

BLIK OP DE RANDSTAD



GEBIEDSAGENDA'S IN RANDSTADPERSPECTIEF

BLIK OP DE RANDSTAD

GEBIEDSAGENDA'S IN RANDSTADPERSPECTIEF

INHOUD

1	BLIK OP DE RANDSTAD	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Duiding van de Randstad	5
2	VISIE: DE RANDSTAD TOPREGIO IN EUROPA	9
2.1	Internationaal excelleren	9
2.2	Vier principes	13
3.	OPGAVEN BIJ EN UITWERKING VAN DE PRINCIPES	17
3.1	Leven in een veilige klimaatbestendige en groenblauwe delta	17
3.2	Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood	21
3.3.	Wat internationaal sterk is, sterker maken	27
3.4.	Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid	35
3.5	Nogmaals (regionale) bereikbaarheid	41
	TABEL MET GEBRUIKTE DOCUMENTEN	50

1. BLIK OP DE RANDSTAD

1.1. Inleiding

In het najaar van 2008 is in het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken dat rijk en regio gezamenlijk gaan werken aan gebiedsagenda's voor het ruimtelijk-fysieke domein. Doel van de gebiedsagenda's is om per regio een gedeeld beeld te krijgen van de samenhang tussen de verschillende opgaven in het fysiek-ruimtelijke domein, met als doel de ruimtelijke investeringen van rijk en regio goed op elkaar af te stemmen en te optimaliseren. Het gaat erom de noodzakelijke verbindingen te leggen tussen investeringen op het gebied van wonen, bedrijventerreinen, vastgoed, bereikbaarheid, water en groen. De gebiedsagenda's vormen de inhoudelijke onderbouwing voor het ontwikkelen van (integrale) investeringsprojecten en besluitvorming daarover bij de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

Landelijk zijn er acht gebiedsagenda's opgesteld; drie daarvan betreffen de provincies die deel uitmaken van de Randstad: Noord-West Nederland (Noord Holland en Flevoland), Zuidvleugel en Utrecht. Ondanks de verschillen tussen deze gebieden en de afzonderlijke agenda's, hechten rijk en regio eraan om juist bij de Randstad de opgaven die de drie agenda's verbinden en boven de afzonderlijke gebieden uitstijgen in samenhang te beschrijven. Deze "Blik op de Randstad" is deze samenhangende beschrijving.

"Blik op de Randstad" bestaat uit twee delen. De (langetermijn)visie op de Randstad en de concrete opgaven die daaruit in het ruimtelijk-fysieke domein voortkomen. In de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet de visie op de Randstad vastgesteld. Deze visie is leidend voor het ruimtelijk beleid in de Randstad. Een samenvatting van de Structuurvisie is in Blik op de Randstad opgenomen en functioneert als kader voor de concretere opgaven die in de navolgende hoofdstukken worden beschreven.

Het tweede deel van "Blik op de Randstad" betreft de uitwerking van een aantal concrete ruimtelijk-fysieke opgaven die op Randstadniveau spelen. Deze opgaven komen voort uit de visie op de Randstad, maar ook uit sectorale (rijks)nota's, zoals bijvoorbeeld de MobiliteitsAanpak en het ontwerp Nationaal Waterplan. De belangrijkste opgaven op Randstadniveau betreffen de kust, het Groene Hart, de groenblauwe structuur, mobiliteit op Randstadniveau, (verbetering van) de internationale concurrentie positie en de verstedelijkingsopgave. Deze opgaven worden in het onderliggend stuk nader uitgewerkt. Iedere paragraaf wordt afgesloten met een doorkijkje naar de gebiedsagenda's ten aanzien van het betreffende thema.

Het visiedeel van de gebiedsagenda zal in de kern tenminste enkele jaren stabiel zijn. De opgaven hebben echter een meer dynamisch karakter. Jaarlijks zullen rijk en regio samen moeten kijken of deze nog up to date zijn, welke elementen rijp zijn voor besluitvorming, en op welke punten aanpassing vereist is.

1.2 Duiding van de Randstad

Internationale context

De Randstad ligt in de Noordwest-Europese delta van Rijn, Schelde en Maas. Van oudsher bestaan er vanuit de steden van de Randstad internationale relaties op het gebied van handel en diensten. Het "open" karakter van de Randstad neemt alleen maar toe met één van de vijf grootste Europese luchthavens en twee van de vijf grootste zeehavens, waaronder de mainport Rotterdam als onbetwiste nummer 1 van Europa. Met Londen en Parijs, zijn de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Duitse Rijn/Roergebied de belangrijkste stedelijke concentraties in Noordwest-Europa. Metropolitane functies zijn in Europa vooral te vinden in Londen en Parijs en daarna in steden als Brussel, Kopenhagen, Barcelona, Madrid, Frankfurt, Milaan, München en Amsterdam. Deze steden beconcurreren elkaar op de functies waarin ze sterk zijn. Londen en Parijs doen dat voor alle metropolitane functies.

De Randstad wordt zelden als zelfstandige eenheid gezien. De regio Amsterdam heeft het sterkste internationale profiel en is het meest divers opgebouwd met financiële en zakelijke dienstverlening, ict, media, creatieve sector, toerisme, congressen, luchthaven en haven. Op ranglijsten van belangrijke wereldsteden komt Amsterdam vaak voor. Andere steden bouwen hun (inter)nationale bekendheid op rond specifieke onderdelen zoals recht, vrede en veiligheid (Den Haag), als grootste Europese haven met daaraan gerelateerde kennis en innovatie (Rotterdam) of als nationale draaischijf van verkeer, vervoer en kennis (Utrecht). De verschillende middelgrote steden kunnen op een enkel specifiek onderwerp een herkenbaar en mogelijk internationaal profiel uitdragen. De universiteitssteden Leiden en Delft en het mediacluster van Hilversum zijn daarvan voorbeelden.

Nationale context

Toen KLM-directeur Plesman in de jaren '30 van de vorige eeuw over het westen van Nederland vloog, zag hij "een krans van steden" aan de rand van een relatief open middengebied. Hij noemde dit Randstad Holland. Er is sindsdien veel veranderd. Het Groene Hart is kleiner geworden, is minder een eenheid en oogt intussen veel minder leeg en open dan voor de Tweede Wereldoorlog. Welvaart, bevolking en mobiliteit zijn sterk toegenomen. Desondanks is er nog altijd wel een beeld herkenbaar van een ring (of "krans") van steden aan de rand van een groen middengebied. Dit groene middengebied kent een grote waarde vanuit het oogpunt van natuur, cultuurhistorie en landschap. Andere grote "groenblauwe" eenheden als de kust, grote delen van het IJsselmeergebied, Laag-Holland, Hoeksche Waard, het rivierengebied en de Zeeuws-Hollandse delta omringen de Randstad. Kleine groeneenheden tussen de steden hebben voor het contrast tussen stad en land grote waarde. Voor de inwoners van de centrale steden kunnen de genoemde gebieden van belang zijn voor het vinden van rust, openheid en recreatiemogelijkheden.

De stedelijke ring van de Randstad herbergt het cultureel, politiek, economisch en demografisch centrum van Nederland. Hier bevinden zich de grootste steden van het land en een concentratie van infrastructuur, zoals auto- en spoorwegen, de nationale luchthaven Schiphol en de havens van Rotterdam en van Amsterdam. Verder zijn er een aantal grote tuinbouwclusters ("greenports") te onderscheiden, vooral in het Westland-Oostland, rond Aalsmeer, in de Bollenstreek en bij Boskoop. De massa van de Randstad is te verspreid om als één samenhangend stedelijk milieu te kunnen functioneren met bijbehorende agglomeratievoordelen. Recente studies geven aan dat er slechts beperkt sprake is van samenhang en complementariteit tussen de verschillende steden van de Randstad. Ook al liggen de stedelijke regio's op korte afstand van elkaar, voor bedrijfs-, woon-, werk- en winkelrelaties vormen zij aparte "daily urban systems" met relatief weinig onderlinge relaties. Natuurlijk zijn er wel specifieke groepen, zoals studenten en hoger opgeleiden, waarvoor de Randstad veel meer een dagelijkse werkelijkheid is.

De laatste jaren is er sprake van een uitdijning van de Randstad. Er is sprake van uitwaartse ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs vervoersassen, die sterk gerelateerd zijn aan de ontwikkeling van de daaraan liggende steden en stedelijke regio's.

Klimaatverandering, internationale arbeidsmigratie, bereikbaarheidsproblemen, vergrijzing van de bevolking en toenemende internationale concurrentie brengen kansen en risico's met zich mee voor de toekomstige concurrentiepositie van de Randstad. Steden en stedelijke regio's zijn door de afnemende betekenis van nationale grenzen en het toenemende belang van de factor "kennis" belangrijke spelers geworden in de wereldeconomie. Steden worden meer en meer de motoren van de wereldeconomie. In relatie tot de toenemende betekenis van de steden neemt het belang van een aantrekkelijke leefomgeving ook toe. De unieke ligging in de delta, de diversiteit en onderlinge nabijheid van steden en landschappen zijn kwaliteiten die de Randstad onderscheidt van andere Europese stedelijke regio's.

Maar de Randstad staat ook bekend om zijn woningschaarste, files, problemen in wijken, verouderde werklocaties, slechte luchtkwaliteit en bestuurlijke drukte. Doortrekking van de woningbehoefte van de laatste jaren betekent bijvoorbeeld dat er tussen 2010 en 2040 nog circa 500.000 nieuwe woningen nodig zijn in de vier westelijke provincies, waarvan circa 100.000 na 2030. Terwijl steden en dorpen in de Randstad in de afgelopen decennia juist meer op elkaar zijn gaan lijken, zijn andere stedelijke regio's in Europa bezig nieuwe en onderscheidende kwaliteiten toe te voegen aan hun steden en landschappen.

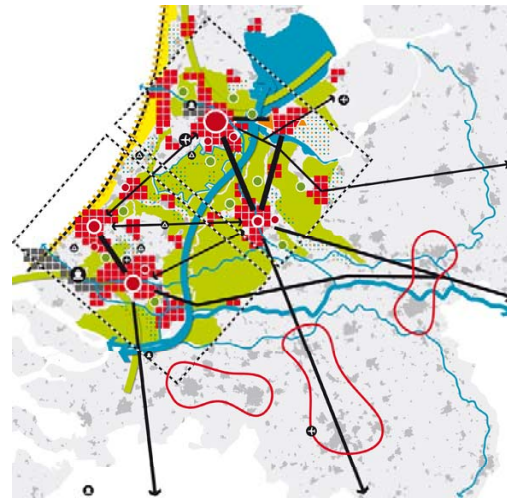
De diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus is afgenomen en de kwaliteit van het Groene Hart en andere groene zones staat onder druk. Wat de groei van de arbeidsproductiviteit betreft, neemt de Randstad een middenpositie in. En die positie is niet onbedreigd. Verschillende andere stedelijke regio's in Europa groeien sneller en presteren beter. Voor een sterke concurrentiepositie is een goed en gezond vestigingsmilieu – met een fysieke én niet-fysieke agenda – van cruciaal belang. De OESO, SER en VROM-raad c.s.¹ onderschrijven dit in hun recente adviezen. Investeren in een goed werkende arbeidsmarkt, in innovatie, in onderwijs en opleiding, in gezondheid van arbeidskrachten is daarbij van groot belang. Voldoende en hoogwaardige woon- en werkmilieus, een goede bereikbaarheid, een gezond leefklimaat en groen voor ontspanning en recreatie in en om de steden moeten in samenhang ontwikkeld worden. En dit alles met bestuurlijke slagkracht en wederzijds vertrouwen in publiekprivate samenwerking.

¹ OESO (2007), OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands; SER (2008), Zuinig op de Randstad, Den Haag; VROM-raad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied (2008) Randstad 2040, Verbinden en verknopen, Den Haag.

2. VISIE: DE RANDSTAD TOPREGIO IN EUROPA

2.1 Internationaal excelleren

Achteruitgang van leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, een aanhoudend grote ruimtevrage en druk op onze concurrentiepositie maken versterking van de Randstad voor de lange termijn noodzakelijk. Het kabinet heeft hoge ambities en wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een topregio in Europa. Met de "Structuurvisie Randstad 2040" geeft het kabinet antwoord op deze lange termijnopgaven. Daarbij kiest het kabinet voor een kwaliteitsstrategie.



Vereenvoudigd ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

Veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta

Kustversterking en ingrepen in de waterhuishouding zijn nodig om van de Randstad een klimaatbestendige en veilige delta te maken. Als dat goed gebeurt, is er volgens het kabinet geen reden om terughoudend te zijn met investeringen in de Randstad en uit te wijken naar hogere delen in Nederland. Integendeel, het kabinet vindt dat voor de komende eeuw geen reële optie en wil blijven investeren in een veilige delta. Dit betekent wel dat de mogelijkheden en beperkingen van de wateropgaven, sterker dan nu gaan meewegen bij de locatiekeuzen en inrichting van gebieden. Bestudeerd wordt hoe knelpunten bij onder meer Rotterdam en Dordrecht kunnen worden opgelost. Nederland zou zich met zo'n klimaatbestendige, duurzame delta ook internationaal kunnen profileren. Innovaties op het gebied van waterkeringen, waterhuishouding en mogelijk ook wat landschap en wonen op en bij het water betreft, kunnen een exportproduct worden. Het kabinet wil de grotere eenheden van water, natuur en landschap op (inter)nationaal niveau meer in samenhang bezien en beter met elkaar verbinden. Zo moet in de periode tot 2040 het Groene Hart uit zijn isolement bevrijd worden en betere aansluitingen krijgen op het IJsselmeer, de Noordzee en de Zeeuwse wateren. Landinwaarts wordt op termijn gewerkt aan een betere verbinding met de Utrechtse Heuvelrug, het riviereengebied en de Hoeksche Waard. Zo ontstaat een "Groenblauwe Delta". Bij de grote steden is een groot tekort aan toegankelijk recreatief groen. Het toevoegen van groenblauwe "top" kwaliteit bij de steden kan daarop, als toegankelijke recreatieruimten voor de stedelingen, het antwoord zijn. Ook de ontwikkeling van kleine aantallen "groene woon- en werkmilieus" kan bijdragen aan kwaliteitsverbetering van het Groene Hart.

Wat sterk is sterker maken

Voortbouwend op een concurrerend vestigingsklimaat voor ondernemers kiest het kabinet ervoor om sterker te maken wat al sterk is. De vooraanstaande metropolitane positie van Amsterdam en de specifieke internationaal krachtige functies van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht, onze (lucht)havens en greenports wil het kabinet benutten en versterken om de Randstad internationaal tot een topregio te maken. Daarbij passen ook robuuste en goede internationale verbindingen over spoor en weg en verbetering van de regionale bereikbaarheid. Deze inzet op de metropolitane kansen van de regio Amsterdam in samenspel met de topfuncties in Rotterdam, Den Haag en Utrecht komt de gehele Randstad ten goede. En wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Met het wegvallen van nationale grenzen, ontwikkelen steden en hun regio's zich tot de motor van de wereldeconomie en tot broedplaatsen van vernieuwing van producten en diensten. Voor de steden en regio's in de Randstad is het daarom van belang om al bestaande, specifieke

kwaliteiten te vergroten, potenties te benutten in relatie met de bestaande internationale krachten, de stedelijke economie te versterken en een internationaal onderscheidende identiteit te ontwikkelen. Het kabinet wil daaraan bijdragen.

Wonen en werken

Tot 2040 zijn er ten minste circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. En er is kans dat de groei nog hoger uitvalt. “Al met al moet voor tien tot twintig keer de omvang van Amersfoort ruimte worden gevonden binnen en buiten de bestaande bebouwingscontouren”, aldus het kabinet. Het denkt dat deze kwalitatieve en kwantitatieve opgave op diverse manieren kan worden aangepakt en beantwoord. Allereerst door sterke verdichting en herstructurering van verouderde woon-werklocaties in de steden en transformatie van in onbruik geraakte terreinen tot nieuwe stedelijke gebieden met een woon-werkfunctie. Als voorbeelden van mogelijke binnenstedelijke locaties noemt het kabinet onder meer de noordelijke IJ-oever (Amsterdam) en Stadshavens (Rotterdam), maar ook de Binckhorst (Den Haag), Cartesiusdriehoek en Merwedekanaalzone (Utrecht). Als het betrokken partijen lukt de verdichting en herstructurering in de bestaande steden vorm te geven, zijn pas na 2030 nieuwe, grootschalige uitbreidingslocaties nodig. En dan alleen als de groei substantieel hoger is dan de trend in de afgelopen jaren. Het kabinet gaat er daarbij vanuit dat de bestaande afspraken over de woningbouwopgave tot 2030 worden gerealiseerd. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van de schaa sprong van Almere (60.000 woningen tot 2030, inclusief bereikbaarheidsmaatregelen van een aantal andere “Nota Ruimtelocaties” zoals in de Haarlemmermeer/Bollenstreek. De “bundelingsgebieden” rond de steden die de Nota Ruimte al aanwees als ruimte voor nieuwbouw, kunnen ook voor de langere termijn in belangrijke mate in de behoefte aan uitbreiding van woon- en werkruimte voorzien. Daar kunnen zowel de hoogstedelijke als meer landelijke woonmilieus worden gerealiseerd, waarnaar naar verwachting een grote vraag is de komende decennia. Hierbij is wel extra inzet in de bestaande steden nodig. Realisatie van nieuwe woningbouw in de steden draagt namelijk bij aan de vitaliteit en kracht van de steden en verkleint de ruimtelijke druk op het landschap. De woningmarkt eist dat diverse woonmilieus – van binnenstedelijk tot suburbaan – gelijktijdig en op meer locaties worden aangeboden om risico’s te spreiden en om in te kunnen spelen op uiteenlopende woonwensen. De woningbouwprogramma’s voor de noordelijke en zuidelijke Randstad moeten beide dan ook bewust opgebouwd worden uit een combinatie van diverse binnenstedelijke locaties, uitleglocaties en enkele kleine verspreide locaties. Voor de korte termijn is het belangrijk de afspraken die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt over woningbouwaantallen en locaties binnen en buiten de bestaande steden waar te maken. Dit levert een groter en kwalitatief beter aanbod op, met name in een aantal gespannen woningmarkten in de Randstad (zoals Leiden, Utrecht, Amsterdam) en draagt bij aan de verbetering van de doorstroming op de woningmarkt. Er is in deze afspraken geanticipeerd op een grote behoefte aan nieuwe woningen tot 2030. Nieuwe locaties zijn dan ook voorlopig niet nodig, tenzij de groei in de praktijk beduidend hoger zou uitvallen dan nu geraamd. Mocht dat op termijn toch aan de orde komen, dan geeft de structuurvisie Randstad 2040 aan welke redeneer volgorde gevolgd zou moeten worden: eerst binnen bestaand bebouwd gebied, dan in aansluiting op de steden in de (noordelijke en zuidelijke) Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen ten opzichte van de infrastructuur en pas dan op verder weg gelegen plekken. Vanaf 2030 zal deze redeneerlijn sowieso moeten worden gevolgd. Bij deze inzet is zeevaartse verstedelijking, bijvoorbeeld op een eventueel verbrede kust of op eilanden voor de kust, niet wenselijk. Het kabinet erkent dat een verbrede kust op langere termijn nodig kan zijn voor de veiligheid en wellicht kansen biedt voor andere doeleinden. Daarbij kan gedacht worden aan benutting voor economisch-maatschappelijke doeleinden, zoals energieproductie en –opslag en experimenteerruimte voor innovatieve sectoren. Maar het kabinet wil een eventueel verbrede kust niet benutten voor wonen en werken. Verstedelijking op zo’n kustuitbreiding verkleint de druk op binnenstedelijke verdichting, sluit niet goed aan op het wegen- en spoorwegennet en doet afbreuk aan de landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden van de kust. Bovendien legt dit beslag op middelen die hard nodig zijn om de kracht van de steden te versterken. Ook grootschalig bouwen in gebieden die grenzen aan de buitenkant

van de Randstad, zoals de Gelderse Vallei, wijst het kabinet met oog op de grote verplaatsingsafstanden en negatieve milieueffecten in beginsel af.

Ruimtelijke ontwikkeling en betere bereikbaarheid gaan hand in hand

In samenhang met de verstedelijking heeft de bereikbaarheid in de noordelijke en zuidelijke Randstad een aanpak nodig die meer gericht is op kwaliteit. Het beter functioneren van de woningmarkt en de bereikbaarheid behoren tot de grootste opgaven in de Randstad. Sterkere verdichting en centrumvorming moeten het mogelijk maken om het openbaar vervoer beter te benutten en te laten aansluiten op het autogebruik. Investeren in openbaar vervoer, in wegen en het bouwen bij stations hangen in de visie van het kabinet nauw met elkaar samen. In de regio's rond de steden zijn de problemen het grootst en verwacht het kabinet het grootste rendement van investeringen. Het kabinet wil op termijn vooral de verbindingen binnen de regio's Amsterdam-Almere-Utrecht en Rotterdam-Den Haag verbeteren, waardoor deze sterker als een geheel kunnen functioneren. Snellere en betere verbindingen maken meer interactie mogelijk tussen de diverse woon- en werkomgevingen en dat komt de dynamiek van economie van de Randstad ten goede. Daarnaast wil het kabinet inzetten op het verbeteren van de internationale verbindingen. Aandacht gaat uit naar een sterkere verankering in het internationale spoornetwerk. De Randstad mag in 2040 geen eindpunt zijn in het internationale netwerk van snelle treinen. Dat bedreigt de internationale concurrentiepositie. Het kabinet kiest voor goede robuuste nationale en internationale verbindingen (weg en spoor) met een focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten. Er zal binnen de vastgestelde kaders van het Infrafonds met name geïnvesteerd moeten worden op of rondom de hoofdverbindingssassen in de Randstad en in de uitlopers van de Randstad en richting Zuid- en Oost-Nederland. Het zal op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen. Het kabinet wil de ruimtelijk-economische dynamiek en investeringen in bereikbaarheid goed op elkaar afstemmen met name in zuidwestelijke richting (de A4-zone Amsterdam-Antwerpen) en in zuidoostelijke richting (de A2-zone via Utrecht en Eindhoven naar Luik en via de A12 en A15 richting Arnhem en Nijmegen). Ook wordt het versterken van Schiphol, als vitale internationale "hub" een centrale opgave genoemd. De luchthavens van Lelystad en Eindhoven kunnen hierbij een rol hebben. In april 2009 heeft het kabinet de Luchtvaartnota uitgebracht. Daarin is - in lijn met de Structuurvisie Randstad 2040 - aangegeven dat Schiphol via zijn netwerk van verbindingen door de lucht een belangrijke rol heeft bij het realiseren van de nationale en regionale ruimtelijk-economische ambities en vice versa. De luchtvaartspecifieke keuzes in de Luchtvaartnota en de integrale ruimtelijke keuzes in de Structuurvisie Randstad 2040 zijn de basis voor een gebiedsgerichte uitwerking van mainport Schiphol en de regio ("mainport 2.0"). Daarmee staat Schiphol niet meer op zichzelf maar wordt het nadrukkelijk onderdeel van een aantrekkelijke en vitale Amsterdamse regio met verschillende metropolitane kansen, alsmede van de Randstad en Nederland als geheel. Met mainport 2.0 geeft het kabinet gelijktijdig invulling aan en antwoord op de aanbevelingen van de commissie Ruimtelijke ontwikkeling luchthavens. Investeren in de infrastructuur moeten hand in hand gaan met versterking van de samenwerking van de havens en luchthavens. Goede afstemming en samenwerking voor wat de verdere ontwikkeling van een aantal krachtige functies en potenties betreft, is nodig om zowel de steden als de Randstad als geheel een goede positie te geven in de internationale concurrentie.

2.2 Vier principes

PRINCIPE 1 Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta

Op (inter)nationaal schaalniveau vraagt de klimaatverandering de komende jaren en ook op langere termijn investeringen in de veiligheid tegen overstromingen vanuit de rivieren en de kust. Het kabinet kiest ervoor om te blijven investeren in een delta waarin veilig geleefd en gewerkt kan worden, met een duurzame waterhuishouding die sterk sturend is voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een nieuwe balans tussen zoet en zout water en maatregelen om voor te sorteren op watertekorten geven nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. Voor het waarborgen van de veiligheid wordt ingezet op het drieluik van

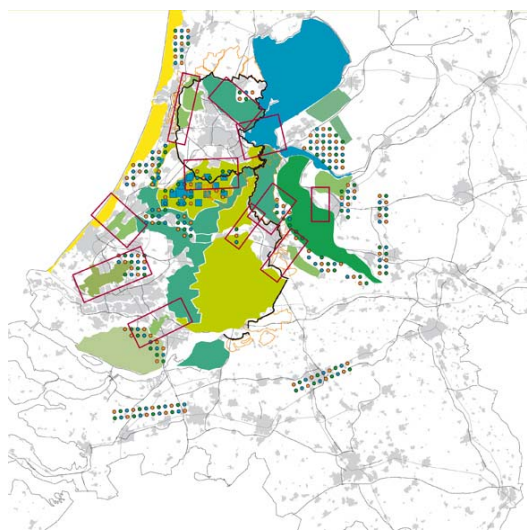
- 1) preventieve maatregelen (investeren in waterkeringen en het watersysteem),
- 2) een duurzame ruimtelijke planning en
- 3) een verbeterde rampenbestrijdingsorganisatie. Een robuustere, groenblauwe delta met grotere eenheden en beter onderling verbonden, zoals ook al wordt ontwikkeld met de Ecologische Hoofdstructuur, moet de ruimte bieden om deze opgaven mogelijk te maken, meer differentiatie en kwaliteit opleveren en meer bepalend zijn voor de verstedelijking.



Kaart 5 Randstad 2040²

PRINCIPE 2 Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood

Op regionaal schaalniveau bestaat de uitdaging om juist door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken bij te dragen aan meer diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus. De ligging van de Randstad in de Nederlandse delta is een uniek kenmerk dat kansen biedt om de economische kracht en aantrekkelijkheid van de Randstad internationaal te versterken. Het "verborgen kapitaal" in onze landschappen en cultuurhistorie en in de historie van onze steden kan veel sterker worden benut om te zorgen voor aantrekkelijke plekken. De Nederlandse delta is door mensen gemaakt; hij kan ook door mensen worden aangepast om meer kwaliteit te maken. Speerpunten liggen in het versterken van landschappelijke kwaliteit en contrasten en in het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteiten in de omgeving van de grote steden.



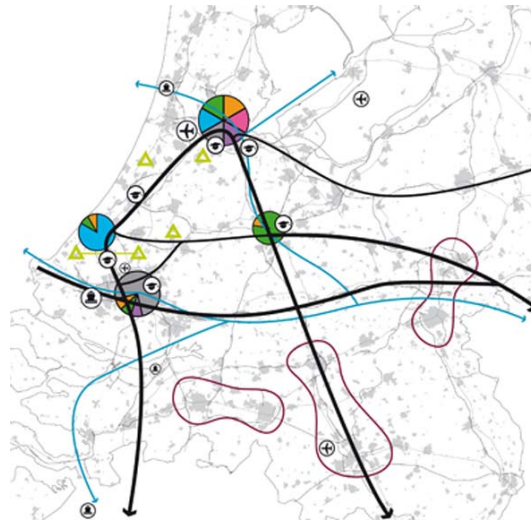
Kaart 6 Randstad 2040³

² Ruimte voor grote rivieren, van groene hart naar groenblauwe delta, anticiperen op toenemende verzilting en watertekort.

³ Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie, transitie van de landbouw en ontwikkeling van groenblauwe kwaliteit.

PRINCIPE 3: Wat internationaal sterk is, sterker maken

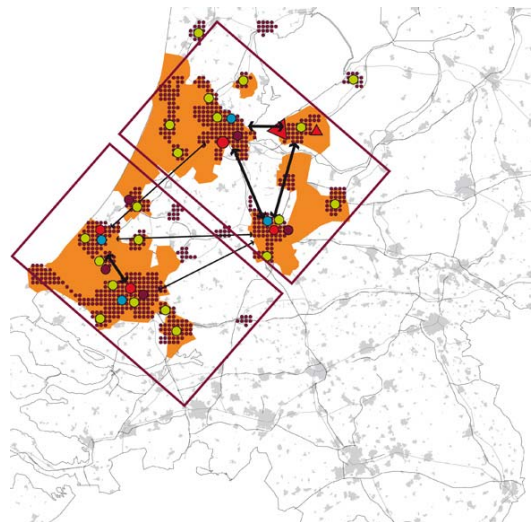
Met dit principe legt het kabinet de focus op het versterken van de internationale krachten van de Randstad. Daarmee werkt het kabinet de filosofie uit 'Pieken in de delta' verder uit voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad. Daarbij gaat het om het benutten en versterken van de al bestaande economisch krachtige sectoren en internationale topfuncties in de steden in relatie met de hiermee direct samenhangende potenties. De regio Amsterdam – met Schiphol als één van de grootste luchthavens van Europa en de Zuidas als internationale toplocatie – bekleedt in internationaal opzicht een toppositie door zijn meest veelzijdige economische profiel en metropolitane karakter. Rotterdam heeft een wereldhaven met een maritiem cluster dat het grootste is in Europa. De greenports zijn internationaal marktleader rond de productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationaal recht, vrede en veiligheid. De Utrechtse regio biedt een aantrekkelijke leefomgeving, een creatief kennisklimaat en profiteert van zijn centrale ligging in Nederland te midden van aantrekkelijke landschappen en dichtbij Amsterdam, Eindhoven, Wageningen en Arnhem. De opgave is om al deze internationale krachten te versterken ter verbetering van de Nederlandse concurrentiepositie en gericht op vergroting van de toegevoegde waarde en duurzame groei. Nieuwe potenties die ontstaan door de relaties tussen de internationale krachten te versterken, kunnen daaraan ook bijdragen. Steden en stedelijke regio's moeten daarvoor hun eigen kracht zoeken, zich daarin versterken en specialiseren en zo hun bijdrage leveren aan de economische kracht van de Randstad als geheel.



Kaart 7 Randstad 2040⁴

PRINCIPE 4 Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid

De ruimtevraag in de Randstad blijft ook in de periode 2020-2040 onverminderd hoog. Het accommoderen van die ruimtevraag is naast een kwantiteitsopgave vooral ook een kwaliteitsopgave. De eisen die burgers en bedrijven aan hun leef- en werkomgeving stellen, nemen namelijk sterk toe. De resultaten van de dialoog met burgers bevestigen dit. De steden en stedelijke regio's spelen een belangrijke rol bij de invulling van deze kwantiteits- en kwaliteitsopgave. Het kabinet kiest voor een "revival" van de stad op economisch, sociaal en cultureel gebied, en op alle schaalniveaus. Daarbij hoort een ambitieuze, maar realistische verdichtingsstrategie voor wonen, werken







Kaart 8 Randstad 2040⁵

⁴ Benutten internationale topfuncties, verbeteren van (internationale) verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV).

⁵ Opschalen stedelijke regio's, optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen, uitvoeren schaalessprong Almere.

en voorzieningen. Nagegaan moet worden hoe de ambities ingepast kunnen worden in de fysiek beschikbare ruimte, wat de kosten zijn en of het past bij de wensen van burgers. Bundeling, verdichting en keuze van nieuwe locaties voor de verstedelijking vinden plaats in de noordelijke en de zuidelijke Randstad: de twee stedelijke zwaartepunten. Die strategie gaat gepaard met een andere aanpak van de regionale bereikbaarheid op het niveau van de noordelijke en de zuidelijke Randstad. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid op het schaalniveau van de vleugels biedt kansen voor opschaling van de woningmarkt en arbeidsmarkt. Dit maakt het ook mogelijk agglomeratievoordelen beter te benutten. Om te voorzien in een breed aanbod aan woon- en werkmilieus wordt daarnaast op een beperkt aantal locaties ruimte geboden voor groene woon- en werkmilieus.

Overzicht ruimtelijke rijkskeuzes Structuurvisie Randstad 2040

 <p>Leven in een veilige klimaatbestendige en groenblauwe delta</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen 2. Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort 3. Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten 	 <p>Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie 5. Transitie van de landbouw 6. Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave 7. Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit nabij steden
 <p>Wat internationaal sterk is, sterker maken</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: <ul style="list-style-type: none"> - Versterken en benutten internationale metropolitane kansen regio Amsterdam - Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk - Versterken van hubfunctie Schiphol mede in relatie onderzoek naar evt. uitplaatsing Lelystad/Eindhoven⁶ - Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid - Versterken van centrumfunctie van de greenports - Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad - Versterking hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad 9. Verbeteren (inter)nationale verbindingen tussen Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV) 	 <p>Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid</p> <p>Opschalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren) 11. Uitvoeren schaa sprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer

⁶ Versterken van hubfunctie Schiphol, en ontwikkeling van de luchthavens Lelystad/Eindhoven (Alders-tafels).

3. OPGAVEN BIJ EN UITWERKING VAN DE PRINCIPES

3.1 Leven in een veilige klimaatbestendige en groenblauwe delta

Bij dit principe gaat het om een aantal aandachtsgebieden op het gebied van natuur, water en landschap. In de gebiedsagenda's wordt met name ingezoomd op de noodzakelijke actie op het gebied van veiligheid tegen overstromingen. In Hoofdstuk 2 van de "Blik" kwam al aan de orde dat maatregelen nodig zijn ten behoeve van de veiligheid tegen overstromingen vanuit rivieren en de kust. Kustversterking en ingrepen in de waterhuishouding zijn nodig om van de Randstad een klimaatbestendige delta te maken. Deze onderwerpen zijn uitgelicht uit het ontwerp-nationaal waterplan. De gebiedsagenda's richten zich meer op thema's die voor dat landsdeel van belang zijn, vertaald naar een concrete meer gebiedsgerichte aanpak.



Opgave: Investeren in een (water)veilige Delta

Investeren in een veilige delta blijft nodig. 'Terugtrekken' uit laag Nederland is vanwege de omvang van het aanwezige economische, sociale, ecologische, cultuurhistorisch en recreatief kapitaal geen reële optie. Investeren op een veilige delta biedt bovendien kansen voor wereldwijde export van onze 'deltakennis'. Dit betekent wel dat in de komende periode geanticipeerd moet worden op de klimaatverandering als basisvoorwaarde voor toekomstige ontwikkeling. Dit wordt onder andere opgepakt in het Deltaprogramma en het Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat.

3.1.1 De kust



De kust bestaat uit het geheel van zee, strand, zeedijken, dammen en duingebied (kustfundament).

Landinwaarts omvat het kustfundament alle duingebieden en alle harde zeeweringen inclusief de gereserveerde ruimte voor de zeespiegelstijging in de komende 200 jaar.

In praktijk valt de begrenzing in brede duingebieden samen met de gebieden van de Natuurbeschermingswet, de Ecologische Hoofdstructuur en Natura 2000. In het kustfundament liggen (delen van) kustplaatsen,



havens, industriegebieden, natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen. De kust is niet alleen een belangrijk gebied voor wonen en werken, maar is door de weidse natuur en de recreatiemogelijkheden van grote waarde voor de Randstad. In de Nota Ruimte is als doelstelling voor de kust opgenomen: waarborging van de bescherming tegen overstromingen vanuit zee met behoud van de (inter)nationale ruimtelijke waarden, waarbij de gebiedsspecifieke identiteit een belangrijke kernkwaliteit is. Om structurele erosie tegen te gaan en de functies in het zanderige kuststelsel te behouden, wordt sinds 1990 met zandsuppleties de basiskustlijn in stand gehouden en sinds 2001 het zandvolume in het kustfundament op peil gehouden. Op verschillende plaatsen langs de kust wordt de primaire waterkering – onder andere de zogenaamde prioritaire zwakke schakels – verbeterd met het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het huidige volume van zandsuppletie is op termijn niet voldoende om de zeespiegelstijging bij te houden. Aanvullende punten voor het kustgebied zijn: de ecologische kwaliteit van duin, strand en vooroever, de zwemwaterkwaliteit en het voorkomen van riooloverstorten. Het beleid daarvoor is neergelegd, in onder andere de Kaderrichtlijn Water, de Natura 2000 gebieden, Nationale Landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur. Het

ruimtegebruik in harmonie met de bescherming van de kust is minder succesvol geweest. De praktijk is vooral gericht geweest op behoud, minder op ontwikkeling.

Het streefbeeld is een robuuste kust met een belangrijke meerwaarde aan de kwaliteit van de Randstad. Zonder zwakke schakels en veiligheid van het achterland op hoog niveau. Voor de ruimtelijke ontwikkeling biedt de beleidslijn voor de kust een handreiking. Deze ontwikkeling moet met name in harmonie zijn met duurzame waterveiligheid, waarbij zo duurzaam mogelijk met de (huidige) ruimte van het kustfundament om moet worden gegaan. Behoud en verbetering van functies staan centraal. Er wordt daarom gekozen voor integrale gebiedsontwikkeling; het stimuleren van een evenwichtige ontwikkeling van natuur, economie en toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Voor een duurzame leefomgeving wordt gekozen om de hoogte van het kustfundament met de zeespiegelstijging te laten meegroeien door het toevoegen van zand. Het toevoegen van zand gebeurt op een nieuwe wijze, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van natuurlijke verspreiding en verplaatsing van zand langs de kust.

Om de zeespiegelstijging bij te kunnen houden, zal het suppletievolume in het begin van de uitvoeringsperiode al opgevoerd moeten worden. Bovendien wordt een nadere verkenning gestart naar het tempo en hoeveelheid van de benodigde zandsuppletie. Omdat in de toekomst het suppletievolume veel groter wordt ontstaan er mogelijk effecten op ecologie, beroepsvisserij zeehavens en/of recreatie. Die effecten worden in een planstudie onderzocht.

Ook spelen pilots een belangrijke rol. De pilot Zandmotor wordt een grote overmaat aan zand voor de kust aangebracht. Door natuurlijke zandtransportprocessen wordt het zand verdeeld over de kust en groeit de kust aan.

3.1.2 Waterveiligheid en waterbeheer in de Randstad



Veiligheid

De te beschermen waarden in de Randstad zijn groot. Grootschalige overstromingen zijn een bedreiging voor de inwoners en ook in economisch opzicht een ramp. Een duurzame bescherming tegen dit risico in de kustzone, de rivieren en het overgangsgedebied tussen rivier en zee in de omgeving van het Rijnmondgebied is essentieel. In het westelijke deel van het benedenrivierengebied biedt rivierverruiming onvoldoende soelaas. De zwakke schakels in de kust en de achterkant van de dijkkring die Centraal Holland (dijkkring 14) tegen overstromen beschermt, vragen speciale aandacht. De dijken van het gebied achter de Randstad hebben namelijk een lagere veiligheidsnorm. Een dijkdoorbraak in dit gebied kan tot gevolg hebben dat ook het gebied van Centraal Holland gedeeltelijk overstroomt met rivierwater.

Duurzame veiligheid ten aanzien van overstromingen vanuit rivieren, meren en zee is van belang voor de waterveiligheid in de Randstad. Het voorkomen van overstromingen staat voorop. Met blijvende investeringen in duinen, dijken, zandsuppleties en kunstwerken wordt hieraan voortdurend gewerkt. Het Deltaprogramma en het Nationaal Waterplan zijn hiervoor bepalend. De nog te ontwikkelen overstromingsrisicozonering zal ook voor de Randstad worden ontwikkeld om een belangrijke rol te spelen bij gebiedsontwikkelingen. De kansrijkheid van compartimenteringsdijken is voor dijkkring 14 in een landelijke verkenning uitgewerkt. Er worden vervolgstudies uitgevoerd om straks na de uitkomsten van de derde toetsing primaire waterkeringen (2011) goed voorbereid te zijn voor de vervolgstappen. Bovendien zal het vervolgproces nauw afgestemd zijn op de landelijke beleidsontwikkelingen (met name in het kader van het Deltaprogramma). Ook dient rampenbeheersing voor de Randstad op orde te zijn. Ruimtelijke inrichtingsmaatregelen kunnen daarbij een belangrijke rol spelen.

Verziltting

De klimaatverandering brengt nieuwe uitdagingen voor het waterbeheer met zich mee. Er worden in de winter en de lente grotere rivierenafvoeren verwacht, terwijl het rivierwater vanwege de zeespiegelstijging juist moeizamer wegvloeit naar zee. Dit manifesteert zichzelf vooral in het IJsselmeergebied en de Rijnmond. In de zomer wordt juist minder water verwacht, wat kan leiden tot een tekort aan zoet water. De Randstad heeft op verschillende plekken met verziltting te maken. Onder invloed van zoute kwel verzilt het oppervlaktewater in met name laaggelegen gebieden zoals diepe droogmakerijen. Door een combinatie van zeespiegelstijging en lagere rivierafvoeren wordt het steeds moeilijker zoet water uit de Nieuwe Waterweg in te laten. Op termijn zal dit ook gelden voor inlaat vanuit de Hollandse IJssel (bij Gouda) en de Lek. Verziltting kan gevolgen hebben voor het ruimtegebruik en voor stedelijk groen, natuur, landbouw en het landschap. Vooral de bomen- en bollenteelt en het stedelijk groen is gevoelig voor zilt beregeningswater.

Voor het aanpakken van verziltting en bodemdaling zijn de volgende algemene uitgangspunten van toepassing: het per gebied afwegen in hoeverre functies geaccommodeerd kunnen worden met bijbehorend peilbeheer, het afremmen van bodemdaling, het verkrijgen van een duurzaam watersysteem met grotere peilvakken en het meer bepalend laten zijn van water in de besluitvorming over opgaven die er spelen. Betere afstemming van het waterpeil en hogere zoutgehalten kunnen leiden tot functieaanpassingen en wijzigingen en dus tot een gedifferentieerde landbouw. Voor het maken van deze afweging is een belangrijke rol weggelegd voor de provincies.

De Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 worden onverkort voortgezet en vormen een centrale plek in de gebiedsgerichte aanpak van de veenweidegebieden:

- Bij voorkeur volledige vernatting voor delen van de veenweidegebieden waar een zeer sterke bodemdaling optreedt. Dit kan een verandering van het grondgebruik met zich meebrengen;
- Voor delen met een sterke bodemdaling is drooglegging van ca –40 cm gewenst. Voor delen kan dit leiden tot extensivering van het grondgebruik;
- In delen met een matige bodemdaling kan een drooglegging van –60 cm worden gehandhaafd;
- Er worden geen eisen aan de waterpeilen gesteld waar het veenpakket zo dun is dat maatregelen geen effect meer hebben.

3.1.3 Relatie met de gebiedsagenda's

Duurzaamheid is de rode draad in de gebiedsagenda's ten aanzien van het waterbeheer en waterkwaliteit en omgaan met ruimtegebruik in relatie tot water. Er wordt vooral ingezet op klimaatbestendig duurzaam bouwen en robuust waterbeheer.

Noordwest Nederland

Het thema in deze gebiedsagenda is de opgave voor het IJmeer/Markermeer om te komen tot een toekomstbestendig en veerkrachtig ecologisch systeem, rekening houdend met de klimaatbestendigheid op het vlak van de zoetwatervoorraad en waterveiligheid. Op het gebied van veiligheid ligt de uitdaging in het voldoende bescherming blijven bieden tegen overstroming van de regio vanuit zee, het IJsselmeer/Markermeer en de grote rivieren. Droogtebestrijding (rijksmonumenten) in de Noordvleugel is een belangrijk vraagstuk.
















Utrecht

Rondom Utrecht is er een spanningsveld tussen verstedelijking en groenblauw. In dit kader is geformuleerd dat de verstedelijking het waterbeheer niet mag beïnvloeden. Binnen het project Groene Ruggengraat wordt de opgave duurzaam waterbeheer gekoppeld. Bescherming tegen hoogwaterstanden als gevolg van extra waterafvoer van de grote rivieren is ten aanzien van het thema waterveiligheid één van de centrale thema's. In dat verband wordt er ingezet op dijkverzwaring en Ruimte voor de Rivier.

Zuidvleugel

De Zuidvleugel wil water- en energiekansen benutten. Daarbij wordt gedacht aan goed beheer van water, bodem en natuur en duurzame energievoorziening. Hierbij wordt ingezet op het realiseren van alternatieve zoetwatervoorzieningen, het waarborgen van veiligheid en met name het beperken van overstomingsrisico's. De thema's van deze regio zijn: verzilting, bodemdaling, zwakke schakels van de kust. Daarom wordt er ingezoomd op de klimaatbestendigheid van het Groene Hart, de zandmotor voor de Delflandse kust en versterking van het kenniscluster deltatechnologie.

3.1.4 Programmering kust, waterveiligheid en waterbeheer⁷

Project/ Actie	Context en/ of Opgave	Initiatief-nemer	Gemaakte Afspraken ⁸	Thematische samenhang
Ophogen suppletie volumes. Versterking zwakke schakels langs de kust en andere primaire waterkeringen	<i>Opgave 1 en 3 van figuur 1:</i> Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen, Van groene hart naar groenblauwe delta; beschermen ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten	VenW	Uiterlijk 2015 van 12 naar 20 mln m3	
Nadere verkenning naar tempo en hoeveelheid benodigde zandsuppletie + meekoppelen aan andere belangen	<i>Opgave 1 en 3 van figuur 1</i> Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen, Van groene hart naar groenblauwe delta; beschermen ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten	VenW, VROM, LNV	2009-2010	  
Uitvoering pilot zandmotor Delflandse kust	<i>Opgave 1 en 3 van figuur 1</i> Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen, Van groene hart naar groenblauwe delta; beschermen ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten	VenW en provincie Zuid-Holland	Besluit 2009, beoogde uitvoering 2010-2011	 
Doorwerking overstromingsrisicozonering in ruimtelijke planning	<i>Opgave 1 en 3 van figuur 1</i> Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen, Van groene hart naar groenblauwe delta; beschermen ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten	Provincies, VenW, VROM, waterschappen, gemeenten	Korte termijn	 
Verkenning voor lange termijnvisie duurzame waterverdeling en zoetwatervoorziening	<i>Context</i> Ter voorbereiding nieuw beleid voor de watervoorziening <i>Opgave 2 van figuur 1</i> Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort	VenW	Besluit nieuw beleid na 2015	  
Integrale gebiedsvisie Kust provincies	<i>Context</i> Ruimtelijke ontwikkeling in harmonie met waterveiligheid <i>Opgave 1, 2 en 3 van figuur 1</i> Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen, Van groene hart naar groenblauwe delta; beschermen ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort	Kust Provincies	Korte termijn	   

⁷ Uit ontwerp Nationaal Waterplan

⁸ Korte termijn afspraken: 2009-2010, middellange termijn afspraken: 2011-2014, lange termijn afspraken 2015-e.v.

3.2 Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood



Dit principe is vooral gericht op het meer regionale schaalniveau. Daarbij gaat het om combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken. De doelen en acties die betrekking hebben op het hoogste schaalniveau van principe 1 en dat van het lagere, hangen nauw met elkaar samen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op de groenblauwe opgaven en acties, voor zover die niet specifiek betrekking hebben op waterveiligheid. Het accent van onderstaande opgave ligt op grotere eenheden en bredere onderlinge verbondenheid.

Opgave: Het realiseren van een robuuste groenblauwe structuur

Het toekomstperspectief bestaat uit een groenblauwe en gele (=kust) ruggengraat die verweven is met (nieuwe) economische dragers als de grondgebonden landbouw, wonen en recreatie en met andere functies als natuurbeleving, waterberging en cultuurhistorie.

3.2.1 Groenblauwe Delta

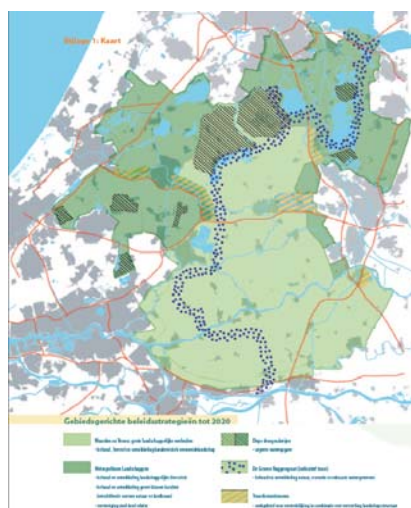


Het Groene Hart wordt onderdeel van een grotere aaneengesloten Groenblauwe Delta met aansluitingen op het IJsselmeer, de Noordzee en de Zeeuwse wateren. Dat betekent dat ruimte ontstaat om de effecten van de klimaatverandering te ondervangen.

De uitwerking en uitvoering van het Groene Hart is, conform de sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte, een taak van de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland. Deze provincies hebben zich verenigd in het Programmbureau Groene Hart. De rijksdoelen voor het Groene Hart komen in hoofdlijnen voort uit de Nota Ruimte en de nota's Agenda Vitaal Platteland, Pieken in de Delta, de Nota Mobiliteit en het Actieplan Ruimte en Cultuur.

Deze doelen zijn:

- Duurzaam behoud van de kwaliteiten in de veenweidengebieden;
- Goede samenhang tussen de ontwikkeling van het Nationaal Landschap "het Groene Hart" en de ontwikkeling van het Nationaal Landschap "de Stelling van Amsterdam", van het Nationaal landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie en met de ontwikkeling van de Natte As (tegenwoordig Groene Ruggengraat)¹⁰;
- Behoud en versterking van de economische vitaliteit van het gebied;
- Benutting van de kansen die het water biedt;
- Oplossing van de steeds urgenter wordende wateropgave door onder andere benutting van functiecombinaties;
- Integratie en snelle uitvoering van de lopende strategische Groene Hartprojecten.



Kaart uit Voorloper Groene Hart⁹

Om de landschappelijke kwaliteiten en contrasten te beschermen en te ontwikkelen, moet worden ingezet op bescherming van belangrijke natuurgebieden en landschappen enerzijds én ontwikkeling van combinaties van groene, blauwe, gele, rode en grijze functies anderzijds. In de Agenda Landschap wordt dit principe verder uitgewerkt. Een mooi voorbeeld hiervan is het gebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dit draagt bij

⁹ Kaart op p. 35 van de Voorloper.

¹⁰ Deze groene verbinding moet een aaneengeschakeld nat natuurgebied vormen dat de Biesbosch met het IJsselmeer verbindt. Het ontwikkelen van het Markermeer-IJmeer als het "Blauwe Hart" van Nederland sluit hierop aan door het realiseren van het toekomstbestendig Ecologisch Systeem.

aan meer ruimtelijke verschillen, kwaliteit en contrast. De Groenblauwe Delta heeft niet alleen een hoge natuurwaarde. Ook is deze van belang voor een belangrijke mate van veiligheid. De Groenblauwe Delta krijgt een belangrijke plek in het opvangen van water. Dat betekent meer water in sommige delen van het Groene Hart en grotere diversiteit van de regio's daarbinnen. Landinwaarts wordt op termijn gewerkt aan een betere verbinding met de Utrechtse Heuvelrug, het rivierengebied en de Hoeksche Waard.

De kwaliteiten en contrasten van het landschap worden versterkt en nieuwe landschappen met groen en water in de omgeving van de (grote) steden ontwikkeld. Fysieke functiecombinaties en zonering komen daarbij aan de orde. Wisselwerking op de langere termijn tussen groen, blauw en rood staat hierbij centraal. Deze ontwikkeling zal op verschillende schaalniveaus moeten worden uitgevoerd, waarbij maatwerk vereist is. Zo ontstaat meer ruimtelijke diversiteit en kan de robuustere groenblauwe structuur een sterkere basis bieden als contramale voor de verstedelijking.

De landschappelijke kernkwaliteiten diversiteit, openheid, rust en stilte en veenweidekarakter zijn sturend geweest bij het ruimtelijk beleid.¹¹ Er wordt ingezet op duurzaam waterbeheer, een sterke landbouw, mooie natuur met veel biodiversiteit, aantrekkelijk recreatief uitloopgebied voor de Randstedeling, een goed woon- en leefklimaat en een goed werk- en ondernemingsklimaat.

De Groene Ruggengraat is binnen het Groene Hart een icoonproject en tevens een Randstad Urgent-project. De precieze invulling van de groene Ruggengraat is afhankelijk van natuurdoelstellingen, van de mogelijkheden vanuit een duurzaam waterbeheer en van de kernkwaliteiten van het gebied waar de Groene Ruggengraat doorheen loopt. Naast de ecologische functie die dit project heeft, draagt de Groene Ruggengraat ook bij aan versterking van de landschappelijke diversiteit en cultuurhistorische identiteit, een duurzaam waterbeheer, het remmen van bodemdaling in veenweidegebieden en betere recreatieve mogelijkheden. Het realiseren van onderdelen van de gewenste robuuste groenblauwe structuur is daarom een belangrijke opgave. Belangrijke barrières die in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering aangepakt moeten worden zijn de infrabundels (weg en spoorweg) zoals de A1, A2, A12, A15 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

3.2.2 Transitie van de landbouw



Landbouw is een belangrijke beheerder van het buitengebied. Klimaatverandering en bodemdaling nopen tot actie om ook op de lange termijn te voorzien in een duurzame waterhuishouding tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Recent is door het kabinet een bedrag van € 113 mln uit het budget Nota Ruimte beschikbaar gesteld om in de komende decennia (2040) transitie in gang te zetten, de bodemdaling in het veenweidegebied te remmen en het watersysteem robuuster te maken. Dit kan op bepaalde plekken leiden tot aanpassing van de landbouw en ontwikkeling van natuur die beter afgestemd is op het watersysteem. De (veen)weidegebieden in het Groene Hart en Laag Holland zijn het meest kenmerkend voor deze nationale landschappen. Hier is de problematiek rondom water en bodem complex en samenhangend. Er moeten robuuste oplossingen gekozen worden voor het gehele gebied. Deze oplossingen betekenen dat op sommige plekken natte gebieden ontstaan die meer een natuurfunctie dan een landbouwfunctie hebben. Dit kan in deze gebieden leiden tot herstructureren en transitie van de landbouw. In andere gebieden kan de landbouw drager van het landschap blijven. De projecten gaan niet alleen over bodem en water, maar ook over landschap, recreatie en cultuurhistorie.

De landbouw moet in dit gebied in onderlinge samenhang met deze andere functies in de Westelijke Veenweidegebieden (inclusief het Groene Hart) gezien worden. De agrarische sector kan hierbij op de veranderde omstandigheden inspelen door zich aan te passen aan het waterbeheer en/of aanwezige kansen te benutten, zoals specifieke producten en

¹¹ Uit Voorloper Groene Hart

diensten die de relatie tussen stad en land versterken (bijvoorbeeld recreatie)¹². Omdat landbouw de belangrijkste drager is van het open veenweidelandschap, is een blijvend economisch perspectief voor de landbouw noodzakelijk. Dit betekent ruimte bieden voor schaalvergroting, lokaal extensivering, innovatie en verbreding. Dit moet plaatsvinden binnen de randvoorwaarden van behoud van kernkwaliteiten en het afremmen van de bodemdaling. Het is daarom in bepaalde gevallen noodzakelijk dat transitie van het huidige landbouwkundig ruimtegebruik, waaronder land- en tuinbouw, plaatsvindt om te voorzien in een duurzame waterhuishouding. Dit betekent voor de meest kwetsbare gebieden in het Groene Hart, op de lange termijn dat dit ruimtegebruik voor bodemdaling en verzilting aan het watersysteem moet worden aangepast. In de minder kwetsbare gebieden kan worden gewerkt aan een transitie, waarbij de landbouw in overeenstemming wordt gebracht met de randvoorwaarden die vanuit de waterhuishouding worden gesteld.

3.2.3 Ruimtelijke opgaven en bebouwingmogelijkheden in het Groene Hart



Klimaatverandering en bodemdaling nopen tot actie in het Groene Hart om ook op de lange termijn te voorzien in een duurzame waterhuishouding tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Zo kunnen we niet langer vasthouden aan vanzelfsprekendheden voor het huidige ruimtegebruik, waaronder de landbouw. Op de lange termijn betekent dit dat voor het Groene Hart van de Randstad dat de landbouw in de meest kwetsbare gebieden voor bodemdaling en verzilting op het watersysteem moet worden aangepast. In de minder kwetsbare gebieden kan worden gewerkt aan een transitie om de landbouw in overeenstemming te brengen met de randvoorwaarden die vanuit het water worden gesteld. In de gebieden met matige bodemdaling en een dun veenpakket staat de landbouw meer centraal. Deze driedeling is in de Voorloper Groene Hart verder uitgewerkt door de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Deze Voorloper wordt doorvertaald in provinciale structuurvisies en verordeningen. Verder ziet het kabinet in de relatie tussen stad en land mogelijkheden voor ontwikkeling van 'stadslandbouw', waarin recreatie, beleving van het landschap, landschapsbeheer en specifieke producten voor de regionale markt nieuwe economische dragers kunnen zijn.

Het Groene Hart is één van de nationale landschappen. Dat betekent concreet dat voor nieuwe ontwikkelingen een "ja, mits benadering" geldt waarbij versterking van de benoemde kernkwaliteiten voorop staat en er beperkingen gelden voor het aantal woningen dat gebouwd mag worden. Voor het Groene Hart is dit bebouwingsplafond vastgesteld op 35.700 woningen voor de periode 2004-2020. Uit de eerste monitoringsresultaten blijkt dat er in de periode 2004-2008 9.300 woningen zijn bijgekomen in het Groene Hart. De planologische ruimte lijkt daarmee groot genoeg voor de regionale behoefte. In 2010 wordt er een beleidsevaluatie van de nationale landschappen uitgevoerd. Het "migratiesaldo nul"-principe zal onderdeel uitmaken van dit evaluatieonderzoek. Wanneer het onderzoek daartoe aanleiding geeft, kunnen hieraan beleidsconclusies worden verbonden. Tot die tijd blijft migratiesaldo nul stand beleid.

¹² Deze koers is al vastgelegd in het ontwerp Nationaal Waterplan en uitwerking heeft plaatsgevonden in Voorloper Provinciale structuurvisies Groene Hart. Ook de Nota Ruimte projecten geven invulling aan de genoemde transitie.

3.2.4 Ruimtelijke ontwikkeling kust



Voor het kustfundament wordt in het Nationaal Waterplan gekozen voor integrale gebiedsontwikkeling. Daarbij biedt de beleidslijn voor de kust een handreiking voor ruimtelijke ontwikkeling in het kustfundament in harmonie met duurzame waterveiligheid, waarbij zo duurzaam mogelijk met de (huidige) ruimte van het kustfundament om te gaan. Behoud en verbetering van functies staan centraal. In het vorige hoofdstuk is ten aanzien van de kust reeds ingegaan op deze ruimtelijke ontwikkeling.

3.2.5 Relatie met de gebiedsagenda's

In alle drie de gebiedsagenda's wordt aandacht besteed aan het feit dat binnenstedelijk verdichten niet los gezien kan worden van aandacht voor een robuuste groenblauwe structuur, om een voldoende woon-, werk-, en leefmilieu voor de Randstedeling te creëren. Het Groene Hart ligt in alle drie de landsdelen: Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland. De provincies zijn samen verantwoordelijk voor het ontwikkelen van een landschappelijk mooi, ecologisch waardevol en economisch vitaal Groene Hart.

Noordwest Nederland

In deze gebiedsagenda worden de nationale landschappen aangestipt die geheel of gedeeltelijk in dit gebied liggen zoals het Groen Hart, Stelling van Amsterdam en Laag Holland. In de gebiedsagenda wordt verder ingegaan op het belang van de Toekomst IJmeer-Markermeer voor de realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem mede als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de beleefbaarheid van dit "Blauwe Hart". Eveneens komen de Groenblauwe Ruggengraat en het Programma westelijke Veenweidegebieden aan de orde, waarbij het draait om een integrale herstructurering om de bodemdaling te remmen en het watersysteem duurzaam en robuust te maken. Verder ligt het accent vooral op integratie van het groen bij verstedelijking.





Utrecht

Vier majeure groenblauwe projecten op Randstadniveau verknopen de provincie Utrecht met de Metropoolregio Amsterdam en met de Zuidvleugel van de Randstad: de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Groene Ruggengraat, de Westelijke Veenweiden en de Uitvoeringsagenda Recreatieve Routenetwerken. Eveneens heeft Utrecht het typische veenweidegebied dat de Randstad zo kenmerkt. De problematiek rondom deze gebieden wordt bijvoorbeeld verder uitgewerkt in een project als Arkemheen-Eemland. Aansprekende projecten in het Nationaal Landschap zijn de Laakzone (bevaarbaar maken en recreatieve routes) en de Grebbelinie (herstellen van de samenhang).

Zuidvleugel

Onder de noemer "het landschap dicht bij huis brengen" schenkt de gebiedsagenda van de Zuidvleugel aandacht aan het Groene hart, de delta en kust waarbij de ruimtelijke opgaven in het Groene Hart zijn gedefinieerd als het behoud, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke diversiteit en van de waardevolle en unieke (veen-)weidegebieden. Hierbij verdoemt de ontwikkelingsmogelijkheid van de landbouw als belangrijke economische drager en de aanpak van bodemdaling in samenhang met de bereikbaarheid aandacht. Ten aanzien van de kust, die primair de functie van zeewering heeft, wordt eveneens ingezet op versterking van de aanwezige natuurwaarden (Natura 2000).

3.2.6 Programmering Groenblauwe delta, transitie landbouw, bebouwing groene hart en ruimtelijke ontwikkelingen kust

Project/Actie	Context en Opgave	Initiatiefnemer	Gemaakte Afspraken	Thematische samenhang
Transitie veenweidegebieden	<p><i>Context</i> Duurzaam behoud kwaliteit veen weide gebieden</p> <p><i>Opgave 4 en 5 van figuur 1</i> Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie en Transitie van de landbouw</p>	VenW, LNV, VROM, provincies en water Schappen	Doorlopend proces	
Besluitvorming in het kader van Randstad Urgent over de Groene Ruggengraat voor natuur en recreatie	<p><i>Opgave 4 tot en met 7 van figuur 1</i> Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie, Transitie van de landbouw, Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave, Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit nabij steden</p>	LNV, VenW, VROM, EZ, gemeenten, en waterschappen	Doorlopend proces op korte en middellange termijn	
Bebouwingsopgave Groene Hart, verkenning verbetering sturing op stedelijke ontwikkelingen	<p><i>Opgave 4 en 7 van figuur 1</i> Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie en Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit nabij steden</p>	VROM / LNV	Doorlopend proces	
Verdere planvorming en uitvoering van de RAAM-besluiten en in het bijzonder die van TMIJ	<p><i>Context</i> Start met maatregelen voor verbetering van de natuurkwaliteit (realiseren TBES)</p> <p><i>Opgave 12 van figuur 1</i> Uitvoeren schielsprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer</p>	LNV en VenW	Doorlopend proces op korte en middellange termijn	

3.3. Wat internationaal sterk is, sterker maken



Deze paragraaf geeft een beeld van een aantal belangrijke en concrete acties en opgaven dat op de agenda staat voor de komende jaren. Er wordt ingegaan op de greenports en de beide mainports (Rotterdamse haven en Schiphol). De opgaven om de economische krachten (en potenties) van de steden – zoals verwoord in het visiegedeelte van deze “Blik” - ook breder te versterken, is hier buiten beeld gelaten. De korte doorkijk naar de gebiedsagenda's laat zien dat de accenten voor de verschillende regio's anders en wel breder opgepakt worden zoals op de kennisintensieve en creatieve sector rond Utrecht en gespecialiseerde internationale instellingen rond Den Haag. Hierop wordt in de afzonderlijke gebiedsagenda's nader ingegaan.

Opgaven: Positie Mainports versterken en greenports en bedrijvigheid faciliteren

Internationaal concurreren vraagt om een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarnaast wordt een excellent woonklimaat voor werknemers én topmanagers van steeds groter belang. Interne bereikbaarheid, verbindingen met het achterland en de internationale bereikbaarheid via de mainports zijn daarbij essentieel. De verschillende clusters stellen daarbij specifieke eisen aan het vestigingsklimaat. Voor de zakelijke diensten en de creatieve industrie is een internationale uitstraling in een grootstedelijke omgeving van belang. Dit speelt met name voor de Amsterdamse metropoolregio. Voor de mainports staan voldoende ruimte en het kunnen aanbieden van excellente robuuste verbindingen centraal. Voor Schiphol is in toenemende mate ook de samenwerking met de luchthavens van nationale betekenis zoals Lelystad, Rotterdam en Eindhoven en selectieve ruimtelijke ontwikkeling van belang. De Rotterdamse haven krijgt met de Tweede Maasvlakte nieuwe ruimte om te groeien. Voldoende ruimte in de omgeving voor havengebonden bedrijvigheid is essentieel. De achterlandverbindingen (water, weg en spoor) met vooral Duitsland en Zuidwest Nederland, Antwerpen en Venlo moeten op orde zijn. Rotterdam moet de spil zijn van een (inter)nationaal logistiek complex.

De greenports en bedrijvigheid vragen om voldoende hoogwaardige ruimte en ruimte voor transformatie alsmede adequate bereikbaarheid, onder andere naar het achterland en de mainports. Deze ruimtelijke randvoorwaarden zijn eveneens belangrijk voor de bundeling van bedrijfsleven en kennisinstellingen en voor de logistiek. Dit geldt voor de innovatieve sectoren als Life Science. Door het creëren van hoogwaardige campussen, meestal rondom universiteiten, wordt een omgeving gecreëerd waarin de uitwisseling van kennis tussen universiteit en kennisinstelling en bedrijfsleven gestimuleerd wordt. Daarnaast moet er vanuit de universiteiten ruimte zijn voor economische spinn-off, in de vorm van startende bedrijven en incubators.

3.3.1 De mainports versterken



De Randstad vormt een uitvalsbasis voor dienstverlening aan Europa op velerlei gebied; zakelijke en financiële dienstverlening, handel en logistieke dienstverlening, tuinbouw (petro)chemische industrie, creatieve industrie, toerisme en non-profit). Aangezien de internationale functies zich in Europa meer en meer clusteren in een beperkt aantal steden, is het voor de Randstad van groot belang om bestaande topposities te benutten en verder uit te bouwen. Internationale bereikbaarheid hoort daarbij.

Schiphol

Schiphol wordt gedefinieerd als een van de metropolitane krachten van de Amsterdamse regio en de Randstad als geheel. Vanwege die positie verdient de luchthaven Schiphol een centrale positie, zodat deze optimaal kan bijdragen aan het versterken van de Randstad en Nederland en vice versa. Het belang van Schiphol als vestigingsplaatsfactor hangt vooral samen met het uitgebreide netwerk van (in)directe lijnverbindingen die vanaf de luchthaven beschikbaar zijn. Het netwerk is vooral zo groot dankzij de hubfunctie van de luchthaven: veel buitenlandse passagiers gebruiken Schiphol als transfer luchthaven. Met

name voor internationale kennisintensieve bedrijven en dienstverleners in de Amsterdamse regio is dit verbindingennetwerk een vestigingsplaatsfactor. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat Schiphol zich verder kan ontwikkelen tot 510.000 vliegtuigbewegingen en dat de luchthaven zich moet specialiseren in het mainportgebonden verkeer. Niet-mainportgebonden verkeer moet een plek krijgen op luchthavens van nationale betekenis (Lelystad/Eindhoven).

Schiphol functioneert in een gebied, waar sprake is van meerdere ruimtelijke en economische functies. De ontwikkeling van Schiphol moet niet los gezien worden van die andere functies en ontwikkelingen daarin. De ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthavens worden immers in sterke mate bepaald door de gebiedsopgaven er omheen en andersom. Voor de ruimtelijke ordening rond de luchthaven Schiphol geldt dat de gebondenheid van bedrijven aan Schiphol van belang is.

Ook is de druk op de ruimte in de Randstad groot. Om het perspectief van gebiedsontwikkeling voor Schiphol verder uit te werken stelt het kabinet voor Schiphol een visie voor de Mainport Schiphol en de regio op. Daarin wordt in elk geval gekeken wat de economisch gewenste netwerkkwaliteit is, geredeneerd vanuit de nationale en regionale economische structuur. Verder wordt een visie gegeven op het vestigingsbeleid, op de economische ontwikkeling, de landzijdige bereikbaarheid en een bijbehorende adequate governance structuur. Specifiek wordt ingezoomd op de gebiedsontwikkeling van de A4-A5-A9 driehoek en het gebied rond de parallelle Kaagbaan (inclusief ACT). Ten behoeve van deze visie wil het kabinet nauw samenwerken met decentrale overheden, de luchtvaartpartijen en andere stakeholders.

Tevens wordt beoogd duurzaamheid van de luchtvaart te stimuleren. Op het punt van duurzaamheid liggen op langere termijn mogelijkheden om grote winst te behalen op het stiller, schoner en zuiniger maken van de luchtvaart. Het kabinet borgt tevens ruimtelijke reservering voor een parallelle Kaagbaan en zorgt voor efficiënt ruimtegebruik door een tijdelijk aanleg van de provinciale weg N201 over de reservering mogelijk te maken. Ten aanzien van de Luchthaven Schiphol is de ambitie opgenomen in Mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008-2020 dat deze een visie en plannen maakt die uiteindelijk moeten lieden tot de eerste klimaatneutrale luchthaven van de wereld, zowel op de grond als in de lucht. De externe effecten van de luchtvaart, die op regionale schaal voorkomen, betreffen met name de geluidsbelasting en externe veiligheidsrisico's. vanwege deze effecten worden beperkingen aan het ruimte gebruik gesteld in de omgeving van een luchthaven. Ook zijn deze effecten mede bepalend voor de kwaliteit van de leefomgeving en de natuur.

Door Schiphol en de provincie Noord-Holland is de stichting "bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio" opgericht die de maatregelen verder uitwerkt en uitvoert. Het Rijk, de provincie en Schiphol dragen hier financieel aan bij. De bereikbaarheid van Schiphol staat in verhouding steeds meer onder druk. Door de toenemende mobiliteit is de reistijd van en naar de luchthavens toegenomen. Om de kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid voor de luchthaven Schiphol te kunnen beoordelen stelt het Rijk bereikbaarheidsindicatoren op, die zijn toegesneden op de wensen van gebruikersgroepen van deze luchthavens. Vertrekpunt voor de bereikbaarheid van luchthavens vormen twee uitgangspunten, te weten het behouden dan wel vergroten van het catchment area van de luchthaven en het zorgen voor robuuste, snelle attractieve verbindingen van en naar luchthavens.

Rotterdamse haven¹³

Het kabinet zet erop in de krachten van de grote Nederlandse havens beter en efficiënter te benutten. Samenwerking van de Rotterdamse haven (als mainport) en de Amsterdamse haven is daarbij van groot belang. De krachtige uitgangspositie van de Rotterdamse zeehaven hangt samen met een aantal fysieke en infrastructurele sterke punten. Zo heeft de haven een unieke open diepzeetoegang en is de ligging ten opzichte van het achterland gunstig. Bovendien biedt de haven een goede multimodale bereikbaarheid. Het Rijn- en Maasmondgebied vormt het centrum van het economisch kerngebied Zuidvleugel Randstad. Dit gebied is hét havengebied van Nederland dat kan profiteren van de verwachte groei in omvang en schaal van het internationale (container)transport. In de kern is de inzet op de Rotterdamse haven te vertalen als inzetten op de kwaliteit van de Mainport Netwerk Nederland, waarbij drie dimensies te onderscheiden zijn: economie, netwerk en duurzaamheid. Bij de economische dimensie gaat het om de verbeteren van belangrijke vestigingsklimaatfactoren rond de mainport Rotterdam en in Nederland: innovatievermogen, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt, woningmarkt en kwaliteit van de woonomgeving, bereikbaarheid en infrastructuur (die beide ook onderdeel zijn van de netwerkdimensie), ruimte om te ondernemen.

Bij de netwerkdimensie staat de connectiviteit van de Randstad en Nederland centraal. Dit houdt verband met de aanwezigheid, kwaliteit en benutting van infrastructuur.

Als laatste houdt de duurzaamheidsdimensie verband met milieu, klimaat, ruimtegebruik en natuurontwikkeling. Het innovatief vermogen van de mainport kan worden vergroot door versterking van kennisinfrastructuur. Daarnaast staat aandacht voor ontwikkeling en versterking van de relaties tussen havengerelateerde en overige economische activiteiten in de grootstedelijke agglomeratie Rotterdam op de agenda, om de steeds kennisintensievere mainport te versterken en tegelijkertijd de stedelijke economische dynamiek te vergroten. Om te zorgen dat er voldoende personeel beschikbaar is en blijft met de juiste kwalificaties en competenties is een nauwere samenwerking nodig tussen onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en overheden. De milieudruk neemt toe en de hoeveelheid fossiele grondstoffen is eindig. Havenbedrijf, bedrijfsleven en overheid zullen samen de kracht van het huidige energie- en chemiecluster inzetten voor een transitie die een solide basis legt voor groter toegevoegde waarde, duurzame groei, en meer voorzieningszekerheid van de energie in Nederland. In het transport en logistieke cluster wil het kabinet verbetering bereiken van ketenefficiency en innovatievermogen.

Programma's moeten op elkaar worden aangesloten, zodat er een samenhangend netwerk ontstaat, waardoor transport- en logistieksector kansen zo goed mogelijk kan benutten. Netwerk en commerciële samenwerking is al volop gaande maar fysiek moet het netwerk van uitstekende kwaliteit zijn, zoals bijvoorbeeld een Betuwelijn en het infrastructurele netwerk rond de mainport Rotterdam.

In het spanningsveld van een groot economisch belang van de Nederlandse zeehavens en hoge, soms tegenstrijdige eisen voor hun functioneren, wordt voor het versterken van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie gekozen. Dit moet worden bereikt door de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens te verbeteren, binnen de randvoorwaarden van leefomgeving en veiligheid. Ook bij de Rotterdamse haven is het belangrijk een goede balans te vinden tussen de soms tegengestelde eisen van economische groei en de wensen voor een goede leefomgeving.

¹³ Tekst ontleend aan de Nota Zeehavens, de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens en de Economische visie op de lange termijnontwikkeling van de mainport Rotterdam.

3.3.2 Greenports en bedrijvigheid faciliteren



Greenports

Vier van de vijf greenports die Nederland telt zijn gesitueerd in de Randstad: Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en Boskoop. De greenports in de Randstad omvatten sectoren in een belangrijk internationaal opererend cluster dat tot de top van de wereld behoort. Het tuinbouwcluster is uniek, omdat het naast de primaire sector ook de handelsbedrijven, veredelingsbedrijven, toeleveranciers, veiling en distributie omvat op een relatief geringe oppervlakte. De schaalvergroting, de modernisering en de verduurzaming van de tuinbouwbedrijven, en de steeds toenemende verwevenheid met de omliggende kennisinstellingen uit Delft, Leiden en Wageningen, zorgen voor een innovatief klimaat waarin nieuwe producten worden ontwikkeld die internationale positie van onder meer de tuinbouw versterken. De nabijheid van de kennisinstellingen en bedrijven versterkt in belangrijke mate de snelheid van de toepassingen van de innovaties, die wereldwijd kunnen worden vermarkt. Deze ontwikkeling vraagt ook steeds meer om hoogopgeleide creatieve innovatieve arbeidskrachten naast meer productiegerichte medewerkers.



Daarom wordt er ingezet op versterking van de centrumfunctie in de greenports. Ondanks de crisis, de sterk fluctuerende energiekosten en de klimaatproblemen wordt ingestoken op de innovatiekracht van de sector. In het kader van de Nota Ruimte zijn eveneens middelen vrijgemaakt voor verduurzaming en versterking van de greenports. Behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het tuinbouwcluster/greenports, is een onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Verbetering van de bereikbaarheid door nieuwe infrastructuur en nieuwe agrologistieke concepten is in relatie tot de greenports (onderling en naar het achterland) en de mainports zeer relevant. Met name het gebruik (in combinatie) van andere modaliteiten (spoor en water) is kansrijk. De doelstellingen van de Zuidvleugel op het gebied van duurzame energie, water, logistiek en klimaatadaptatie vragen om een toenadering tussen de verstedelijkte omgeving en verduurzaming van de greenports (o.a. kas als energiebron). Om meer inzicht te krijgen in de concurrentiekracht van de greenports en hun economische betekenis voor Nederland, is een onderzoek gestart naar de autonome ontwikkeling van verplaatsingen van de productiefunctie van de greenports en de maatschappelijke meerwaarde van deze productiefunctie in de Randstad.

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen vervullen een essentiële functie in de Nederlandse economie. Ruim een derde van de beroepsbevolking werkt op een bedrijventerrein. Ondernemingen die gevestigd zijn op bedrijventerreinen zorgen voor ongeveer 35% van de bruto toegevoegde waarde in Nederland. Bij herstructurering is de rol van het rijk gericht op het faciliteren van de inhaalslag van de herstructureringsopgave tot 2020.

Op basis van een nadere analyse en focus komt de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen tot een kernopgave van 15.800 ha (2009 tot 2020) met een bijbehorende kostenraming van € 6,35 mld. Deze kernopgave is ambitieus en past binnen de ambitie van het kabinet en de andere betrokken partijen om 1.000 à 1.500 ha per jaar te herstructureren. Rijk en decentrale overheden nemen als ruimtelijke planningsopgave voor de periode 2010-2020: 10.965 netto hectares voor Nederland, waarvan 3.525 ha voor de vier Randstadprovincies.

3.3.3 Relatie met de gebiedsagenda's

Bovengenoemde punten zijn terug te vinden in de verschillende gebiedsagenda's, waarbij wat meer ingezoomd wordt op de accenten die voor de die agenda van belang zijn.

Noordwest Nederland

Deze agenda gaat verder in op de internationale aantrekkingskracht van Schiphol en de capaciteitsgrenzen waar de luchthaven zelf tegenaan loopt. Voor Schiphol wordt gewerkt aan de mainport 2.0 visie, waarin de wederzijdse beïnvloeding van de ruimtelijke economie en de luchthaven met zijn netwerkverbindingen centraal staat. Verder heeft de zakelijke dienstverlening een plaats in deze gebiedsagenda, waarbij de locatie voor internationaal opererende bedrijven centraal staat (bijvoorbeeld de Zuidas). Ook de greenports komen aan de orde: Aalsmeer (en omgeving) en de Duin- en Bollenstreek. Ten aanzien van de bedrijventerreinen wordt gekeken zowel naar het aanpakken van ruimtelijke knelpunten via zowel herstructurering als de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen (Amsterdam Connecting Trade, het Noordzeekanaalgebied, Larserknoop (Lelystad) en de zone langs de A6/A27 (Almere)). Tevens biedt herstructurering en intensivering van bestaande locaties kansen om een aanzienlijk deel van die behoefte op te vangen. Een versnelde aanpak van verouderde bedrijventerreinen sluit bovendien aan op het nationale programma Mooi Nederland en het convenant bedrijventerreinen 2010-2020. Bedrijvigheid die zich gemakkelijk laat 'mengen' met woonfuncties kan worden geaccommodeerd door het (her)ontwikkelen van woon-werklocaties.

Verbetering van de Zeetoegang bij IJmuiden is een factor bij het faciliteren van de groei van de goederenstroom naar de Amsterdamse Haven. De groei van de Amsterdamse Haven kan op termijn uitbreiding buiten het bestaande areaal wenselijk maken.


Utrecht








Voor de regio Utrecht ligt het potentieel vooral in de kennisintensieve en creatieve sectoren, in de zakelijke en financiële dienstverlening, wetenschappelijk onderzoek (onder meer *life sciences*), in ict-toepassingen (waaronder *design* en *gaming*) en in de mediasector van Hilversum en het Gooi. In deze gebiedsagenda zijn economische kerngebieden benoemd, onder andere Utrecht-Centrum, Leidsche Rijn-Centrum, Multimodaal bedrijvenpark en knooppunt Lage Weide, Utrecht de Uithof / Rijnsweerd / Science Park, Hilversum-Centrum en mediapark, Utrecht rondom Oudenrijn (inclusief Papendorp). Van deze gebieden wordt verwacht dat zij een essentiële bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van de Randstad, werkgelegenheid bieden die specifiek gekoppeld is aan de kwaliteiten van Utrecht en beeldbepalend zijn als het gaat om het regionale profiel in (inter)nationaal opzicht. Een belangrijk onderdeel van deze gebiedsagenda is de bereikbaarheid van deze gebieden. In de 'pakketstudies' Ring Utrecht en Driehoek A1-A27-A28 heeft de bereikbaarheid van deze kerngebieden een belangrijke rol gespeeld.

Zuidvleugel

De Zuidvleugel zet in op een samenhangende metropolitane regio met een duurzame economische structuur met drie sterke, internationaal concurrerende clusters (World Port Rotterdam, Legal Capital Den Haag en de Greenports). Daarbij draait het om versterking van deze clusters, van kansrijke sectoren, het bewerkstellingen van een kennisinfrastructuur en ruimte creëren voor – concentratie van – economische activiteiten op bedrijventerreinen en gespecialiseerde science-parken. Naast de World Port Rotterdam en de greenports, zoomt deze agenda in op de Legal Capital Den Haag. Tot 2040 is het de ambitie om wereldcentrum op het terrein van internationaal recht, vrede en veiligheid te zijn, met een flinke toename van het aantal gespecialiseerde internationale instellingen in de Haagse regio. In de Zuidvleugel lopen verschillende MIRT-verkenningen (Holland Rijnland, Haaglanden, Rotterdam VooRuit, Antwerpen-Rotterdam). Deze MIRT-verkenningen richten zich op de relatie tussen toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen en knelpunten in de infrastructuur.

3.3.4 Programmering mainports, greenports, bedrijvigheid

Project/ Actie	Context en Opgave	Initiatief-nemer	Gemaakte Afspraken	Thematische samenhang
Structuurvisie Mainport Schiphol	<p><i>Context</i> Perspectief van gebiedsontwikkeling voor Schiphol</p> <p><i>Opgave 8 van figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale top-functies door middel van versterken en benutten internationale metropolitane kansen regio Amsterdam Versterken van hubfunctie Schiphol mede in relatie tot ontwikkeling van Lelystad/Eindhoven</p>	Rijk (voortouw VenW in samenwerking met de stakeholders en de regionale en lokale overheden)	Start 2009 Effect in de periode tot en met 2020 en na 2020	 
Uitvoering convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn	<p><i>Context</i> Convenant gesloten aan de Alderstafel in december 2008. Afspraken gemaakt over selectieve ontwikkeling van Schiphol voor het mainportgebonden verkeer in relatie tot hinderbeperkende maatregelen tot en met 2020.</p>	Schiphol, LVNL, luchtvaart maatschappijen en het Rijk	Vanaf 2009	 
Uitvoering maatregelen convenant omgevingskwaliteit Schiphol	<p><i>Context</i> Convenant gesloten aan de Alderstafel in december 2008 ter ondersteuning van het leefklimaat in regio's rond Schiphol waar hinderbeperkende maatregelen geen effect kunnen hebben.</p>	Provincie Noord-Holland, het Rijk en Schiphol	Vanaf 2009	   
Uitvoering convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol	<p><i>Context</i> Convenant gesloten aan de Alderstafel in december 2008. Afspraken over behoud en versterken van de mainportfunctie en de netwerkqualiteit van Schiphol. Door op Schiphol voldoende capaciteit te creëren voor hub- en mainportgebonden verkeer en op regionale luchthavens een ontwikkeling te bevorderen dat daar het niet-mainportgebonden verkeer optimaal wordt geacomodeerd.</p>	Voorbereiding Schiphol Group i.s.m. het Rijk	Vanaf 2009	 
Opstellen bereikbaarheidsindicatoren	<p><i>Context</i> Om de kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid voor de onder andere de luchthaven schiphol te kunnen beoordelen</p> <p><i>Opgave 9 van figuur 1</i> Verbeteren (inter)nationale verbindingen tussen Randstad en andere stedelijke regio's</p>	Het Rijk (voortouw VenW)	Start 2009	 
Bevorderen innovatievermogen middelen Rotterdamse haven	<p><i>Context</i> Maatregelen op nationaal en regionaal niveau</p> <p><i>Opgave 8 van figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk</p>	Rijk en o.a. Havenbedrijf Rotterdam		
Bevorderen innovatievermogen eveneens in logistieke sector	<p><i>Context</i> Concrete acties gericht op dit thema</p> <p><i>Opgave 8 figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk</p>	Rijk en o.a. Havenbedrijf Rotterdam		
Maatregelen ten aanzien van de arbeidsmarkt	<p><i>Context</i> Actieplan bevordering instroom havengerelateerde opleidingen</p> <p><i>Opgave 8 van figuur 1</i></p>	Rijk en o.a. Havenbedrijf Rotterdam		

	Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk			
Sturend uitgiftebeleid en realisatie bovenregionale planningsafspraken voor bovenregionale zeehaventerreinen en bovenregionale logistieke terreinen	<i>Context</i> Thema; Ruimte <i>Opgave 8 van figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk	Rijk en. Havenbedrijf Rotterdam en andere actoren		
Onderzoek naar ontwikkeling goederenstromen op lange termijn, samenwerking en specialisatie mogelijkheden tussen havens en implicaties voor ruimtegebruik infrastructuur	<i>Context</i> Thema: netwerkontwikkeling <i>Opgave 8 van figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk	Rijk en. Havenbedrijf Rotterdam en andere actoren		
Verbeteren duurzaamheidsperformance transport en logistiek en energie en chemie	<i>Context</i> Thema: Duurzaamheid in transport en logistiek en duurzaamheid in energie en chemie <i>Opgave 8 van figuur 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk	Rijk en Havenbedrijf en andere actoren		
Besluitvorming in het kader van RU project greenports	<i>Context</i> Aanpak duurzaamheidsslag en integrale gebiedsontwikkeling <i>Opgave 8 van tabel 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van versterken van centrumfunctie van de greenports	Rijk (voortouw LNV) en regio (voortouw gem. Westland)	Korte termijn	
Advies toekomst Greenport NL	<i>Opgave 8 van tabel 1</i> Advies toekomst greenports, + Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Versterken van centrumfunctie van de greenports	Rijk (voortouw VROM, LNV)	Begin 2010	
Herstructurering bedrijven terreinen	<i>Context</i> Om herstructurerings opgave te halen: Pilots, oude bedrijventerreinen tijdig ingrijpen in veroudering <i>Opgave 11</i> Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren)	Rijk en decentrale overheden	Korte, middellange en lange termijn	
Zeetoegang IJmuiden Onderzoek naar de mogelijkheden voor de financiering van een nieuwe sluis	<i>Context</i> Capaciteit van het sluiscomplex heeft te veel beperkingen voor Amsterdam en andere Noordzeekanaalgemeenten om te kunnen profiteren van groeipotenties. De zeesluis kan de toegang van grotere zeeschepen naar de achterliggende havens van Amsterdam vereenvoudigen	RWS (voortouw) met het havenbedrijf en Prov. Noord-Holland	MIRT-afpraak	

3.4. Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid



De ruimtevrage in de Randstad blijft de komende tijd naar verwachting hoog. Omdat het accommoderen van deze ruimtevrage niet alleen een kwantiteitsopgave maar ook een kwaliteitsopgave is die Randstadbreed geldt, wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan deze kwaliteitsslag die eveneens in drie gebiedsagenda's een zeer prominente rol speelt. Optimale benutting van de bebouwingmogelijkheden in de steden (via herstructurering, transformatie en "verdichting") staat centraal. Daarnaast zal op een paar plekken ruimte moeten zijn om de opgaven voor meer landelijke woonmilieus te accommoderen.

Het vierde principe maakt een koppeling tussen regionale bereikbaarheid met verstedelijking en groenblauwe kwaliteit. In deze paragraaf wordt vooral ingegaan op de verstedelijkingsopgave die hoort bij dit principe. In de volgende paragraaf (3.5) ligt de nadruk meer op de bereikbaarheid. Vanzelfsprekend moeten beide in nauwe samenhang worden gelezen.

Opgaven: Binnenstedelijk verdichten en divers bouwen en groenblauwe kwaliteit nabij steden

De grote stedelijke regio's van de Randstad vormen de dragers van de verstedelijking. Belangrijke keuze is om de ruimte in de steden veel beter te benutten. Enerzijds worden door verdichting groene gebieden gespaard, anderzijds maakt verdichting en centrumvorming het mogelijk om het openbaar vervoer (en andere voorzieningen) beter te benutten. Naast de inzet op benutting van de binnenstedelijke ruimte via herstructurering, transformatie en verdichting, blijven locaties voor nieuwe uitleg nodig. Het bouwen van nieuwe woningen in Almere wordt als oplossing gezien voor een groot deel van de woningbouwopgave in de Noordvleugel Amsterdam en de Utrechtse regio. Tussen rijk en regio worden over de binnenstedelijke verdichtingsopgaven afspraken gemaakt. In de gebiedsagenda's wordt hier verder uitwerking aan gegeven.

In het bouwprogramma moet de nadruk liggen op hoogstedelijke woon-, werk-, en leefmilieus aan de ene kant en groene woon- en werkmilieus met lagere dichtheden aan de andere kant. Zo wordt tegemoet gekomen aan de gewenste diversiteit. Een optimale benutting van de ruimtelijke mogelijkheden in de steden door transformatie, herstructureren en "verdichting" kan de krachten van de steden versterken, wanneer deze aantrekkelijk worden vormgegeven. Voor deze verdichtingsopgave geldt de volgende voorkeursvolgorde van bouwen: binnen bestaand gebied, in aansluiting op de steden in de noordelijke en zuidelijke Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen ten opzichte van infrastructuur en verder weg gelegen plekken. Het kabinet streeft er naar om 40 procent van alle nieuwe woningen, winkels en kantoren binnen de bestaande steden en dorpen te bouwen in de vier Randstadprovincies.

De verdichting van de steden kan niet zonder groenblauwe kwaliteit en recreatiemogelijkheden in en nabij de steden. Meer groen nabij de steden is van grote waarde voor gezondheid, recreatie, natuur en beleving van de openheid. Dit biedt ook kansen voor nieuwe aantrekkelijke woonvormen. De woningbouwopgave voor de Randstad is aanzienlijk. Een groot deel daarvan zal binnen bestaand stedelijk gebied ingevuld moeten worden. De functie van de Randstad als gebied waar intensief gewoond, gewerkt en verdiend wordt, kan alleen maar behouden en versterkt worden als rekening gehouden wordt met de eisen die het watersysteem stelt. Er is eveneens een relatie tussen het landelijk gebied en de Randsteden. Dit wordt intensiever en belangrijker. Een aantrekkelijke inrichting van deze gebieden kan de gebruiksmogelijkheden vergroten en is van belang voor het leefklimaat van de stedeling. Bovendien vormt het een vestigingsplaatsfactor voor bedrijven in de Randstad. Deze groenblauwe structuur bestaat uit een aaneenschakeling van het Rivierengebied, de Utrechtse Heuvelrug, Laag Holland, het Groene Hart, het IJsselmeergebied (Oostvaarderswold, Markermeer en IJmeer), de Zuidwestelijke Delta en de kustzone. Deze robuustere groenblauwe structuur kan dienen als contramal voor de verstedelijking.

In de ondergrond van water, natuur, landschap en cultuurhistorie liggen ook de kwaliteiten verborgen om ruimte te vinden voor kleinschalige groene woon- en werkmilieus. In de Voorloper Groene Hart zijn afspraken vastgelegd over een gezamenlijk ruimtelijk beleid voor het Groene Hart. De Voorloper is opgesteld door de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, in afstemming met het rijk.

3.4.1 Optimaal benutten van bestaand gebied door transformatie herstructurering en “verdichting”



Het is uitgangspunt om de kwaliteit van de steden en daar aanwezige topfuncties te versterken. Daarmee komt de kwaliteit van de stad meer centraal te staan. Economische topfuncties in de steden en sectoren waarmee Nederland internationaal moet concurreren, moeten gestimuleerd worden. Bovendien moet er ruimte gegeven worden voor ontwikkeling. Verdere verdichting in de steden vergroot de behoefte aan groene kwaliteit direct bij de steden en levert hiermee weer het draagvlak op voor innovatieve vormen van investeren in landschap. In het kader van de verdichtingsopgave in combinatie met wonen en werken in de grote steden, zijn tal van herstructureringsprojecten in de verschillende gebiedsagenda's terug te vinden, waarbij herstructurering plaatsvindt van oude bedrijventereinen. Dit moet een combinatie van een modern woon-, werk- en leefmilieu opleveren. Naast de inzet op benutting van de binnenstedelijke ruimte blijven locaties voor nieuwe uitleg nodig. Het bouwen van nieuwe woningen in Almere wordt als oplossing gezien voor een groot deel van de woningbouwopgave in de Noordvleugel Amsterdam en de Utrechtse regio. Drie voorbeelden daarvan zijn Stadshavens Rotterdam, Zaan-IJoevers en de Schaalsprong Almere.

Stadshavens Rotterdam

Stadshavens Rotterdam is een verzamelnaam voor een aantal havens aan weerszijden van de Nieuwe Maas van ongeveer 1600 ha. Dit Randstad Urgent-project heeft als doel de transformatie en vernieuwing van het gebied Stadshavens Rotterdam tot een gebied waarin innovatieve en moderne werk- en woonomgevingen worden gecombineerd, optimaal duurzaam en klimaat bestendig. De nadruk wordt gelegd op economische vernieuwing van het gebied, waardoor er een goed vestigingsklimaat ontstaat voor nieuwe activiteiten. Tevens vindt er herontwikkeling plaats. Zo is er meer plaats voor stedelijke functies als wonen, cultuur en recreatie.



Zaan-IJoevers

De woningbouwopgave is fors in de Amsterdamse regio, in het licht van de dynamiek in de regio en de krapte op de woningmarkt. Om deze door het kabinet in de structuurvisie Randstad 2040 verwoorde opgave te kunnen realiseren speelt – als onderdeel van de totale binnenstedelijke opgave - de transformatie van het havengebied binnen de Ring A10 en langs de Zaan (“Zaan-IJoevers”) een cruciale rol. In kwantitatief opzicht gaat het om een toevoeging van circa 45.000 woningen. Ook in het licht van de huidige economische situatie blijft deze opgave reëel. Deze past bij de beoogde versterking van de positie en kracht van de stad. Ook draagt deze transformatie bij aan efficiënter en effectiever gebruik van de ruimte, intensivering van de havengerelateerde bedrijventerreinen buiten de Ring A10, optimale benutting van de Westrandweg en verkleining van de hinder en risico's voor bewoners.

Schaalsprong Almere

Een deel van de bouwopgave van de Noordelijke Randstad wordt tot stand gebracht in Almere, als onderdeel van de Schaalsprong Almere. Integrale besluitvorming en uitvoering van de schaalsprong Almere (60.000 woningen tot 2030 inclusief bereikbaarheidsmaatregelen) is daarvan een voorbeeld. Die schaalsprong is voor de gehele noordelijke Randstad (metropoolregio Amsterdam en Utrechtse regio) van grote betekenis gezien de grote dynamiek van dit deel van de Randstad en de tekorten op de woningmarkt. De integrale besluitvorming vindt plaats in het Integraal Afspraken Kader van het Randstad Urgent project 'Schaalsprong Almere'. Zo wordt tegemoet gekomen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan divers bouwen in de Randstad en wordt een bijdrage geleverd aan het openhouden van groenblauwe ruimte.

3.4.2 Groenblauwe kwaliteit nabij steden



De realisatie van groenblauwe kwaliteit nabij de steden door de ontwikkeling van deze groene gebieden, zorgt ervoor dat deze (verdichtende) steden aantrekkelijker worden voor de bewoners en voor het vestigingsklimaat van bedrijven. Mogelijkheden daarvoor liggen onder meer in de Hollandse en Utrechtse Oude Rijnzone, in de omgeving van Leiden (Bollenstreek), in Almere (Oost), in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda en ten noorden van Amsterdam (Purmerend en omgeving). Zoals al in de Nota Ruimte is opgenomen, is er in het Groene Hart als geheel ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei ('migratiesaldo nul', zie vierde principe "Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid"). Dit betekent dat de maximale wooncapaciteit in het Nationaal Landschap Groene Hart niet meer bedraagt dan de wooncapaciteit die nodig is om te kunnen voldoen aan de regionale woningbehoefte. Dit betekent dat de woningvoorraad in de periode 2009-2020 nog met maximaal 26.300 woningen mag groeien. Om aantrekkelijkheid te realiseren moeten recreatiemogelijkheden meegroeien met verstedelijkingsopgave. Bovendien is een goede bereikbaarheid, ontsluiting en toegankelijk van en naar het groen voor de Randstedeling noodzakelijk.

Om dit te realiseren is het rijk met provincies overeengekomen grootschalig groen ("Recreatie om de Stad") te realiseren in de periode 2007-2013 in het kader van ILG afspraken. Het gaat om ca. 14.000 ha voor intensief gebruik. In de Agenda Landschap is een duidelijk ruimtelijk kader aangekondigd voor gebieden met een groene recreatieve functie. Voor een aantal specifieke plekken in de Randstad wordt een groenblauwe kwaliteit gerealiseerd ten behoeve van een kwaliteitsverhoging van het woon- en werkmilieu in de Randstad. Voor nieuwe uitleglocaties geldt het richtgetal voor groen uit de Nota Ruimte van 75 m² per woning voor een robuuste groenblauwe structuur. Daarnaast stimuleert het rijk andere overheden om in ruimtelijke plannen voor het bouwen van 'rood' te zorgen voor goede balans met 'groen' en 'blauw'. Dit is vastgelegd in de Verstedelingsafspraken.

Ten aanzien van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het groen vormen bestaande en nieuwe infrastructuur barrières. Om dit te verbeteren zijn hierover afspraken gemaakt tussen het rijk en de Groene Hart provincies en het Bestuurlijk Overleg G4P3. Zo moet worden gekomen tot een Uitvoeringsagenda Recreatief Route Netwerk. De afspraken worden in najaar 2009 vastgesteld. Het betreft afspraken over wandel-, fiets- en vaarroutes.

Verder streeft het rijk naar verbetering van de toegankelijkheid en versterking van het recreatief gebruik van groen. Specifiek binnen de nabijheid van de grote steden moet het groen binnen 10 minuten bereikbaar zijn vanuit de woonomgeving (met name via voetpaden en fietspaden), volledig opengesteld en gratis toegankelijk

De interactieve atlas bevat gebiedsprofielen waarin de belangrijkste landschappelijke cultuurhistorische en natuurlijke kenmerken van het Groene Hart worden beschreven.¹⁴

¹⁴ www.kwaliteitsatlas.nl.

Mooi en Vitaal Delfland

Een voorbeeld van deze groenblauwe kwaliteit is het project Mooi en Vitaal Delfland. Vanuit economisch en werkgelegenheidsoogpunt is de glastuinbouw van groot belang. Deze dynamische sector heeft voortdurend behoefte aan herstructurering. Maar het gebied moet in een drukbevolkte regio als de Zuidvleugel ook bijdragen aan een hoogwaardige woon-, werk- en leefomgeving. "Mooi en Vitaal Delfland" richt zich op integrale versterking door gelijktijdige herstructurering van glas en groen in het gebied tussen Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer. Uitbreiding van de "groene" oppervlakte moet het tekort aan recreatieve mogelijkheden terugdringen en uitlooptmogelijkheden voor de stedelingen vergroten.

3.4.3 Relatie met de gebiedsagenda's

Noordwest Nederland

In de Metropoolregio Amsterdam is het de bedoeling om circa 60.000 (= 60%) van de uitbreidingsopgave van 100.000 woningen tot 2020 binnenstedelijk te realiseren, waarvan circa de helft in Amsterdam. Van de opgave in de nieuwe uitleg wordt een aanzienlijk deel juist gesitueerd in Almere. Dit gebeurt in de vorm van onderscheidende woonmilieus. Over de gehele linie is de strategie gericht op bundeling van verstedelijking op de as Haarlemmermeer/Amsterdam-Almere/Lelystad, langs IJ en Zaan en intensivering van het stedelijke grondgebruik. Dit is nodig om draagvlak te realiseren voor onder andere openbaar vervoer en grootstedelijke voorzieningen en het behouden van waardevolle landschappen.

Belangrijk zijn de gebiedsontwikkelingsprojecten Haarlemmermeer en Bloemendalerpolder, De verstedelijkingsopgave noodzaakt tot meegroeiende groene recreatiemogelijkheden in het aangrenzende groene buitengebied, zodat er metropolitane stadslandschappen ontstaan. Daarbij is adequate toegankelijkheid en onderlinge verbondenheid van dit nabijgelegen groen vanuit de stad is essentieel.

Utrecht

De provincie Utrecht heeft bij de woningbouw een ambitie van 100.000 woningen. Hiervoor is een aantal ambities en uitgangspunten geformuleerd waarbij een zo groot mogelijk aandeel, zo mogelijk tweederde deel, in bestaand bebouwd gebied tot stand zou moeten komen, dat wil zeggen binnen de rode contouren uit het streekplan Utrecht. De locaties Leidsche Rijn, Houten-Zuid en Vathorst gelden daarbij als binnenstedelijk. Daarnaast dient het bestaand stedelijk gebied optimaal benut te worden door verdichting, herstructurering en transformatie. En als laatste wordt wonen en werken intensiever met elkaar gemengd en wordt ingestoken op bouwen bij opstapplaatsen van openbaar vervoer. De woningmarkten van Utrecht/Amersfoort, het Gooi en Almere zijn met elkaar verbonden, mede omdat in Almere eveneens 15.000 woningen gebouwd zullen worden de regio Utrecht.




Tegelijkertijd vereist stedelijke intensivering voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden in de directe leefomgeving, dat wil zeggen op fiets- of loopafstand. Het realiseren van de volledige opgave voor recreatie om de stad is noodzakelijk om de bestaande tekorten te verkleinen.

Zuidvleugel

Bij de Zuidvleugel ligt het accent op het afstemmen van wonen, werken, recreëren én vestigen. Daarom is het van belang het aanbod aan woonmilieus af te stemmen op de vraag van de (toekomstige) metropolitane inwoner van de Zuidvleugel. De Verstedelijkingsstrategie stelt voor zeven 'iconen' te ontwikkelen voor metropolitaan wonen, wonen aan de kust (Scheveningen en deel van Valkenburg), wonen langs grote rivier (Stadshavens Rotterdam, Maasterrassen Drechtsteden), hoogstedelijk wonen (Binckhorst Den Haag, Stationskwartier Rotterdam CS) en wonen in het landschap (Rode Waterparel in de Zuidplaspolder).

Om prettig te wonen is het van belang dat er groen is in de nabije omgeving en dat het landschap toegankelijk is. De prioritare gebieden in de Zuidvleugel liggen tussen de steden: Duin, Horst en weide, Hof van Delfland, IJsselmonde/Deltapoort. Voor deze groene kwaliteit zullen afspraken gemaakt moeten worden over financiering, de rol van marktpartijen, exploitatie en beheer van de gebieden en de rol van landbouw.

3.4.4 Programmering Binnenstedelijk verdichten en divers bouwen en Groen blauwe kwaliteit nabij steden

Project/ Actie	Context en Opgave	Initiatief-nemer	Gemaakte Afspraken	Thematische samenhang
Programma verstedelijkings-afspraken	<i>Opgave 10 en 11 van tabel 1</i> Bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren) - Besluitvorming over afspraken - Uitvoering	Rijk (VROM) samen met regio	- 2009 - 2010-2020	
Gebieden van groenblauwe topkwaliteit rondom de steden	<i>Context</i> Onderzoek naar: exploitatie, inrichting, financiering <i>Opgaven 6 en 7 uit tabel</i> Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave; Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit nabij steden.	Regio samen met Rijk/ LNV	2010	
Uitvoerings-agenda Recreatieve route Netwerken	<i>Context</i> Verbetering toegankelijkheid en bereikbaarheid van groene recreatie gebieden <i>Opgaven 6 en 7 uit tabel 1</i> Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave; Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit nabij steden.	G4P3 met groene Hartprovincies en Rijk	2010-2015	

3.5 Nogmaals (regionale) bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de verstedelijkings- dan wel leefbaarheidsopgaven, maar ook om van Nederland een concurrerende regio op economisch gebied te maken. Dat betekent dat mobiliteit zich zowel richt op de Randstadvlugels als op de Randstad als geheel. In deze paragraaf wordt ingezoomd op wegen, openbaar vervoer, en goederenvervoer per spoor dat op Randstadniveau basis biedt aan integrale ontwikkelingen in de gebiedsagenda's. Door de mate van detail en opzet van de drie gebiedsagenda's is ervoor gekozen bereikbaarheid in een aparte paragraaf vorm te geven.



Opgaven: Vergroten van de capaciteit van de hoofdverbindingssassen en de inzet van N-wegen, het ontwikkelen van een verbeterd en samenhangend OV-systeem en het faciliteren van het groeiend goederenspoorvervoer

Wegen

Een goede en robuuste bereikbaarheid via weg tussen de verschillende steden en knooppunten is van groot belang voor de economische concurrentiepositie van de Randstad. In de MobiliteitsAanpak zijn voorstellen opgenomen om de bereikbaarheid verder te verbeteren en tot een robuust vervoerssysteem te komen door het versterken van samenhang in het wegennet. Waar dat zinvol is wordt regionaal en doorgaand verkeer van elkaar gescheiden (ontvlechting en paralleliteit). Dit bevordert de doorstroming en de bereikbaarheid. Door te werken aan parallelstructuren in gebieden met belangrijke reizigers en/of goederenstromen, binnen en tussen vervoersmodaliteiten, neemt de robuustheid van het vervoerssysteem als geheel toe. De inzet van de N-wegen draagt daaraan bij. Binnen de Randstad wordt gestreefd naar een gemiddelde snelheid op de hoofdverbindingssassen van 80 km/u in de spits. Voldoende capaciteit op de belangrijkste verbindingssassen tussen de steden in de Randstad is daarvoor nodig.

Dit betekent dat waar nodig de corridors binnen de Randstad verbreed worden naar 2x4 rijstroken. Uit de op te stellen Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (herziening Mobiliteitsprognose) zal exact blijken op welke corridors de capaciteit vergroot moet worden. In dat kader zal in samenspraak met de decentrale overheden bekeken worden welke N-wegen in aanmerking komen voor opname in het kernwegennet.

Om deze ambitie te behalen zijn aanpassingen op de hoofdverbindingssassen, ook na 2020, waarschijnlijk. Deze worden in de verschillende gebiedsagenda's nader uitgewerkt. De uitvoering van de geplande en nog te nemen maatregelen draagt bij aan het robuuster maken van het mobiliteitsstelsel. De A4 Amsterdam-Antwerpen, A16 in relatie tot verkenning Antwerpen-Rotterdam, A1, A2, A12, A15, A28 zijn de belangrijkste (inter)nationale hoofdverbindingssassen.

Openbaar vervoer

Naast goede en robuuste bereikbaarheid via de weg is het openbaar vervoer tussen de verschillende steden en knooppunten eveneens van groot belang voor de positie van de Randstad. Een samenhangend OV-systeem in de Randstad op het schaalniveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad met goede en snelle verbindingen op (inter)nationale, regionale en lokale schaal, zorgt voor goede bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en economische kerngebieden. Samenhangende stedelijke OV-netwerken met een spinnenwebstructuur en hoge frequenties dragen bij aan de vlotte bereikbaarheid binnen de steden. Aansluiting op ruimtelijke ontwikkelingen zoals de verstedelijkingsopgave is daarbij cruciaal. Voor het spoorvervoer wordt met het vigerende MIRT-programma spoorvervoer en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gewerkt aan gerichte uitbreidingen van het spoorwegennet en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer.

Goederenvervoer per spoor

Het huidige spoorgoederenbeleid is in belangrijke mate gebaseerd op de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer uit 2002 en is met name gericht op het faciliteren van dikke goederenstromen, vaak havengerelateerd, over langere afstanden. Hier past bijvoorbeeld de aanleg en optimale benutting van de Betuweroute in en het ontwikkelen

en optimaliseren van internationale spoorcorridors, waarmee Nederland, samen met andere landen een actieve bijdrage levert om te komen tot een geïntegreerd corridornetwerk op Europese schaal. Ook het faciliteren van het groeiende goederenvervoer, onder andere als gevolg van de Tweede Maasvlakte, vergt na 2020 gerichte maatregelen en investeringen.

Van het goederenvervoer per spoor is meer dan 80% grensoverschrijdend waarvan ca. 70% Nederland-Duitsland. Van het internationaal goederenvervoer gaat het merendeel van of naar een Nederlandse haven.

3.5.1 Vergroten capaciteit hoofdverbindingssassen en inzet van N-wegen



Kernbegrip is het versterken van samenhang in het wegen net. Door aanpakken van knelpunten, optimaliseren van aansluitingen tussen hoofd- en onderliggend wegennet en door het versterken van de functie van deelsystemen in het totale wegennet (ontvlechten en paralleliteit).

In het noordelijke deel van de Randstad wordt ingezet op een aantal punten op de korte en middellange termijn. Rondom Almere wordt ingezet op een pakket aan maatregelen waarbij een lichte verbetering van de doorstroming op de A6 gerealiseerd moet worden. Door het inzetten van de DRIP's wordt bijgedragen aan de publieksgerichtheid. Rondom Purmerend wordt ingezet op het multimodaal optimaliseren van bus- en autoverkeer A7, N235. Het verbeteren van de busverbinding op de N235 draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op de A7 en stimuleert multimodaliteit. Het plaatsen van maatregelen als berm DRIP's en TDI's is kosteneffectief en publieksgericht.



Hoofdverbindingssassen uit
Kaart MobiliteitsAanpak

In het Zuidelijke deel van de Randstad is de bereikbaarheidsproblematiek van de Rotterdamse haven urgent. De *Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar (Ruit van Rotterdam)* behelst het opstellen van een integrale en multimodale gebiedsgerichte MIRT-Verkenning voor het gebied ter grootte van de Stadsregio Rotterdam en het Westland. Ten aanzien van de ring Rotterdam worden doorstromingsmaatregelen genomen. Dit heeft tot doel op den duur de bereikbaarheid van de stad Rotterdam en de haven te kunnen waarborgen. Voor de Flessenhalzen in de A12 Utrecht-Den Haag worden er maatregelen genomen voor een betere doorstroming zoals een derde rijbaan en een bypass. Daarnaast wordt de driehoek N11/A12 en A4 geoptimaliseerd, door maatregelen gericht op de bereikbaarheid van de zuid-oostzijde van Den Haag. Rond Utecht en rond het knooppunt Oude Rijn wordt het wegennet geoptimaliseerd. Op de A4 tussen Amsterdam en Rotterdam wordt tussen Burgerveen en Leiden de weg verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken en wordt het ontbrekende stuk tussen Delft en Schiedam aangelegd. Beide uitbreidingen vinden plaats met uitdrukkelijke aandacht voor inpassing en versterking van natuur en leefbaarheid van de omgeving.

3.5.2 Verbeterd en samenhangend OV-systeem



Om het spoor en regionaal OV een investeringsimpuls te geven worden vier programma's uitgevoerd: Actieplan "Groei op het Spoor", Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Actieprogramma Regionaal OV en Quickscan markt en capaciteit gedecentraliseerde spoorlijnen. Naast harde maatregelen in infrastructuur en zachte maatregelen op het

gebied van voertuiggedrag en keten, dragen bundeling en verdichting binnen de noordelijke en zuidelijke Randstad bij aan draagvlak voor regionaal openbaar vervoer en voor zo rendabel mogelijke investeringen hierin.

Uit de gebiedsgerichte MobiliteitsAanpak blijkt dat de opgave voor het regionaal OV in de drie Randstadregio verschillend wordt opgepakt. Zo wordt in de Noordelijke Randstad ingezet op een hoogwaardig OV-systeem dat qua snelheid kan concurreren met de auto. Aanvullend op maatregelen die de regio uitvoert wordt via het actieprogramma een extra impuls gegeven aan het regionaal OV.

In de Zuidelijke Randstad wordt ingezet op een OV-systeem dat een alternatief voor de auto kan zijn. Voor de provincie Zuid-Holland zijn de maatregelen gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid door onder meer doortrekking van de Zuidtangent en doorstromingsmaatregelen Alphen aan de Rijn-Hoofddorp/ Schiphol. Voor de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden zijn de maatregelen gericht op snelheidsverhoging, capaciteit en ontbrekende verbindingen.

Om het reizen met het openbaar vervoer in de regio Utrecht aantrekkelijker te maken, werkt de regio toe naar één OV-netwerk. Dit moet leiden tot 10% minder autogebruik in de spits in 2020. Er worden maatregelen genomen die zijn gericht op capaciteitsvergroting en snelheidsverbetering en ontbrekende verbindingen

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, als onderdeel van een samenhangend OV-systeem in de brede Randstad levert een belangrijke bijdrage aan een goede bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en economische kerngebieden.

Dit betekent, conform de MobiliteitsAanpak dat rond 2028 minimaal zes intercity's en bij voorkeur zes Sprinters per uur in de brede Randstad zullen rijden. Dit laatste is afhankelijk van maatwerk op basis van de marktbehoefte voor sprinters. Op basis van de marktanalyses zal nog worden bezien of en in hoeverre dit mogelijk is binnen de beschikbare middelen voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (ad € 4,5 mld). Goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor openbaar personenvervoer en eveneens voor goederenvervoer, zijn voor de bereikbaarheid van groot belang.

Multimodaal reizen en overstappen moet gemakkelijk zijn, daarvoor is real time reisinformatie van onmisbare voorwaarde.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waaronder diverse corridorplanstudies en de planstudie toekomstvaste routing

spoorgoederenvervoer, levert een rapport op met feitelijke conclusies uit deze planstudies. Voorstellen voor maatregelen voor de reizigerscorridors zullen zich naar verwachting richten op partiële aanpassingen aan bestaand spoor. De consequentie daarvan kan zijn dat er, naast maatregelen die ervoor moeten zorgen dat het bestaande netwerk zwaarder kan worden belast, op een aantal trajecten bijgebouwd moet worden. Ook moeten er mogelijk andere gerichte investeringen worden gedaan, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en overwegen en diverse maatregelen op stations (transfer) en fietsenstallingen. Verder komt er naar verwachting een aantal andere corridors met voldoende reizigers in beeld waar de frequenties kunnen worden verhoogd. Gedacht wordt, zoals aangegeven in de Mobiliteitsaanpak, aan hogere frequenties op de lijnen Den Haag/Rotterdam-Gouda-Utrecht, Leiden-Utrecht, Amsterdam-'t Gooi, Utrecht-Amersfoort-Apeldoorn.

Legende
— Hoogfrequent spoorvervoer
— Bestaande lijnen



hoogfrequentspoorvervoer in de Randstad Kaart MobiliteitsAanpak

Conform de MobiliteitsAanpak zal er na 2020 verdere groei te verwachten zijn op de drukke corridors in de spits naar de grootstedelijke gebieden. Na 2020 zal op een aantal corridors allereerst de 6/6 variant in beeld komen, voor zover deze nog niet tot 2020 te realiseren is.

3.5.3 Faciliteren groeiend spoorgoederenvervoer



De afgelopen tien jaar is het vervoerd volume over het spoor verdubbeld. Het aantal spoorvervoerders dat in Nederland actief is, is sinds de liberalisering toegenomen. Allerlei partijen werken hard om het spoorproduct te verbeteren, zodat het een volwaardig alternatief wordt voor andere vervoerswijzen. Marktwerking en concurrentie moeten de prikkel vormen om de efficiency te verhogen en de prijs/kwaliteitsverhouding van het spoorvervoer sterk te verbeteren. Er wordt probeert de randvoorwaarden voor het spoorgoederenvervoer te optimaliseren, bijvoorbeeld door afspraken te maken met andere landen, door het aanpassen van wet- en regelgeving, door de spoorsector nauwlettend in de gaten te houden. De Betuweroute is hier het bekendste voorbeeld van. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is eveneens een studie naar de routing van het goederenvervoer opgenomen. Hier in staat spreiden en bundelen van de goederenstromen centraal.

Daarnaast werkt het rijk aan de beperking van het lawaai van goederentreinen. Aanpak bij de bron van het lawaai blijkt daarbij vele malen effectiever dan het plaatsen van geluidsschermen. Om nieuwe maatregelen te ontdekken en in de praktijk te testen, is het innovatieprogramma geluid opgezet.

De belangrijkste internationale routes voor het afwickelen van het spoorgoederenvervoer vanuit de Randstad zijn:

- over Betuweroute naar midden- en zuid Duitsland en verder;
- over Oldenzaal naar Noord Duitsland en verder;
- over Venlo naar Duitsland ten westen van de Rijn;
- over Roosendaal naar België en Frankrijk.

De Betuweroute

Voor Duitsland is de Betuweroute verreweg de belangrijkste route. Wegens capaciteitstekort aan Duitse zijde blijven de routes over Oldenzaal en Venlo structureel nodig. Mede door ingebruikname van de Tweede Maasvlakte groeit het goederenvervoer naar verwachting van 45 mln ton in 2007 naar circa 100 mln ton in 2020. De prognoses wijzen op verdere groei van spoorgoederenvervoer na 2020. Op termijn moet bekeken worden of verdere aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen. Routes die daarvoor in aanmerking kunnen komen zijn Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Oldenzaal. De Betuweroute levert extra capaciteit, waarvan niet alleen het goederenvervoer, maar ook het personenvervoer per spoor profiteert. Hierdoor maken namelijk minder goederentreinen gebruik van normale spoorwegnet. Bovendien stijgt, de toename van het wegtransport minder hard. In 2009 wordt verder gewerkt aan het ombouwen van de Havenspoorlijn. De Havenspoorlijn is het gedeelte van de Betuweroute dat loopt van de Maasvlakte tot Barendrecht. Deze lijn is sinds 2004 al als onderdeel van de Betuweroute in gebruik. Op korte termijn wordt deze lijn voorzien van dezelfde systemen als die nu aanwezig zijn op het nieuw aangelegde gedeelte van de Betuweroute.¹⁵



Kaart Betuweroute in de Randstad (website VenW)

¹⁵ Informatie website VenW

3.5.4 Relatie met de gebiedsagenda's

De drie gebiedsagenda's gaan bij het analyseren van verschillende mobiliteitsvraagstukken uit van de Mobiliteitsladder. De ladder biedt een denkkader voor het systematisch en samenhangend analyseren van verschillende oplossingsrichtingen voor (mobiliteits)vraagstukken. Deze ladder kent de volgende "sporten": ruimtelijke ontwikkeling, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, benutten bestaande infrastructuur, reconstructie bestaande infrastructuur en bouwen van nieuwe infrastructuur.

Noordwest Nederland

Ten aanzien van het openbaar vervoer legt de metropoolregio Amsterdam de nadruk op het realiseren van een samenhangend OV-netwerk dat wordt gekenmerkt door een structuur van elkaar overlappende spinnenwebben, korte reistijden, hoge frequenties en comfort. De ontwikkeling van het aanbod is afgestemd op de verstedelijkingsopgaven. Randvoorwaarden hierbij zijn een storingsvrije afwikkeling tegen relatief hoge snelheden, korte wachttijden, betrouwbaarheid en comfort op de (knooppunt)halten en in de voertuigen. Snel en goed voor- en na-transport van deur tot deur en gebruiksgemak is eveneens essentieel, wil het OV een aantrekkelijke keuze zijn voor de reiziger. Hierbij wordt ingezet op de Noord/Zuidlijn Amsterdam en Amstelveen als nieuwe centrale as, en HOV in Haarlem en omgeving als ruggengraat van dit metropolitane netwerk hoogfrequente Sprintertreinen en regionale Intercity's op de hoofdcorridors in de regio.

Voor de corridors Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven wordt in het kader van PHS ingezet op zes Intercity's en zes Sprinters per uur gedurende de gehele dag. De ontwikkelingsas Haarlemmermeer/Schiphol-Amsterdam-Almere/Lelystad neemt in de gebiedsagenda een kernpositie in. Er wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer en weg in combinatie met gebiedsontwikkeling in de Westflank en nieuwe bedrijvigheid in het ACT-gebied (Amsterdam Connecting Trade). De Zuidas ontwikkelt zich als nieuw centraal knooppunt waar uitbreiding van metro, rail, A10 en station noodzakelijk is. Voor de opgave in het kader van Schaalsprong Almere gaat het om het accommoderen van de mobiliteitsgroei, zowel intern als extern, in samenhang met de gewenste westwaartse ontwikkeling van de stad, waardoor de interne samenhang van de metropoolregio wordt versterkt en tegelijkertijd op langere termijn meer draagvlak ontstaat voor een IJmeerverbinding. Voor een verstedelijking langs ZaanIJ-oever is de aanleg van een HOV-verbinding tussen Amsterdam Noord en Zaandam Zuid nodig die aansluit op de Noord-Zuidlijn. Van belang zijn verder met name de 2e Coentunnel/ Westrandweg (uitvoering 2012), verbetering van de doorstroming op de A8 en de A10-Noord en het Programma Hoogfrequent Spoor Zaanstad-Amsterdam (uitvoering periode 2021). Om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte is voor de havenontwikkeling het herstructureren van bedrijventerreinen van belang.

Utrecht

De bereikbaarheidsstrategie is gericht op een goede en betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur en op het waarborgen van de transitofunctie van de hoofdinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen). Zowel voor het auto- als het spoorverkeer komen veel doorgaande lijnen in Nederland in dit landsdeel samen. Rijk en regio werken sinds november 2006 samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het programma VERDER. Hieronder vallen onder andere de pakketstudies: De pakketstudie Driehoek A1-A27 en Ring Utrecht. Daarbij horen ook aanvullende mobiliteitsmaatregelen zoals mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, fietsmaatregelen en aanpassing onderliggend wegennet. Een andere pakketstudie betreft de studie naar de bereikbaarheidsvragen op de autowegendriehoek A1-A27-A28 over de ontwikkeling van het hele gebied aan weerszijden van de betrokken autosnelwegdelen.

Voor alle maatregelen geldt in algemene zin dat bij nieuwe of te verbreden tracés voor auto en openbaar vervoer de ruimtelijke inpassing van groot belang is. Naast de *Pakketstudie Driehoek* speelt op termijn de verbinding met Almere een rol.

Voor de stedelijke regio Utrecht ligt daarnaast het accent op verstevigen van tangentiële verbindingen, om zo vooral ook tot een betere OV-ontsluiting te komen van aan de rand van de stad gelegen woon- en werkgebieden. Uitbreiding van het (H)OV heeft niet alleen een positief effect op de verkeersdruk op de weg, maar is ook van belang voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden. Nieuwe tramverbindingen en -haltes hebben een sterk structurerend karakter voor het ruimtegebruik. Andersom geldt ook dat dankzij de stedelijke verdichting het passagiersaanbod aan het OV wordt vergroot.

De stad Utrecht wil belangrijke OV-verbindingen in de toekomst uitvoeren als tramlijnen ("vertrammen") om daarmee een grote kwaliteitslag te maken en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

Voor de as Almere-Gooi-Utrecht (AGU) is een preverkenning uitgevoerd naar de beste mobiliteitsaanpak waarbij zowel weg als spoor in beeld zijn. De conclusie van de AGU-preverkenning is dat de schaa sprong Almere van grote invloed is op de benodigde weg- en OV-netwerken in de corridor Almere-Gooi-Utrecht. De inzichten uit de preverkenning AGU op dit punt zijn betrokken bij de "Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer" (RAAM)-brief.

Zuidvleugel

Deze gebiedagenda stelt een goede doorstroming en aansluiting op de internationale verbindingen centraal. Dit is van belang voor de specifieke (inter)nationale functies zoals de Rotterdamse haven, de grootstedelijke agglomeraties, de kenniscentra en de Greenports. In de Zuidvleugel wordt qua OV ingezet op OV dat een alternatief kan zijn voor de auto. Daarbij wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer.

Ten aanzien van het (hoofd)spoorwegennet wil de Zuidvleugel in ieder geval de drukste trajecten in de Randstad toe naar zes intercity's per uur en een aantal sprinters op maat, en het accommoderen van het toenemende goederenvervoer per spoor (inclusief risicoreductie voor vervoer van gevaarlijke stoffen). Voor de langere termijn gaat het kabinet uit van zes intercity's en zes sprinters per uur.







Voor de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer is extra kwaliteit nodig in het netwerk. De Zuidvleugel zet daarbij in op hogere frequenties en meer comfort, naast een goede doorstroming en een begrijpelijk netwerk van verbindingen.


Om de metropolitane ontwikkeling te faciliteren zijn goede openbaar vervoerverbindingen in en tussen de steden nodig. Bovendien moet de aansluiting binnen de vervoerwijzen en tussen de landelijke en regionale systemen logisch zijn: corresponderende dienstregelingen, goede fietsvoorzieningen en voor automobilisten bereikbare overstappunten (ketenmobiliteit, vervoer van deur tot deur, een logisch samenhangend openbaarvervoersysteem). Met snellere reistijden, hogere frequenties en een hogere dichtheid van het bus-, tram- en metronet. Er wordt uitgegaan van de inzichten vanuit het Programma Stedenbaan en vanuit de studies Netwerk RandstadRail in de Haagse Regio, de Zuidtangent-metro Rotterdam en de RijnGouwelijn West om tot een robuust en hoogwaardig OV-netwerk te komen.

In de uitwerking van het openbaar vervoer zoals de Zuidvleugel die nu maakt (Zuidvleugelnet OV) en de MIRT-verkenningen Haaglanden en Rotterdam en de Integrale Benadering Holland Rijnland, worden concrete maatregelen voor openbaar vervoer en de weg uitgewerkt. Het regionaal spoorvervoer (Stedenbaan) maakt deel uit van de regionale plannen voor het Zuidvleugelnet.

Met het oog op de doelstellingen uit het MIRT en de aanhoudende groei van mobiliteit zijn in 2008 naast de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland "brede" MIRT-verkenningen gestart: MIRT Haaglanden, MIRT Rotterdam VooRuit en Verkenning Antwerpen-Rotterdam.

3.5.5 Programmering Vergroten van de capaciteit van de hoofdverbindingssassen en de inzet van N-wegen, het ontwikkelen van een verbeterd en samenhangend OV-systeem en het faciliteren van het groeiend goederenspoorvervoer

Project/ Actie	Context en Opgave	Initiatiefnemer	Gemaakte Afspraken	Thematische samenhang
Maatregelen noordelijke Randstad t.a.v. OV pakket	<i>Context</i> Start uitvoering van programma's + <i>Opgave 10 tabel 1</i> verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad	Rijk en partners uit de Metropool-regio Amsterdam	2009-2012	
Maatregelen Zuidelijke Randstad t.a.v. OV-pakket	<i>Context</i> Start uitvoering van de programma's + <i>Opgave 10 tabel 1</i> Verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad	Rijk en partners uit de Zuidvleugel	2009-2012	
Maatregelen Utrecht t.a.v. OV-pakket	<i>Context</i> Start maatregelen + <i>Opgave 10 tabel 1</i> Realisatie verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad	Rijk en partners uit de regio Utrecht	2009-2012 en R: 2020	
Besluiten Programma Hoogfrequent spoorvervoer	<i>Context</i> Planstudies en conclusies + <i>Opgave 9 en 10 van tabel 1</i> Verbeteren van de (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV) Opschalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad	Rijk	2010	
Regio Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar + bereikbaarheid Rotterdam	<i>Context</i> Opleveren Masterplan op basis waarvan enkele planstudies gestart kunnen worden + opleveren planstudie 2 ^e ontsluiting haven Rotterdam <i>Opgave 8, 9 en 10 tabel 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk; Verbeteren van de (inter) nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV); Opschalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad	Rijk en regio	2009 + 2012	
Maatregelen rond Utrecht	<i>Context</i> Ten aanzien van optimalisatie en verkeersmanagement <i>Opgave 8, 9 en 10 tabel 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: Versterken nationale potenties Utrecht als		2012	

	<p>draaischijf en kennisstad; Verbeteren van de (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV); Opschalen van de stedelijke regio's: bundelingen klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad</p>			
<p>Planning A4 <u>Deel</u> Delft-Schiedam <u>Deel</u> Burgerveen-Leiden</p>	<p><i>Context</i> OTB, realisatie (Deel D-S) Openstelling verdiepte ligging, realisatie (Deel B-L)</p> <p><i>Opgave 8 en 10 tabel 1</i> Benutten en versterken (inter)nationale Topfuncties; Opschalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad</p>	Rijk	<p>2010, 2015 (D-S) 2012, 2014 (B-L)</p>	

Tabel met gebruikte documenten

Titel	Omschrijving	Datum	Auteur
Structuurvisie Randstad 2040	Ruimtelijke lange termijnopgaven	2008	VROM
Nota Mobiliteit	Mobiliteit en bereikbaarheid	2006	VenW
MobiliteitsAanpak	Uitwerking Nota Mobiliteit	2008	VenW
Gebiedsgerichte uitwerking MobiliteitsAanpak	Concrete beschrijving van maatregelen uit de mobiliteitsaanpak	2008	VenW
Agenda Landschap	Beleidsagenda over behoud van de intrinsieke waarde van het Nederlandse landschap	2008/2009	LNV
Agenda Vitaal platteland	Verandering van functie van het platteland	2004	LNV
Nota Ruimte	Visie document ruimtelijke ontwikkelingen	2006	VROM
Luchtvaartnota	Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie	2009	VenW en VROM
Ontwerp Nationaal Waterplan	Hoofdlijnen nationale waterbeleid	2008	VenW
Pieken in de Delta	Economische agenda	2004	EZ
Randstad Kracht	Inzet opzet inhoud urgentieprogramma Randstad	2007	G4P4
Groene Hart brief	Stand van Zaken Rijksprogramma Groene Hart	2009	LNV
Voorloper Groene Hart	Casco voor ruimtelijk beleid groene hart	2009	Provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht
Nota Zeehavens	Nationaal Zeehavenbeleid 2005-2010	2004	VenW
Economische Visie op de lange termijnontwikkeling van de mainport Rotterdam	Op weg naar een mainport netwerk Nederland	2009	EZ, VenW en VROM
Beleidsbrief Duurzame zeehavens	Zeehavens als draaischijven naar duurzaamheid	2008	VenW
Gebiedsagenda's Noordwest Nederland, Utrecht en de Zuidvleugel	Opgesteld in het kader van het BO MIRT van november 2009	2009	Rijk en regio

Colofon

Uitgave

Randstad Urgent
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.randstadurgent.nl
november 2009

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

Ontwerp omslag

Vorm Vijf

Fotografie

Tineke Dijkstra, Mike Muizebelt

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Geprobeerd is de rechthebbenden van alle afbeeldingen te achterhalen. Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaardt Randstad Urgent geen aansprakelijkheid.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande toestemming van Randstad Urgent.



RANDSTAD**URGENT**



RANDSTAD**2040**