuurbeleving en stedelijke kwaliteit. Het Markermeer en IJmeer zouden 'het Blauwe Hart' van de Randstad kunnen worden, dus als natte versie van het Groene Hart.

Het rapport kent een breed draagvlak en wordt gezien als een herwonnen perspectief voor het gebied nadat inpoldering van de Markerwaard in 2006 definitief van de baan is. De stuurgroep geeft aan dat de regio voldoende kansen ziet om de natuurmaatregelen te combineren met regionale plannen en ideeën. Bovendien blijken de natuurmaatregelen gefaseerd uitvoerbaar en de kosten daardoor in de tijd te spreiden. Binnen het Rijkswaterstaatproject 'Natuurlijk Markermeer IJmeer' wordt door het Rijk de effectiviteit van de voorgestelde natuurmaatregelen nader onderzocht. Voorbeelden van natuurmaatregelen waaraan wordt gedacht zijn het aanleggen van vooroevers, slibputten en vispassages en het helder maken van de Hoornse Hop door de aanleg van een strekdam.

Binnenkort neemt het kabinet verschillende besluiten over de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, Almere en Markermeer. Het gaat hier bijvoorbeeld om besluiten over woningbouw bij Almere, het openbaar vervoer tussen Schiphol-Amsterdam-Almere en Lelystad, een mogelijke weg of spoorverbinding tussen Almere, 't Gooi en Utrecht, maar ook over de toekomst van het Markermeer-IJmeer. Deze besluiten worden in samenhang genomen en weergegeven in de nog op te stellen RAAM brief (Rijksbesluiten Amsterdam

INHOUD

- Staatssecretaris Huizinga ontvangt Toekomstbeeld Markermeer IJmeer
- A4 Delft-Schiedam: één van de best ingepaste wegen ooit
- Groen licht voor verbreding A4 Burgerveen - Leiden
- Partijen Westflank Haarlemmermeer presenteren ruimtelijke varianten
- Startnotitie extra spitsstrook A12 bij Zoetermeer
- Rotterdam Vooruit ligt op schema
- Stap dichterbij een beter bereikbare Mainport Rotterdam
- Nieuws van de Uitvoeringsallianties
- Inspraak Trajectnota/MER A13/A16 van start
- Workshop duurzame greenports in de Randstad

COLOFON

In de Nieuwsflits leest u de laatste ontwikkelingen en achtergronden van het programma Randstad Urgent. De Nieuwsflits verschijnt maandelijks in digitale vorm. Wij proberen u zo goed mogelijk te informeren, er kunnen echter geen rechten aan deze nieuwsbrief worden ontleend.

MEER INFORMATIE?

Kijk op www.randstadurgent.nl
Bel naar 070 - 351 70 50
Mail naar info@randstadurgent.nl

AAN- OF AFMELDING voor de nieuwsflits:
info@randstadurgent.nl



Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, EZ, OCW, BZK en Financiën en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Almere Markermeer). Omdat een sterk ecologisch systeem een randvoorwaarde is voor verdere ontwikkeling van de regio vormen de voorgestelde maatregelen uit de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer een belangrijke bouwsteen voor de besluiten uit de RAAM-brief.

*Bekijk de video van de bijeenkomst op de **NOS-website***

Meer nieuws uit de RAAM-regio:

Schaalsprong Almere stelt nieuw Stadsmanifest op

Een breed gezelschap van maatschappelijke partijen in Almere heeft aangekondigd een stadsmanifest te willen opstellen. Dit om het geluid van de Almeerse samenleving een betere plek te geven in de besluitvorming door het rijk. Het college van B en W heeft zich voorgenomen bij dit manifest aan te sluiten. Zo wordt het manifest ook een basis om samen verder te werken aan de toekomst van de stad. Begin oktober wordt het nieuwe Stadsmanifest aan minister Cramer van VROM aangeboden.

Van Poelgeest nodigt uit:

Namens de partners van de Randstad Urgent-projecten AGU, OV-SAAL, TMIJ, Schiphol-Lelystad en Schaalsprong Almere nodigt wethouder Van Poelgeest - namens de Metropoolregio Amsterdam - raadsleden en Statenleden van de betrokken gemeenten en provincies en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties uit voor een informatiebijeenkomst. Onderwerp is de regionale inbreng in de RAAM-brief.

[terug naar boven](#) ↑

A4 Delft-Schiedam: één van de best ingepaste wegen ooit

De keuze voor laatste 7 kilometer van de A4 tussen Delft en Schiedam is gemaakt. Het verkeersinfarct tussen Den Haag en Rotterdam en de leefbaarheid langs het onderliggende wegennet worden zo aangepakt. Al in 1963 werd de noodzaak van het doortrekken van deze weg besproken. Al eerder besloot het kabinet om op het traject Den Haag-Rotterdam spoorvervoer met een metroachtige frequentie te realiseren. Donderdag 3 september hebben de ministers Eurlings (Verkeer en Waterstaat) en Cramer (Milieu en Ruimte) samen met de regionale bestuurders de knoop doorgehakt.

Varianten

In het afgelopen jaar is onderzocht op welke manier de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam kan worden verbeterd. Er bestonden twee opties: enerzijds het verbreden van de A13 in combinatie met een verbinding tussen de A13 en de A16/A20 boven Hillegersberg en anderzijds de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam. De A4 heeft de voorkeur boven de A13+A13/16 omdat het meer verkeer faciliteert, de reistijd sterker verbetert en verkeer tussen Den Haag en Rotterdam niet meer afhankelijk is van één verbinding. Daarnaast is dit alternatief sneller aangelegd zonder langdurige verkeershinder en goedkoper dan het verbreden van de A13 + A13/A16.

Spoorlijn Den Haag – Rotterdam

De afgelopen jaren was er een jaarlijkse groei van het aantal treinreizigers tussen Rotterdam en Den Haag van 7 procent. Daarom zijn er ook op het gebied van openbaar vervoer veel maatregelen voorzien. Al eerder werd bekend dat de spoortunnel in Delft wordt aangelegd met een voorziening voor vier sporen en dat onderzoek wordt gedaan naar een hoogfrequente spoorverbinding. De stations Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal worden daarnaast ingericht op hoogwaardig openbaar vervoer.

Draagvlak door inpassing

De A4 Delft-Schiedam wordt één van de best ingepaste wegen ooit. De weg krijgt van Delft naar Schiedam twee rijstroken met een ruimtelijke reservering voor een extra rijstrook. Van Schiedam naar Delft is de weg drie rijstroken breed. Het huidige zandlichaam, dat er sinds 1972 ligt, wordt afgegraven ten behoeve van een bijna volledig verdiepte ligging van de weg en een (land) tunnel tussen Schiedam en Vlaardingen. De weg wordt daarmee niet zichtbaar op het maaiveld en geluidsarm. Ook



worden er een aquaduct, recreatiebrug en een tramverbinding over de weg aangelegd. Verder zijn er afspraken gemaakt over de versterking van de natuur, waterhuishouding en recreatie in het gebied. Deze afspraken vormen het IODS convenant (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) dat is getekend door alle omliggende gemeenten, de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Delfland en belangenorganisaties. Naast het groene karakter van de weg zijn er lokaal ook groene initiatieven voor het gebied. Met deze inpassingen kost deze variant 880 miljoen euro. Dit is meer dan de 655 miljoen euro die in het convenant zijn begroot. Deze meerprijs wordt veroorzaakt door aanpassingen ten behoeve van de tunnelveiligheid. De meerkosten worden in de begroting van Verkeer en Waterstaat ingepast.

Andere maatregelen

De zeven kilometer tussen Delft en Schiedam lost niet alle files op in de Zuidelijke Randstad. Daarom zijn er andere projecten waarin gewerkt wordt aan andere knelpunten. Op het gebied van weginfrastructuur wordt binnenkort het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein vastgesteld en zal het standpunt voor de A13/16/20 worden bepaald. Voor de lange termijn zijn de verkenningen Rotterdam VooRuit en Haaglanden in volle gang.

Planning

De volgende stap is om het gekozen traject verder uit te werken in het Ontwerp Tracé Besluit dat in het voorjaar 2010 ter inzage komt. Op basis hiervan wordt een definitief Tracébesluit genomen in de tweede helft van 2010. De eerste auto's zullen in 2015 over de nieuwe weg kunnen rijden.

Achtergrond

Dagelijks rijden er meer dan 160.000 voertuigen over de A13 tussen Den Haag en Rotterdam. Dit verkeer is van deze enkele verbinding afhankelijk. Het aantal is meer dan de weg aan kan en de drukte neemt alleen nog maar toe. De A13 is dan ook één van de grootste fileknelpunten van het land. Om een internationaal concurrerende regio te worden is de flexibiliteit en robuustheid van het vervoersnetwerk in de Randstad erg belangrijk. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam draagt hier aan bij.

Meer lezen: [website VenW](#)

[terug naar boven](#) ↑

Groen licht voor verbreding A4 Burgerveen - Leiden

Het werk aan de A4 bij Leiderdorp is dinsdag 1 september definitief van start gaan. Dat kon nadat de Raad van State in een spoedzitting een verzoek om een voorlopige voorziening van één van de partijen die een beroep heeft ingediend, had afgewezen.

Op 17 mei 2009 is het Tracébesluit A4 Burgerveen - Leiden 2009 vastgesteld. In de beroepsperiode zijn vier beroepen ingediend. Dinsdag 1 september zou er gestart worden met de onomkeerbare werkzaamheden zoals de kap van bomen en de aanleg van het aquaduct in de Oude Rijn. Eén van de partijen, Buurt Actief, die een beroep heeft ingediend wilde niet dat deze werkzaamheden zouden starten en diende op vrijdag 21 augustus bij de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening in. De Raad van State heeft dit verzoek afgewezen. Dit is een voorlopige uitspraak. In 2010 zal de Raad van State een definitieve uitspraak doen in de beroepsprocedure die onder meer Milieudefensie tegen de verbreding van de rijksweg A4 heeft aangespannen.

Op 23 september gaat officieel 'de schop de grond in' voor de A4.



Ook op de druk bezochte informatiebijeenkomsten over de start van de werkzaamheden werd er positief gereageerd op de mededeling dat het werk nu echt kan starten.

[terug naar boven ↑](#)

Partijen Westflank Haarlemmermeer presenteren ruimtelijke varianten

Zaterdag 12 september houdt het project Westflank Haarlemmermeer Open Huis. De vier partijen -provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, hoogheemraadschap van Rijnland en het Rijksvastgoed- en Ontwikkelbedrijf (RVOB) - presenteren die dag twee ruimtelijke varianten voor de gebiedsontwikkeling in dit gebied.

Bewoners, ondernemers, marktpartijen, politici en bestuurders worden uitgenodigd te reageren op de twee varianten. Tijdens het Open Huis kunnen de bezoekers een maquette bekijken, er zijn veel tekeningen, presentaties, rondritten en activiteiten voor kinderen. De makers van de plannen zijn aanwezig om een toelichting te geven. Het programma is binnenkort te vinden op www.westflankhaarlemmermeer.nl.



Na het Open Huis heeft het project nog een kleine maand om van de twee varianten één toekomstbeeld voor de Westflank te maken en het concept-Programma van Eisen en de Businesscase af te ronden. Dat wordt in oktober aangeboden aan het Rijk. In december 2009 neemt het kabinet dan een besluit over de toekenning van geld uit het Nota Ruimte-Budget voor de Westflank.

[terug naar boven ↑](#)

Startnotitie extra spitsstrook A12 bij Zoetermeer

Vorig jaar gaf ambassadeur Duco Stadig van het project Flessenhalzen A4/A12 'zijn' project een impuls door een urgentiebrief te sturen naar minister Eurlings. Het stuk van de A12 tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum zou een flessenhals blijven als het traject Zoetermeer/Gouda verbreed wordt. RWS startte al een planstudie om ook op het smalle stuk bij Zoetermeer alsnog een derde rijbaan te maken. Door de brief van Duco Stadig werd deze oplossing met voorrang behandeld. Inmiddels ligt de startnotitie ter visie.

Op 25 augustus werd een informatieavond gehouden over de Startnotitie A12. Circa 85 mensen kwamen hun licht opsteken. Prominent onderwerp van de informatieavond was de door bewoners langs de A12 beleefde geluidsoverlast. Een onderwerp dat al jaren op de agenda staat van het bestuur van de gemeente en ook bij de bewoners langs de A12 speelt. De aanleg van de spitsstrook werd in zijn algemeenheid omarmd,



maar dan moest wel de geluidsoverlast opgelost worden. In de presentatie over het project werd ruim ingegaan op het aspect geluid en hoe daar in projecten in relatie tot de wetgeving mee moet worden omgegaan. Uiteraard kon er nog niets worden gezegd over mogelijke geluidsmaatregelen. Daar moet immers in het milieueffectenrapport nog duidelijkheid over komen.

Vanwege de reeds jaren ervaren geluidsoverlast waren er veel uitingen van ongenoegen en wantrouwen. Voor iedereen is ruim de mogelijkheid geboden op persoonlijke situaties in te gaan. De avond werd met applaus van de aanwezigen afgesloten waarmee de avond een positieve afsluiting kreeg.

[terug naar boven ↑](#)

Rotterdam Vooruit ligt op schema

De MIRT-verkenning “Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar” is druk bezig met de voorbereidingen voor het Bestuurlijk Overleg MIRT in oktober. Er zijn daartoe deze maand diverse overleggen met stakeholders gepland. Daarnaast zijn de inwoners uit de regio in twee burgerpanels uitgenodigd om te discussiëren over de alternatieven die momenteel in de verkenning worden onderzocht.

In oktober 2009 moet het Masterplan van deze MIRT-verkenning klaar zijn. In deze ontwikkelingsvisie staat een concreet pakket aan verbetermaatregelen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio.

Plan-mer en Milieueffectrapport

In juni heeft het bestuurlijke duo, gevormd door minister Eurlings en portefeuillehouder Vervat, de procedure gestart van de plan-mer voor de MIRT-verkenning. De resultaten van dit onderzoek worden eind oktober gepubliceerd in een Milieueffectrapport (PlanMER). De plan-mer procedure is gestart met een consultatieronde over de eerste versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de betrokken overheden en maatschappelijke belangengroepen.

Publieksraadpleging

Rotterdam Vooruit volgt een aanpak die, waar mogelijk, de aanbevelingen van de commissie Elverding zo nauwgezet mogelijk opvolgt. De inzet van de inwoners uit de regio is één van de manieren om dat te doen. Nu is het de beurt aan de burgerpanels. In deze panels kunnen inwoners meediscussiëren over mogelijke alternatieven. Daarnaast wordt een globale verkenning van de mogelijke oplossingen gemaakt.

Op de [website van Rotterdam Vooruit](#) leest u meer over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Notitie Ideeëngoed.



[terug naar boven ↑](#)

Stap dichterbij een beter bereikbare Mainport Rotterdam

Op 30 juni 2009 is het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein (MaVa) ter visie gegaan. Dezelfde avond startte het projectteam met een reeks van zeven informatieavonden in de vorm van een informatiemarkt, zodat nog voor de start van de zomervakantie alle omwonenden en geïnteresseerden waren geïnformeerd.

Op de informatiemarkt kregen bezoekers één-op-één informatie. Voor diverse thema's, zoals geluid of veiligheid, waren deskundigen van Rijkswaterstaat aanwezig om vragen te beantwoorden. Wie toch nog bedenkingen had, kon ter plekke een mondelinge inspraakreactie geven.

Op 10 augustus sloot de inspraaktermijn. In het totaal zijn er 62 inspraakreacties binnengekomen. De meeste gingen over geluid, waarbij de insprekers zich zorgen maken over het effect van de te nemen maatregelen. Ook bereikbaarheid (met name tijdens de bouw) was een hot item bij de inspraakreacties. Behalve de kritische reacties waren er ook 6 positieve reacties, waarin werd aangegeven dat er zo snel mogelijk met de verbreding moet worden gestart. Op basis van de inhoud van de inspraakreacties kan het project nu doorwerken naar een Tracébesluit.

Tevreden

Projectleider Jaap Zeilmaker kijkt tevreden terug op de informatieavonden. "De avonden zijn zeer positief verlopen. Door een zorgvuldig omgevingsmanagement zijn we tijdens de avonden niet tegen hele grote verrassingen opgelopen. De sfeer was heel gemoedelijk, hoewel er natuurlijk ook wel wat verontruste mensen op de avonden afkwamen. De meeste bezoekers gingen met een tevreden gevoel naar huis en bedankten ons zelfs voor de goede informatievoorziening."

Meer informatie: [website Rijkswaterstaat](#)



[terug naar boven](#) ↑

Nieuws van de Uitvoeringsallianties

Uitvoeringsalliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling organiseert Nazomersessies

De uitvoeringsalliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling stelt een uitvoeringsstrategie op voor de ontwikkeling van voor de Randstad belangrijke centrumknooppunten. Deze knooppunten spelen niet alleen een belangrijke rol in de ontsluiting van de steden in de Randstad, maar vormen ook centrale punten voor economische ontwikkeling en woningbouw.

Om een beeld te krijgen hoe zo'n centrumknooppunt er uit zou moeten zien, heeft de alliantie vier voorbeeldlocaties uitgezocht:

- Utrecht Hoograven (station Vaartsche Rijn)
- Amsterdam Duivendrecht
- Rotterdam Stadionpark
- Den Haag Binckhorst (station i.o.)

In een aantal Nazomersessies brengt de allianties betrokkenen bij deze locaties – afkomstig uit overheid, marktpartijen en belangenorganisaties – bij elkaar. Ontwerpers zullen tijdens de sessies inspirerende

beelden maken voor de voorbeeldlocaties. Daarnaast maken zij ook generieke beelden die kunnen dienen als inspiratie voor andere locaties. De discussie in de Nazomersessies vormen de basis voor het advies dat de alliantie in januari 2010 zal aanbieden aan minister Cramer van VROM.

Nederlandse Havenalliantie ontvangt delegatie Vlaamse Havenalliantie

Eind juli bracht een delegatie van de Vlaamse Havens een bezoek aan de Havenalliantie. Zij waren uitgenodigd door hun Nederlandse collega's om ervaringen uit te wisselen.

Voor de Vlaamse alliantie was de belangrijkste reden voor samenwerking de mogelijkheid om problemen samen aan te kaarten. Bovendien bleek de individuele promotie van de verschillende havens in het buitenland tot onduidelijkheid te leiden. De havens presenteren zich nu gezamenlijk, maar er is ook ruimte om zich bij buitenlandse missies als afzonderlijke haven te presenteren. Niet alle partijen waren overigens enthousiast over de samenwerking. Met name de grote havens zijn terughoudend bij het inleveren van ruimte voor zelfstandige aanpak. Daarom was de betrokkenheid van de Belgische minister-president belangrijk. Hij heeft de regie voor de samenwerking in eigen hand gehouden. Maar ook het realiseren van quick-wins heeft bijgedragen aan draagvlak voor samenwerking.



In de bijeenkomst eind juli zijn ideeën voor samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse alliantie verkend. Met name op het gebied van algemene strategische vragen zien de allianties kansen. De samenwerking is nu vrijwel uitsluitend gericht op concrete dossiers over de vaarwegen.

De Nederlandse Havenalliantie zal in haar volgende bijeenkomst op deze uitnodiging tot samenwerking terugkomen. In januari 2010 – tijdens het Randstad 2040-symposium – zal de Havenalliantie haar bevindingen aanbieden aan Minister Cramer van VROM.

Meer informatie: **Bertus Cornelissen**, ministerie VROM

[terug naar boven](#) ↑

Inspraak Trajectnota/MER A13/A16 van start

Van 25 augustus tot en met 5 oktober 2009 ligt de Trajectnota/MER (TN/MER) Rijksweg A13/A16 Rotterdam ter inzage. In deze periode kan iedereen zijn mening geven over de inhoud ervan. Minister Eurlings weegt samen met minister Cramer de inspraakreacties en neemt rond de jaarwisseling een standpunt in.

De A13 door Overschie, de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en ook het onderliggend wegennet zijn zwaar belast met verkeer. In dit deel van de regio zijn files dan ook aan de orde van de dag. Dit heeft milieueffecten op de omgeving. In het belang van de economische ontwikkeling en de leefbaarheid van de Randstad moet het bereikbaarheidsprobleem aangepakt worden. Doel van de TN/MER is dan ook het uitzetten van mogelijkheden om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Stadsregio Rotterdam te verbeteren. De TN/MER A13/A16 geeft inzicht in de effecten en kosten van zes uitvoerings- en inpassingsvarianten voor een nieuwe verbindingsweg tussen de A13 en de A16 ten noorden van vliegveld Rotterdam Airport en langs of door het Lage Bergse Bos.

Inspraakavonden

Rijkswaterstaat organiseert vanaf 17 september drie inspraakavonden op verschillende locaties om omwonenden en belanghebbenden te informeren over de uitkomsten van de TN/MER A13/A16 Rotterdam. De data en locaties staan op de website van Rijkswaterstaat. De TN/MER A13/A16 ligt ter inzage bij de diverse gemeentehuizen, deelgemeentekantoren en is online te raadplegen op <http://www.rijkswaterstaat.nl/a13a16rotterdam>.



[terug naar boven ↑](#)

Workshop duurzame greenports in de Randstad

Op 2 juli 2009 is er onder gastheerschap van LNV een workshop met de regionale projectleiders Duurzame greenport en ambtenaren van EZ, VROM, LNV en VenW gehouden in het kader van het project Duurzame Greenports in de Randstad, dat onderdeel is van het Randstad Urgent project Transitie Greenports.

Doel van de bijeenkomst was het zoeken naar financiële, beleidsmatige of communicatieve instrumenten die kunnen worden ingezet om de verschillende projecten Duurzame Greenports in de Randstad te realiseren.

Deze projecten, die opgenomen zijn in het boekje **Duurzame greenports in de Randstad: een wereldkans** hebben de volgende doelen:

1. Voorkomen wateroverlast
2. Nulemissie nutriënten in 2027
3. Goede ecologische waterkwaliteit
4. Sluiting van de waterketen
5. Duurzame gietwater-/zoetwatervoorziening
6. 2 % energiebesparing per jaar tot 2020
7. 20% gebruik hernieuwbare energie in 2020
8. Klimaatneutrale greenport in 2020



Tijdens de bijeenkomst werd duidelijk dat er nog slagen te maken zijn. Zo is er een gezamenlijke visie op duurzame energie en water en meer besef van urgentie nodig. Op het gebied van de projecten bestaat er een grote behoefte aan kennisuitwisseling, bijvoorbeeld via een *community of practice* en het steunen van koplopers en daarbij goede voorbeelden zichtbaar te maken en te bezoeken.

Integrale gebiedsontwikkeling en het koppelen van functies is nodig om meerwaarde te creëren en duurzaamheid te financieren. Ook is een verruiming nodig van instrumenten in bijvoorbeeld de onteigeningswetgeving t.b.v. de herstructurering, een masterplan voor de ondergrond.

De workshop bracht inspiratie en motivatie om verder aan de slag te gaan met de uitvoering van Duurzame greenports in de Randstad.

[terug naar boven ↑](#)