

Nieuwsbrief juni 2010 | nummer 27

Eurlings op Randstad conferentie: “Echte aanhouders winnen”

Camiel Eurlings presenteerde op 31 mei in de Nieuwe Kerk te Den Haag het resultaat van drie jaar werken met Randstad Urgent: 242 besluiten en mijlpalen in 40 projecten. Hij deed dat in bijzijn van Victor Muller, de nieuwe eigenaar van Saab.

De programmaminister: 'We hebben vastgeroeste tegenstellingen doorbroken en vastgelopen projecten vlotgetrokken. Ik durf te stellen dat we zonder Randstad Urgent niet zover waren gekomen.' Hij refereerde daarbij aan besluiten over de A4 Midden-Delfland, de Ring Utrecht, de Schaalsprong van Almere met 60.000 woningen en alternatieve locaties voor bedrijventerreinen in de Hoekse Waard.

MIJLPAAL

Op het podium stond een grote transparante koker met alle genomen besluiten en behaalde mijlpalen erin, de zogeheten Randstad Urgent-MIJLPAAL. Minister Eurlings deed er ter plekke zijn recente mijlpaal in, het Ontwerp Tracébesluit A4 Delft-Schiedam van eind maart 2010. 'In het najaar komt het Tracébesluit en volgend jaar gaat de schop de grond in', zo beloofde hij. Wethouder Christiaan van der Kamp kwam met de mijlpaal 'ruimtelijke visie voor de Hof van Delfland', de Amsterdamse wethouder Eric Wiebes met het 'principebesluit over IJmeerverbinding' en de Rotterdamse wethouder Jeannette Baljeu met de 'toekenning van nota Ruimtebudget voor het project Stadshavens'.



“Buiten de doos denken”

Eurlings had Victor Muller uitgenodigd om zijn verhaal te vertellen van de overname van Saab. 'Een verhaal dat aantoont dat voor de echte aanhouder elke weg begaanbaar is', aldus Eurlings. Muller kwam met Eurlings achter het stuur van zijn nieuwste Saab-model naar de conferentie. 'Ondernemers willen daadkracht, óptreden, mijlpalen. Als je in het bedrijfsleven ergens 50 jaar over moet nadenken, ben je failliet. Zoals deze minister samen met zijn collega's het Randstad Urgent programma gedaan heeft, dat is zoals ondernemers het graag zien.' Volgens Muller is het geheim: kansen zien waar anderen ze niet zien, buiten de doos denken, niet bang zijn om risico's te nemen en snel handelen op het juiste moment. 'De crisis biedt ongehoorde kansen. Hoe kan een klein bedrijf als Spyker anders een bedrijf overnemen dat 200 keer zo groot is?' Muller: 'Het verhaal was dat Saab verliesgevend was, maar dat was eigenlijk helemaal niet zo. Eigenaar General Motors onttrok middelen aan Saab om de eigen problemen op te lossen. De Mercedesen en BMW's van deze wereld waren niet in staat om de overname te doen, Spyker wel. Met 74 miljoen euro. Ik moest de strijd winnen in Detroit. Het beste wat je kunt doen is de Amerikanen verslaan op hun eigen grondgebied.'

Industrieel museum

INHOUD

- Eurlings op Randstad conferentie: “Echte aanhouders winnen”
- Jan Willem Oosterwijk overleden
- Tentoonstelling Almere 2.0 bij Verkeer en Waterstaat
- Handreiking recreatie van de Groene Ruggengraat
- Projectbesluiten BO MIRT 19 mei
- Ruim 800 zienswijzen OTB Schiphol-Amsterdam-Almere
- Hof van Delflandraad definitief samen verder
- En verder

COLOFON

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

MEER INFORMATIE?

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

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

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

Muller toonde zich bezorgd over de concurrentiekracht van Nederland en van de Randstad in het bijzonder. 'Ga naar Shanghai en je weet wat je te doen staat. China, India en Brazilië zijn de economische grootmachten van nu. De VS kunnen het nog bijbenen maar Europa lijkt de boot te missen. Die nieuwe landen hebben ons niet nodig. Ze zijn niet erg democratisch in hun besluitvorming. Dat kun je niet goed vinden, maar het geeft ze wel een voorsprong. De besluitvorming hier moet ook echt sneller, anders is het hier straks een industrieel museum waar de Chinezen komen kijken hoe het vroeger was.'

Verder met Randstad Urgent

Met de verkiezingen en de kabinetsformatie in zicht is de vraag of een programma als Randstad Urgent doorgaat. Asje van Dijk, gedeputeerde van Zuid-Holland, was er stellig over. Hij herhaalde in eigen bewoordingen de boodschap van de Holland 8 bij monde van burgemeester Cohen tijdens de Randstad Urgent conferentie van november 2009: 'De aanpak van Randstad Urgent met zijn bestuurlijke duo's en deadlines heeft hartstikke goed gewerkt. Gelukkig is drie jaar terug niet gekozen voor bestuurlijke reorganisatie om de bestuurlijke drukte te verminderen. De urgentie is nog steeds hoog. Ga met maximaal vijf Randstad-vraagstukken of -projecten aan de slag. We moeten de verstedelijking in relatie tot de groene omgeving aanpakken, de kennisclusters van universiteiten en bedrijven ontwikkelen, de bereikbaarheid verbeteren – ik denk aan openbaar vervoer van Parijse kwaliteit – en we moeten met de kandidatuur voor de Olympische Spelen in 2028 een punt op de horizon zetten. Want met ambitie, met geloof kun je werken.'

Hoewel minister Eurlings afscheid neemt van de actieve politiek, nam ook hij geen blad voor de mond over de voortzetting van Randstad Urgent: 'Ga niet alleen mijlpalen halen à la Randstad Urgent, maar haal ze nog sneller. Kies voor de aanval, dat is de beste verdediging. Dat er nu minder geld is, vind ik geen goed argument. Er is altijd te weinig. Beslissingen niet almaar vooruitschuiven maar keuzes maken, dat is de kunst. Verdoe niet zoveel tijd meer als bij de A4 Midden Delfland.' Dat vormde de opstap voor gespreksleider Anouschka Laheij om de conferentie af te sluiten met het beeld: 'Meneer Eurlings, u rijdt gewoon over vijf jaar in uw Saab over de nieuwe A4 tussen Delft en Schiedam.'



Foto's: Arenda Oomen

Een fotoverslag en een video vindt u [hier](#).

[terug naar boven](#) ↑

Jan Willem Oosterwijk overleden

Zaterdag 30 mei is Jan Willem Oosterwijk op 58-jarige leeftijd overleden. Jan Willem Oosterwijk was ambassadeur voor het Randstad Urgent project Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag-Rotterdam. Hij wist een doorbraak in het project te bereiken waardoor de uitbreiding van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk werd. Inmiddels zijn de resultaten van zijn inspanningen zichtbaar

Jan Willem Oosterwijk was in de periode 1992-1996 plaatsvervangend Directeur-Generaal Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van 1997 tot en met 2000 was hij thesaurier-generaal bij het ministerie van Financiën, daarna was hij (tot 2007) secretaris-generaal van het ministerie van Economische Zaken. Laatstelijk was hij voorzitter van het College van Bestuur van de Erasmus Universiteit in Rotterdam.



Jan Willem Oosterwijk was een bijzonder aimabel mens. Dankzij zijn innemende fijnzinnigheid en zijn enthousiasme wist hij mensen in het hart te raken. Met zijn indrukwekkende kennis van zaken en zijn oplossingsgerichtheid wist hij mensen ook in beweging te brengen. Randstad Urgent is dankbaar voor de bijdrage van Jan Willem Oosterwijk aan het programma en ervaart zijn overlijden als een groot verlies.

[terug naar boven](#) ↑

Tentoonstelling Almere 2.0 bij Verkeer en Waterstaat

Op 26 mei kwam een antwoord op de vraag die medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich al enkele weken stelden: wat is nu eigenlijk te zien op de maquette die in de lounge van het ministerie staat, en waar sommigen wat oneerbiedig hun lege borden en glazen op deponeerden? Nét voor de maquette op 27 mei naar Almere verhuisde, gaven Michiel Ruis (projectdirecteur RRAAM) en Ward de Meulemeester (adjunct directeur Almere 2.0) een toelichting op de groeiplannen van Almere. Ruis: 'Als het over Almere gaat, gaat het feitelijk over álle ontwikkelingen in de noordelijke Randstad.'

Hoewel de Atlas voor Gemeenten onlangs kopte dat veel Nederlandse gemeenten - met name de New Towns - zullen krimpen, gaat het rijk uit van een omvangrijke groei van de Randstad, en daarmee van Almere. 'Alle scenario's wijzen dat uit', zegt Ruis. 'Het tempo ligt misschien wat lager, maar we hebben de woningen op termijn wél nodig. Het gaat niet alleen om nieuwe bewoners, maar ook om verdunning. Steeds meer mensen wonen alleen tegenwoordig.' Conform het kabinetsbeleid wordt zo'n 40% van onze woningen in de steden gebouwd. Maar in grote steden als Amsterdam en Utrecht - steden die in de komende jaren fors zullen groeien - is onvoldoende ruimte. Daarom is gezocht naar geschikte uitleglocaties. Ruis: 'Politiek gezond verstand gaf de doorslag voor Almere. Niemand wil groengebieden volbouwen, Haarlemmermeer ligt binnen de geluidskring van Schiphol, in Utrecht is geen plek en de Bollenstreek kan geen 60.000 woningen accommoderen.'

Dat betekent niet dat de gewenste 60.000 woningen in Almere - waar voldoende plek is - zonder meer kunnen worden gerealiseerd. 'Als je het hebt over 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen, heb je het over een stad ter grootte van Nijmegen', zegt De Meulemeester. 'Steden van deze omvang hebben vaak een eeuwenlange geschiedenis, en dus honderden jaren de tijd gehad om te bouwen aan voorzieningen, aan economie, aan cultuur. Wij moeten dat in Almere in slechts enkele decennia doen. Cruciaal is dat we een gezonde stad creëren: een stad waar mensen prettig wonen. Dit betekent dat we niet alleen woningen bouwen. Juist niet. We zullen ook moeten zorgen voor dát wat steden als Nijmegen zo aantrekkelijk maakt: goed onderwijs, gedifferentieerde woonmilieus, sportinfrastructuur, culturele voorzieningen en voldoende werkgelegenheid.'



Aan de plannen voor de groei van Almere ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag. De structuur van Almere blijft zoals die nu is: meerdere kernen in een groen casco. Een toename van de diversiteit in woon- en werkmilieus, in bevolkingsgroepen en in werkgelegenheid is essentieel, en ook op economisch gebied moet flink in de stad worden geïnvesteerd. Deze uitgangspunten zijn onder andere vertaald in een ruimtelijk plan, dat bestaat uit vier grootschalige gebiedsontwikkelingen. Almere IJland en Almere Pampus als unieke waterstad, Almere Centrum als bovenregionaal centrum dat zowel aan een levendig Stadshart, het

Weerwater als aan de A6 grenst, en Almere Oosterwold waar gemiddeld slechts vijf woningen per hectare gebouwd zullen worden. De Meulemeester: 'Amsterdam en Utrecht concurreren met Almere, maar waterrijke en landelijke woonmilieus als in het westen en oosten van de stad kun je nergens in de Randstad aanbieden.'

Daarnaast is er het economisch offensief, dat moet zorgen dat in Almere 100.000 extra banen worden gecreëerd. Zo'n 50.000 banen zijn bevolkingsvolgend. Immers de bakker, Albert Heijn en pizzakoerier volgen automatisch als de stad groeit. Voor de overige 50.000 banen zal hard moeten worden gewerkt. Het streven is om te kijken hoe Almere kan bijdragen aan clusterachtige ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van leisure of ICT. 'Maar', voegt De Meulemeester toe, 'Almere kan het nooit alleen; samenwerking met de regio en het bedrijfsleven is essentieel.'

De crisis mag op geen enkele manier toonbaar zijn in de stad die we nu maken, vindt De Meulemeester. 'Dat is overigens ook de kracht van het plan. Je kunt steeds opnieuw stappen zetten. Komt er een IJmeerlijn, dan kunnen we Pampus ontwikkelen. Komt de verbinding er niet, dan blijft de westzijde van Almere open. Juist omdat we de meerkernenstructuur van Almere hebben gerespecteerd, zal de stad nooit 'onaf' zijn.'

Hoe nu verder? Tot 2012 wordt gewerkt aan nader onderzoek naar de haalbaarheid van de IJmeerlijn. Ruis: 'De MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) is negatief. Maar je kunt ook zeggen: de MKBA is niet het enige instrument om dergelijke besluiten te nemen. In de komende periode zoeken we dan ook naar samenwerking met marktpartijen. Zij kunnen veel expertise inbrengen. In 2012 is de Rijksstructuurvisie gereed, waarin de ambities van de rijksoverheid worden vastgelegd. Dan wordt ook duidelijk waar het Rijk voor kiest.'

Dat de departementen tot die tijd intensief moeten samenwerken, staat buiten kijf. 'De samenwerking tussen VenW, VROM en LNV zal aantrekken', voorspelt Ruis. 'Ik denk echter niet dat het wenselijk is om één verantwoordelijke minister te benoemen. Het blijft tenslotte een opgave die verder strekt dan een enkel departement.' De Meulemeester trekt een parallel met Almere. 'De groei van Almere is vier jaar terug neergezet als ruimtelijk project. Gaandeweg werd duidelijk dat de betrokkenheid van alle bestuurders noodzakelijk is om een complete stad te creëren. We kunnen de groeiopgave niet gefragmenteerd oppakken. In het nieuwe coalitieakkoord dat vorige week is gepresenteerd, zijn de verschillende onderdelen van Almere 2.0 dan ook bij verschillende bestuurders ondergebracht.'



[terug naar boven](#) ↑

Handreiking recreatie van de Groene Ruggengraat

Projectleiders Peter van der Knaap en Hans Burgers (Groene Ruggengraat) tonen de mijlpaal "Handreiking recreatie" op de conferentie RandstadUrgent van 31 mei 2010. De handreiking (twee posters en een toelichting) is bedoeld voor de gebiedscommissies om de recreatiebelangen bij het realiseren van de gebiedsopgaven mee te kunnen nemen.



Foto: Arenda Oomen

Meer lezen: [website Groene Hart](#)

[terug naar boven](#) ↑

Projectbesluiten BO MIRT 19 mei

Verschillende projecten hebben mijlpalen gehaald tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT op 19 mei.

- Voor het project Integrale Benadering Holland Rijnland is het rapport "Uitwerking afspraken Voorkeursbesluit" vastgesteld. Er zijn nadere afspraken gemaakt over een gefaseerde aanpak van de Rijnlandroute en de bijbehorende maatregelen aan het hoofdwegennet. Gekozen is voor een gezamenlijk onderzoek naar het zogeheten scenario F, naast de voorbereiding van scenario A. Volgens scenario A wordt in de eerste fase de ontsluiting van Valkenburg en de bypass Oostvlietpolder gerealiseerd, evenals de verbreding van de A4. Volgens scenario F wordt in de eerste fase naast de ontsluiting van Valkenburg en de bypass Oostvlietpolder, ook de verbinding A4-A44 beperkt en versoberd uitgevoerd. De bestuurders hebben ook afspraken gemaakt over de voorwaarden van financiële bijdragen vanuit rijk en regio. Op 1 december 2010 moet er een haalbaar en acceptabel voorstel liggen.
- In het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit is ingestemd met een pakket aan maatregelen die op korte termijn een stevige kwaliteitsimpuls geven aan de knooppunten en het mobiliteitsnetwerk versterken (zgn. quick wins). Rijk en regio nemen ieder de helft van de kosten van ca. €35 miljoen voor hun rekening.
- De MIRT-Verkenning Haaglanden gaat ook aan de slag met het voorbereiden van een quick-win

pakket. Verder hebben rijk en regio een keuze gemaakt welke vraagstukken en oplossingsrichtingen nader onderzocht zullen worden. Ook is ingestemd met de opzet van het Masterplan, dat in het najaar wordt vastgesteld.

- De Minister van VenW nam het MIRT-projectbesluit voor de parallelstructuur Gouweknoop (A12/A20). Dit is van belang voor het voormalige Randstad Urgentproject Zuidplaspolder. Het MIRT-uitvoeringsbesluit is gepland in het najaar 2010, waarna de uitvoering kan worden gestart.
- Tijdens het BO MIRT is ook gesproken over de ontwikkelingen rond Almere, die nu verder gaan onder de naam RRAAM (Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer). Het overkoepelende werkplan waaraan de afgelopen maanden hard is gewerkt werd tijdens het overleg vastgesteld.
- In het BO-MIRT Randstad werd geconstateerd dat er bij rijk en regio tevredenheid heerst over ruim drie jaar Randstad Urgent. Onder andere de aanpak via bestuurlijk duo's heeft zijn vruchten afgeworpen. Bestuurlijke druk heeft tempo gebracht, besluiten tot stand gebracht en uitvoering dichterbij gebracht. Een nieuw kabinet zou versterking van de concurrentiepositie van de Randstad moeten voortzetten.

Voor alle afspraken op een rij, zie de **brief aan de Tweede Kamer**.

[terug naar boven](#) ↑

Ruim 800 zienswijzen OTB Schiphol-Amsterdam-Almere

Op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere zijn 845 zienswijzen ingediend door omwonenden, lagere overheden en bedrijven. Het OTB kon gedurende zes weken worden ingezien op circa 25 locaties in het planstudiegebied.

Ruim 400 zienswijzen zijn ingediend als gevolg van bewonersacties in Amsterdam (langs de A10-Oost), Amstelveen en Muiderberg. Belangrijkste thema van deze zienswijzen is de zorg over afdoende maatregelen tegen toenemende geluidhinder en luchtverontreiniging. In Amstelveen is daarnaast de bereikbaarheid van het Stadshart een zorgpunt in combinatie met de gewijzigde aansluiting op de A9.

Geluidhinder is het onderwerp waarover de meeste zienswijzen zijn ingediend. Naast de al genoemde bewonersacties zijn hierover veel zienswijzen ontvangen uit Ouderkerk a/d Amstel en Almere. Daarbij gaan de zienswijzen uit Almere veelal over het nieuwe ontwerp van de aansluiting Almere Haven en de daarop aansluitende gemeentelijke wegen.

Uit Ouderkerk aan de Amstel zijn veel zienswijzen ontvangen die bezwaar maken tegen de nieuw aan te leggen verzorgingsplaats in de Ronde Hoep. Zowel de lokatie als de omvang van de verzorgingsplaats worden ter discussie gesteld.

Alle inspraakreacties worden de komende maanden in een Nota van Antwoord samengevat en beantwoord waarbij ook wordt aangegeven hoe de zienswijzen in het Tracébesluit doorwerken. De Nota van Antwoord wordt eind 2010 tegelijkertijd met het Tracébesluit gepubliceerd.



Meer lezen: [website Rijkswaterstaat](#)

[terug naar boven](#) ↑

Hof van Delflandraad definitief samen verder

Het stedelijk gebied in de metropool Den Haag – Rotterdam moet aantrekkelijk blijven om te wonen, te werken en te recreëren. Daarom wordt de spaarzame groene ruimte in dit stedelijk gebied versterkt, tegen de druk van verdere verstedelijking in. Om dit voor elkaar te krijgen, werken zestien overheden nauw samen in de Hof van Delflandraad. Onlangs besloten zij hun samenwerking te verstevigen. Hof van Delfland krijgt een definitief karakter.

Joop Evertse, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en voorzitter van de Hof van Delflandraad: “Je zou kunnen zeggen: het experiment is geslaagd. Twaalf gemeenten, twee stadsregio’s, het rijk, de provincie en het hoogheemraadschap zien meerwaarde in de samenwerking in het platform dat de Hof van Delfland eigenlijk is. Samen met maatschappelijke en agrarische organisaties, ondernemers en andere partijen kijken we naar gedeelde belangen en leggen die vast in een visie, plannen en concrete acties. Zo werk je vanuit een breed draagvlak en vanuit een gedeeld perspectief. Dat is heel waardevol en helpt ook barrières te slechten. Zodat we later kunnen zeggen: we zijn met gevoel en verstand met dit groene landschap omgegaan.”



Meer lezen: [website Hof van Delfland](#)

[terug naar boven](#) ↑

En verder

- Is na maanden van voorbereidende werkzaamheden het bouwen van de spoortunnel in Delft nu echt begonnen. Vorige week is in het stationsgebied het aanbrengen van de diepwanden gestart. Meer lezen: [website Spoorzone Delft](#).

- Neemt de recreatie in het Groene Hart sterk toe. In drie jaar tijd zijn de inkomsten van de recreatiesector in het gebied met 17 procent gestegen. Dit blijkt uit de effectmonitoring van het Groene Hart van de Stuurgroep Groene Hart waarin de provincies Noord Holland, Zuid-Holland en Utrecht zijn vertegenwoordigd. Minister Verburg heeft het eerste rapport op 4 juni mede namens de ministers Huizinga (VROM) en Eurlings (Verkeer en Waterstaat) in ontvangst genomen. Meer lezen: **website Provincie Zuid-Holland**.

[terug naar boven ↑](#)