



Gebiedsagenda Noordwest-Nederland

Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland



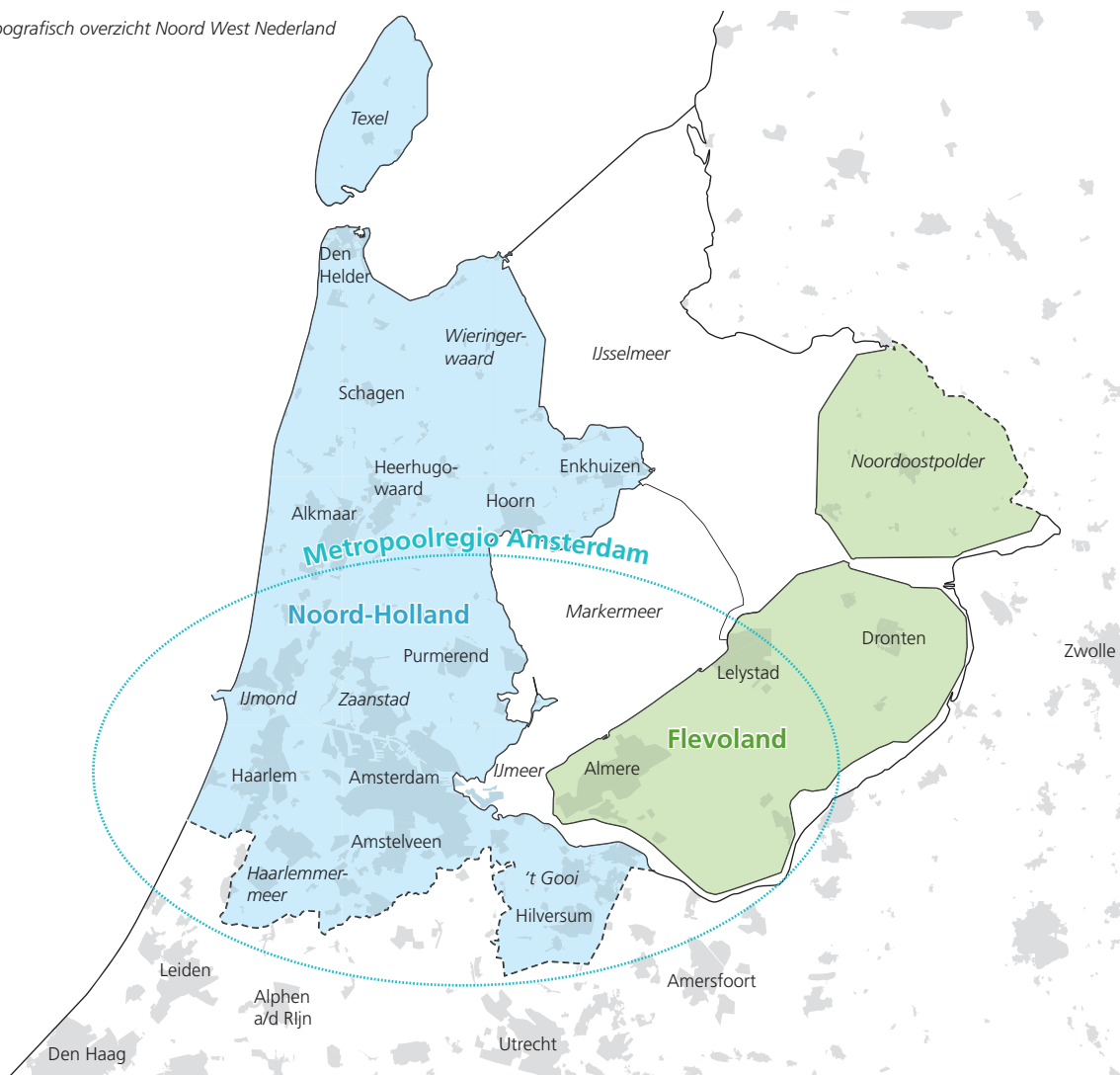


Gebiedsagenda Noordwest-Nederland

Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland



fig. 1: topografisch overzicht Noord West Nederland



Inhoudsopgave

Samenvatting	6
1. Inleiding	11
2. Visie en ambitie	17
3. Uitdagingen	25
3.1 Economie	26
3.2 Verstedelijking	32
3.3 Bereikbaarheid	37
3.4 Natuur & landschap	41
3.5 Duurzaamheid & klimaatbestendigheid	46
4. Programma's en projecten	53
4.1 Gebiedsoverstijgende ontwikkelingen	54
4.2 Metropoolregio Amsterdam	55
4.2 Noord-Holland Noord	87
4.3 Overig Flevoland	89
5. Randvoorwaarden	91
5.1 Woon- en leefmilieu	92
5.2 Veiligheid	92
5.3 Gebiedsspecifieke aspecten	93
5.4 Financiën	94
5.5 Centraal wat moet, decentraal wat kan	95
5.6 Krimp	96
Bijlage: Acties en afspraken	99

Samenvatting

Tweemaal per jaar worden tijdens het overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) afspraken gemaakt over de regionale en rijksinvesteringen op het gebied van een toekomstbestendige ruimtelijke inrichting van ons land. Ten behoeve van dit overleg zijn gebiedsagenda's opgesteld, waaronder die voor Noordwest-Nederland, met daarin opgenomen een visie op de ruimtelijke ontwikkeling en de daaruit voortvloeiende projecten en programma's. Daarmee vormt de agenda zowel de onderlegger als de visijver om in MIRT-kader tot integrale, gebiedsgerichte afspraken tussen overheden te komen.

Visie en ambitie

Centrale ambitie van de Randstad vormt het versterken van de internationale concurrentiepositie. In deze gebiedsagenda is deze ambitie vertaald naar het grondgebied van Noordwest-Nederland. Het accent ligt daarbij op de ontwikkelingen binnen het bruisende hart van de twee provincies, de Metropoolregio Amsterdam. Dankzij de internationale luchthaven met een wereldwijd vertakt netwerk, de moderne zeehaven, één van de grootste internetknooppunten ter wereld en een sterke kenniseconomie is de metropoolregio uitstekend ont-

sloten. De kracht ligt met name in de diversiteit van internationaal sterke clusters. Denk aan combinaties als Schiphol met de Zuidas en Greenport, het complex van haven- en metaalbedrijven in de IJmond en de vele creatieve en technologische bedrijven. Van oudsher is de metropoolregio bovendien sterk in zakelijke dienstverlening.

Uitdagingen

1. Metropoolregio Amsterdam

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Behalve de zorg voor een passend woningaanbod voor zowel de huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een excellent vestigingsklimaat dat kan concurreren met andere Europese Metropolen.

Voor de groeiende (beroeps)bevolking van de Metropoolregio Amsterdam zijn in de periode 2010-2020 circa 100.000 nieuwe woningen nodig; de vervangingsbehoefte is met 44.000 stuks eveneens omvangrijk. Indien deze verstedelijkingsopga-

ve niet wordt gerealiseerd, komt de economische groei onder druk te staan. Doel is om circa 60% van de uitbreidingsopgave binnenstedelijk te realiseren. Verder is de strategie gericht op bundeling van verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere-Lelystad en langs IJ en Zaan. Hier liggen niet alleen de belangrijkste economische kansen, ook zorgt de concentratie van woningbouw voor vergroting van het draagvlak voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer Netwerk en grootstedelijke voorzieningen. Vanwege de meerwaarde voor de internationale concurrentiepositie wordt daarnaast ingezet op het realiseren van nieuwe landelijke woonmilieus in het topsegment.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering van mobiliteit en ruimte. Naast het realiseren van een vlotte doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet, is een samenhangend OV-systeem nodig met goede en snelle verbindingen op (inter)nationale, regionale en lokale

schaal. Hoogfrequent spoorvervoer en een hoogwaardig bus-, tram- en metronet leveren daaraan een belangrijke bijdrage. Het borgen en verhogen van de kwaliteit van het landschap noopt tot bouwen in hoge dichtheden binnen met name bestaand bebouwd gebied. Bundeling zorgt bovendien voor behoud van waardevolle landschappelijke gebieden. Aandacht krijgt ook het realiseren van voldoende recreatief groen in en om de stad. Een andere kwaliteitsopgave betreft de herstructurering van de vroeg-naoorlogse woonmilieus.

Het verkleinen van de kans op overstromingen door zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren en extreme neerslag vormt over de gehele linie een belangrijke uitdaging. Waar mogelijk gebeurt dit in combinatie met het verbeteren van de waterkwaliteit, natuurontwikkeling en het vergroten van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden. Voor de bouwopgave geldt dat deze wordt gerealiseerd met expliciete aandacht voor duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Tot slot is de inzet over de gehele linie gericht op energiebesparing en het opwekken van meer duurzame energie.

2. Noord-Holland Noord

De ruimtelijke inzet in Noord-Holland Noord is gericht op de verdere ontwikkeling van de eigen kracht van het gebied en is daarmee tevens ondersteunend voor de metropoolregio. Tussen 2010 en 2020 worden 24.800 woningen gebouwd, terwijl de vervangingsopgave maximaal 3.200 woningen omvat. Cruciaal voor dit gebied is het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. Om dit te bereiken moeten er minimaal 10.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast moet de capaciteit van wegen en spoor op orde zijn, terwijl de reconstructie van de N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle een extra impuls geeft aan het vestigingsklimaat in deze zone. Ook krijgen delen van de regio mogelijk te maken met bevolkingskrimp; tijdig anticiperen hierop is noodzakelijk om op termijn geen grootschalige herstelacties te hoeven organiseren. Om die reden verdient het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving nadrukkelijk aandacht, zodat mensen worden verleid in deze sterk landelijke regio te wonen en werken.

3. Flevoland

Gezien de ruimtelijke beperkingen in het Noord-Hollandse deel van de metropoolregio is een flink deel van de verstedelijkingsopgave in de provincie Flevoland gesitueerd, met name in Almere. Deze nieuwbouwopgave dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners. Essentieel is tevens het verbeteren van de bereikbaarheid van Flevoland, evenals het creëren van werkgelegenheid en voorzieningen. Voor Almere geldt dat de afspraken voor verdere verstedelijking worden gemaakt in het Integraal Afspraken Kader van het Randstad Urgent project 'Schaalsprong Almere'.

Programma's en projecten

Voor het merendeel van de te ontwikkelen locaties geldt dat de bouw van de woningen belangrijke opgaven met zich meebrengt op het gebied van de bereikbaarheid, groen-blauwe voorzieningen en menging c.q. transformatie van bedrijfsfuncties. Deze onderlinge verwevenheid krijgt met name vorm in twaalf integrale gebiedsontwikkelingsprojecten: ZaanIJoever, Bloemendalerpolder/KNSF-terrein, Almere, Zuidas, Haarlemmermeer, Lelystad, IJburg 2e fase, Zuidoost-

lob, Amstelveen-Amstelland, Haarlem/IJmond, Hilversum/'t Gooi en Zaanstreek & Waterland. Ieder van deze gebiedsontwikkelingen kennen samenhangende maar juist daardoor ingewikkelde ontwerpopgaven. Hetzelfde geldt overigens voor een aantal gebiedsoverstijgende opgaven. Hetzelfde geldt voor de programma's en projecten welke voortvloeien uit de ontwikkelingsopgaven voor Noord-Holland Noord en overig Flevoland.

Randvoorwaarden

Een aantal randvoorwaarden bepaalt wat er wel en niet mogelijk en wenselijk is in een concrete gebiedsontwikkeling. Zo kunnen de veelal sectorale wettelijke normen en beleidsregels knelpunten opleveren voor een voortvarende realisatie van samenhangende ruimtelijke projecten. Deze realiteit brengt voor concrete projecten soms dilemma's met zich mee die van alle partijen duidelijke keuzes vraagt. Zo kan in sommige situaties de milieunormering een gebiedsontwikkeling in de weg staan, terwijl juist die ontwikkeling uiteindelijk kan leiden tot een betere woon- en leefkwaliteit. Dergelijke situaties vragen om een creatieve invulling dan wel aanpassing van bestaande voorwaarden, waarbij financiering en regelgeving veelal

gerelateerde opgaven zijn. Overigens is het niet de bedoeling om in generieke zin beschermingsniveaus met betrekking tot geluid, geur, luchtkwaliteit en veiligheid ter discussie te gaan stellen. Daarnaast geldt dat met name de noodzakelijke investeringen op het gebied van bereikbaarheid en de transformatie- en herbestemmingsopgaven zeer kostbaar zijn. Een interdisciplinaire werkgroep met vertegenwoordigers van regio en rijk werkt momenteel aan een gedeelde visie met betrekking tot kosten en oplossingen. Deze richt zich primair op de binnenstedelijke woningbouwopgave. Daarnaast kampen ook de herstructurering van bedrijventerreinen, het realiseren van stadsparken en het invullen van de groenblauwe opgaven met grote financiële tekorten.

Acties en afspraken

Een heldere, integrale fasering vormt een richtsnoer voor het moment waarop concrete afspraken nodig zijn om de ambities van rijk en regio voor Noordwest-Nederland waar te maken. Om die reden zijn de ruimtelijke opgaven opgedeeld in een groot aantal concrete projecten, waarvan de fasering en ruimtelijke spreiding sterk uiteenlopen. Alle acties die hiermee verband houden zijn in de bijlage op een rij gezet.

Aangegeven is welke afspraken op korte, middellange en lange termijn moeten worden gemaakt en welke zaken reeds zijn opgenomen in investeringsprogramma's. Op die manier blijft de ambitie van Gebiedsagenda Noordwest-Nederland overeind, terwijl tegelijkertijd inzicht wordt geboden in de mogelijkheden tot schakelen in de uitvoering. Dit projectenoverzicht zal periodiek worden geactualiseerd.





1. Inleiding

Twee keer per jaar vindt tussen rijk en regio overleg plaats over ruimtelijke projecten en programma's in de provincies Noord-Holland en Flevoland, met als kerngebied de Metropoolregio Amsterdam. In het voorjaar staat de voortgang van gemaakte afspraken centraal, in het najaar worden nieuwe afspraken gemaakt over projecten en de daarmee gepaard gaande investeringen. De Gebiedsagenda Noordwest-Nederland vormt de onderlegger én visvijver voor de overleggen van de komende jaren. De agenda beschrijft zowel de gezamenlijke visie, ambitie en uitdagingen als de potentiële projecten die hieruit voortvloeien.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is getransformeerd tot Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Door de toevoeging van het thema ruimte wordt inhoud gegeven aan een samenhangende afweging van rijksinvesteringen op het gebied van ruimtelijke economie, verstedelijking, mobiliteit, duurzaamheid, water en natuur en landschap. De transformatie van MIT naar MIRT markeert tevens een intensivering van de samenwerking tussen rijk en regio in een gebiedsgerichte aanpak. Rijk en regio investeren immers beiden in verbeteringen in het fysieke domein. Het intensiveren van de samenwerking zorgt ervoor dat beide investeringstromen beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

Twee keer per jaar overleggen rijk en regio met elkaar over het MIRT, in het voorjaar over de voortgang van projecten en in het najaar om concrete afspraken te maken over op handen zijnde projecten en investeringen. Om de MIRT-overleggen steeds gebiedsgerichter, integraler en toekomstgerichter te kunnen voeren, is afgesproken dat rijk en regio samen gebiedsagenda's opstellen. In deze agenda's komen de visie, ambitie en opgaven van rijk en regio op het ruimtelijke terrein

samen. Dit resulteert in een projectenlijst voor de korte, middellange en lange termijn, waarover rijk en regio met elkaar afspraken willen maken over de aanpak en de invulling van de gezamenlijke investeringen. Op deze wijze

vormt de gebiedsagenda zowel de onderlegger als de visvijver voor het MIRT-overleg. Overigens is het niet uitgesloten dat in het kader van het MIRT ook afspraken worden gemaakt over programma's.

Raakvlakken

De Gebiedsagenda Noordwest-Nederland staat niet op zichzelf. Zo is de Metropoolregio Amsterdam onderdeel van de Randstad, terwijl voor de omliggende regio's van Noordwest-Nederland ook gebiedsagenda's in de maak zijn. Voor het IJsselmeergebied wordt bovendien een aparte gebiedsagenda opgesteld.

Randstad

Voor de Randstad wordt geen aparte Gebiedsagenda opgesteld. Thema's, opgaven en projecten binnen de Randstad die regio-overstijgend zijn, worden beschreven in 'Blik op de Randstad'. Dit document is opgesteld vanuit het programma Randstad Urgent en geeft het bredere kader waarbinnen de drie gebiedsagenda's van de Randstad zich afspelen.

NV-Utrecht

De Gebiedsagenda voor de NV-Utrecht overlapt gedeeltelijk met de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland. Zo zijn bijvoorbeeld de opgaven in het Gooi en Almere voor beide regio's relevant. Om die reden heeft afstemming plaatsgevonden over de inhoudelijke thema's. De concrete opgaven voor Gooi en Vechtstreek zijn in deze agenda opgenomen en niet in die voor Utrecht. Grensoverschrijdende opgaven hebben vooral betrekking op de nieuwe verstedelijkingsopgaven voor Almere en de bereikbaarheid binnen de driehoek Almere-Gooi-Utrecht.

Zuidvleugel

De raakvlakken met de Gebiedsagenda Zuidvleugel hebben voornamelijk betrekking op het gebied Haarlemmermeer/Bollenstreek/Rijnland. Hier is een wisselwerking tussen de opgaven op het terrein van economie (onder meer spin-off Schiphol en Greenport Bollenstreek), bereikbaarheid (onder meer corridor A4 en bereikbaarheid grensstreek) en water.

IJsselmeergebied

Voor het IJsselmeergebied komt er een aparte gebiedsagenda. Aangezien de termijn te kort was om deze gelijktijdig met de andere gebiedsagenda's op te stellen, zal deze in 2010 worden gepresenteerd. De relevante hoofdthema's en opgaven voor bijvoorbeeld het Markermeer/IJmeer krijgen een plek in zowel de gebiedsagenda IJsselmeergebied als Noordwest-Nederland.

Oost-Nederland

Het raakvlak met de gebiedsagenda voor Oost-Nederland betreft met name de opgaven voor de achterlandverbindingen over weg en spoor. Denk bijvoorbeeld aan de capaciteit op de A1 en de A12 en de HST-Oost. Daarnaast strekt de ontwikkelingsas Alkmaar-Lelystad-Zwolle zich tot Oost-Nederland uit.

Noord-Nederland

De gebiedsagenda's voor Noord-Nederland en Noordwest-Nederland overlappen elkaar gedeeltelijk in het IJsselmeergebied. Deze overlap zal nader worden ingevuld in de aparte Gebiedsagenda IJsselmeergebied. Daarnaast is er een relatie met betrekking tot de economische ontwikkeling van de Noordoostpolder en het duurzame energiecluster verenigd in het platform Energy Valley.

De Gebiedsagenda Noordwest-Nederland omvat het grondgebied van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Voor de ontwikkelingen in deze provincies geldt dat deze voor een belangrijk deel voortvloeien uit wat er gebeurt in het noordelijk deel van de Randstad, grofweg het gebied binnen de cirkel Purmerend, IJmuiden, Hoofddorp, Gooi en Vechtstreek, Almere en Lelystad. Om de potentie van dit economische kerngebied te versterken, werken de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Stadsregio Amsterdam en 36 gemeenten samen onder de naam 'Metropoolregio Amsterdam'. In Noord-Holland Noord vindt eveneens bestuurlijke samenwerking plaats via een overleg met als deelnemers de provincie Noord-Holland en de regio's Alkmaar, Kop van Noord-Holland en West-Friesland.

“In de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland komen de visie, ambitie en opgaven van rijk en regio op het ruimtelijke terrein samen”

De Gebiedsagenda Noordwest-Nederland is tot stand gekomen in samenwerking tussen aan rijkszijde de ministeries van VenW, VROM, WWI, LNV en EZ en aan regiozijde de

provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040, de MobiliteitsAanpak, de Agenda Vitaal Platteland, de Agenda Landschap, het Concept Nationaal Waterplan en regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen (zie tabel 1) zijn gebiedsgericht doorvertaald. De gebiedsagenda verwoordt dan ook geen nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT-overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel. Met het vaststellen van de gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat deze de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete

(financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar.

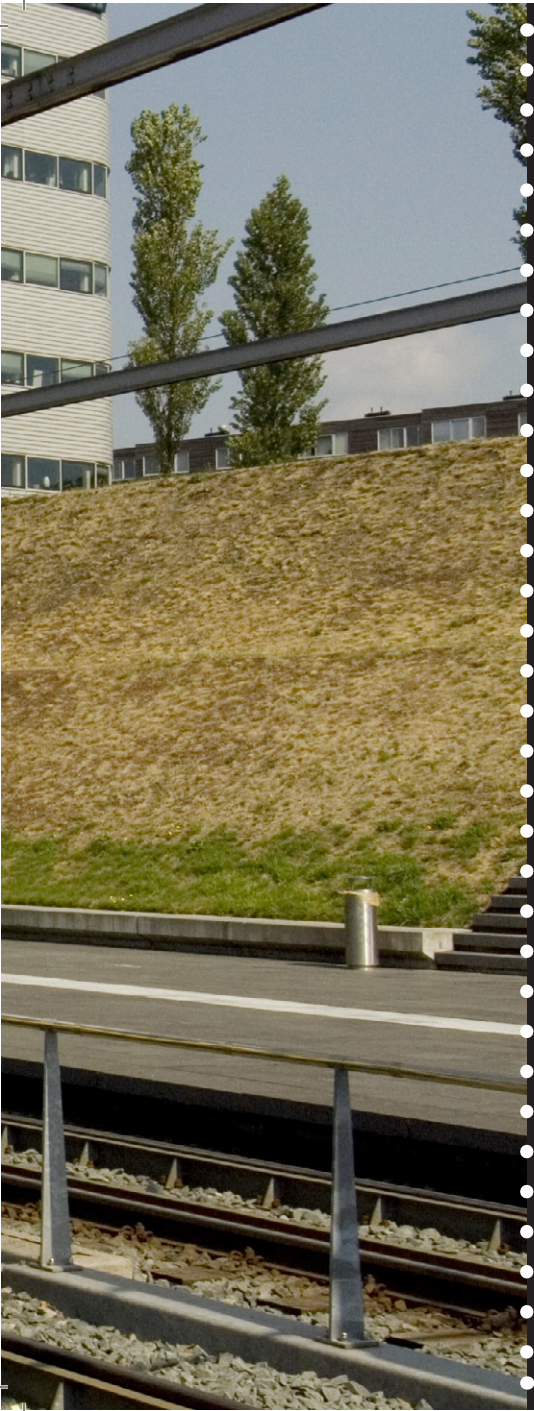
De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

Hoofdstuk 2 geeft een schets van de gezamenlijke visie en ambitie op het gebied. In hoofdstuk 3 volgt een overzicht van de belangrijke uitdagingen die het komende decennium wachten op de thema's ruimtelijke economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur & landschap en duurzaamheid & klimaatadaptatie. Deze thema's worden in hoofdstuk 4 uitgewerkt in concrete samenhangende gebiedsontwikkelingen, met inbegrip van de projecten die hier uit voortvloeien. Hoofdstuk 5 omschrijft tot slot de regels en randvoorwaarden die een voortvarende uitvoering van de ruimtelijke opgaven bemoeilijken. De bijlage bevat een overzicht van de acties voor de korte, middellange en lange termijn, waarvoor nadrukkelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid ligt bij rijk en regio.

tabel 1: overzicht belangrijkste documenten en kaders

Titel	Omschrijving	Datum	Auteur
Nota Ruimte	De Nota Ruimte geeft een visie op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen tot 2030.	2006	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Nota Mobiliteit en Ontwikkelingsbeeld	De Nota Mobiliteit en Ontwikkelingsbeeld werkt de uitgangspunten uit de Nota Ruimte op het thema mobiliteit en bereikbaarheid uit.	2006	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Pieken in de Delta	Deze nota beschrijft de economische agenda voor onder meer de Metropoolregio Amsterdam, met als doel om Nederland weer concurrerend en economisch dynamisch te maken.	2004	Ministerie van Economische Zaken
Agenda Vitaal Platteland	De Agenda speelt in op de verandering van het karakter, de functies en het aanzien van het platteland en de problematiek van de klimaatverandering en een dalende bodem.	2004	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Netwerkanalyse Noordvleugel	De Netwerkanalyse geeft een gezamenlijke en integrale visie voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, met een doorvertaling naar maatregelen op basis van de van deur-tot-deur systematiek	2006	Ministerie van Verkeer & Waterstaat en Metropoolregio Amsterdam
Mobiliteitsaanpak	Met de Mobiliteitsaanpak wordt uitwerking gegeven aan de Nota Mobiliteit op korte termijn (tot 2013) en de middellange termijn (2020) door extra investeringen en versnelling van besluitvorming.	2008	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Ontwerp Nationaal Waterplan	Het Nationaal Waterplan beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en kansen die water biedt te benutten.	2008	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Regionaal Verkeer en Vervoerplan	Verkeer en vervoerplan voor de Stadsregio Amsterdam, een regionale uitwerking van de Nota Mobiliteit.	2004	Stadsregio Amsterdam
Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam	Lange termijnvisie (2030) voor het openbaar vervoer in de Metropoolregio Amsterdam en is een uitwerking van het RVVP.	2008	Stadsregio Amsterdam
Provinciaal Verkeer en Vervoerplan	Verkeer en vervoerplan voor de provincie Noord-Holland, een provinciale uitwerking van de Nota Mobiliteit.	2004	Provincie Noord-Holland
Omgevingsplan Flevoland	In het Omgevingsplan Flevoland zijn voor het grondgebied van de provincie de strategieën opgenomen uit het streekplan, het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan en het verkeer- en vervoerplan.	2006	Provincie Flevoland
Randstad 2040	Met de 'Structuurvisie Randstad 2040' geeft het kabinet antwoord op de ruimtelijke lange termijnopgaven.	2008	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Actieplan Woningproductie	Actieplan gericht op de woningbouwopgave tot 2020.	2009	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Nota Mobiliteit en Ontwikkelingsbeeld	De nota Mobiliteit en Ontwikkelingsbeeld heeft gezorgd voor een gezamenlijke input vanuit de Metropoolregio voor het Programma Randstad Urgent.	2007	Metropoolregio Amsterdam
Metropoolregio Amsterdam: Duurzaam Bereikbaar	In het verlengde van de nota Mobiliteit en Ontwikkelingsbeeld is gewerkt aan de invulling aan de wijze waarop het verkeer en vervoerssysteem zich als geheel moet ontwikkelen om de metropoolambities waar te kunnen maken.	2008	Metropoolregio Amsterdam
Gebiedsdocumenten Verstedelijking Metropoolregio Amsterdam	De Metropoolregionale input voor de Verstedelijkingsafspraken.	2009	Metropoolregio Amsterdam
Gebiedsdocumenten Verstedelijking Noord-Holland Noord	De gebiedsgerichte input voor de Verstedelijkingsafspraken.	2009	Provincie Noord-Holland en regio Noord-Holland-Noord
Gebiedsdocumenten Verstedelijking Flevoland	De gebiedsgerichte input voor de Verstedelijkingsafspraken.	2009	Provincie Flevoland





2. Visie en ambitie

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Nederland vormt het verbeteren van de internationale concurrentiepositie het centrale thema. Om dit te bereiken moeten regionale schaalvoordelen en karakteristieken optimaal worden benut. Bij het verwezenlijken van deze ambitie is het van belang dat voldaan wordt aan randvoorwaarden op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en leefmilieu. Reden om in te zetten op een samenhangende ontwikkeling.

figuur 2: pendelstromen in en naar de Metropoolregio Amsterdam
(bron: CBS en dienst O+S 2005, eigen bewerking)



De visie en ambitie voor Noordwest Nederland wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkelingen in de Randstad. Hier wordt de helft van het nationale inkomen verdiend op een kwart van het grondgebied van Nederland. Daarbij zijn de vier grote steden, waarbij Amsterdam met zijn internationale uitstraling een unieke positie inneemt, meer en meer de economische motoren van de Randstad.

In de steden binnen de metropoolregio concentreren zich de internationale instellingen en de financiële en zakelijke dienstverlening. Andere belangrijke economische pijlers zijn de luchthaven Schiphol, de Haven Amsterdam, de Greenports Aalsmeer en Bollenstreek en de aanwezige kennisclusters. Bijzondere karakteristiek van de Metropoolregio Amsterdam is de hoge verstedelijkingsdichtheid, met veel historisch erfgoed, industrie, kantoren en de rijke schakering van karakteristieke landschappelijke elementen. Daarnaast kent de metropoolregio in de vorm van Almere niet alleen de grootste New Town van Europa, maar ook een van de snelst groeiende clusters als het gaat om economische ontwikkeling, voorzieningen en woningbouw.

In Noordwest-Nederland vormen de kust, het IJsselmeergebied en de veenweidelandschappen in het Groene Hart en

Laag Holland belangrijke kwaliteitskenmerken. De afwisseling van kleinschalige cultuurhistorische landschappen met grootschalige landbouwgebieden en de daarin gelegen voormalige VOC-steden dragen bij aan de uniciteit. Dit wordt versterkt door het waterrijke polderlandschap in de Kop van Noord-Holland en door het relatief jonge polderlandschap in Flevoland, met als blikvanger de Oostvaardersplassen.

Internationale concurrentiepositie speerpunt

Versterking van de internationale concurrentiepositie vormt een overkoepelend speerpunt bij de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Nederland. In vergelijking met andere Europese metropoolgebieden is de verhouding tussen stad en land een 'unique sellingpoint'. De verdere ontwikkeling moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en verblijven. Ruimtelijke condities als werkmilieus, vrijetijdsvoorzieningen, woonmilieus, landschappelijke kwaliteiten en het mobiliteitsnetwerk zijn hiervoor van wezenlijke betekenis. Met name specifieke gebiedskwaliteiten worden als onderscheidende vestigingscondities steeds belangrijker.

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, moeten de in potentie aanwezige regionale schaalvoordelen optimaal worden benut. De kansen en mogelijkheden hiertoe lopen in de verschillende gebiedsdelen uiteen en zijn het grootst in de Metropoolregio Amsterdam met zijn veelzijdig economisch profiel en metropolitane karakter. Het gaat daarbij vooral om de zakelijke dienstverlening, kennis, innovatie, hoogwaardige logistieke activiteiten en toerisme. Gezamenlijk hebben rijk en regio de ambitie deze sectoren verder te versterken. Daarbij zijn duurzaamheid en innovatie sleutelbegrippen, denk aan het implementeren van de beste en nieuwste technologie, de verdergaande transitie naar een kennis- en diensteneconomie en het benutten van slimme mogelijkheden om de afhankelijkheid van fossiele grondstoffen te verminderen. Door de concentratie van economische ontwikkelingen op de corridor Haarlemmermeer – Amsterdam – Flevoland liggen hier de belangrijkste opgaven.

“Versterking van de internationale concurrentiepositie vormt een overkoepelend speerpunt bij de ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Nederland”

Langetermijnvisie

Op basis van deze centrale ambitie zijn belangrijke keuzes gemaakt die moeten bijdragen aan de ontwikkeling van Noordwest-Nederland als onderdeel van de Randstad tot een concurrerende Europese topregio waar het goed en veilig wonen, werken en recreëren is. Met de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet de hoofdlijnen voor de lange termijn voor de Randstad als geheel vastgesteld. Ingezet wordt onder meer op het versterken van de positie van de steden. Anticiperend op de klimaatverandering zal daarnaast het Groene Hart worden opgeschaald naar een groenblauwe delta. Op een lager schaalniveau wordt ingezet op optimale benutting van de ruimte in de steden via transformatie, herstructurering en verdichting, in combinatie met verbetering van openbaar vervoer en de wegbereikbaarheid én het versterken van groenblauwe kwaliteiten in en bij de steden. Door de Metropoolregio Amsterdam is dit verder uitgewerkt in het Ontwikkelingsbeeld 2040 en het in april 2009 vastgestelde

document ‘Metropoolregio Amsterdam op Koers’. Hierin staan concrete voorstellen voor investeringen op het gebied van economie, infrastructuur, landschap, stedelijke ontwikkeling, intensivering en transformatie.

Noord-Holland Noord en overig Flevoland - dus buiten de metropoolgemeenten Almere en Lelystad - versterken de kwaliteit van de Metropoolregio Amsterdam. Ook werkt een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking in het metropoolgebied. Nadeel hiervan is een ernstig verstoorde woon/werkbalans en daarom ligt hier de prioriteit bij het versterken van de eigen economische kracht.

Samenhangende opgaven

De ambitie om de internationale concurrentiepositie in Noordwest-Nederland te versterken is in belangrijke mate afhankelijk van de mogelijkheden om te voldoen aan de voorwaarden voor een goed functioneren van het (inter)nationale bedrijfsleven. Dat bedrijfsleven is gebaat bij een excellent vestigingsklimaat, waaronder een passend woningaanbod en goede bereikbaarheid. Van belang daarbij is, dat onder invloed van globalisering, een hoger opleidingsniveau en een

toenemende internationale arbeidsmobiliteit steeds hogere eisen worden gesteld aan het woon- en leefmilieu en de bereikbaarheid. Het duurzaam en klimaatbestendig accommoderen van de toekomstige ruimtevraag is zowel een kwantiteitsopgave als een kwaliteitsopgave. Dit betekent vooral bouwen binnen bestaand bebouwd gebied, zodat woningbouw niet ten koste gaat van de kwaliteit van het landschap en waardoor tevens meer draagvlak ontstaat voor de noodzakelijke voorzieningen en verbetering van de leefbaarheid. Verder kennen de verstedelijkingsopgaven integrale taakstellingen. Dit houdt in dat aan de woningbouwopgaven

Mobiliteitsladder

Bij integrale ruimtelijke vraagstukken met een mobiliteitsaspect die om een nadere studie of (pré)verkenning vragen is gebruik van de Mobiliteitsladder een wezenlijk element in het proces. De ladder bestaat uit zeven stappen:

1. Ruimtelijke ontwikkeling;
2. Prijsbeleid;
3. Mobiliteitsmanagement;
4. Openbaar vervoer;
5. Benutten bestaande infrastructuur;
6. Reconstructie bestaande infrastructuur;
7. Bouwen van nieuwe infrastructuur.

De ladder biedt een denkkader voor het systematisch en samenhangend analyseren van verschillende oplossingsrichtingen voor (mobiliteits)vraagstukken. Bij het bepalen van oplossingsrichtingen dienen alle zeven onderdelen in willekeurige volgorde serieus te worden bekeken; de ladder kent dus geen in beton gegoten hiërarchie. Op die manier kan vanuit een breed perspectief worden gezocht naar oplossingsrichtingen, waarbij vanuit knelpunten in een bepaald gebied naar mogelijke maatregelen wordt gewerkt.

ook de noodzakelijke ontwikkelingen zijn gekoppeld op het gebied van bereikbaarheid, economie, ecologie en landschap. Ten aanzien van met name de binnenstedelijke opgaven geldt dat sprake is van een veelheid aan locatiespecifieke knelpunten op het gebied van met name bodemsanering, geluidzoneering, luchtkwaliteit, herstel van historisch erfgoed en groenblauwe opgaven; deze kunnen een voortvarende realisatie in de weg staan. Bij het zoeken naar integrale oplossingen voor ruimtelijke vraagstukken met een mobiliteitsaspect, speelt de 'Mobiliteitsladder' een ondersteunende rol (zie kader).

"Het duurzaam en klimaatbestendig accommoderen van de toekomstige ruimtevrage is zowel een kwantiteitsopgave als een kwaliteitsopgave"

Huisvesten groeiende beroepsbevolking

Tussen 2010-2020 bedraagt de totale nieuwbouwopgave in Noordwest-Nederland 175.000 woningen, waarvan het leeuwendeel in de Metropoolregio Amsterdam speelt. De woningbouwopgave in de metropoolregio is onlosmakelijk verbonden met de mogelijkheden voor economische groei. Om de groeiende beroepsbevolking vast te houden en aan

te trekken zijn in de periode 2010-2020 minimaal 144.000 woningen nodig, waarvan 100.000 nieuwe toevoeging en 44.000 vervanging. Indien dit niet gerealiseerd wordt, komt de economische groei onder druk te staan. Ingezet wordt op het bieden van verschillende soorten woonmilieus in de metropoolregio, dicht bij de economische kerngebieden. Omdat dit niet overal mogelijk is, is het belangrijk dat een groot deel van de woningbouwopgave plaatsvindt in Almere; voorwaarde is wel dat de bereikbaarheid van Flevoland fors verbeterd. Noord-Holland Noord heeft een opgave van netto 24.800 woningen; de vervangingsopgave bedraagt 3.200 woningen en mogelijk minder indien gekozen wordt voor zeer ingrijpende renovatie.

Verbeteren bereikbaarheid

Met name in de toch al drukke metropoolregio vormt het tijdig zorgen voor een goede bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Ook voor de gebieden buiten de metropoolregio is dit van belang om

"Tussen 2010-2020 bedraagt de totale nieuwbouwopgave in Noordwest-Nederland 175.000 woningen"

economische kansen te benutten en de woon/werkbalans meer in evenwicht te brengen. Waar zinvol wordt regionaal en doorgaand verkeer van elkaar gescheiden. Dit bevordert de doorstroming en de bereikbaarheid. Hetzelfde geldt voor het realiseren van parallelstructuren binnen en tussen vervoersmodaliteiten in gebieden met belangrijke reizigers- en/of goederenstromen. De inzet van de N-wegen draagt eveneens daaraan bij. Gestreefd wordt naar een gemiddelde snelheid op de hoofdverbindingssassen van 80 km/h in de spits. Een samenhangend OV-systeem met goede en snelle verbindingen op (inter)nationale, regionale en lokale schaal speelt een sleutelrol bij het realiseren van een goede bereikbaarheid. Hoogfrequent spoorvervoer levert daaraan een belangrijke bijdrage, evenals het realiseren van een hoogwaardig bus-, tram- en metronet. Dit betekent dat het op de corridors Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven de ambitie is minimaal zes intercity's en bij voorkeur zes sprinters per uur zullen rijden. In de Metropoolregio Amsterdam moet een OV-netwerk ontstaan met

een spinnenwebstructuur en hoge frequenties. Aansluiting op ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de verstedelijkingsopgave, is daarbij cruciaal. Fiets en OV moeten in combinatie met innovatieve parkeeroplossingen ervoor zorgen dat de mobiliteitsvraag op duurzame wijze kan worden ingepast en ingericht.

“Een samenhangend OV-systeem met goede en snelle verbindingen speelt een sleutelrol bij het realiseren van een goede bereikbaarheid”

Investeren in ‘verborgen kapitaal’

De ligging van Noordwest-Nederland in de Nederlandse delta biedt unieke kansen om de economische kracht en aantrekkelijkheid van het gebied internationaal te versterken. Om te zorgen voor aantrekkelijke plekken kan het ‘verborgen kapitaal’ in landschappen, cultuur en in de historie van steden veel sterker worden benut. Opgaven liggen in het versterken van landschappelijke contrasten en in het ontwikkelen van groenblauwe gebieden in en nabij de steden, waaronder metropolitane parken. Daarnaast vergt de ambitie van Noordwest-Nederland om zich te ontwikkelen tot een duurzame topregio een gerichte

inzet op het realiseren van een goed en veilig leefmilieu.

Dit houdt in dat de samenleving op regionale schaal is berekend op de gevolgen van de klimaatverandering en waarin menselijk handelen samengaat met het behoud van een gezond ecosysteem. Belangrijke uitdaging vormt het verkleinen van de kans op overstromingen door zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren en extreme neerslag. Opgaven daarbij zijn onder meer de aanleg van robuuste zeeweringen, waterneutraal bouwen en peilbeheer van het IJsselmeer/Markermeer/IJmeer en het Noordzeekanaal. Dit biedt tevens kansen in combinatie met het verbeteren van de waterkwaliteit, natuurontwikkeling en het vergroten van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden. Tot slot is de inzet gericht op het opwekken van meer duurzame energie. Vooral in Noord-Holland Noord en Flevoland zijn hiervoor goede mogelijkheden.

“Om te zorgen voor aantrekkelijke plekken kan het ‘verborgen kapitaal’ in landschappen, cultuur en in de historie van steden veel sterker worden benut”





3. Uitdagingen

De ambitie om de internationale concurrentiepositie van Noordwest-Nederland te verbeteren leidt tot vele uitdagingen op het gebied van economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur & landschap en duurzaamheid & klimaatbestendigheid. De belangrijkste opgaven die hieruit voortvloeien zijn themagewijs uitgewerkt voor achtereenvolgens de Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland Noord en Overig Flevoland.

Een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam is van grote invloed op de economische potentie van geheel Nederland. Dit geldt in versterkte mate voor Noord-Holland Noord en overig Flevoland. Om die reden worden de uitdagingen op het gebied van achtereenvolgens economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur & landschap en duurzaamheid & klimaatbestendigheid voor de drie gebiedsdelen van Noordwest-Nederland in dit hoofdstuk apart beschreven. Dat neemt niet weg dat er tal van onderlinge relaties bestaan en dat een deel van de ruimtelijke opgaven elkaar overlappen. Neem de infrastructurele uitdagingen gericht op het verbeteren van het woon/werkverkeer. Een direct verband ligt er ook ten aanzien van de verdere ontwikkeling van Schiphol en een eventuele overloop van een deel van het vliegverkeer naar luchthaven Lelystad. Deze onderlinge verwevenheid, ook op tal van andere terreinen, laat onverlet dat verreweg het leeuwendeel van de ruimtelijke uitdagingen zich de komende decennia afspelen binnen de grenzen van het metropoolgebied.

Voor geheel Noordwest-Nederland geldt dat de realisatie van de ambities niet losstaan van actuele ontwikkelingen. Zo

staat de economie en woningmarkt momenteel onder druk als gevolg van de kredietcrisis. Het is aannemelijk dat ook in de toekomst nationale en mondiale ontwikkelingen hun doorwerking zullen hebben op de uitvoering van ruimtelijke projecten. Vandaar dat deze gebiedsagenda op gezette tijden actualisatie verdient.

“Een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de metropoolregio is van grote invloed op de economische potentie van geheel Nederland”

3.1 Economie

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is de economische motor van Nederland en onder de ‘global cities’ één met een goede naam en reputatie. Amsterdam draagt met een hoog niveau van financiële en zakelijke dienstverlening, ICT-bedrijven, kennisinstituten, en een kwalitatief hoogstaand cultureel aanbod sterk bij aan die goede naam. Daarnaast ligt de regio gunstig op een knooppunt van verbindingen in West-Europa, waardoor het zich door de eeuwen heen heeft kunnen ontwik-

kelen tot een handels- en financieel centrum van betekenis. Via een internationale luchthaven, een moderne zeehaven en één van de grootste internetknooppunten ter wereld is de regio fysiek en virtueel uitstekend verbonden met de rest van de wereld, een Global Gateway. De kracht ligt in de diversiteit van internationaal sterke clusters van economische activiteiten. Denk aan combinaties als Schiphol-Zuidas en Schiphol-Greenport, aan het complex van haven- en metaalbedrijven in de IJmond en de clusters van creatieve en technologische bedrijven in Hilversum, Haarlem, Amsterdam en Almere. De aantrekkelijkheid voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang kunnen krijgen tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven gebruik kunnen maken van agglomeratievoordelen. Verder bestaat er een belangrijke samenhang tussen de ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam en die in Noord-Holland Noord en overig Flevoland. Neem de agribusiness en recreatieve voorzieningen in Noord-Holland en logistieke bedrijvigheid in Flevoland.

“Via een internationale luchthaven, een moderne zeehaven en één van de grootste internetknooppunten ter wereld is de regio een Global Gateway”

Schiphol

De knooppuntfunctie van Schiphol is cruciaal voor de internationale aantrekkingskracht en groei in de Metropoolregio Amsterdam. Schiphol biedt momenteel een hoge kwaliteit aan internationale verbindingen, maar loopt op de lange termijn tegen de capaciteitsgrenzen aan. Het is dan ook van groot belang dat de potenties van Schiphol op de huidige locatie zo optimaal mogelijk worden benut, met als belangrijkste opgave het leggen van een sterke koppeling tussen ruimtelijk-economisch beleid en luchthavenbeleid. Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota aangegeven dat Schiphol zich tot 2020 kan ontwikkelen tot een luchthaven met 510.000 vliegtuigbewegingen. Het gaat dan primair om mainportgebonden verkeer dat bijdraagt aan de nationale en regionale economie. Voor Schiphol wordt verder gewerkt aan een mainport 2.0 visie, waarin de wederzijdse beïnvloeding van de ruimtelijke economie en de luchthaven met zijn netwerk van verbindingen centraal staat. In het ruimtelijk-economische beleid rond

de luchthaven moet de wisselwerking tussen landzijdige en luchtzijdige ontwikkelingen centraal komen te staan. Om in de toekomst een afweging over een eventuele extra baan op Schiphol niet onmogelijk te maken, werkt het kabinet aan de juridische borging van de ruimtelijke reservering van Parallelle Kaagbaan (in een AMvB). Activiteiten die niet verbonden zijn aan de mainportfunctie kunnen mogelijk worden uitgeplaatst naar regionale luchthavens, waaronder Lelystad Airport. De landzijdige logistiek voor reizigers, personeel en vracht zal op deze veranderingen moeten worden aangepast.

Noordzeekanaalgebied

Naast de verdere ontwikkeling van Schiphol en alles wat daarmee samenhangt, is het zaak om de internationale concurrentiepositie van het Noordzeekanaalgebied te benutten en waar nodig te versterken. Dat kan door verbetering van de bereikbaarheid over zee, over de weg en per spoor, dit alles samen met revitalisering en intensivering van bedrijventerreinen. De regio geeft prioriteit aan met name de verbetering van de toegang tot het Noordzeekanaal door het aanleggen van een nieuwe sluis. Verder speelt Greenport Aalsmeer een belangrijke rol bij het uitbouwen van de positie van de

sierteeltsector. Andere economische speerpunten zijn het verbeteren van de ontwikkelingsmogelijkheden op het terrein van kennis en innovatie, de zakelijke dienstverlening, de multimedia-industrie/Dutch Media Hub, de congresmarkt en het toerisme. Lelystad kan door middel van het trimodaal ontsloten bedrijventerrein, inclusief de overslaghaven ‘Flevokust’ en de Luchthaven Lelystad, eveneens een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het versterken van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam.

Vervoersassen

Een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling is van groot belang voor het realiseren van de economische ambities. Die samenhang kan worden versterkt door de ontwikkeling van een stelsel van compacte assen voor enerzijds zakelijke functies en anderzijds logistieke verbindingen. De belangrijkste zakelijke as loopt globaal van de Haarlemmermeer via de Zuidas naar Almere en Lelystad. Mede door beide luchthavens aan de einden van deze as, met de Zuidas als toplocatie in het centrum kan deze de ruggengraat worden voor internationale zakenfuncties, zeker wanneer de Noord/Zuidlijn deze zone straks verbindt met de Amsterdamse



Economie

- Zuidas
- Mainport Schiphol (en Lelystad)
- Greenport Aalsmeer, Bollenstreek, Agriport A7 en Seed Valley
- Haven
- Groene Stroomhaven
- Marinecluster
- Dutch Media Hub
- Versterking kennis en innovatie
- Zeetoegang IJmond
- ACT (Amsterdam Connecting Trade)
- Verdichtingslocaties
- Arbeidsplaatsen Flevoland en Noord-Holland Noord
- LOG Luttelgeest en Grootslag
- Economische as
- Indicatie cluster (niet geografisch)
- Olympische Sportas
- WK Voetbal
- Sail
- Recreatief gebruik kustzone (locaties indicatief)
- Randstad 380kV - bestaand tracé
- Randstad 380kV - nieuw tracé (locatie indicatief)
- 380kV station



binnenstad en de IJ-oeveren. Voor dit ontwikkelingsbeeld zal prioriteit moeten worden gegeven aan de maatregelen in het kader van OV-SAAL op de korte en middellange termijn, zoals de verruiming van de infrastructuur op de Zuidas en van de huidige spoorverbindingen naar Almere. Daarnaast blijft een IJmeerverbinding in beeld. Voor Almere geldt dat uitsluitend onder die condities op diverse locaties een hoogwaardig werk-, woon- en verblijfsklimaat kan worden gecreëerd.

“De belangrijkste zakelijke as loopt globaal van de Haarlemmermeer via de Zuidas naar Almere en Lelystad”

Op hun beurt vormen de lucht- en de zeehaven de kern van de logistieke as, waardoor de regio een belangrijk knooppunt vormt voor wereldwijde goederenstromen. Door deze as verder te versterken ontstaat een sterk multimodaal systeem van de IJmond, het Westelijk Havengebied, de Westrandweg en de daaraan gelegen bedrijventerreinen, het logistiek centrum Amsterdam Connecting Trade (voorheen Werkstad A4) tot het veilingcomplex Aalsmeer. Kansen liggen ook in het combineren van economische ontwikkeling met vermindering

van de milieubelasting: de dichtbevolkte metropoolregio met een relatief hoge milieu- en ruimtedruk biedt bij uitstek de mogelijkheid om te functioneren als proeftuin voor nieuwe concepten en toepassingen, die vervolgens (inter)nationaal kunnen worden vermarkt.

Bedrijfslocaties

De Zuidas moet uitgroeien tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven. Van betekenis zijn verder de agrobedrijven in de Greenports Aalsmeer (en omgeving) en de Duin- en Bollenstreek. Ook het aanpakken van ruimtelijke knelpunten via zowel herstructurering als de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is van belang. Voorbeelden zijn de Amsterdam Connecting Trade, het Noordzeekanaalgebied, Larserknoop (Lelystad) en de zone langs de A6/A27 (Almere).

“De Zuidas moet uitgroeien tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven”

Een ander speerpunt is het aanbod aan bedrijventerreinen zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag, zowel kwantitatief als kwalitatief. Rijk en regio hebben hier onlangs afspra-

ken over gemaakt. Herstructurering en intensivering van bestaande locaties biedt kansen om een aanzienlijk deel van die behoefte op te vangen. De gemiddelde kosten die hiermee gemoeid zijn worden geschat op € 0,33 miljoen per hectare. 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. Tot slot bestaat er een overschot aan locaties voor extra kantoren. Om dit surplus terug te brengen wordt tot 2030 ingezet op een reductie van 3,5 miljoen m² bruto vloeroppervlak van het planaanbod voor kantoren, wat bovendien ruimte schept voor andere functies.

“Tot 2030 wordt ingezet op een reductie van 3,5 miljoen m² bruto vloeroppervlak van het planaanbod voor kantoren”

Dynamiek

De dynamiek van de regio is bovenal gediend met een scherpe inzet op kennis en innovatie als motor voor vernieu-

wing, het actief voorsorteren op de arbeidsmarkt van de toekomst, het versterken van de marketing en acquisitie en meer algemeen het verhogen van de slagkracht en efficiency. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het tevens van belang om de unieke groenblauwe omgeving, recreatieve mogelijkheden en de verscheidenheid aan woonmilieus te behouden en te verbeteren. Samen met de rijke cultuurhistorie en de gedifferentieerde bevolking maken die de metropoolregio onderscheidend ten opzichte van concurrerende regio's en aantrekkelijk voor het toerisme. Ten aanzien van dit laatste liggen er kansen om toeristen, naast Amsterdam, te stimuleren een bezoek te brengen aan andere markante plekken in de metropoolregio. Toerisme langs de Noordzeekust en de voormalige Zuiderzee, van oudsher een sterke troef, moet zich op duurzame wijze verder kunnen ontwikkelen. Goede bereikbaarheid van en verbindingen tussen aantrekkelijke locaties en gebieden is daarvoor een voorwaarde. Daarbij zijn er belangrijke raakvlakken met de kustverdediging, de wateropgave voor het IJsselmeer en de ecologische opgave voor het Markermeer/IJmeer. In Flevoland dragen de veel bezoekers trekkende kustontwikkeling van Lelystad (Bataviawerf, Bataviastad) en de moderne architectuur en stedenbouw van

Almere bij aan de versterking van het toeristische product van de metropoolregio. Qua natuurbelevingsmogelijkheden geldt dit voor onder meer het Natuurpark Lelystad, de Oostvaardersplassen (Natuurboulevard), Lepelaarsplassen en het toekomstige Oostvaarderswold.

Noord-Holland Noord

De focus in Noord-Holland Noord is gericht op versterking van de eigen kracht. Het bedrijfsleven profileert zich met de onderscheidende thema's als water, energie, toerisme, vrijetijdsindustrie en agribusiness en ziet veel kansen in de dienstverlening. De nabijheid tot de Metropoolregio Amsterdam biedt in combinatie met de eigen landschappelijke en stedelijke kwaliteiten eveneens allerlei kansen om economische ontwikkeling te stimuleren, mits bestaande mobiliteitsknelpunten voortvarend worden aangepakt. In totaal wordt ingezet op een nettogroei van 10.000 arbeidsplaatsen; daarmee kan de bestaande onevenwichtige woon/werkbalans weer meer in evenwicht komen. Belangrijker nog dan een puur kwantitatieve toename van het aantal arbeidsplaatsen is het realiseren van een vitale economische structuur en het versterken van de concurrentiekracht van het

bedrijfsleven. Dit versterkt het geloof in de eigen kracht en maakt dat de regio aantrekkelijker wordt voor gevestigde en nieuw te vestigen bedrijvigheid en bewoners. Dit heeft een positieve uitwerking op het instandhouden van een adequaat voorzieningenniveau in de regio. Een goed voorbeeld is het Wieringerrandmeer, met een wateropgave in combinatie met natuur, recreatie en wonen.

"Geloof in de eigen kracht van Noord-Holland Noord kan de wegloop van bedrijvigheid en bewoners voorkomen"

Om de woon/werkbalans te verbeteren zet Noord-Holland Noord in op de realisatie van arbeidsplaatsen die ook op langere termijn perspectief bieden op een voorspoedige economische ontwikkeling. Dat biedt de meeste kans op blijvend succes. Een voorbeeld hiervan is Groene Stroomhavens Den Helder, waar een belangrijke duurzame economische ontwikkeling samengaat met nieuwe, innovatieve arbeidsplaatsen. Indien nodig zullen ten behoeve van nieuw te realiseren werkgelegenheid woningen worden toegevoegd, mits dit gebeurt in samenhang met de verbetering van de

woon/werkbalans. Daarbij is het oog nadrukkelijk gericht op innovatieve bedrijven, die passen bij de gewenste duurzame ontwikkeling van de regio. Mogelijkheden liggen met name in de duurzame kenniseconomie, met inbegrip van kwalitatief hoogwaardig onderwijs, op het vlak van stimuleren van de dienstensector en de zorg- en vrijetijdseconomie en het faciliteren van werkconcepten als thuiswerken en digitale steunpunten. Het versterken van de innovatiekracht van huidige bedrijven kan eveneens vernieuwende bedrijvigheid stimuleren, bijvoorbeeld door passende begeleiding en huisvesting én bevordering van de uitwisseling van kennis en ervaring tussen onderwijs en bedrijfsleven; de aanwezigheid van kennisinstellingen biedt daartoe een goede basis. Perspectief biedt ook de verdere ontwikkeling van de agrarische sector, met name de bollenteelt en de glastuinbouw. Ten aanzien van dit laatste geldt dat waar glastuinbouwbedrijven elders onvoldoende ruimte hebben om zich verder te ontwikkelen, zowel het Landbouwontwikkelingsgebied voor de glastuinbouw (LOG) Het Grootslag in West-Friesland en Agriport A7 in de Wieringermeer vestigingsmogelijkheden bieden. De potentie van Noord-Holland als watersportprovincie en de kust als toeristisch trekpleister biedt eveneens

belangrijke economische kansen. Daarnaast liggen er kansen door het toeristisch seizoen aan de kust te verlengen middels een betere benutting van de aanwezige voorzieningen en de in het gebied gelegen toeristische steden.

Flevoland

Flevoland laat een bijzonder snelle bevolkingstoename zien die samenhangt met de woningbouwopgave. Ondanks het feit dat Flevoland vrijwel elk jaar koploper is in Nederland op het gebied van economische ontwikkeling, volstaat die groei niet om de nog sterkere aanwas van de beroepsbevolking bij te houden. Daardoor is er in de loop der jaren een forse kloof ontstaan tussen arbeidsplaatsen en beroepsbevolking. Het gevolg is een uitgaande pendelstroom die de inkomende verovertreft. De opgave is nu om, aan de vooravond van de uitvoering van de verstedelijkingsopgave, deze pendelstromen met elkaar in evenwicht te brengen door werkgelegenheid te scheppen. De beoogde economische schaa sprong - 100.000 extra arbeidsplaatsen – vergt een majeure inspanning en vraagt om de gezamenlijke inzet van zowel ondernemers, onderzoeksinstituten en onderwijsinstellingen als van regionale en rijksoverheden. Verbeteren van de rail-, weg- en

waterinfrastructuur zorgt daarbij voor een betere ontsluiting van werklocaties en voor een verbeterd vestigings- en productiemilieu, terwijl tegelijkertijd het woon/werkverkeer wordt gefaciliteerd.

“Met het oog op de nieuwe verstedelijkingsopgave is het zaak meer banen binnen Flevoland te creëren”

Voor zowel het noordelijk als het zuidelijk deel van Flevoland geldt dat het voor een evenwichtige ontwikkeling van belang is meer stuwende bedrijven aan te trekken en gebruik te maken van de ‘natte’ potenties van het IJsselmeergebied, zoals hightech jachtbouw, overslag en duurzame energie. Prioriteit heeft ook een versterkte inzet op internationalisering van het MKB, teneinde het exporterend vermogen van het bedrijfsleven en daarmee de dynamiek en de werkgelegenheid te vergroten. Aandachtspunt voor het dichter bevolkte zuidelijk deel van Flevoland is dat hier relatief gezien beduidend minder voorzieningen van bovenregionale en nationale betekenis zijn gevestigd dan in de rest van Nederland. Voor een gedifferentieerde ontwikkeling is de vestiging van voorzieningen op het gebied van hoger onderwijs, specialistische

(jeugd)zorg, culturele toporganisaties en topsportinstellingen van groot belang, evenals het aantrekken van instellingen van de (semi)overheid. Met name een hoge school en universiteit ontbreken, waardoor hoogwaardige werkgelegenheid en dito hoogopgeleide inwoners ondervertegenwoordigd zijn in Flevoland, terwijl kanshebbende jongeren moeten vertrekken om een opleiding te kunnen doen.

Een andere kans ligt in het feit dat Flevoland beschikt over een ruime voorraad nieuwe bedrijventerreinen om nieuwe ontwikkelingen op te starten. Dit geldt met nadruk voor het – parallel aan de ontwikkeling van Lelystad Airport – optimaal benutten van de aanpalende bedrijventerreinen en het multimodale overslagcentrum 'Flevokust'. Aanvullend dient het stimuleren van werkgelegenheid in stedelijk gebied nadrukkelijke aandacht te krijgen. In Almere liggen er kansen in economische clusterontwikkeling op het gebied van duurzaam bouwen & gebiedsontwikkeling, ICT & media, handel en logistiek, health, wellness en life sciences, waarbij op marktkansen in de metropoolregio als geheel wordt aangesloten. Essentiële randvoorwaarden zijn voldoende fysieke ruimte voor bedrijvigheid, de ontwikkeling van unieke woon-

en werkmilieus zoals een echt business park of campusachtige milieus als een Business & Science Centre.

3.2 Verstedelijking

Metropoolregio Amsterdam

In totaal bedraagt de verstedelijkingsopgave voor de metropoolregio tot 2020 netto 100.000 woningen toevoeging, plus een vervangingsopgave van 44.000 woningen. Gezien de beschikbare plancapaciteit van 130% lijkt dit haalbaar, mits tijdig zachte capaciteit hard wordt gemaakt. Met dit programma wordt het woningtekort teruggebracht tot rond de 1,5% van de voorraad.

Uitbreidingsopgave

Op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam zijn meerdere, elkaar deels overlappende woningmarkten te onderscheiden. Daartussen is een beperkte uitwisseling en substitutie mogelijk. Het is de bedoeling om circa 60.000 (= 60%) van de uitbreidingsopgave ad 100.000 woningen tot 2020 binnenstedelijk te realiseren, waarvan ca. 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 onder-

scheidende woonmilieus, waaraan binnen de metropoolregio veel behoefte is maar die niet overal realiseerbaar zijn. Hiermee draagt Almere bij aan het openhouden van waardevolle groenblauwe ruimte elders in de regio. Tegelijkertijd zorgt deze differentiatie ervoor dat Almere in uitgroeit tot een meer complete stad.

“Doel is om circa 60.000 van de uitbreidingsopgave ad 100.000 woningen tot 2020 binnenstedelijk te realiseren”

Bundeling en intensivering

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 allereerst nodig om draagvlak te realiseren voor openbaar vervoer en grootstedelijke voorzieningen, maar ook met het oog op het behoud van de waardevolle landschappen. Daarnaast nopen de ruimtelijke beperkingen van onder meer Schiphol en nationale landschappen tot bundeling van de verstedelijkingsopgave. Verreweg de grootste vraag zal naar verwachting uitgaan

naar groenstedelijke en centrumstedelijke milieus. Inzet is om in de meest gewilde delen van de metropoolregio de inzet te richten op verdichting, zodat binnenstedelijk op grote schaal kwalitatief aantrekkelijke appartementen en eengezinswoningen kunnen worden gebouwd. Met name in de gemeente Amsterdam en in de regio Amsterdam-Meerlanden bestaat de grootste woningdruk. Het is dan ook zaak dáár de woningproductie zoveel mogelijk te maximaliseren, ondanks de wetenschap dat het om kostbare transformatie gaat. Een andere kwaliteitsopgave betreft het realiseren van nieuwe landelijke woonmilieus in het topsegment. Dit is nodig om te kunnen concurreren met andere Europese metropolen. Binnen de Metropoolregio Amsterdam zijn het vooral de Gooi- en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland, de Westflank Haarlemmermeer en Almere die dit potentieel hebben.

Oudere wijken

De belangrijkste kwalitatieve opgave voor de periode 2010-2020 betreft de herstructurering van de vroeg-naoorlogse woonmilieus. Bijna een kwart van het aantal huishoudens woont in deze compacte wijken, terwijl voor een belangrijk deel hun eerste voorkeur niet uitgaat naar de aldaar gebo-

den woonkwaliteit. Met name in de naoorlogse wijken in de stedelijke kernen is sprake van een surplus aan gestapelde huurwoningen in de goedkopere prijsklassen. Zo moet in delen van naoorlogse wijken van Amsterdam en Zaanstad en in de New Towns zoals Almere, Haarlemmermeer, Lelystad en Purmerend preventief worden ingegrepen om te voorkomen dat er problemen in de sfeer van leefbaarheid ontstaan. In het verlengde hiervan geldt specifiek voor Almere dat voorkomen moet worden dat door de toevoeging van 60.000 woningen in de periode 2010-2030 een selectieve uitstroom uit bestaande buurten ontstaat. Dit betekent dat het verbeteren van het woonklimaat gelijk op moet gaan met het realiseren van de nieuwbouwopgave.

“De belangrijkste kwalitatieve opgave voor de periode 2010-2020 betreft de herstructurering van de vroeg-naoorlogse woonmilieus”

Sociale woningbouw en doorstroming

Aandachtspunt vormt de sociale woningbouwopgave in relatie tot de doorstroming. Een substantieel deel van de nieuwe woningen moet bereikbaar zijn voor mensen met lagere

inkomens. De afgelopen jaren hebben de metropoolgemeenten gemiddeld een aandeel van 30% sociale nieuwbouw gerealiseerd. De druk op de sociale sector in de regio blijft echter hoog; de wachtlijsten van starters en doorstromers zijn niet afgenomen. Bovendien is de netto-voorraad sociale huurwoningen de afgelopen jaren afgenomen mede als gevolg van de stedelijke herstructurering. Tegelijkertijd dient de bestaande sociale woningbouw middels doorstroming zoveel als mogelijk beschikbaar te komen voor mensen met een inkomen voor wie deze woningen oorspronkelijk zijn bedoeld. Voor de doorstroming vanuit het goedkope prijssegment is vooral toevoeging van nieuwe middeldure woningen nodig. Deze maken via doorstroming aan het begin van de verhuisketen woningen in het goedkope segment vrij voor starters, waaronder de nodige jonge kennistalenten, en huishoudens die hierop zijn aangewezen.

De Metropoolregio Amsterdam heeft daarom als uitgangspunt dat de komende tien jaar wederom 30% van de totaal toe te voegen nieuwbouw wordt gerealiseerd in de sociale sector (huur of koop). Die sociale taakstelling is nodig voor het voortzetten van de stedelijke herstructurering en draagt

Verstedelijking

-  Uitbreiding / Uitleg
-  Intensivering / Transformatie
-  Stedelijke vernieuwing
-  Integrale complexe gebiedsopgave
-  Pilot Waterland



bovendien bij aan het tot stand komen van een meer heterogene bevolkingssamenstelling in wijken. Daarbij wordt wel aangetekend, dat er op de woningmarkt al jarenlang een beperkte doorstroming is naar een bij het gezinsinkomen passende woning, mede als gevolg van het ontbreken van een prikkel om van relatief goedkope gesubsidieerde huur en koop een passende stap in de wooncarrière te maken; zelfs wanneer mogelijkheden daarvoor zich aandienen. Rijk en regio willen daarom de doorstroming niet alleen stimuleren door te bouwen in het middeldure segment, maar ook door gezamenlijk te zoeken naar oplossingsrichtingen in de sfeer van prijsprikkels, experimenten met woonruimteverdeling e.d. In het kader van het streven naar het versterken van de internationale concurrentiekracht heeft de regio overigens ook kenniswerkers nodig. Dit maakt het noodzakelijk om, naast de inzet op 30% sociale woningbouw en middeldure woningen, ook relatief veel woningen in het dure segment te bouwen.

“Om een gedifferentieerd woningaanbod te realiseren wordt expliciet rekening gehouden met een relatief groot aandeel sociale woningbouw”

Schaalsprong Almere

Voor Almere geldt dat de afspraken voor verdere verstedelijking van de stad worden gemaakt in het Integraal Afspraken Kader van het Randstad Urgent project ‘Schaalsprong Almere’. Gemikt wordt op een groei met 60.000 woningen in de periode 2010-2030, waarvan 50.000 woningen ten behoeve van de Metropoolregio Amsterdam (incl. 5.000 voor de Gooi en Vechtstreek) en 10.000 woningen voor de NV Utrecht. Almere heeft met deze groei een aantal doelstellingen. Allereerst wordt er tegemoet gekomen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan onderscheidende woningen en woonmilieus in de Metropoolregio. Hiermee draagt Almere bij aan het openhouden van waardevolle groenblauwe ruimte elders in de regio. Almere versterkt zo de positie van zowel de regio als haar eigen structuur; door het toevoegen van woningen en woonmilieus die de stad nu nog niet voldoende heeft groeit Almere uit tot een complete stad. Door deze differentiatie worden ook andere soorten huishoudens naar Almere getrokken. Hiermee ontstaat tevens meer draagvlak voor sociale, culturele en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij is vooral het realiseren van onderwijsvoorzieningen (HBO+) van groot belang. Dit kan niet zonder

op de flankerende terreinen eveneens een schaa sprong van formaat te maken.

Noord-Holland Noord

In Noord-Holland Noord is de verstedelijkingsambitie gericht op de realisatie van netto 24.800 woningen in de periode 2010-2020, waarvan 25-40% binnenstedelijk. De plancapaciteit om deze te realiseren is ruim voldoende en omvat zowel harde (vastgestelde) als zachte (in voorbereiding) plannen. De woningbouwtaakstelling is gebaseerd op het bouwen voor de ‘eigen behoefte’, aangevuld met een migratiesaldo zoals dat de afgelopen jaren is gerealiseerd. De vervangingsbehoefte als gevolg van sloop wordt voor de gehele regio voor de periode 2010-2020 geraamd op 320 nieuwe woningen per jaar; dit aantal kan worden verlaagd indien gekozen wordt voor drastische renovatie in plaats van sloop.

Specifiek voor Noord-Holland Noord vormt het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans verreweg de belangrijkste opgave. De inzet is gericht op het realiseren van een duurzame en bereikbare (sub)regio, met aandacht voor de mogelijkheden om de gevolgen die samenhangen met het

vele woon/werkverkeer te verminderen. Vanwege de onevenwichtige woon/werkbalans en de daaruit voortvloeiende druk op de bereikbaarheid doet de metropoolregio voor het realiseren van de verstedelijkingsambities in deze periode geen beroep op het noordelijke deel van Noord-Holland. Dit neemt niet weg dat de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam kansen biedt voor de verdere ontwikkeling van economische activiteiten in Noord-Holland Noord. Belangrijke voorwaarde voor het verzilveren van kansen is het verbeteren van de bereikbaarheid en het oplossen van infrastructurele knelpunten. Investeren in de bereikbaarheid zorgt ervoor dat de regio aantrekkelijker wordt voor bedrijven om zich hier te vestigen. De focus ligt op werkgelegenheidsgroei door versterking van het ondernemerschap, het onderwijs, het innovatievermogen en de concurrentiekracht van het regionale bedrijfsleven. Naast het versterken van de ecologische, landschappelijke en stedelijke kwaliteiten is met name het verbeteren van het voorzieningenniveau van plattelandskernen van belang.

“Het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans vormt verreweg de belangrijkste opgave”

Indien de regio erin slaagt om duurzame innovatieve bedrijven aan te trekken, zullen zonodig woningen aan de planvoorraad worden toegevoegd voor hoogopgeleiden die in de regio hun werk dicht bij huis zoeken en voor nieuwkomers op de arbeidsmarkt. Verder verdient het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving nadrukkelijk aandacht, zodat mensen worden verleid in deze sterk landelijke regio te gaan wonen en werken.

Belangrijk aandachtspunt voor Noord-Holland Noord is dat grote delen van de regio te maken krijgen met bevolkingskrimp. Dit geldt vooral voor de Kop van Noord-Holland en - in mindere mate - West-Friesland en de regio Alkmaar. De bevolking neemt in zijn totaliteit tot 2015 nog wel toe, maar zal daarna afvlakken. Deze ontwikkeling werpt nu al de schaduw vooruit in de vorm van enerzijds het wegvallen van verdiencapaciteit en anderzijds een toenemende vergrijzing en daardoor verdunning. Gevolg is een groeiende behoefte aan meer kleinere woningen en aan zorgvoorzieningen. Het voorsorteren op deze ontwikkeling is nodig en vergt aanpassingen in de gebouwde omgeving. Wel biedt deze krimp

kansen om de kwaliteit van zowel de woningvoorraad als de woonomgeving te verbeteren.

Flevoland

Flevoland biedt de ruimte en de organisatorische kracht om de komende decennia een fors gedeelte van de Nederlandse woningbouwbehoefte te accommoderen. Om die reden neemt de bevolking tussen zowel tussen 2010 en 2020 als tussen 2020-2030 toe met circa 90.000 inwoners. Naast het adequaat accommoderen van de nieuwkomers, waarvan het leeuwendeel in Almere (zie onder ‘Metropoolregio Amsterdam’), dient er tegelijkertijd nadrukkelijk oog te zijn voor het verbeteren van de bestaande fysieke, sociale en economische structuur in met name de kernen Almere en Lelystad. De leefbaarheid in de bestaande wijken in deze voormalige groeikernen, die dateren van de jaren’70, komt meer en meer onder druk te staan. Met name Almere zal een belangrijke functie kunnen vervullen om de druk op de woningmarkt in het centrale deel van de Metropoolregio Amsterdam te verlichten. Randvoorwaarde daarvoor is het bieden van de juiste woning en woonomgeving en een goede bereikbaarheid van het centrumgebied.

3.3 Bereikbaarheid

Metropoolregio Amsterdam

Investeren in een goede bereikbaarheid is van groot belang om de sterke internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te behouden en te versterken. Zo niet, dan dreigt het vervoer van reizigers en goederen vast te lopen op zowel de weg als in het openbaar vervoer. De verdere economische ontwikkeling zou in dat geval ernstig worden belemmerd. Om dat te voorkomen is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de veiligheid en leefbaarheid. Niet voor niets geeft de Structuurvisie Randstad 2040 prioriteit aan goede en robuuste OV-verbindingen met onder meer Utrecht–Eindhoven, Almere-Lelystad en andere regio's. Daarnaast is de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer van groot belang. Duurzaamheidsdoelstellingen zijn eveneens gediend met snelle, frequente en comfortabele verbindingen binnen de metropoolregio.

“De inzet is gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de veiligheid en leefbaarheid”

Onderdeel van de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk is het bieden van alternatieven middels parallelle structuren binnen en tussen de modaliteiten, evenals het realiseren van goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor personen en goederen, met inbegrip van adequate reisinformatie. In en nabij stedelijke gebieden gaat het dan vooral om hiërarchische systeemopbouw en transferia aan de stadsranden, met aansluitende radiale en tangentiële HOV-verbindingen; daarbuiten gaat het vooral om goede parkeer- en stallingsfaciliteiten bij stations. Verder is het zaak bestaande knelpunten voortvarend aan te pakken en daarbij te anticiperen op de toename van de mobiliteitsbewegingen als gevolg van de groei van het inwonertal en de werkgelegenheid. De geplande toevoeging van de vele nieuwe woningen tot 2020 binnen de metropoolgrenzen vormt in dit licht een extra urgentie voor een integrale benadering van mobiliteit en ruimte. Omdat bij de verdere verstedelijking het accent ligt op het optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte, bestaat hier een belangrijke opgave om de bestaande stedelijke infrastructuurnetwerken optimaal te benutten en waar nodig van een kwaliteitsimpuls te voorzien. Daarnaast vragen de opgaven op economisch

terrein en op het terrein van de verstedelijking, vooral bij de uitleglocaties zoals Almere, ook om aanzienlijke toevoegingen in OV- en weginfrastructuur.

Openbaar vervoer

Opgave voor de Metropoolregio Amsterdam als geheel is het realiseren van een samenhangend metropolitaan OV-netwerk. Deze 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. Kansen voor een structureel groter OV-aandeel liggen vooral in situaties waarbij doorstromingsproblemen op belangrijke knelpunten in de spits op het (hoofd-)wegennet het openbaar vervoer in een gunstige positie brengt. Randvoorwaarden zijn dan wel 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 natransport van-deur-tot-deur en gebruiksgemak is eveneens essentieel wil het OV een aantrekkelijke keuze zijn voor de autogebruiker. De Noord/Zuidlijn wordt in Amsterdam en Amstelveen de nieuwe centrale as. Deze wordt aangevuld met tangentiële verbin-

Bereikbaarheid

- 
 Mainport Schiphol (en Lelystad)
- 
 OV SAAL
- 
 HSL
- 
 Programma Hoogfrequent Spoor
- 
 HOV netwerk - bestaand
- 
 HOV netwerk - nieuw tracé
- 
 HOV netwerk - optimalisering
- 
 Knooppuntontwikkeling
- 
 Stedelijke bereikbaarheid Almere
- 
 Wegennet - nieuw tracé
- 
 Wegennet - uitbreiding
- 
 Vaarwegen
- 
 Zeetoegang IJmond
- 
 ACT (Amsterdam Connecting Trade)



dingen en verknopingen van de diverse OV-netwerken, met inbegrip van het verbeteren van de bereikbaarheid van halten en knooppunten met de auto en per fiets. Voor de westelijke vleugel van de metropoolregio zijn HOV-verbinding in en met Haarlem en omgeving essentieel. De ruggengraat van dit metropolitane netwerk wordt gevormd door hoogfrequente Sprintertreinen en regionale Intercity's op de hoofdcorridors in de regio, die relaties bieden binnen zowel de metropoolregio als met de overige delen van de brede Randstad. Voor de corridors Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven wordt in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor ingezet op zes Intercity's en zes Sprinters per uur gedurende de gehele dag, aangevuld met verhoging van frequenties op andere corridors waar de reizigersmarkt daarom vraagt. Daarbij worden tevens maatregelen overwogen om de verwachte groei van het binnenlands en internationaal goederenvervoer over het spoor, tot 2020 geschat op ca. 88 miljoen ton, te kunnen accommoderen. In de zomer van 2010 neemt het kabinet een besluit over de landelijke goederenherroutering. Rijk en regio inventariseren gezamenlijk voor- en nadelen van de diverse opties. Buiten de fijnmazige multimodale netwerken in de stedelijke gebieden

is sprake van openbaar vervoer dat een passend aanbod levert voor inwoners van kleine kernen en dunner bevolkte gebieden.

“Voor de corridors Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Eindhoven wordt ingezet op zes Intercity's en zes Sprinters per uur”

Wegverkeer

Aangezien ook in de toekomst het grootste deel van de verplaatsingen per auto zal plaatsvinden, moet het wegennet qua structuur, capaciteit en robuustheid op orde zijn. Een van de leidende principes om de doorstroming te verbeteren is ontvlechting van regionaal en doorgaand verkeer; hetzelfde geldt voor het personen- en goederenvervoer. Nabij stedelijke gebieden kan dit door scheiding van verkeer op parallelle structuren. Het is in de schaarse ruimte van bestaand stedelijk gebied een gezamenlijke opgave om aan de hand van een integrale afweging van ruimtelijke ontwikkelingen de bereikbaarheid te garanderen en toekomstige uitbreiding van infrastructuur fysiek niet onmogelijk te maken. Wisselstroken

en expresbanen zijn kansrijk bij een duidelijke spitsrichting. In gebieden waar dit mogelijk is worden ook N-wegen ingezet om te komen tot een robuust wegsysteem, zoals bijvoorbeeld de N207 en N205 in de Haarlemmermeer. Op de hoofdverbindingssassen in het wegennet (A1, A2, A4, A6 en delen van de A9 en A10) wordt toegewerkt naar een streefwaarde op termijn van gemiddeld 80 km/uur in de spits. Hiervoor zijn onder meer minimaal tweemaal vier rijstroken nodig op de belangrijkste verbindingen tussen de steden in de Randstad. In de regio liggen er hier opgaven op delen van de A1 en A4 en ten aanzien van het aanleggen van ontbrekende schakels (A8-A9). Het naar verwachting snel groeiende goederenvervoer over de weg, met inbegrip van gevaarlijke stoffen, vraagt mogelijk om specifieke voorzieningen voor vrachtverkeer.

Ontwikkelingsassen

De ontwikkelingsas Haarlemmermeer/Schiphol-Amsterdam-Almere/Lelystad neemt een kernpositie in. Er wordt fors geïnvesteerd in openbaar vervoer en weg. In de Haarlemmermeer moet de gebiedsontwikkeling in de Westflank en nieuwe bedrijvigheid in het ACT-gebied (Amsterdam Connecting Trade) worden aangesloten op de succesvolle Zuidtangent; vice versa

moet de Zuidtangent worden aangesloten op gebiedsontwikkelingen en het wegennet (A4/A44). De Zuidas ontwikkelt zich als nieuw centraal knooppunt van internationale allure, waar uitbreiding van metro, rail, A10 en station noodzakelijk is. Op korte termijn zullen rijk en regio in gezamenlijkheid afspraken moeten maken over de inpassing van die uitbreiding. 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 IJmeer-verbinding. Bij een oostwaartse ontwikkeling verschuift de oriëntatie richting de corridor Almere-Gooi-Utrecht.

Internationale bereikbaarheid

Het verbeteren van internationale verbindingen krijgt eveneens versterkte aandacht. Centrale opgave voor de Mainport Schiphol is behoud van een concurrerende knooppuntpositie met een wereldwijd vertakt netwerk. Dit moet goed zijn aangesloten op de landzijdige (inter)nationale en regionale netwerken. Via de hoofdverbindingssassen wordt aangesloten

op het Europese wegennet en wordt voldaan aan de normen voor reissnelheden. Internationale treinen verbinden de regio met belangrijke knooppunten in het EU-netwerk. Vlotte doorstroming van de ICE naar Duitsland is onderdeel van het programma Hoogfrequent Spoor.

“Centrale opgave voor de Mainport Schiphol is behoud van een concurrerende knooppuntpositie met een wereldwijd vertakt netwerk”

Havens en vaarwegen

Bedrijven in het zeehavengebied kunnen rekenen op vrije doorvaart op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet (Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en de vaarweg Amsterdam-Lemmer). De capaciteit van het sluisencomplex heeft te veel beperkingen voor Amsterdam en andere Noordzeekanaalgemeenten om te kunnen profiteren van de groeipotenties. Al in 2013 kan grote congestie ontstaan. De gemeenteraad van Amsterdam wil mede daarom een nieuwe sluis uiterlijk in 2016 gereed hebben. De problematiek rondom de capaciteit van het sluisencomplex is door het rijk erkend. De financiering is een gemeenschappelijke opgave

van rijk, gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland. Voor het vervoer over water in bredere betekenis is de potentie aanwezig om het vaarwegennetwerk, inclusief binnenhavens, beter te benutten en verder te versterken. Voor de Zaan wordt gekeken naar de mogelijkheden om de bevaarbaarheid te verbeteren. Ander speerpunt vormt de ontwikkeling van overslaghavens, zoals Flevokust Lelystad.

Noord-Holland Noord

In Noord-Holland Noord is de inzet gericht op het realiseren van een duurzame en bereikbare regio met een evenwichtige woon/werkbalans. Om de acquisitie en vestiging van kennisintensieve bedrijven en onderwijsinstellingen te faciliteren is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde, zowel zuid- als oostwaarts. Voldoende capaciteit en een robuust netwerk van (rijks)wegen en spoorlijnen in combinatie met transferia op de corridors Alkmaar-Amsterdam en Hoorn-Amsterdam zijn in dit kader noodzakelijk om Noord-Holland Noord beter te integreren in de nationale economie en meer bedrijvigheid aan te trekken. De inzet is gericht op de verbetering van de verbindingen via de hoofd- en regionale wegen, rail en water. Het openbaar vervoer heeft in het woon/werk-

verkeer naar het bedrijvige zuidelijke deel van de provincie een relatief groot aandeel. Om het gebruik hiervan nog verder te stimuleren is verbetering nodig van voorzieningen, zoals het vernieuwen van stations, opheffen van gelijkvloerse spoorovergangen, capaciteitsvergroting van spoorbruggen, het aanpakken van stationsomgevingen (verbeteren bereikbaarheid, oplossen infrastructurele knelpunten, terugdringen automobiliteit in combinatie met parkeervoorzieningen voor fietsen en auto's).

“De externe verbindingen naar het zuiden nog steeds een bron van zorg”

Flevoland

Specifiek voor Flevoland geldt dat deze jonge provincie ruimtelijk nog volop in ontwikkeling is en mede daardoor een minder goed ontwikkeld mobiliteitssysteem heeft dan andere provincies. Zo ontbreekt een railverbinding richting Utrecht en is de capaciteit richting Amsterdam over weg en rail te klein. Daarnaast zorgen de bijzondere geografische ligging en de scheve woon/werkbalans voor bereikbaarheidsproblemen. Om die situatie te verbeteren is de verdere ontwikkeling van

het mobiliteitssysteem een belangrijke opgave. Tegelijk wordt gezocht naar maatregelen die kunnen leiden tot beperking van de pendel, waarbij het oog vooral is gericht op het lokaal creëren van werkgelegenheid; oprichting van een technologische cluster en hoger onderwijs in Almere is hiervoor cruciaal.

“Om de pendel te beperken is het oog vooral gericht op het lokaal creëren van werkgelegenheid”

De bereikbaarheidsopgaven in de Noordoostpolder hebben met name betrekking op de weginfrastructuur; deze houden verband met het ruimtelijk-economisch programma in het kader van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn.

Noord-Holland Noord / Flevoland

Bijzondere aandacht gaat uit naar de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle. Infrastructurele verbeteringen op deze as kunnen bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van zowel Noord-Holland Noord als Flevoland. In combinatie met de economische kracht van dit gebied ontstaan dan kansen om als regio een deel van de groei van economische activiteiten vanuit het

noordelijke deel van de Randstad op te vangen. Ten aanzien van de Houtribdijk liggen er tal van mogelijkheden om gelijktijdig te investeren in groenblauwe ontwikkelingen en maatregelen die van belang zijn in het kader van het nationale klimaatbeleid. Lelystad is specifiek van betekenis bij uitplaatsing van niet mainportgebonden activiteiten van Schiphol in combinatie met ontwikkeling van lokale bedrijvigheid en moet goed bereikbaar zijn via de weg (A6) en het spoor.

3.4 Natuur & landschap

Metropoolregio Amsterdam

Het metropolitane landschap met zijn grote variatie maakt de Metropoolregio Amsterdam onderscheidend als aantrekkelijk internationaal concurrerende regio. De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam dragen hier vanuit een cultuurhistorisch perspectief aan bij. Daarnaast is een groene toegankelijke omgeving een randvoorwaarde voor een goede leefbaarheid, terwijl de nabijheid van woningen bepalend is voor de gebruikswaarde van het landelijk gebied. Voor het vestigingsklimaat is de betekenis van het landschap voor de stedelingen van cruciaal belang evenals het accentueren hiervan. De Structuurvisie Randstad 2040 spreekt niet voor niets



Natuur & landschap

-  Nationale Landschappen en Rijksbufferzones
-  Stelling van Amsterdam
-  Nieuwe Hollandsche Waterlinie
-  Groenblauwe Ruggengraat / Robuuste verbinding
-  Tuinen van West
-  Park 21^e eeuw en Ringvaartzone
-  Amstelscheg
-  Overige scheggen
-  Toekomstbestendig IJmeer - Markermeer
-  Oostvaarderswold / Oostvaardersplassen
-  Natuurontwikkeling Den Helder - Wieringen
-  Beemster
-  Westfriese Omringdijk
-  Integrale gebiedsopgave Westelijke Veenweidegebieden
-  Agriport A7
-  LOG Luttelgeest en Grootslag
-  Recreatief gebruik kustzone (locaties indicatief)
-  Recreatief gebruik water (locaties indicatief)
-  Recreatief gebruik landschap (locaties indicatief)
-  Stelling van Den Helder
-  Binnenduinrand
-  Snelwegpanorama's



van de ontwikkeling van gebieden zoals Waterland en het Groene Hart tot Metropolitane Parken Daar staat tegenover dat door economische ontwikkeling en oprukkende verstedelijking de openheid van het landschap in toenemende mate onder druk komt te staan. In combinatie met verzilting, een onvoldoende robuuste waterberging en ecologische achteruitgang ligt hier een belangrijke opgave voor het verbeteren van de groenblauwe kwaliteit. Een goede waterkwaliteit is daarvoor de basis. Om landschap te sparen en duurzaamheid te vergroten moet ook ruim aandacht worden geschonken aan de groen- en watervoorzieningen binnen het stedelijk gebied. Kwaliteit en gebruikswaarde worden bij de voortgaande verstedelijking met intensiever gebruik immers steeds belangrijker.

“Juist het gevarieerde landschap maakt de metro-poolregio onderscheidend als aantrekkelijke internationaal concurrerende regio”

Nationale Landschappen

De Nationale Landschappen Het Groen Hart, Stelling van Amsterdam en Laag Holland liggen geheel of gedeeltelijk in

het landsdeel Noordwest-Nederland, terwijl Oostvaardersland de potentie heeft om zich als zodanig te ontwikkelen. Het rijk heeft in de Nota Ruimte de Nationale Landschappen aangewezen en de kernkwaliteiten op hoofdlijnen beschreven. Uitgangspunt is dat de bijzondere kwaliteiten van het landschap moeten worden behouden maar tegelijkertijd noodzakelijke ontwikkelingen mogelijk en zelfs gewenst zijn, het zogenoemde ‘ja, mits’-principe. Grootschalige ontwikkelingen zijn niet toegestaan. Als dit toch noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege een groot maatschappelijk belang, worden er compenserende maatregelen getroffen. Provincies werken het beleid verder uit in een uitvoeringsprogramma. De noodzaak voor realisatie van de ecologische hoofdstructuur en de bijbehorende robuuste verbindingzones wordt breed onderschreven.

Aandachtspunt vormen verder de drie rijksbufferzones rondom Amsterdam. Deze groene gebieden liggen als buffer tussen de steden en moeten door middel van behoud van het open landschap en ruimte voor recreatie ervoor zorgen dat de steden niet aan elkaar groeien. Hoewel ze onderdeel zijn van de nationale landschappen, kennen de rijksbufferzones

zwaardere restricties en wordt er gewerkt volgens het ‘neetenzij’-principe.

Ruimtelijk model

De uitdagingen voor de komende decennia hebben betrekking op de ontwikkelingsstrategieën voor het metropolitane landschap en op de koppeling met toerisme en recreatie. Om fragmentatie van het landelijk gebied te voorkomen, moeten de gebiedsprojecten sterker worden ingekaderd in een ruimtelijk model. Dit kan analoog aan het model van de ‘groenblauwe vlinderstrik’, waarbij de focus ligt bij landschappen binnen de groenblauwe ring van de Stelling van Amsterdam en de groenblauwe ring om Almere, welke nauw is verbonden met die om Lelystad. Het Markermeer/IJmeer vormt de knoop tussen deze twee lobben. De westelijke vleugel van de groenblauwe structuur wordt gevormd door het ‘Stellinglandschap’ op het ‘oude’ land. In de oostelijke vleugel op het ‘nieuwe’ land is vooral sprake van het transformeren en scheppen van nieuwe landschappen. Het IJmeer/Markermeer vormt de overgang tussen de beide vleugels en is een uniek natuurgebied van (inter-)nationale betekenis. Doel is het realiseren van een groenblauwe schaa sprong, die leidt tot een

samenhangende, anticiperende en integrale aanpak voor de waterveiligheid, gericht op het leggen van verbindingen met de andere opgaven voor een klimaatbestendige inrichting van Nederland (zoals natuur, landbouw, waterbeheer).

**“Doel is het realiseren van een groenblauwe schaa-
sprong, die leidt tot een samenhangende, anticipe-
rende en integrale aanpak voor de waterveiligheid”**

Westelijke vleugel

In de westelijke vleugel van de metropoolregio is sprake van behoud en versterking van de bestaande groenblauwe structuur met drie bufferzones. Daarbinnen moet worden gezocht naar ontwikkelingsmogelijkheden, zonder de identiteit en diversiteit van de landschappen aan te tasten. Er wordt gewerkt aan een veelheid van projecten, waaronder de Tuinen van West, het Park 21e eeuw en de recreatieve invulling van de ringvaartzone. De Amstelscheg wordt ontwikkeld tot een landschap van hoge kwaliteit, waar stad en land elkaar versterken en beïnvloeden in het project ‘Van stopera tot stelling’. Ten noorden van Amsterdam wordt in de Pilot Waterland via een gebiedsgerichte benadering getracht om op

een slimme en verantwoorde manier de groene en recreatieve kwaliteiten van de rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend te verbeteren. In de veenweidegebieden (Laag Holland en Groene Hart) wordt gewerkt aan het remmen van de bodemdaling en het creëren van een robuust en duurzaam bodem/watersysteem. Belangrijk zijn de gebiedsontwikkelingsprojecten Haarlemmermeer en Bloemendalerpolder, waarbij door aanleg van een robuuste seizoensberging in combinatie met innovatieve woningbouw de waterhuishouding op een duurzame wijze kan worden beheerd. De verstedelijkingsopgave noodzaakt tot meegroeïende groene recreatiemogelijkheden in het aangrenzende groene buitengebied, zodat er metropolitane stadslandschappen ontstaan. Adequate toegankelijkheid en onderlinge verbondenheid van dit nabijgelegen groen vanuit de stad is essentieel. Vooral bestaande infrastructuur vormt barrières in de bereikbaarheid van het groen. Over het oplossen van deze knelpunten werken rijk en regio aan een Uitvoeringsagenda Recreatief Route Netwerk. Ook de realisatie van de natuur in het metropolitane landschap wordt in grote projecten ter hand genomen, zoals de Ster van Loosdrecht. Daarnaast investeren rijk, provincie en regio in het project de Groene Uitweg in versterking van het landelijk

gebied (landbouw, natuur, recreatie, water) in relatie tot de wegwitbreiding A1-A6-A9.

IJmeer/Markermeer

Opgave voor het IJmeer/Markermeer is te komen tot een toekomstbestendig en veerkrachtig ecologisch systeem, rekeninghoudend met de klimaatbestendigheid van het gebied op het vlak van de zoetwatervoorraad en waterveiligheid. In het project Toekomst Markermeer/IJmeer wordt een visie gegeven op de inrichting en ontwikkelopgaven van het gebied, mede in relatie tot het op duurzame, hoogwaardige en efficiënte wijze scheppen van ruimte voor andere functies zoals wonen, werken, recreatie en infrastructuur en verhoging van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Daarnaast moet voor het IJsselmeergebied een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem worden ontwikkeld. De opgave om ook voor de lange termijn te voorzien in een duurzame waterhuishouding tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten zal leiden tot een transitie van het huidige ruimtegebruik, waaronder de land- en tuinbouw. Dit speelt met name in de veenweidegebieden. In de meest kwetsbare gebieden voor bodemdaling en verzilting, met name delen van het Groene Hart, betekent

dit dat het ruimtegebruik zal moeten worden aangepast. De agrarische sector kan op de veranderde omstandigheden inspelen door zich aan te passen aan het waterbeheer en aanwezige kansen te benutten, zoals specifieke producten en diensten die de relatie tussen stad en land versterken. Vanuit het Nota Ruimtebudget zijn middelen beschikbaar gesteld voor de integrale gebiedsprojecten Kalverpolder, Westzaan en Zeevang.

“Opgave voor het IJmeer/Markermeer is te komen tot een toekomstbestendig en veerkrachtig ecologisch systeem”

Snelwegomgeving

Aanvullend werken rijk en provincie een ruimtelijke visie op de snelwegomgeving uit, die dient als kader voor integrale gebiedsontwikkelingen. Doel van het programma Snelwegpanorama's is om het zicht op open en waardevolle gebieden langs de snelwegen te behouden en landschappelijk goed ingepaste bundeling van functies hier te bevorderen. De provincies worden gevraagd om op basis van een provinciale structuurvisie snelwegpanorama's te selecteren. Ook het rijk

selecteert negen Nationale Snelwegpanorama's in de Nationale Landschappen waarvoor zij een resultaatsverantwoordelijkheid neemt. In de metropoolregio gaat het daarbij om Wijdse Wormer-Oostzaan (A7), Noord-Kennemerland (A9) en Eemland (A1/A27) net over de grens met Utrecht.

Noord-Holland Noord

Het landschap van Noord-Holland Noord kenmerkt zich vooral door een grote afwisseling van grootschalige landbouwgebieden en kleinschalige cultuurhistorische landschappen, met aan weerszijden de bijzondere kustgebieden van respectievelijk Noordzee en IJsselmeer. De rust die het platteland ademt staat in groot contrast met het verstedelijkte gebied rond Amsterdam, terwijl voormalige VOC-steden de rijke historie op eigentijdse wijze levend houden.

De afwisseling van gevarieerde open landschappen en karakteristieke steden en dorpen zijn belangrijke kernwaarden van Noord-Holland Noord. Om die reden vinden investeringen in de gebouwde omgeving vooral plaats in de bestaande steden, waardoor optimaal kan worden ingespeeld op de mogelijkheden van een goed openbaar vervoer. De focus ligt op het behouden en versterken van de vele landschappelijke

kwaliteiten, met name waar het gaat om de lange kustzone, het landelijk gebied tussen de steden Hoorn, Enkhuizen en Stede Broec en de waardevolle historische landschapselementen zoals de Westfriese Omringdijk en de Stelling van Den Helder. Economische groei mag daarom niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteit. In de komende jaren investeren rijk en regio aanzienlijk in de veenweidegebieden. Bovendien wordt door het bouwen in bestaand stedelijk gebied het karakteristieke open landschap zoveel mogelijk behouden. Gebiedsontwikkeling vindt onder meer plaats in het project Wieringerrandmeer, waar woningbouw wordt gecombineerd met de wateropgave, natuur en recreatie.

“Economische groei mag daarom niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteit”

Flevoland

Naast de Oostvaardersplassen, inmiddels ontwikkeld tot een gerenommeerd Europees natuurgebied, biedt Flevoland een schat aan nauwelijks door harde elementen verstoord landschappelijk gebied. Van betekenis is de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van Oostvaardersland, waarbij verbindingen

worden gemaakt tussen een groot aantal natuurgebieden (Oostvaardersplassen, Oostvaarderswold, Horsterwold, Hollandse Hout, Fluitbos/Kotterbos). De omvang en speciale waarde maakt Oostvaardersland tot een natuur- en recreatiegebied van nationale betekenis.

“De omvang en speciale waarde maakt Oostvaardersland tot een natuur- en recreatiegebied van nationale betekenis”

3.4 Duurzaamheid & Klimaatadaptatie

Metropoolregio Amsterdam

Met het oog op de klimaatverandering, waardoor de zeespiegel stijgt en de kans op extreme neerslag, hoge rivierafvoeren en verzilting toeneemt, moeten veiligheidsmaatregelen de kans op overstromingen verkleinen. Dat is vooral van belang voor kwetsbare functies en infrastructuur, die nodig zijn voor het economisch en sociaal functioneren van de regio. In dit kader is er aandacht voor ‘waterbestendig bouwen’, waarbij zowel wordt ingezet op het realiseren van een aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit als het voorkomen van wateroverlast en

het waarborgen van een goede waterkwaliteit. Hooggelegen wegen kunnen bovendien een functie krijgen bij het ‘compartimenteren’ van laaggelegen polders, om zo de gevolgen van wateroverlast te beperken tot een relatief klein gebied. Voor de woningbouwopgave wordt om die reden ingezet op extra beveiligen, vergroten van de waterbergingscapaciteit en risicobewust bouwen, met inbegrip van inpassing van water in aantrekkelijke stedelijke milieus. Tegelijkertijd krijgt het tegengaan van de klimaatverandering nadrukkelijke aandacht.

CO₂-reductie

Om verdere opwarming van de aarde tegen te gaan, zet de Metropoolregio Amsterdam in op het realiseren van een CO₂-reductie van 20% in 2020 ten opzichte van 1990, conform de landelijke doelstelling. Om hier handen en voeten aan te geven wordt gewerkt volgens de trias energetica. Dit houdt in dat allereerst wordt ingezet op energiebesparing, ten tweede op zoveel mogelijk overschakelen op duurzame bronnen en ten derde op een steeds schoner en efficiënter gebruik van fossiele energie. Ten aanzien van het tweede spoor vormt het opwekken van duurzame energie en warmte via windmolens, zonnecollectoren, zonnecellen en warmte/koudeopslag een

belangrijk speerpunt, evenals het benutten van restwarmte. Vanaf 2015 worden alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen in de metropoolregio klimaatneutraal gebouwd, terwijl in de periode hieraan voorafgaand deze doelstelling geldt voor 40 procent van de productie (= 10.000 woningen); de overige woningen worden ‘half klimaatneutraal’ gebouwd. Bij de bouw wordt gebruik gemaakt van materialen met hoge materiaalscores op duurzaamheidslabels. In het kader van de voorgestane verdichting van het stedelijk gebied zijn een goede ontsluiting naar recreatiegebieden en maximalisering van groen en water in de wijk belangrijke randvoorwaarden om te zorgen voor een goede leefomgevingskwaliteit.

Veel wijken en buurten in de regio ondergaan de komende jaren een ingrijpende herstructureringsopgave. Naast traditionele aspecten ten aanzien van de aanpak van sociale, fysieke en economische problemen, geldt het aspect ‘duurzaamheid’ als belangrijk item van kwaliteitsverbetering. Geëxperimenteerd wordt met klimaatneutrale gebiedsontwikkeling, waarbij ook aandacht is voor de aanleg van een ‘smart grid’, een revolutionair slim netwerk voor stroomlevering. Ook is er een direct verband met de vervoersopgave, denk aan het versneld

mogelijk maken van elektrisch rijden en een gerichte inzet op openbaar vervoer en fiets. Om dezelfde reden is het van belang dat de groene omgeving van de steden aansluit op de binnenstedelijke groene structuur, evenals een versterkte inzet op binnenstedelijke bouwen.

“Vanaf 2015 worden alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen in de metropoolregio klimaat-neutraal gebouwd”

Wateropgave

Op het gebied van veiligheid ligt de uitdaging in het voldoen- de bescherming blijven bieden tegen overstroming van de regio vanuit zee, het IJsselmeer en Markermeer en de grote rivieren. Dit heeft gevolgen voor de primaire keringen langs kust en de Afsluitdijk, de binnenstad van Amsterdam en voor de maaiveldhoogten langs de IJoevers en het Noordzeeka- naal. Een ander speerpunt betreft het robuust maken van het regionale watersysteem; het gaat onder meer om waterke- ringen en peilbeheer. Het IJsselmeer/Markermeer/IJmeer, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal zijn onderdeel van het hoofdwatersysteem. Als gevolg van zeespiegelstijging

zal op termijn de mogelijkheid om te spuien bij IJmuiden en via de Houtribdijk worden beperkt of zelfs verdwijnen. Van- wege grotere peilfluctuaties is het daardoor wellicht nodig waterkeringen te versterken of te verleggen. Middels het plaatsen van een gemaal op de Houtribdijk wordt hiermee al rekening gehouden. In stedelijk gebied is dat echter com- plex en zijn er weinig marges. In verband met de kosten van de verstedelijkingsopgave in IJburg en de haalbaarheid van ontwikkelingen in Flevoland is het zaak tijdig duidelijkheid te verschaffen over nieuwe maatstaven als het peilbeheer in het Markermeer/IJmeer en nieuwe veiligheidsnormen ten aanzien van overstromingsrisico's. Om vanaf het IJsselmeer via natuur- lijk verval op de Waddenzee te kunnen blijven spuien worden plannen voorbereid voor de bouw van een extra spuivoorzie- ning in de Afsluitdijk nabij Kornwerderzand.

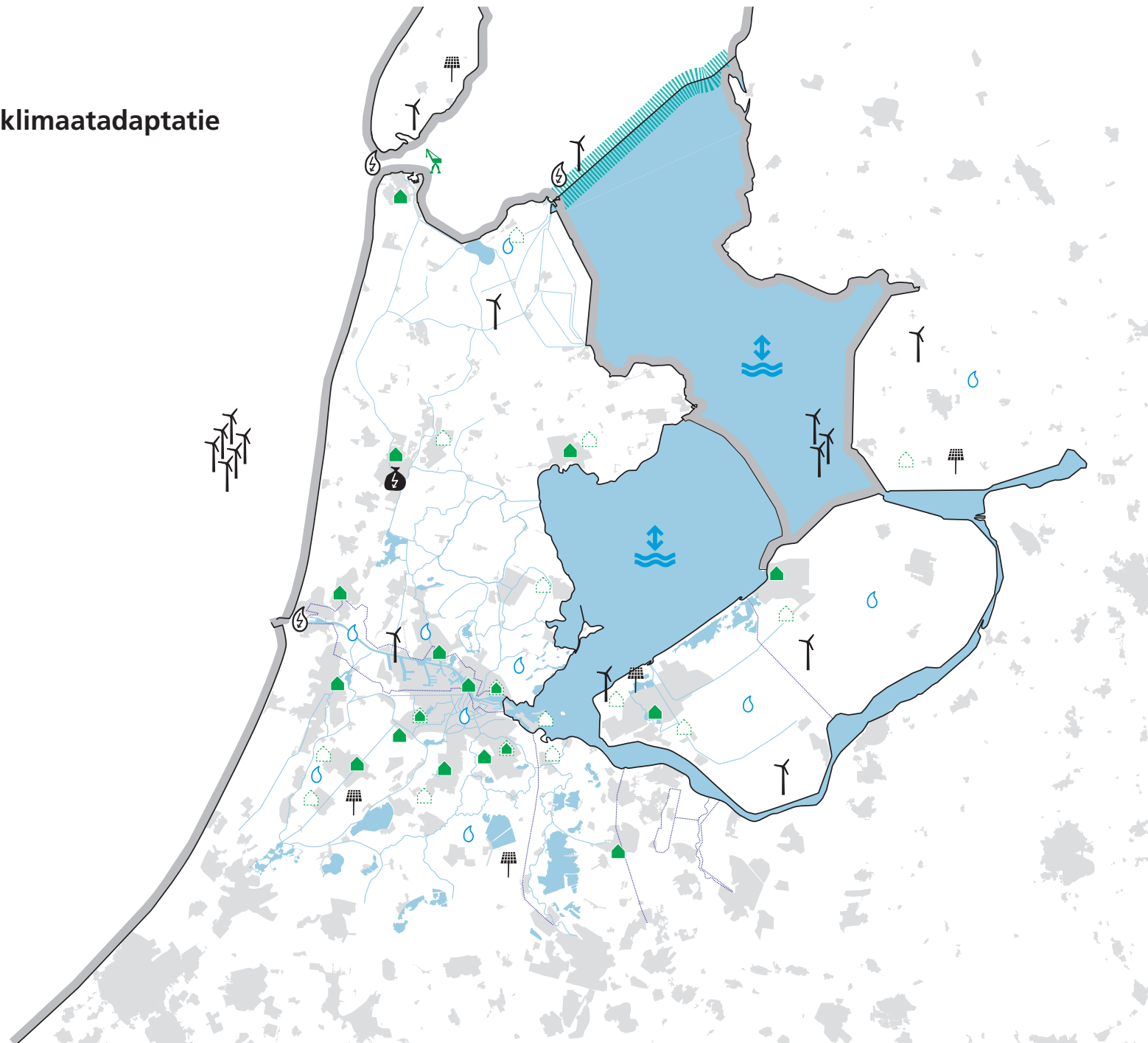
Tegelijk wordt de wateropgave ook gezien als kans voor verbetering van de waterkwaliteit en voor een duurzame ont- wikkeling van ecologische gezonde systemen, onder meer in combinatie met opgaven op het gebied van woningbouw en recreatie. Op diverse locaties in Noordwest-Nederland wordt gewerkt aan innovatieve waterbergingsprojecten. Knelpunten moeten worden opgelost in de trits 'vasthouden-bergen-

afvoeren'. Pieken kunnen worden opgevangen door binnen de ruimtelijke ontwikkeling te zorgen voor zoveel mogelijk oppervlaktewater en onverhard oppervlak, waardoor de kans op wateroverlast vermindert. Met name in binnenstedelijke gebieden stuit dit op problemen. Daarom is de inzet daar gericht op inventieve vormen van waterberging en -afvoer, slimme inrichting van de openbare ruimte en acceptatie van water op straat. In andere delen van het stedelijk gebied is de inzet juist gericht op een robuustere bescherming, zodat netto niet méér zal worden afgevoerd. In veel nieuwe gebie- den, zoals in Almere, is wel voldoende ruimte voor waterber- ging en daar wordt deze ruimte dan ook benut. Een andere optie is het plaatsen van schadegevoelige functies op locaties waar de kans op wateroverlast minimaal is. In de laaggelegen Westflank van de Haarlemmermeer zal nieuwe woningbouw gepaard gaan met het creëren van ruimte voor een aanzien- lijk hoeveelheid piek- en seizoensberging. Op deze wijze zal het gebied - volgens het principe 'de eigen broek op houden' - voorzien in de eigen behoefte aan zoet water voor spoel- capaciteit om verzilting tegen te gaan. Afhankelijk van de buffervoorraad kan een deel van het zoete water in tijden van schaarste mogelijk ook elders in de regio ingezet worden.



Duurzaamheid & klimaatadaptatie

- Verdediging stijging waterspiegel
- Zonne-energie (locatie indicatief)
- Windenergie (locatie indicatief)
- Energie uit water (bijv. getijdencentrale)
- Huisvuilcentrale
- Wateropgaven
- Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
- Compartimentering
- Duurzaamheidsambitie woningbouw
- Integrale gebiedsontwikkeling Afsluitdijk
- Groene Stroomhaven



“Binnenstedelijk is de inzet gericht op inventieve vormen van afvoer, slimme inrichting van de openbare ruimte en acceptatie van water op straat”

Droogtebestrijding

Ten aanzien van het bestrijden van droogte ligt, naast beperking van watergebruik, een mogelijke kans in het realiseren van een nieuwe aanvoerroute van zoet water van het IJsselmeergebied naar West-Nederland. Het huidige watersysteem is niet geschikt voor structurele doorvoer van zoetwater en zal moeten worden aangepast. Door de droogte zal bovendien de grondwaterspiegel dalen, met als gevolg dat zonder ingrijpen de houten fundering van veel gebouwen, waaronder rijksmonumenten, droogvallen en worden aangetast. Ook ontstaat in droge tijden een grotere zoetwatervraag in het gebied zelf door toenemende verzilting van inlaatpunten als gevolg van de oprukkende zouttong op het Noordzeekanaal, waardoor minder water kan worden ingelaten. Bij eventuele uitbreiding van de sluizen zal de zouttong nog extra toenemen.

Noord-Holland Noord

Richtinggevend voor de verdere ontwikkeling van Noord-Holland Noord is het streven naar het realiseren van een sterke economische basis, een duurzaam woon- en leefklimaat en een evenwichtige woon/werkbalans, waarbij geldt dat de bereikbaarheid alom flink verbeterd. Daartoe wordt ingezet op acht prioritaire ontwikkelingsrichtingen, waaraan allerlei concrete projecten worden gekoppeld. Deze zijn cruciaal voor het succes van de gekozen strategie, waarbij geldt dat de ene opgave onlosmakelijk samenhangt met de andere. De acht opgaven zijn:

1. Versterken economie
2. Investeren in agribusiness
3. Gaan voor energieneutraal
4. Toerisme van kust tot kust
5. Energiezuinig renoveren
6. Vitaal platteland
7. Nieuwbouw en herstructurering
8. Verbeteren infrastructuur

Noord-Holland Noord ontwikkelt zich op termijn tot een energieneutrale regio en wordt een belangrijke leverancier

van duurzame energie in Nederland. De uitgangssituatie daarvoor is uitstekend, onder meer door de aanwezigheid van de zeehaven Den Helder met een belangrijke functie voor de offshore industrie, de aanwezigheid van het onderzoekscentrum voor (duurzame) energie ECN in Petten, testvelden voor windenergie in de Wieringermeer en de Huisvuilcentrale Alkmaar, een belangrijke maakindustrie op het gebied van duurzame energie.

“Noord-Holland Noord wordt de belangrijkste leverancier van duurzame energie in Nederland”

Kortom, Noord-Holland Noord heeft een uitstekende uitgangssituatie voor de ontwikkeling van een duurzaam energiecluster, waarin zowel onderzoek, onderwijs en ondernemerschap samen gaan. Het is van belang op dit fundament verder te bouwen en innovatie te blijven stimuleren. Belangrijk platform hiertoe vormt de stichting Energy Valley, het samenwerkingsverband waarbinnen overheden, bedrijven en kennisinstituten in de Kop van Noord-Holland en in de provincies Friesland, Groningen en Drenthe werken aan de uitbouw van de noordelijke energie-economie en -werkgelegenheid

via duurzame innovaties die aansluiten bij de regionale kansen. De inzet is onder meer gericht op de realisatie van windparken op land, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit, en op offshore windenergie waarbij de Groene Stroomhaven van Den Helder een belangrijke faciliterende rol speelt; deze ‘nieuwe’ haven aan de noordoostkant moet voldoende extra nat bedrijfsterein opleveren om vooral de windenergiemarkt te kunnen bedienen. Deze inzet levert een forse bijdrage aan de realisatie van de landelijke doelstellingen ten aanzien van het percentage duurzaam opgewekte energie en biedt zicht op het realiseren van circa 2.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Speerpunt vormt ook de ontwikkeling en uitbouw van het Maritime Campus Netherlands (MCN).

Van belang in dit kader is dat qua fysieke omstandigheden de regio optimale mogelijkheden biedt voor het opwekken van duurzame energie: Noord-Holland Noord heeft veel ruimte, een gunstige ligging voor windenergie en de meeste zonuren van Nederland. Concrete locaties voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn de Wieringermeer (biomassa, grootschalige windenergie), de Afsluitdijk (mogelijkheden voor windenergie, getijdenenergie en energie uit het benut-

ten van de overgang tussen zoet en zout water), de Noordzee (offshore-windenergie) en het Marsdiep (getijdenenergie). Verder wordt nadrukkelijk ingezet op de opwekking van groene stroom via gebouwen (woningen en bedrijven). De toepassing van zonnepanelen, en in de nabije toekomst de toepassing van daken met geïntegreerde zonnecellen, wordt de standaard bij nieuwbouwprojecten. Hetzelfde geldt voor de toepassing van warmte/koudeopslag.

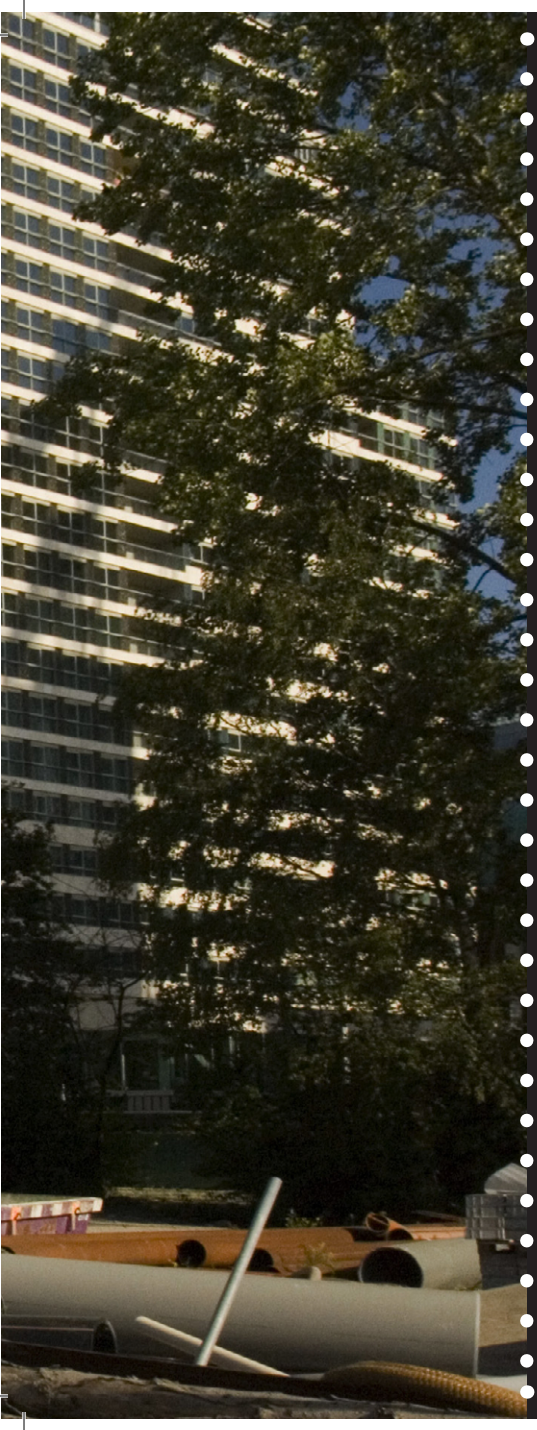
Een kans ligt tot slot ook in de ingrijpende herstructureringsopgave van veel wijken en buurten in Noord-Holland Noord. Door gericht te investeren in energiezuinig renoveren kan in de huidige woningvoorraad een energiebesparing worden bereikt van gemiddeld 30%. De regio zet in dit kader vooral in op maatregelen met een korte terugverdientijd (isolatie, HR-ketel), zo mogelijk aangevuld met maatregelen die een langere terugverdientijd hebben (zonnepanelen, zonneboilers, warmtepompen). Daarbij geldt dat bij het herstructureren van de wijken de combinatie van de traditionele speerpunten bij de wijkaanpak met het element duurzaamheid tal van kansen oplevert.

Flevoland

Flevoland timmert eveneens flink aan de weg als het gaat om de productie van duurzame energie. Tussen nu en 2020 wordt het huidige duurzame vermogen van 600 MW verdubbeld, waardoor er genoeg elektriciteit is voor de bevolking van Flevoland, Friesland en Groningen bij elkaar. Door geleidelijke vervanging van windmolens neemt het vermogen verder toe tot 1350 MW in 2020 met slechts 300 molens in plaats van de huidige 600 molens. Bovendien verviervoudigt tussen nu en 2030 de vermeden CO₂-emissie. De productie van duurzame energie wordt verder gestimuleerd door de productie van biogas op agrarische bedrijven en in houtgestookte centrales en van bio-ethanol op ‘Flevokust’, terwijl in het kassengebied van de Noordoostpolder flink op energie kan worden bespaard. Een ander voorbeeld betreft de bouw van ruim honderd ‘passieve’ huizen. Het is voor het eerst dat deze techniek in Nederland in de seriematige bouw wordt toegepast.

“Tussen nu en 2013 wordt het huidige duurzame vermogen van 600 MW verdubbeld”





4. Programma's en projecten

Om de geschetste uitdagingen te realiseren zijn deze waar mogelijk vertaald in programma's en projecten. Naast gebiedsoverstijgende ontwikkelingen zijn twaalf integrale gebiedsprogramma's van grote betekenis voor het versterken van het internationale vestigingsklimaat. Daarnaast is een verscheidenheid aan kleinere projecten van wezenlijke betekenis voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Nederland.

De ruimtelijke ontwikkeling van Noordwest-Nederland omvat meerdere thema's, met onder ieder daarvan een groot aantal actiepunten om de ambities waar te kunnen maken. Een heldere, integrale fasering vormt een richtsnoer voor het moment waarop concrete afspraken op projectniveau nodig zijn. Om die reden zijn de ruimtelijke opgaven opgedeeld in een groot aantal concrete projecten, waarvan de fasering en ruimtelijke scope sterk verschilt. Ten aanzien van de projecten geldt dat deze niet alle per direct nodig zijn en de fasering en ruimtelijke scope sterk uiteenlopen. Verder zijn in dit hoofdstuk projecten en ontwikkelingen opgenomen waar al afspraken over zijn gemaakt maar die nog moeten worden gerealiseerd en waarvoor mogelijk nog vervolgafspraken nodig zijn. In de bijlage van deze gebiedsagenda zijn alle acties die hiermee verband houden op een rij gezet. Daarbij is aangegeven welke afspraken op korte, middellange en lange termijn moeten worden gemaakt en welke prioritaire projecten reeds zijn opgenomen in investeringsprogramma's.

4.1 Gebiedsoverstijgende ontwikkelingen

Er zijn ruimtelijke ontwikkelingen die spelen op het niveau van de Randstad of zelfs nationale betekenis hebben. De

Structuurvisie Randstad 2040 geeft voor deze gebiedsoverstijgende ontwikkelingen de hoofdrichting aan. Voor de gebiedsagenda's vindt de uitwerking plaats in de notitie 'Blik op de Randstad' van het programma Randstad Urgent.

"De Structuurvisie Randstad 2040 geeft de hoofdrichting van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn aan"

In de Structuurvisie Randstad 2040 staan vier principes centraal. Allereerst moeten de internationaal sterke punten van de economie van de Randstad worden versterkt. Conform de nota Pieken in de Delta krijgt de positie van de beide mainports, waaronder Schiphol, nadrukkelijk aandacht. Tevens moet de ontwikkeling van de greenports, waaronder Aalsmeer, worden gefaciliteerd. Tot slot is een inhaalslag nodig in de herstructurering van bedrijventerreinen.

De ambitie om van de Randstad een internationale topregio te maken, vereist krachtige duurzame steden en een goede regionale bereikbaarheid. Een goede en robuuste bereikbaarheid vereist verdere aanpassingen aan de infrastructuurne-

twerken, zowel aan de weg als aan het lokaal en regionaal openbaar vervoer en het spoor. De integrale Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse geeft in 2010 nieuw inzicht in de ontwikkeling van knelpunten en de prioriteiten van mogelijke oplossingen. Specifiek voor het goederenvervoer worden verschillende programma's uitgevoerd door rijk, regio en bedrijfsleven in het kader van GOVERA (Goederenvervoer Randstad). Zo krijgt het kwaliteitsnet verder vorm en worden er pilots uitgevoerd op het terrein van de bouw- en agro-logistiek.

Bij de verstedelijking ligt de nadruk op binnenstedelijke verdichting. Uitwerking vindt onder meer plaats in enkele nog te benoemen sleutelprojecten. De mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in 2028 kan hiervoor een extra stimulans betekenen. Om alle economische ontwikkelingen en verstedelijking van elektriciteit te voorzien wordt het 380 kV-net in de Randstad versterkt.

Onder invloed van de klimaatveranderingen zal blijvend geïnvesteerd moeten worden in een delta waarin veilig geleefd en gewerkt kan worden. Het Deltaprogramma staat daarin centraal. Van belang is onder meer de omvorming van het

Groene Hart naar een Groenblauwe Delta en versterking van het kustfundament.

Tenslotte moet de ruimtelijke kwaliteit worden verbeterd. Het verborgen kapitaal dat aanwezig is in de landschappen, cultuurhistorie en historische steden kan veel beter worden benut, waardoor de regio nog meer aantrekkelijke plekken krijg. Daarbij gaat het er onder meer om groenblauwe landschappelijke en 'gele' kustkwaliteiten te ontwikkelen in de omgeving van de grote steden en deze ook bereikbaar te maken. Andere concrete voorbeelden zijn het innovatieprogramma Mooi Nederland en het project Snelwegpanorama's.

Gerelateerde programma's en projecten

- *Korte termijn (2009-2011):*
- Verkeersmanagement
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2010
- Kwaliteit basisstations (evaluatie)
- Programma goederenvervoer Randstad (GOVERA)
- Innovatieprogramma Mooi Nederland
- Quick-Wins Netwerkanalyse tranches 1 en 2

Middellange termijn (2011-2015):

- Tweede Coentunnel/Westrandweg
- A2 Holendrecht-Oudenrijn
- Spoedaanpak wegverbreding (A1, A6, A9, A4/A10Zuid)
- Anders Betalen voor Mobiliteit (voorafgaand proef in MRA-gebied)
- Actieprogramma Regionaal OV
- Programma RegioNet Spoor
- Herstelplan Spoor
- Multimodale knooppunten + reisinformatie
- Programma Pieken in de Delta 2
- Wind- en zonne-energie
- Randstad 380 kV (verbinding Bleiswijk-Beverwijk)
- Noordwest 380 kV (verbinding Eemshaven-Ens-Diemen)
- Herstructurering bedrijventerreinen
- Programma Groen 'in en rond de stad'

Lange termijn (2015-2040):

- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere A1-A6-A9
- Deltaprogramma: zoetwatervoorziening, knikpuntenstudie en zwakke Schakels Kust
- Sleutelprojecten Randstad 2040

- Olympische Spelen 2028
- A10 Noord
- Programma Hoogfrequent Spoor (corridor Alkmaar-Eindhoven en routing goederenvervoer)
- Snelwegpanorama's

4.2 Metropoolregio Amsterdam

Belangrijke randvoorwaarde voor de verdere economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam is het voorzien in de woningbehoefte van de voortdurend groeiende beroepsbevolking. De focus is daarbij allereerst gericht op het realiseren van de netto toe te voegen 100.000 woningen tussen 2010 en 2020. Voor het merendeel van de hiervoor te ontwikkelen locaties geldt dat de bouw van de woningen belangrijke opgaven met zich meebrengt op het gebied van met name de bereikbaarheid, groenblauwe voorzieningen en menging c.q. transformatie van bedrijfsfuncties. Deze onderlinge verwevenheid in opgaven is vormgegeven in twaalf integrale gebiedsontwikkelingsprojecten (zie tabel 4.1.). Ieder van deze gebiedsontwikkelingen is van groot belang voor het realiseren van de noodzakelijke verstedelijkingsopgave in de

- A. ZaanIJoevers
- B. Bloemendalerpolder / KNSF-terrein
- C. Almere
- D. Zuidas
- E. Haarlemmermeer
- F. Lelystad Zuid
- G. IJburg
- H. Zuidoostlob
- I. Amstelveen / Amstelland
- J. Haarlem en IJmond
- K. Gooi en Vechtstreek
- L. Zaanstreek en Waterland
- M. Overige verstedelijkingsprogramma's MRA
- N. Noord-Holland Noord
- O. Overig Flevoland



Metropoolregio Amsterdam. Daarnaast levert een veelvoud van kleinere verstedelijkingsprojecten, met een totaalomvang van ca. 19.000 woningen, een onmisbare bijdrage aan de totale opgave. Een andere belangrijke opgave betreft de herstructurering van oude woonwijken en vervangende nieuwbouw; in totaal bedraagt de vervangingsbehoefte 44.000 woningen. Ten aanzien van bereikbaarheid worden deze ondersteund door de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Netwerk in de metropoolregio en verdere verbeteringen in het hoofd- en onderliggend wegennet.

Integrale gebiedsontwikkelingen

Uit tabel 4.1. blijkt dat de Metropoolregio Amsterdam meerdere grootschalige gebiedsontwikkelingsprojecten telt. Vanuit hun integraliteit zijn deze opgaven van groot belang voor het behoud en versterking van de metropoolregio als trekker van de Nederlandse economie. De ontwikkeling is gericht op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam en goed bereikbaar leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en verblijven. Deze projecten kenmerken zich door ingewikkelde ontwerpopgaven ten aanzien van diverse functies.

tabel 4.1 Verstedelijkingsprogramma's Metropoolregio Amsterdam 2010-2020

	Aantal woningen 2010-2020	Totaal aantal woningen	Totaal kantooropp.	Totaal bedrijfsopp.	Totaal aantal arbeidsplaatsen
A. ZaanIoevers	7.600	45.000	108.000	96.000 m2 (herstr.)	20.000
B. Bloemendalerpolder / KNSF-terrein	3.300	3.300			
C. Almere (MRA)	26.000	50.000	775.200	680 ha	100.000
D. Zuidas	3.000	10.000	950.000		80.000
E. Haarlemmermeer/Schiphol	8.000	15.000	850.000	325 ha	
F. Lelystad Zuid	5.000	9.000		210 ha	
G. IJburg	7.000	18.000	66.000	41.500 m²	
H. Zuidoostlob	10.000	24.000	73.000	108 ha (herstruct.)	6.000
I. Amstelveen / Amstelland	7.700				
J. Haarlem en IJmond	11.400		364.000	100 ha	
K. Gooi en Vechtstreek	1.700			26 ha + 98 ha (herstruct.)	
L. Zaanstreek en Waterland	13.700				
M. Overige verstedelijkingsprogramma's	18.800				

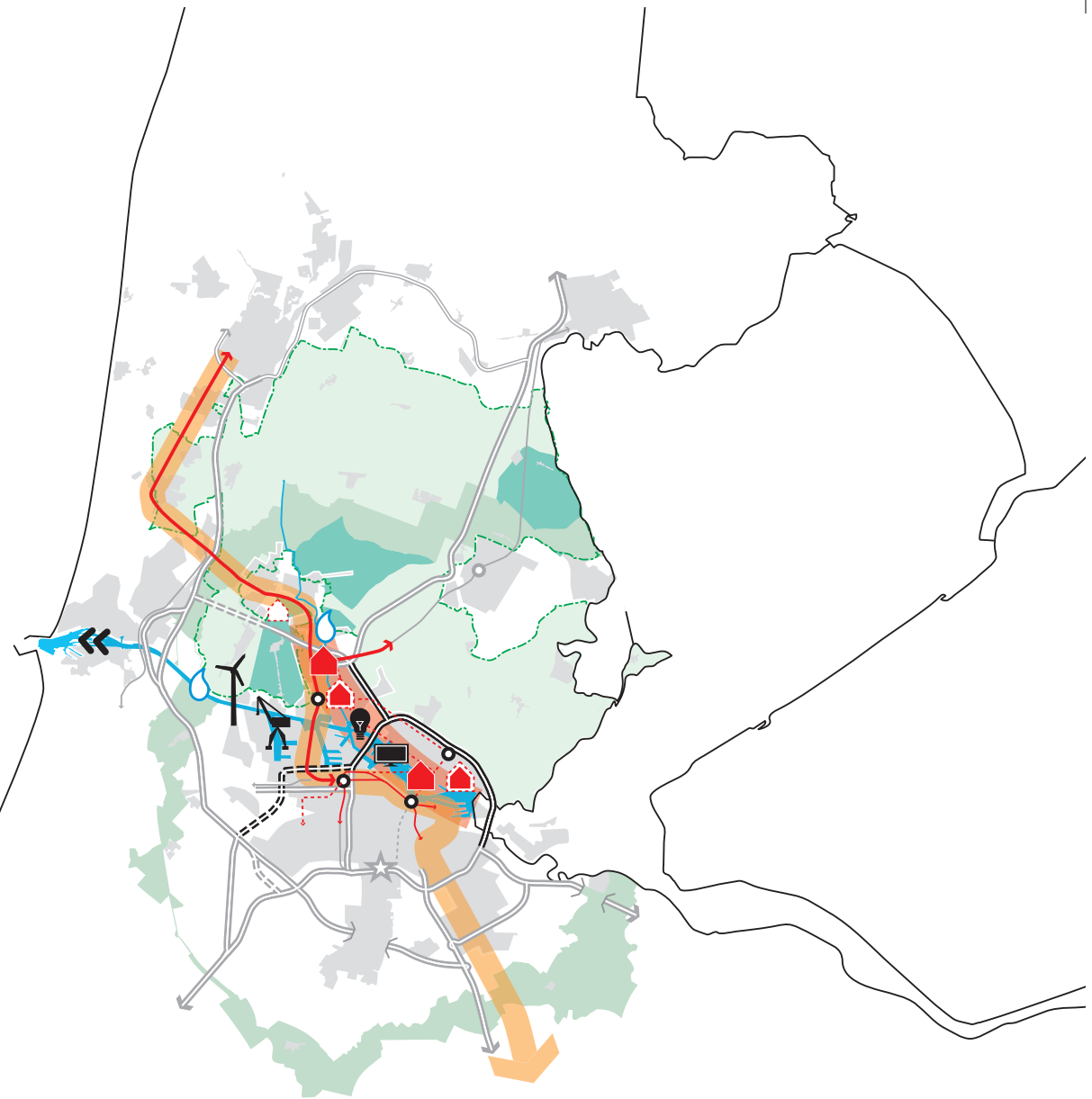


	Economie
	Zuidas
	Mainport Schiphol (en Lelystad)
	Greenport Aalsmeer, Bollenstreek, Agriport A7 en Seed Valley
	Haven
	Groene Stroomhaven
	Marinecluster
	Dutch Media Hub
	Versterking kennis en innovatie
	Zeetoegang IJmond
	ACT (Amsterdam Connecting Trade)
	Arbeitsplaatsen Felvoland en NH-Noord
	LOG Luttelgeest en Grootslag
	Recreatief gebruik kustzone (indicatief)
	Randstad 380kV - bestaand tracé
	Randstad 380kV - nieuw tracé (indicatief)
	Verstedelijking
	Uitbreiding / Uitleg
	Intensivering / Transformatie
	Stedelijke vernieuwing
	Integrale complexe gebiedsopgave

	Pilot Waterland
	Bereikbaarheid
	OV SAAL
	HSL
	Programma Hoogfrequent Spoor
	HOV netwerk - bestaand
	HOV netwerk - nieuw tracé
	HOV netwerk - optimalisering
	Knooppunt (-ontwikkeling)
	Stedelijke bereikbaarheid Almere
	Wegennet - nieuw tracé
	Wegennet - uitbreiding
	Vaarwegen
	ACT (Amsterdam Connecting Trade)
	Natuur & Landschap
	Nationale Landschappen en Rijksbufferzones
	Stelling van Amsterdam
	Nieuwe Hollandsche Waterlinie
	Groenblauwe Ruggengraat / Robuuste verbinding
	Tuinen van West
	Park 21 ^e eeuw en Ringvaartzone
	Amstelscheg (Rijksbufferzone)

	Toekomstbestendig IJmeer - Markermeer
	Oostvaarderswold / Oostvaardersplassen
	Natuurontwikkeling Den Helder - Wieringen
	Beemster
	Westfrieze Omringdijk
	Integrale gebiedsopg. Westelijke Veenweidegebieden
	Recreatief gebruik water (indicatief)
	Stelling van Den Helder
	Binnenduinrand
	Snelwegpanorama's
	Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid
	Verdediging stijging waterspiegel
	Zonne-energie (locatie indicatief)
	Windenergie (locatie indicatief)
	Energie uit water (bijv. getijdencentrale)
	Wateropgaven
	Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
	Compartimentering
	Integrale gebiedsontwikkeling Afsluitdijk

A. ZaanIJoevers



A. ZaanIJoevers

Het ZaanIJoever-project betreft een integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Daarbij worden de oevers van het Amsterdamse IJ verbonden met die van de Zaan, zodat een doorlopend waterfront van Amsterdam naar Zaanstad ontstaat. Twee belangrijke lopende projecten zijn het Hembrug- en het NDSM-terrein. Het Hembrugterrein is een voormalig militair complex van bijna 50 hectare; de cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, waaronder rijksmonumenten, en de landschappelijke en ecologische waarden van het Hembrugterrein dagen uit tot een bijzondere invulling. Belangrijke elementen bij het 43 hectare tellen NDSM-terrein, een voormalig scheepsbouwgebied, zijn de herontwikkeling van de industriële loodsen en het realiseren van huisvesting voor creatieve bedrijvigheid en culturele voorzieningen. Het gebied heeft de potentie om door te groeien naar een hoogwaardig metropolitaan gebied waar gewoond (45.000 woningen), gewerkt (20.000 arbeidsplaatsen) en gerecreëerd kan worden. Aandachtspunt vormen de vigerende milieucontouren. Hoewel het accent van de gebiedsontwikkeling na 2020 ligt, kan de herontwikkeling al eerder worden aangepakt. Een eerste aanzet tot (her)ontwikkeling wordt nu al gegeven in Overhoeks en het Hamerstraatgebied. In 2010 worden in

het deelproject Overhoeks de eerste tweehonderd woningen gebouwd en tot 2020 in totaal 7.600 stuks. Randvoorwaardelijk is een goede OV-verbinding tussen Amsterdam Noord en Zaandam Zuid, die aansluit op de Noord-Zuidlijn. In de startfase kan volstaan worden met een HOV-lijn in de vorm van een vrije busbaan, die in een later stadium kan worden omgezet naar tram of lightrail/metro. 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. Op termijn kan toename van het vervoer van en naar de haven uitbreiding van het havengebied noodzakelijk maken. Hiertoe wordt de mogelijkheid van uitbreiding in de Wijkermeerpolder en de Houtrakpolder open gelaten.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Verdichting/transformatie Zaanoevers
- Verstedelijking noordelijke IJ-oevers (o.a. Buiksloterham,

Houthavens, Overhoeks)

- Stedelijke vernieuwingsprojecten Zaandam-Oost en Amsterdam-Noord
- Herstructurering bedrijventerreinen Noordzeekanaalgebied
- Zaaans Proeflokaal

Middellange termijn (2011-2015)

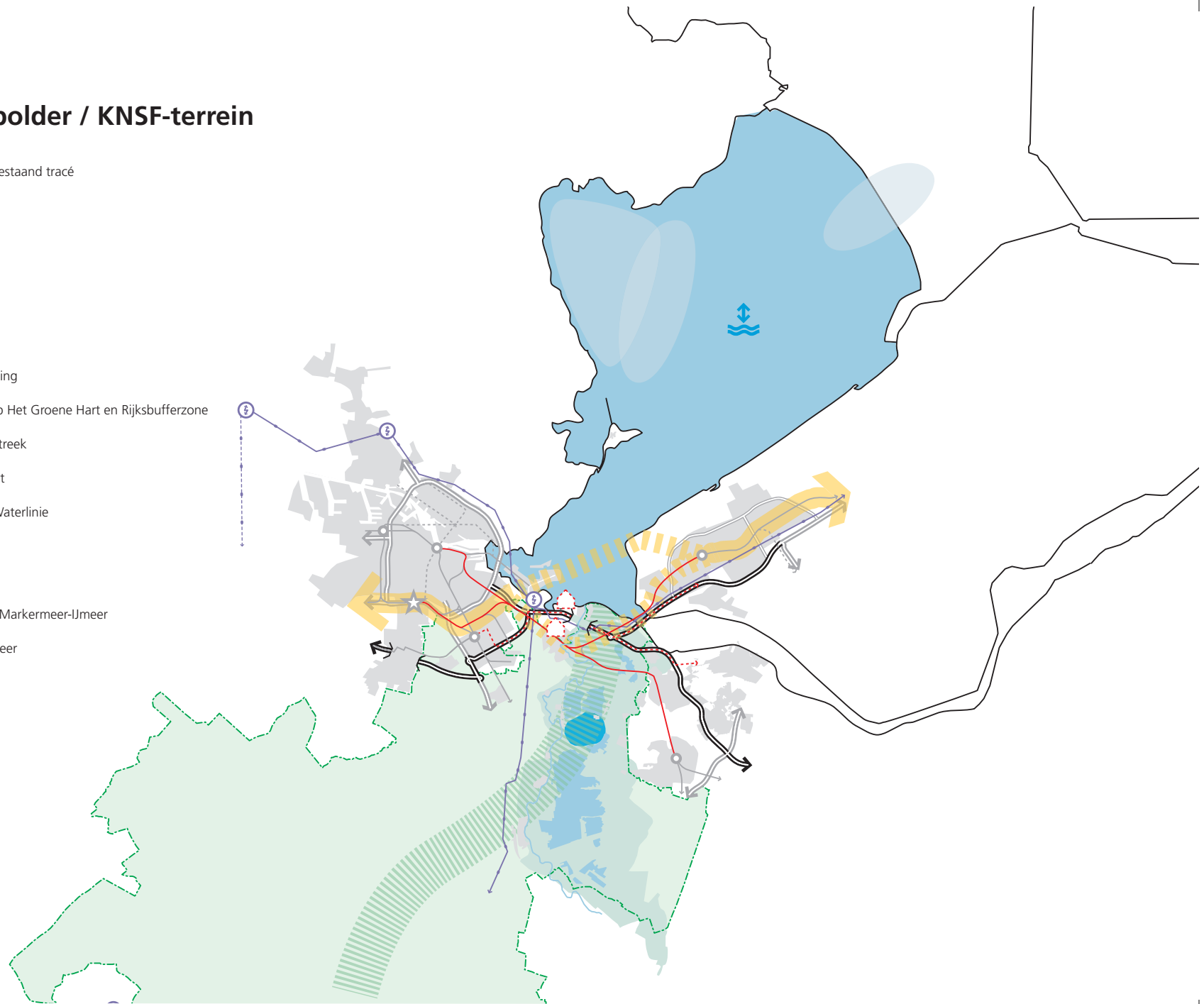
- 2e Coentunnel/Westrandweg
- Zeesluis
- Fietsenstalling Amsterdam centraal
- Verstedelijking noordelijke IJ-oevers (o.a. NDSM, Hembrugterrein en Zaanoevers)
- Recreatief medegebruik Nationaal Landschap Laag Holland

Lange termijn (2015-2040)

- A10 Noord
- A7/A8 Hoorn-Zaandam-Amsterdam
- A8-A9
- HOV Zaanecorridor
- Programma Hoogfrequent Spoor Alkmaar-Eindhoven
- Vaart in de Zaan
- Herstructurering bedrijventerreinen Hembrugterrein

B. Bloemendalerpolder / KNSF-terrein

-   Randstad 380kV - bestaand tracé
-  380kV station
-   Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  OV-SAAL
-  Wegennet - uitbreiding
-   Nationaal Landschap Het Groene Hart en Rijksbufferzone
-  Amstelland - Vechtstreek
-  Groene Ruggengraat
-  Nieuwe Hollandse Waterlinie
-  Horstermeer
-  Eco-Aquaduct A1
-  Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-   Peilbeheer Markermeer



B. Bloemendalerpolder / KNSF-terrein

De herontwikkeling van de Bloemendalerpolder/KNSF-terrein (circa 490 hectare), tussen Muiden en Weesp, omvat rode, groene, blauwe en grijze opgaven, die via een geïntegreerde aanpak moet uitmonden in een nieuw stadslandschap. Voorzien is in de bouw van maximaal 3.300 woningen, waarvan 2100 in de Bloemendalerpolder en 1200 op het KNSF-terrein; 20% van de totale opgave ligt in een lagere prijsklasse. Om de beoogde kwaliteit te realiseren zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt over de inpassing van de uit te breiden A1 en over de wegaansluiting van het gebied op die A1. Daarnaast wordt de passage van de A1 met de Vecht gerealiseerd met een aqua-ecoduct. Hiermee wordt de landschappelijke, cultuurhistorische en visuele verbinding tussen Muiden en Weesp hersteld. Station Weesp is de toegang tot het nationale railnet; met de realisatie van OV SAAL neemt het station in belang toe. Verder wordt het gebied ontsloten via de HOV-baan langs de A1-A6.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- OV SAAL

Middellange termijn (2011-2015)

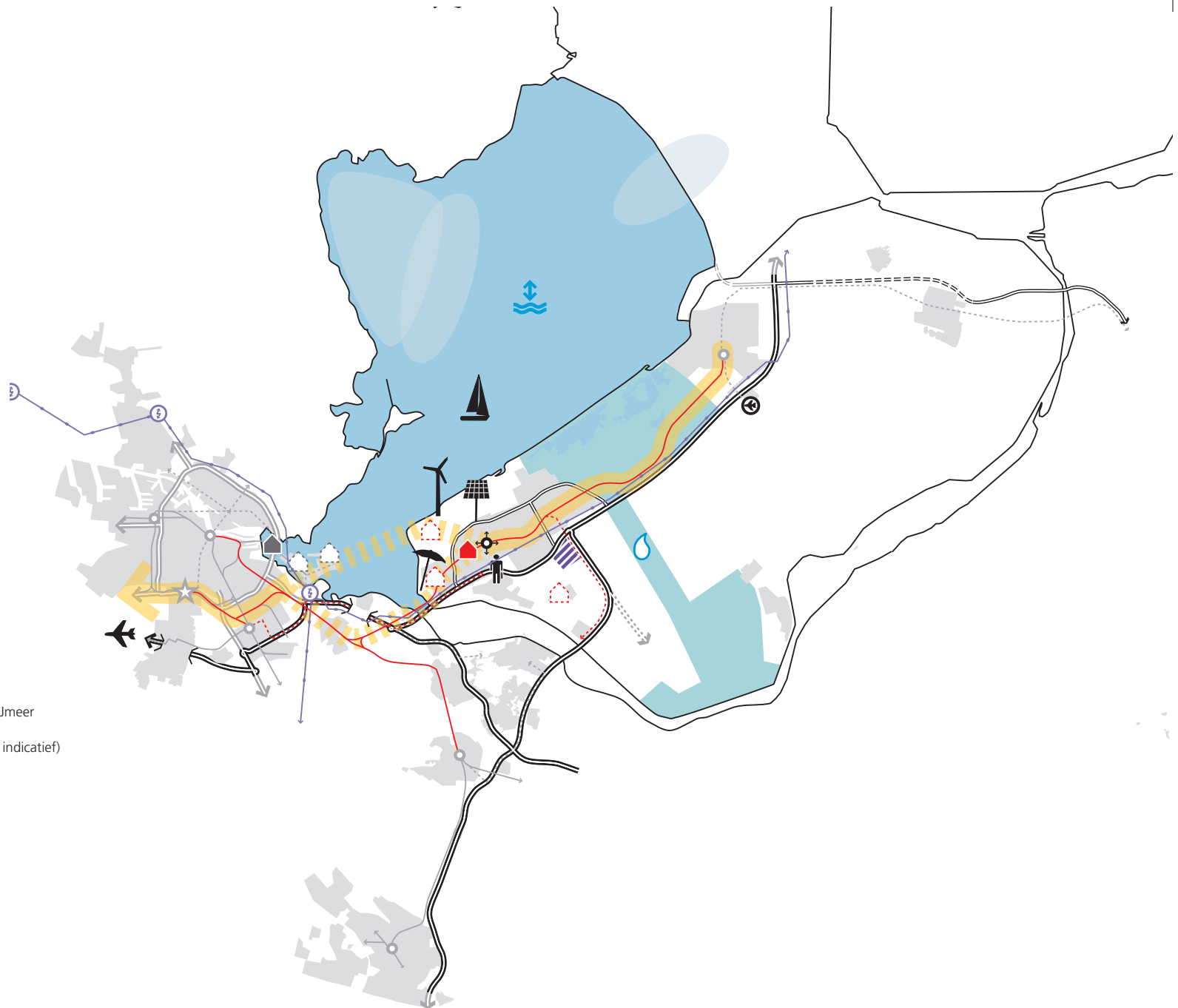
- Verstedelijking uitleglocatie Bloemendalerpolder met groenopgave
- Verstedelijking uitleglocatie KNSF terrein
- Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie
- OV SAAL

Lange termijn (2015-2040)

- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere A1-A6-A9 met aqua/ecoduct onder de Vecht
- HOV netwerk MRA-gebied
- Groene Uitweg
- OV SAAL

C. Almere

-   Mainport Schiphol
-  Arbeidsplaatsen
-  Nieuw bedrijventerrein
-  Randstad 380kV - bestaand tracé
-  380kV station
-   Intensivering / Transformatie
-  Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  OV-SAAL
-  Wegennet - nieuw tracé
-  Wegennet - uitbreiding
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-  Stedelijke bereikbaarheid Almere
-   Oostvaarderswold en -plassen
-  Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-  Recreatief gebruik water (locaties indicatief)
-   Peilbeheer Markermeer
-  Wateropgaven
-  Zonne- en windenergie



C. Almere

Eén van de grootste verstedelijkingskansen omvat de Schaalsprong van Almere. Tot 2030 gaat het om de bouw van 60.000 woningen, waarvan 10.000 voor de NV Utrecht en 5.000 voor Gooi en Vechtstreek. Almere streeft naar een zo gelijkmatig mogelijke fasering van deze woningen over de totale periode van de Schaalsprong. Tussen 2010-2020 betreft de bouwopgave circa 25.000 woningen (gemiddeld 2.500 per jaar) en tussen 2020-2030 circa 35.000 woningen (gemiddeld 3.500 per jaar). Als randvoorwaarde geldt een verkenning naar de stedelijke bereikbaarheid; na 2020 zijn de verkenning in het kader van het project Toekomst Markermeer/IJmeer en de daaruit voortvloeiende maatregelen belangrijke bouwstenen voor de verdere ontwikkeling. Daarnaast is de inzet gericht op het creëren van 100.000 arbeidsplaatsen.

De realisatie van de woon- en werkopgave vindt in hoofdzaak plaats op de 'Schaalsprong-as', die zich van Almere West (Poort, Pampus) via de A6/Weerwaterzone naar Almere Oost (Hout) uitstrekt. Het resterende deel van de opgave vindt plaats in de bestaande stad, bijvoorbeeld door (beperkte) transformatie en inbreiding. Voor de ontwikkeling van Almere Hout is het in verband met de uitvliegroutes tevens

van belang welke functie de luchthaven Lelystad krijgt. De integrale opgave maakt dat er op alle onderdelen zaken zijn die moeten worden aangepakt én gefinancierd. Belangrijke elementen vormen het al dan niet buitendijs bouwen in Almere IJland, de realisatie van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem, de keuze voor een IJmeerverbinding en/of Stichtse Lijn en de mogelijke overkluizing van de A6. Voor de verstedelijkingsopgave van Almere geldt dat alle hieraan gerelateerde opgaven onlosmakelijk hiermee verbonden zijn: het is alles of niets.

Afspraken over de Schaalsprong Almere worden gemaakt in het Integraal Afspraken Kader (IAK), in samenhang met onder meer OV-SAAL, Toekomstagenda Markermeer IJmeer (TMY), de Langetermijnagenda Schiphol-Lelystad en Amsterdam-Gooi-Utrecht (AGU). De Rijksinzet voor het IAK wordt bepaald in het kader van de Rijksbrief Amsterdam Almere Markermeer (RAAM); de inzet van Almere is neergelegd in de Concept Structuurvisie Almere 2.0 en de Ontwerpcasus Almere IJland.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Langetermijnagenda Luchthavens Schiphol-Lelystad
- OV SAAL (korte termijn)
- Verstedelijking uitleglocatie Almere Poort

Middellange termijn (2011-2015)

- OV SAAL (middellange termijn)

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- Weguitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere (A1-A6-A9)
- Stedelijke bereikbaarheid Almere
- Stichtselijn / Verkenning Amsterdam-Gooi-Utrecht (AGU)
- A6 Almere – Lelystad
- Verstedelijking uitleglocatie Almere Stad
- Verstedelijking uitleglocatie Almere Pampus
- Verstedelijking uitleglocatie Almere Hout
- Bedrijfslocatie A6-A27
- (Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem) IJmeer – Markermeer + peilbeheer IJsselmeer/Markermeer
- Oostvaarderswold
- Groenstructuur Almere

D. Zuidas

-   Zuidas
-   Mainport Schiphol
-   Olympische sportas
-   Arbeidsplaatsen
-   Intensivering / Transformatie
-   HOV - bestaand
-   HOV - nieuw tracé
-   HOV - optimalisering
-   OV-SAAL
-   Wegennet - nieuw tracé
-   Wegennet - uitbreiding
-   Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Amstelscheg (Rijksbufferzone)



D. Zuidas

Gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en goed ontsloten door diverse verkeer- en vervoersmodaliteiten ligt het nationale sleutelproject de Zuidas. De hoge stedelijkheid, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod maken Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. In totaal zullen in Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Ook zal het gebied zich ontwikkelen tot een topknooppunt waar de A10, de spoor- en metrolijnen en het overige stad en streekvervoer samenkomen. Tot 2020 is er ruimte voor ca. 3.000 woningen, welke vanaf 2010 worden gebouwd in jaarvolumes van rond de 300 stuks. Er zijn ontwikkelingsmogelijkheden om in totaal tussen de 8.000 en 10.000 woningen te realiseren.

Belangrijk knelpunt voor de nieuwbouwcapaciteit na 2020 is het al dan niet ondergronds kunnen brengen van de infrastructuur. Daarnaast zal de infrastructuur uitgebreid moeten worden, met name de A10 Zuid met 2x 5 rijstroken, spoor en metro, waarbij voor de trein wordt uitgegaan op een zessporig station in 2020. Onderzoek wordt gedaan naar het door-

trekken van de Noord/Zuidlijn in de richting van Amstelveen.

Ook moet de OV-bereikbaarheid vanuit Haarlem en Aalsmeer/Uithoorn worden verbeterd.

Rijk en regio hebben verder de ambitie om de Olympische spelen van 1928 honderd jaar later een herhaling te laten krijgen. Het belangrijkste icoon van destijds, het Olympisch Stadion, kan ook weer het icoon van 2028 vormen. Het gebied rondom en ten zuiden van het stadion heeft grote potenties om als geheel een rol te spelen bij grote nationale en internationale sportevenementen. Dit gebied is de Olympische Sportas en is door ruimtelijke inrichting en programmatische invulling verbonden met de Zuidas en de Vrije Universiteit.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- OV SAAL (korte termijn)

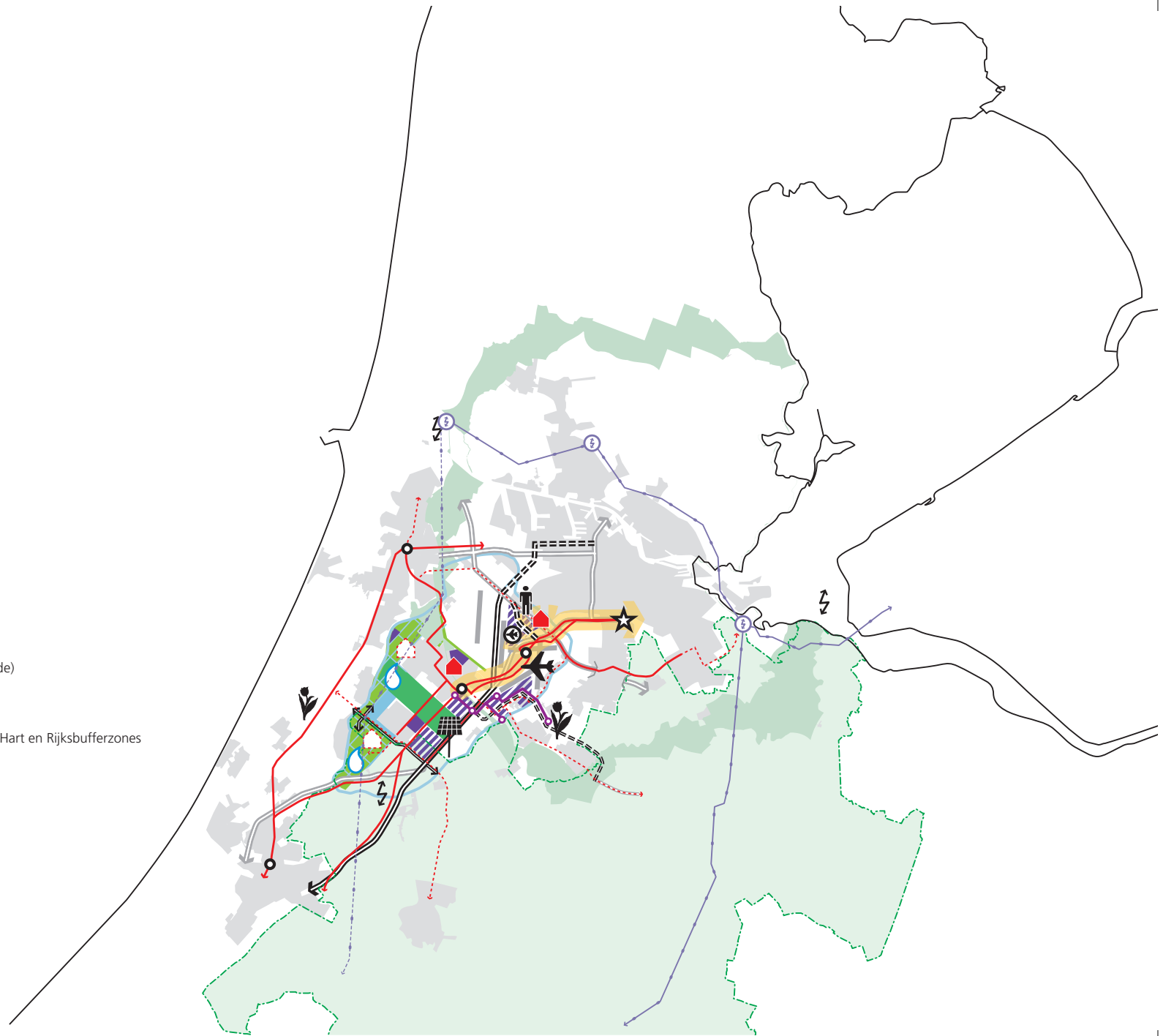
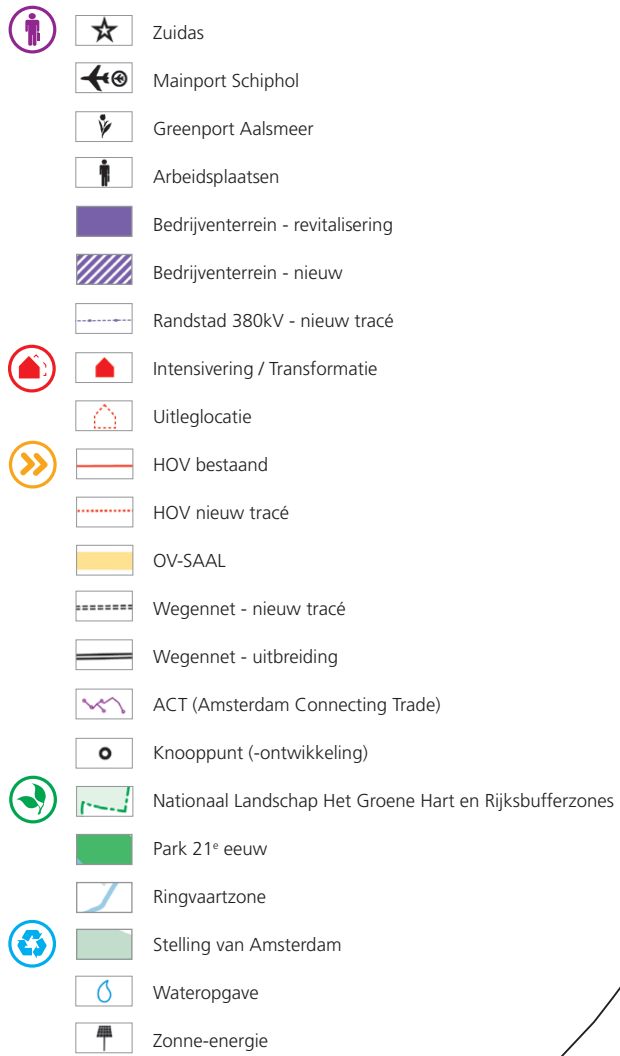
Middellange termijn (2011-2015)

- OV SAAL (middellange termijn)

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- A10 Zuid 2x 5 rijstroken
- Station Amsterdam Zuid + keerspooren HSL-Zuid
- HOV terminal Zuidas
- Noord/Zuidlijn
- Amstelveenlijn
- Amstelscheg
- Olympische Sportas
- Gebiedsontwikkelijking Zuidas met onder meer 8.000 à 10.000 woningen.

E. Haarlemmermeer



E. Haarlemmermeer

Behoud en versterking van de Mainportfunctie van Schiphol en de daarbij behorende luchthavengeboden activiteiten staan centraal in dit gebied. Ingezet wordt op de bouw van 15.000 woningen, waarvan 10.000 in de Westflank en 5.000 binnenstedelijk. Tot 2020 worden 8.000 woningen gerealiseerd, merendeels binnenstedelijk. De ontwikkeling van de Westflank vormt een belangrijke aanvulling op de woningmarkt in de metropoolregio en een versterking van de kwaliteit van het internationale vestigingsklimaat rond Schiphol. Volgens plan worden vanaf 2015 jaarlijks rond de 600 woningen opgeleverd. Van belang is verder de ontwikkeling van Toolenburg en Hoofddorp-Zuid. Daarnaast vraagt een verantwoord en duurzaam waterbeheer in de polder van de Haarlemmermeer om het realiseren van omvangrijke volumes piekberging en seizoensberging. In het nieuwe gebied van de Westflank kan een gebied ontstaan met een interessante verwevenheid van groen en recreatie, wonen en water. In combinatie met de ontsluiting per auto en openbaar vervoer liggen er kansen om het wegen- en HOV-netwerk en hun onderlinge relaties te versterken. Tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep, wordt het Park van de 21ste eeuw ontwikkeld (Park 21); een combinatie van een grootschalig openbaar stadspark

met voldoende ruimte voor commerciële recreatieve voorzieningen en attracties. De ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Greenport Duin & Bollenstreek vraagt om aandacht voor de bereikbaarheid voor goederenvervoer.

In het noordelijk deel van de Haarlemmermeer biedt de omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp een unieke kans voor integrale gebiedsontwikkeling. Vanaf 2015 kunnen hier woningen worden gebouwd. In combinatie met de realisatie van een ecologische verbinding en recreatieve voorzieningen is realisatie van een duurzaam verblijfsklimaat mogelijk. Voor de lange termijn wordt in het kader van OV SAAL onderzocht of een metro- of railverbinding vervoerpotentie heeft.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- OV SAAL (korte termijn)

Middellange termijn (2011-2015)

- OV SAAL (middellange termijn)
- A4 Burgerveen-Leiden
- N201+
- Omlegging A9 Badhoevedorp

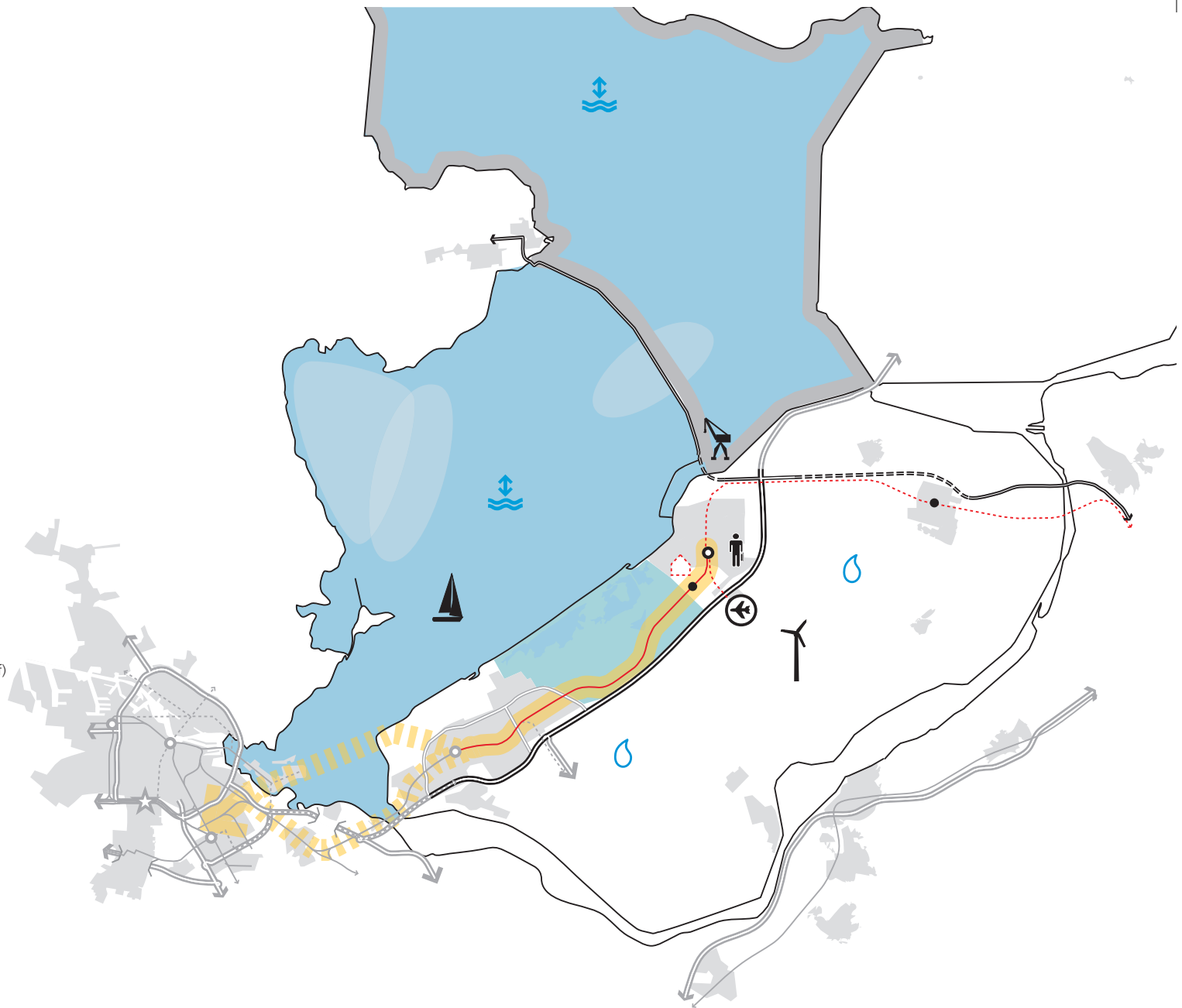
- HOV netwerk MRA-gebied
- Verstedelijkingsproject Hoofddorp Zuid
- Verstedelijkingsproject Toolenburg Zuid Haarlemmermeer
- Gebiedsontwikkeling Duin- & Bollenstreek
- Stelling van Amsterdam
- Park 21e eeuw

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- A4 De Hoek-Burgerveen
- Vervolgstudie N201+
- A9 Amsterdam-Alkmaar
- A5 Westrandweg
- Verstedelijking uitleglocatie Westflank Haarlemmermeer met realisatie van stadslandschap en recreatiegebieden in de polder
- Amsterdam Connecting Trade
- Greenport Aalsmeer
- Waterberging Haarlemmermeer
- Luchthaven Schiphol-Lelystad
- Gebiedsontwikkeling Schipholdriehoek, waaronder A9 zone Badhoevedorp
- Ringvaartzone

F. Lelystad

-   Mainport Schiphol
-  Overslaghaven Flevokust
-  Arbeidsplaatsen Lelystad
-   Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  OV-SAAL
-  Wegennet - nieuw tracé
-  Wegennet - uitbreiding
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-  Nieuw station
-   Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-  Oostvaardersplassen
-  Recreatief gebruik water (locatie indicatief)
-   Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
-  Wateropgave
-  Verdediging stijgende waterspiegel
-  Windenergie



F. Lelystad

De ontwikkeling van stadsdeel Warande, Regiopoort en de luchthaven plus naastgelegen bedrijventerrein Larserknoop zijn onderdeel van één gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de A6: Lelystad Zuid. Ook de mogelijke aanleg van station Lelystad Zuid en de derde aansluiting op de A6 maken hier onderdeel van uit. De gebiedsontwikkeling is van betekenis voor de mainportontwikkeling van Schiphol en kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en de bevoorrading van de Metropoolregio Amsterdam.

Warande omvat de bouw van in totaal 10.000 woningen, waarvan 5.000 tot 2020. Vanaf 2010 is voorzien in de bouw van jaarlijks rond de 500 woningen. Randvoorwaardelijk voor het welslagen van de integrale gebiedsontwikkeling is het tijdig op orde zijn van de bereikbaarheid. Dit geldt met name voor de capaciteit van de A6 en de aantakking van Warande, Regiopoort en de luchthaven op het provinciaal wegennet. Eveneens van belang is de ontwikkeling van overslaghaven Flevokust.

Realisatie van de plannen kan bijdragen aan de Schaalsprong van Almere, onder meer door in de omgeving van de luchthaven veel werkgelegenheid realiseren. Verder biedt Lelystad de ruimte om te investeren in natuurontwikkeling en waterkwa-

liteit om zodoende de kwaliteit van het IJsselmeergebied op een hoger peil te brengen.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- OV SAAL (korte termijn)
- N23

Middellange termijn (2011-2015)

- OV SAAL (middellange termijn)
- Bedrijventerrein Larserknoop (660ha)
- Stadsdeel Warande (10.000 woningen)

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- Treinstation Lelystad Zuid
- Regiopoort
- Derde aansluiting A6
- HOV Lelystad – Luchthaven Lelystad
- Luchthaven Schiphol – Lelystad
- TMIJ (Toekomstbestendig Markermeer – IJmeer)
- Schaalsprong Almere
- Overslaghaven Flevokust

G. IJburg

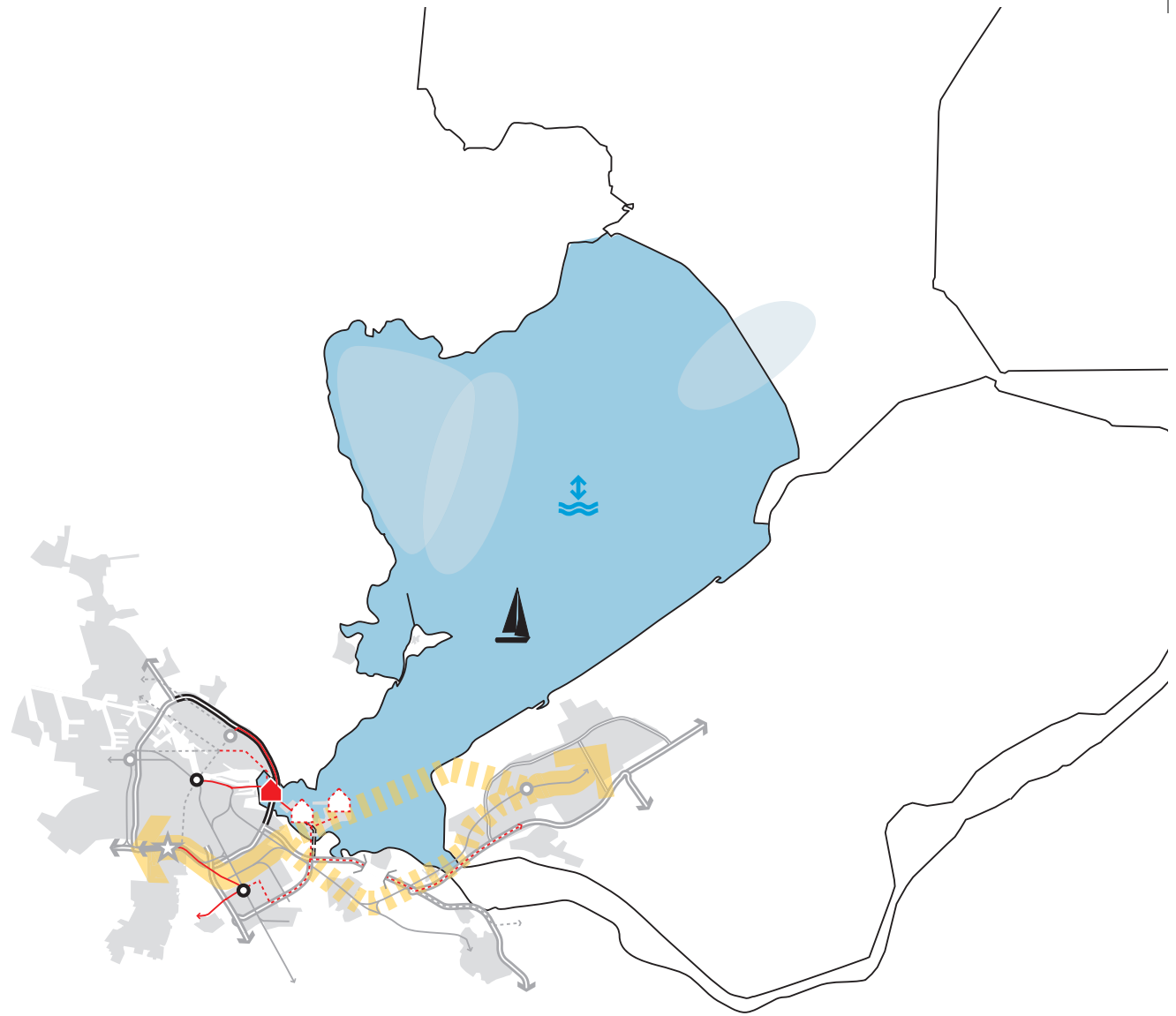
- 

 Intensivering / Transformatie
- 
 Uitleglocatie
- 

 HOV - bestaand
- 
 HOV - nieuw tracé
- 
 OV-SAAL
- 
 Wegennet - uitbreiding
- 
 Knooppunt (-ontwikkeling)
- 

 Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
- 
 Recreatief gebruik water (locatie indicatief)
- 

 Peilbeheer Markermeer



G. IJburg

De komende fase tot 2020 (7.000 woningen) omvat naast IJburg I en Zeeburgereiland de aanleg van vier eilanden (IJburg II). Er wordt gebouwd in hoge dichtheden en met veel voorzieningen in de buurt. IJburg I en Zeeburgereiland vormen een groot gedeelte van de gebiedsontwikkeling. Tussen 2010 en 2014 is voorzien in de bouw van in totaal 2.600 woningen; als gevolg van het in productie nemen van IJburg II vindt vervolgens een versnelling plaats en worden jaarlijks ca. 800 woningen gebouwd. Dit was onderdeel van de VINEX-afspraken, maar door procedurele vertraging kan pas in 2009 gestart worden met het 'land maken' en medio 2012 met de woningbouw.

De ontwikkeling gaat hand in hand met forse investeringen in de natuur in de omgeving. De bereikbaarheid per auto wordt gegarandeerd middels een nieuwe ontsluiting via Diemen. Het gebied wordt per OV ontsloten via de 2e fase IJ-tram en de Zuidtangent Oost (vanaf station Bijlmer); deze worden door de regio opgepakt, evenals de aansluiting op de A1-A9 ten behoeve van de oostelijke ontsluiting van IJburg. Op lange termijn kan IJburg profiteren van een eventuele IJmeer-verbinding vanaf Almere (onderdeel van OV SAAL).

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Verstedelijking uitleglocatie IJburg I

Middellange termijn (2011-2015)

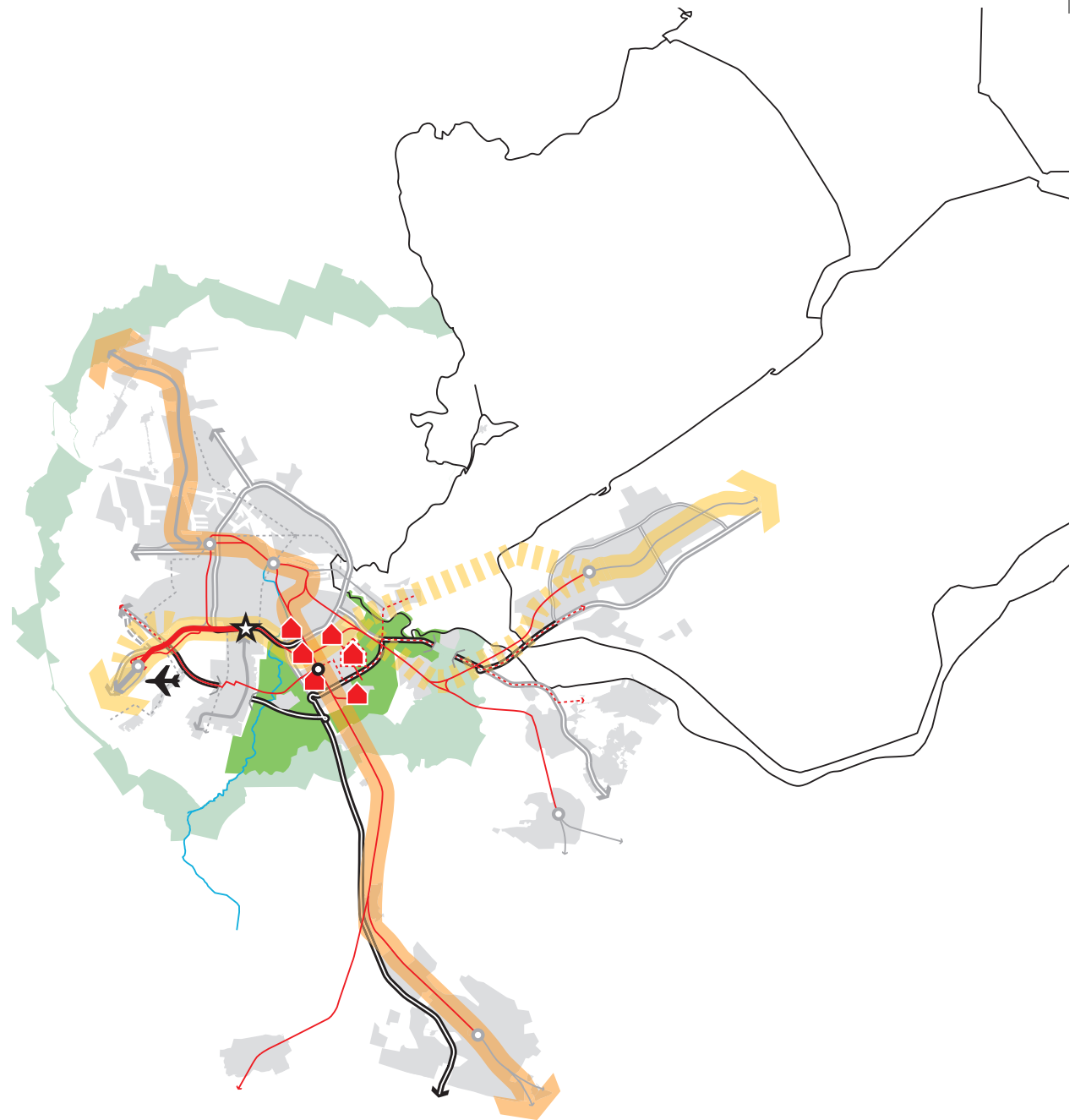
- HOV netwerk MRA-gebied
- OV SAAL (middellange termijn)
- Verstedelijking uitleglocatie IJburg II
- Verstedelijking uitleglocatie Zeeburgereiland

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- Ring A10 Noord
- Toekomstbestendig IJmeer – Markermeer + peilbeheer IJsselmeer/Markermeer

H. Zuidoostlob

-   Zuidas
-   Mainport Schiphol
-   Intensivering / Transformatie
-   Stedelijke vernieuwing
-   HOV - bestaand
-   HOV - nieuw tracé
-   OV-SAAL
-   PHS Alkmaar-Eindhoven
-   Wegennet - uitbreiding
-   Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Amstelscheg en Diemerscheg (Rijksbufferzone)
-   Stelling van Amsterdam



H. Zuidoostlob

In de Zuidoostlob van Amsterdam, tussen de A2 en aan weerszijden van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht, vinden diverse soorten ingrepen plaats: transformatie, herstructurering kantoor- en bedrijventerreinen, verdichting, nieuwe uitleg etc. Het gebied is via de nationale en regionale netwerken optimaal bereikbaar. Belangrijke sectorale opgaven zijn onder andere die op het gebied van water en de ecologische en recreatieve verbindingen met de Amstelscheg (metropolitaan park). Tot 2020 is de bouw voorzien van 10.000 woningen, waarvan de eerste 400 in 2012 worden opgeleverd. Om het merendeel van de 4.000 geplande woningen in Overamstel te realiseren, is sanering nodig van de bodem van het voormalig Nuon-terrein plus omlegging van nationale hoofdgasleidingen. Mogelijke nieuwe woningbouwlocaties voor de periode na 2015 zijn Gooiseweg (3.000-6.000 woningen), Bergwijkpark (1.600 woningen) en Duivendrechtseveld (capaciteit 4.000-6.000 woningen); voor laatstgenoemde locatie dient rekening te worden gehouden met de milieucontouren (Schiphol en A2) en de wateropgave.

In de Amsterdamse kantorenmarkt behoort Amstel III met bijna 900 bedrijven met meer dan 22.000 werknemers tot de grootste kantoor- en bedrijventerreinen in de Amsterdamse

regio. Veel landelijke en regionale hoofdkantoren bevinden zich in dit deel van de Zuidoostlob. De leegstand in de kantoren in Amstel III is deels structureel: de kantoren zijn door hun leeftijd technisch en functioneel sterk verouderd. De kantorenstrook staat voor de opgave van grootschalige transformatie naar een (hoog)stedelijk gemengd woonwerkgebied met ruimte voor uiteindelijk (planhorizon 2040) 5.000 woningen, hotels, horeca en voorzieningen. Uit een recente inventarisatie blijkt dat transformatie kan leiden tot een groter oppervlak bedrijfs- en kantoorruimte en minimaal hetzelfde aantal arbeidsplaatsen, terwijl toch substantieel woningen kunnen worden toegevoegd.

In het meest zuidelijke deel, rondom het Academisch Medisch Centrum en het station Holendrecht, spelen het vernieuwen en verplaatsen van het winkelcentrum, de realisatie van een NS-station, het ontwikkelen van een zorgboulevard bij het AMC en de nieuwbouw van 1.000 woningen. Tot slot wordt de verouderde kantorenlocatie Bergwijkpark in Diemen omgevormd tot een gemengd woon/werkgebied (1600 woningen, waaronder 500 permanente studentenwoningen). Ook wordt fors ingezet op het realiseren van groen en water.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- OV SAAL (korte termijn)
- A2 Holendrecht – Oudenrijn
- Verstedelijking binnenstedelijk Amstel III

Middellange termijn (2011-2015)

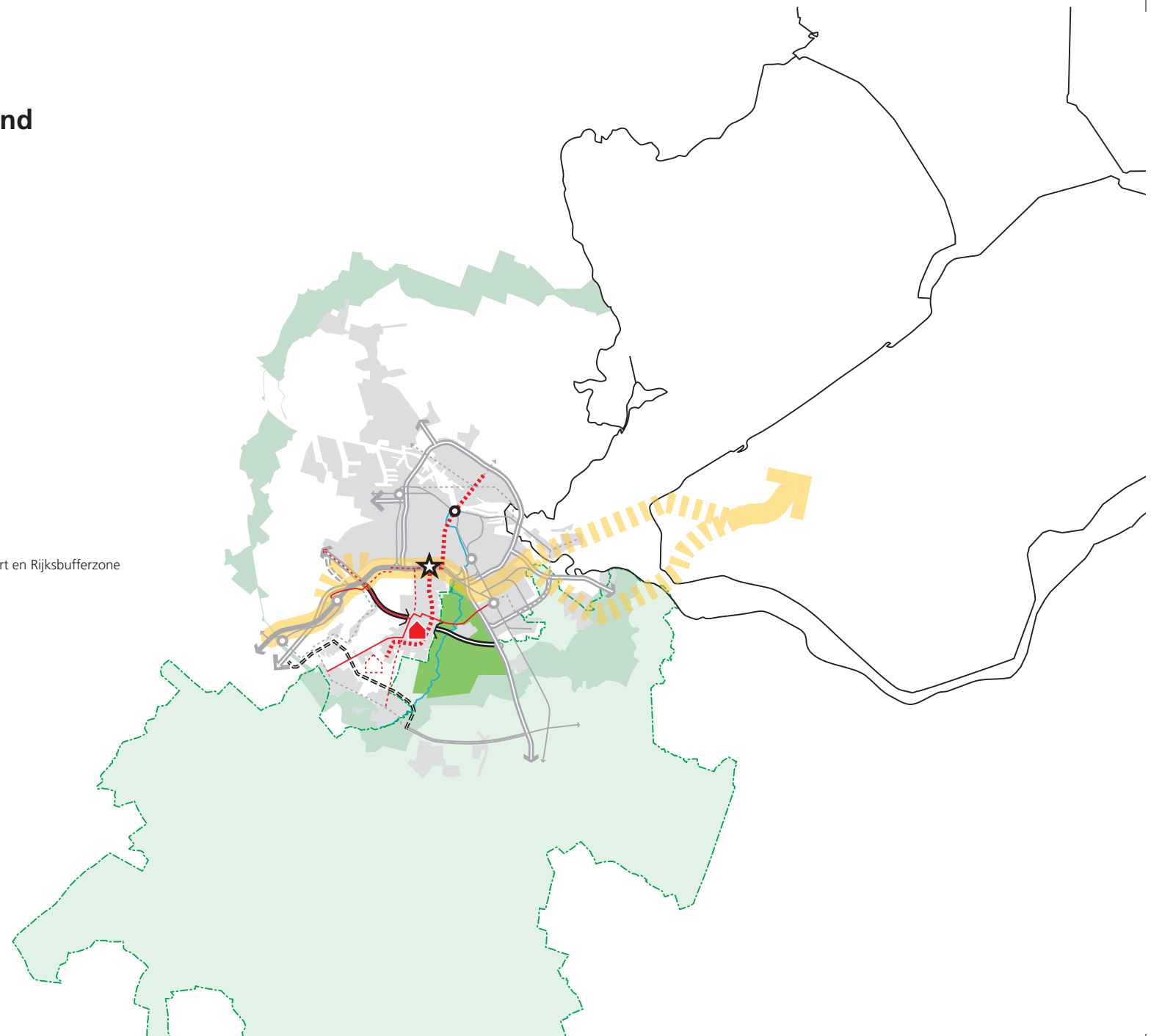
- OV SAAL (middellange termijn)
- HOV netwerk MRA-gebied
- Verstedelijking binnenstedelijk AMC
- Verstedelijking binnenstedelijk Overamstel
- Verstedelijking binnenstedelijk Bergwijkpark
- Gebiedsontwikkeling Bergwijkpark
- Metropolitaan landschap Amstelscheg
- Zorgboulevard AMC

Lange termijn (2015-2040)

- OV SAAL (lange termijn)
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere A1-A6-A9
- PHS Alkmaar – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven

I. Amstelveen / Amstelland

-   Zuidas
-   Intensivering / Transformatie
-  Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  HOV - optimalisering
-  OV-SAAL
-  Wegennet - nieuw tracé
-  Wegennet - uitbreiding
-  Wegennet - ondertunneling
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Nationaal Landschap Het Groene Hart en Rijksbufferzone
-  Amstelscheg (Rijksbufferzone)
-  Stelling van Amsterdam



I. Amstelveen / Amstelland

In de periode 2010-2020 start de gebiedsontwikkeling van de A9-zone in Amstelveen. Als onderdeel van de overeenkomst Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zijn plannen in voorbereiding voor ondertunneling van de rijksweg over een lengte van circa 2 km. Rijkswaterstaat legt in de periode 2011-2017 de tunnel aan. Parallel loopt een deel van de hieraan gekoppelde gebiedsontwikkeling, onder meer om inkomsten te genereren voor de gemeentelijke bijdrage van € 100 miljoen.

De rode opgave omvat de bouw van maximaal ca. 3.000 woningen, waarvan indicatief 1.200 woningen in de periode 2014-2020 en 1.800 woningen in de periode 2020-2025. Aanvullende subsidies c.q. rijksbijdragen zijn nodig om de haalbaarheid van het project te vergroten, het risicoprofiel te reduceren en de gewenste kwaliteit te realiseren. De gebiedsontwikkeling in de bestaande stad biedt een groot aantal kansen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Uitgangspunt is intensivering van bestaand stedelijk gebied en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn raakvlakken met andere regionale initiatieven, waaronder het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, de ontwikkelingen

met betrekking tot SAAL en de Zuidtangent. Op het kruispunt van Zuidtangent en en HOV-verbindingen naar Amsterdam, ter hoogte van de ondertunnelde A9 in het centrum van Amstelveen, is een regionaal HOV-knooppunt voorzien.

Tevens vindt in de periode 2010-2020 ontwikkeling plaats van het staand Amstelveens woningbouwprogramma, zijnde ca. 4.300 woningen op diverse plekken in de bestaande stad (ca. 2.800 in de periode t/m 2014). In dezelfde periode komt in Diemen locatie de Sniep (ca. 1.200 woningen) in ontwikkeling.

In de periode 2015-2020 is voorts uitleg voorzien in de Noorderlegmeerpolder (ca. 1.100-1.400 woningen) in de zogenaamde 'Scheg', het gebied tussen Westwijk en de 20 KE geluidscontour van Schiphol. De ontwikkeling van de Scheg dient als Rijksvoorbeeldproject voor andere gebiedsontwikkelingen dichtbij de 20 KE-contour. Amstelveen zal dit voorbeeldproject in nauwe samenspraak met VROM en provincie Noord-Holland nader uitwerken. Voor de langere termijn beoogt de gemeente verdere uitbreiding van woningbouw in zuidelijke richting (ca. 3.600-3.900 woningen). Ingezet wordt op een suburbaan woonmilieu in combinatie met duurzame

glastuinbouw. Van belang in dit kader is onderzoek naar de mogelijkheid om de uitvliegroute Aalsmeerbaan over de Noorder Legmeerpolder te verleggen.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- N201+

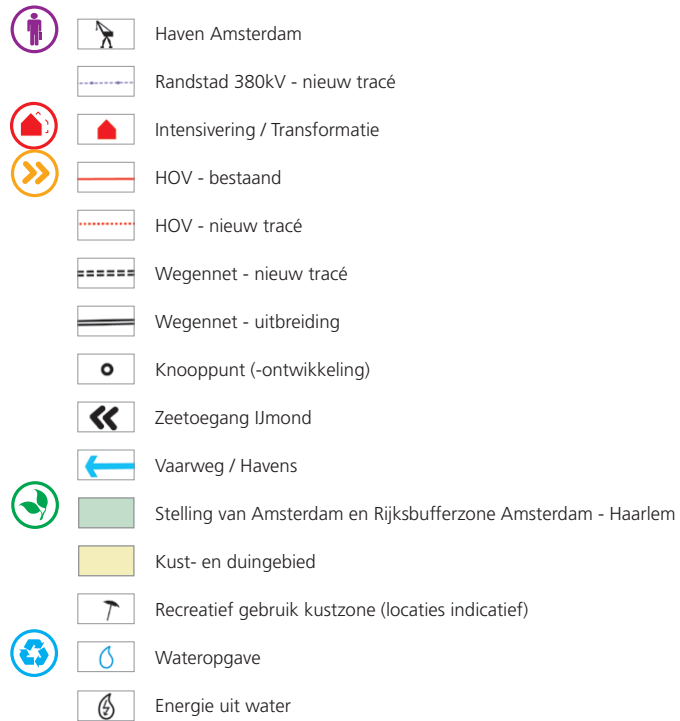
Middellange termijn (2011-2015)

- HOV netwerk MRA-gebied
- Metropolaan landschap Amstelscheg
- Stelling van Amsterdam
- Verstedelijkingslocatie de Sniep

Lange termijn (2015-2040)

- Amstelveenlijn (i.r.t. Noord/Zuidlijn en Zuidas)
- Gebiedsontwikkeling A9 zone centrum Amstelveen
- HOV-knoop Amstelveen
- Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere
- Vervolg N201+

J. Haarlem / IJmond



J. Haarlem / IJmond

De regio Haarlem/IJmond kenmerkt zich door binnenstedelijke en transformatieopgaven. In totaal omvat deze integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling tot 2020 de bouw van 11.400 woningen, waarvan de eerste 1.100 al in 2010 kunnen worden opgeleverd, als onderdeel van een gelijkmatig over de tijd verdeelde bouwstroom. Herbestemming van en verbetering van het woon-, werk-, en leefklimaat zijn belangrijke opgaven, waaronder ook groene investeringen in de Binnenduinrand.

Voor de IJmond zijn de capaciteit van de zeetoegang en de wateropgaven specifiek van belang en dragen de kernen van IJmuiden, Beverwijk en Heemskerk met in totaal ca. 3000 woningen bij aan de totale behoefte in de Metropoolregio. In Haarlem is voor de toevoeging van 6.600 woningen voor 2020 plus 2.700 vervanging met name verbetering van de bereikbaarheid essentieel. Verder heeft de regio de realisatie van de HOV Westflank als voorwaarde gesteld voor de beoogde binnenstedelijke verdichting; hetzelfde geldt voor de toevoeging van groen in de stad. De herstructurering van de Amsterdamse vaart (fase 1 en 2) is bovendien van belang in het kader van de economische versterking.

Gerelateerde programma's en projecten

Middellange termijn (2011-2015)

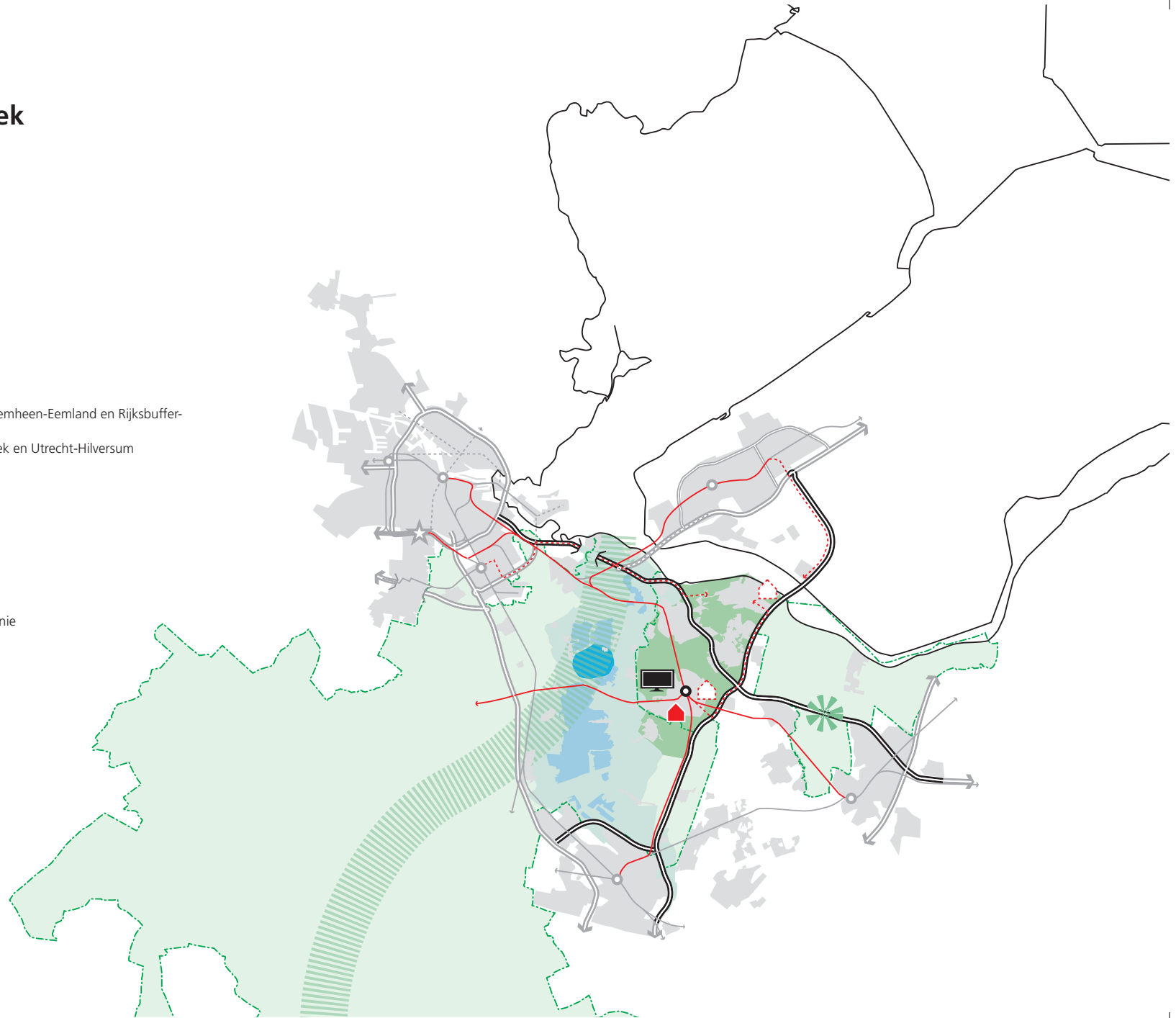
- HOV netwerk MRA-gebied
- Zuidtangent West
- Binnenstedelijke opgave Haarlem
- Binnenstedelijke opgave IJmond
- Stelling van Amsterdam
- Zeetoegang IJmond

Lange termijn (2015-2040)

- A9 Amsterdam-Alkmaar
- Verbinding Randweg-Schipholweg
- Amsterdamse Haven
- Wateropgave IJmond
- Binnenduinrand en thematisering kustplaatsen
- Energiewinning Noordzeekanaal

K. Gooi en Vechtstreek

-   Dutch Media Hub
-   Intensivering / Transformatie
-   Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-   HOV - nieuw tracé
-   Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Wegennet - uitbreiding
-   NL Het Groene Hart en Arnhem-Eemland en Rijksbuffer-
zones Amstelland-Vechtstreek en Utrecht-Hilversum
-   Groene Ruggengraat
-   Horstermeer
-   Snelwegpanorama
-   Eco-Aquaduct A1
-   Nieuwe Hollandse Waterlinie



K. Gooi en Vechtstreek

't Gooi kenmerkt zich door belangrijke natuurwaarden en daardoor een hoge kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast bezit het een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in het mediacluster. Het gebied heeft beperkte mogelijkheden voor verstedelijking en de bereikbaarheid staat onder druk.

Tot 2020 is voorzien in een netto-toevoeging van 1.700 woningen. Een belangrijke inbreidingslocatie is Anna's Hoeve in Hilversum, met als voornaamste knelpunten de verplaatsing van een rioolwaterzuivering en een omvangrijke bodemsanering. Anna's Hoeve omvat de bouw van 630 woningen, als onderdeel van de inbreidingsopgave in Hilversum; het project is afhankelijk van de investering van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (HAGV) in een nieuwe rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI); rijk en regio hebben reeds bodemsaneringsgelden verleend.

Regelgeving omtrent externe veiligheid in de spoorzone Hilversum/Bussum/Naarden/Weesp vormt een beletsel voor enkele inbreidingsprojecten; de hiervoor benodigde maatregelen werken kostenverhogend. Het bieden van een infrastructuurnetwerk met voldoende capaciteit en robuustheid is door knelpunten op de A1 en Gooilijn een belangrijke opgave voor de verdere toekomst om te voldoen aan de extra ambitie

in de Mobiliteitsaanpak.

Tot slot speelt naast de forse herstructureringsopgave van ca. 70 hectare bedrijventerrein eenzelfde uitbreidingsbehoefte. In de regio is na 2015 echter slechts ruimte voor 20 hectare; het tekort van 50 hectare zou wellicht in Almere kunnen worden gerealiseerd.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Anna's Hoeve Hilversum

Middellange termijn (2011-2015)

- Project HOV/MRA-netwerk

Lange termijn (2015-2040)

- Gooilijn
- Binnenstedelijke opgave Hilversum en omgeving
- Almere-Gooi-Utrecht (A1/A27, Stichtselijn)
- Heel de Heuvelrug
- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Horstermeerpolder
- Ster van Loosdrecht
- Groene Uitweg

L. Zaanstreek en Waterland

-   Intensivering / Transformatie
-  Uitleglocatie
-  Pilot Waterland
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  Wegennet - uitbreiding
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Nationaal Landschap Laag Holland en Rijksbufferzone
-  Amsterdam - Purmerend
-  Stelling van Amsterdam
-  Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-  Beemster
-  Snelwegpanorama
-  Robuuste verbinding van kust tot kust
-   Wateropgave
-  Peilbeheer Markermeer



L. Zaanstreek en Waterland

In de periode 2010-2020 worden in de Zaanstreek netto 6.000 woningen (40 % uitbreiding en 60% inbreiding binnenstedelijk) gebouwd. Daarnaast wacht in deze periode een herstructureringsopgave van nog eens 1.500 tot 2.500 woningen. In de periode 2020-2030 is een productie van zo'n 4.000 woningen voorzien. Specifieke aandacht vergen de ongeveer 10.000 vooroorlogse particuliere woningen die te kampen hebben met funderingsproblemen vanwege bacteriële aantasting van grenen houten palen. Voor de verdere verstedelijking, de afwikkeling van bovenlokaal verkeer en de verbetering van de leefbaarheid vormt de doortrekking van de A8-A9 van belang. Speerpunten zijn ook de aanleg van de HOV Zaanecorridor Amsterdam- Zaanstad, een tweede ontsluiting voor de wijk ten westen van het station Zaandam (Westerwatering) onder het spoor door en het viersporig maken van het traject van de Zaanlijn ter hoogte van Wormerveer. Verder is vervanging van het sluizencomplex in Zaandam noodzakelijk, evenals verbreding van doorvaart van bruggen middels vervanging en het op diepte brengen van de vaargeul. Aanvullend vergt met name de binnenstedelijke opgave fikse investeringen in stedelijk groen en verbetering van de openbare ruimte, evenals in vergroting van het recreatieve

gebruik van het buitengebied.

Om de infrastructurele voorzieningen in de regio Waterland te verbeteren hebben de gemeenten Purmerend, Zeevang, Beemster en Wormerland een convenant gebiedsgericht benutten afgesloten met Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, de Stadregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit convenant speelt in op de relatie tussen de woningbouwopgave en het verbeteren van de mobiliteitsmogelijkheden. De beoogde maatregelen dragen tevens bij aan de ontsluiting van Zuidoost Beemster en Oosthuizen. In de periode 2010-2020 worden in de regio Waterland netto 7.700 woningen gebouwd (65% uitbreiding en 35% binnenstedelijk). Met name Purmerend heeft een grote binnenstedelijke opgave, met naast de bouw van 1.700 woningen ook de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen. Daarnaast zijn er relatief grote locaties in Zuidoostbeemster en Zuidpolder. Een deel van de uitbreidingsopgave is gepland in de Rijksbufferzone tussen Amsterdam en Purmerend. Middels afspraken tussen Rijk, provincie en regio is ruimte geboden voor een pilotproject in deze zone voor de bouw van 875 woningen.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Zaans Proef Lokaal
- Pilot Waterland

Middellange termijn (2011-2015)

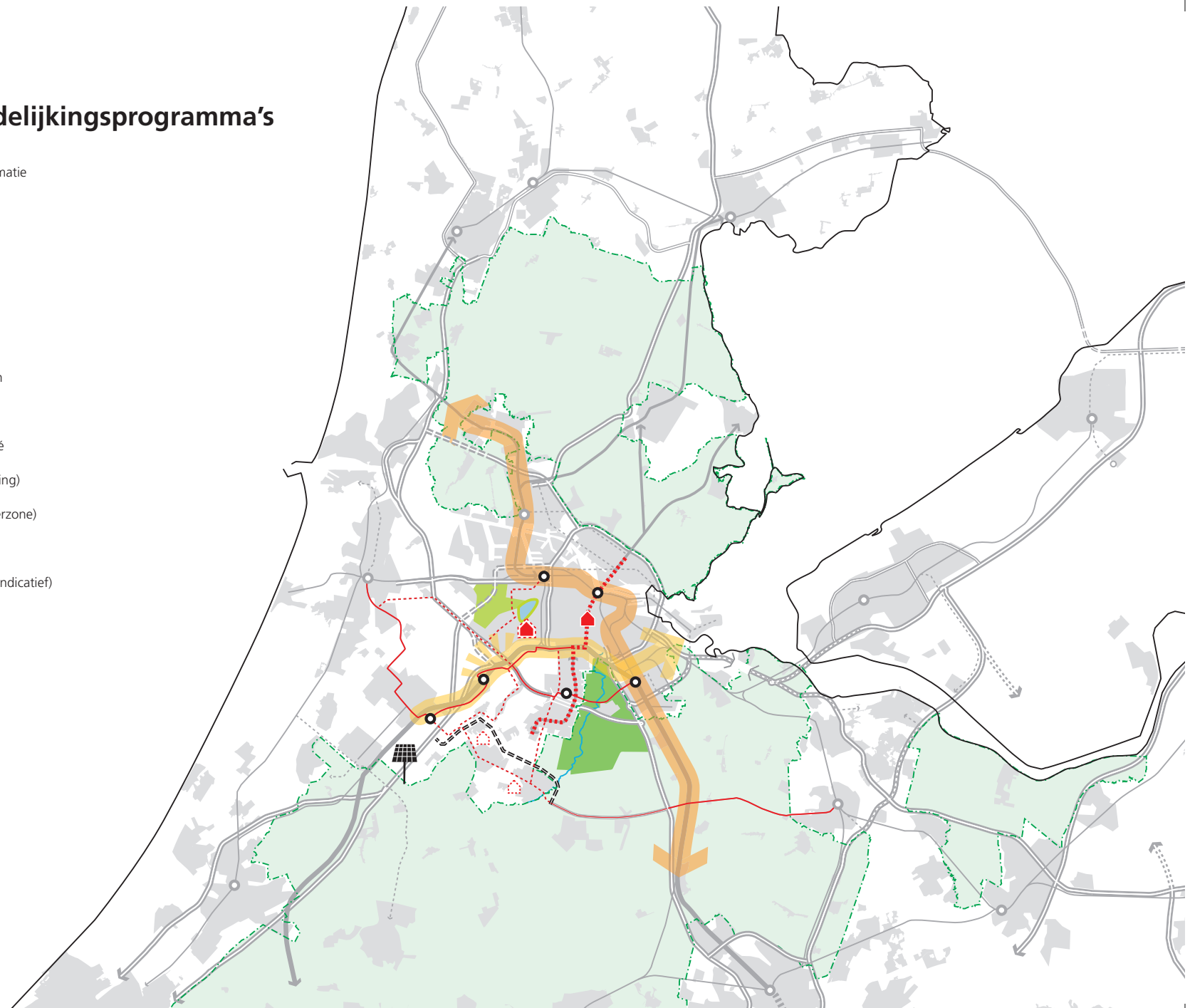
- Tweede Coentunnel/Westrandweg
- HOV netwerk MRA-gebied
- Binnenstedelijke opgave Purmerend
- Zuidoost Beemster
- Zuidpolder
- Stelling van Amsterdam
- Westelijke Veenweidegebieden

Lange termijn (2015-2040)

- Rijkswegen A7, A8 en A9
- A8-A9
- A10 Noord
- Vaart in de Zaan
- Inverdan
- Verstedelijking uitleglocatie Noorderwelf
- Recreatief medegebruik Nationaal landschap Laag Holland
- Recreatiegebied tussen Y en Z

M. Overige verstedelijkingsprogramma's

-   Intensivering / Transformatie
-  Uitleglocatie
-  Stedelijke vernieuwing
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  OV-SAAL
-  PHS Alkmaar-Eindhoven
-  Wegennet - uitbreiding
-  Wegennet - nieuw tracé
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Amstelscheg (Rijksbufferzone)
-  Tuinen van West
-   Zonne-energie (locatie indicatief)



M. Overige verstedelijkingsprogramma's

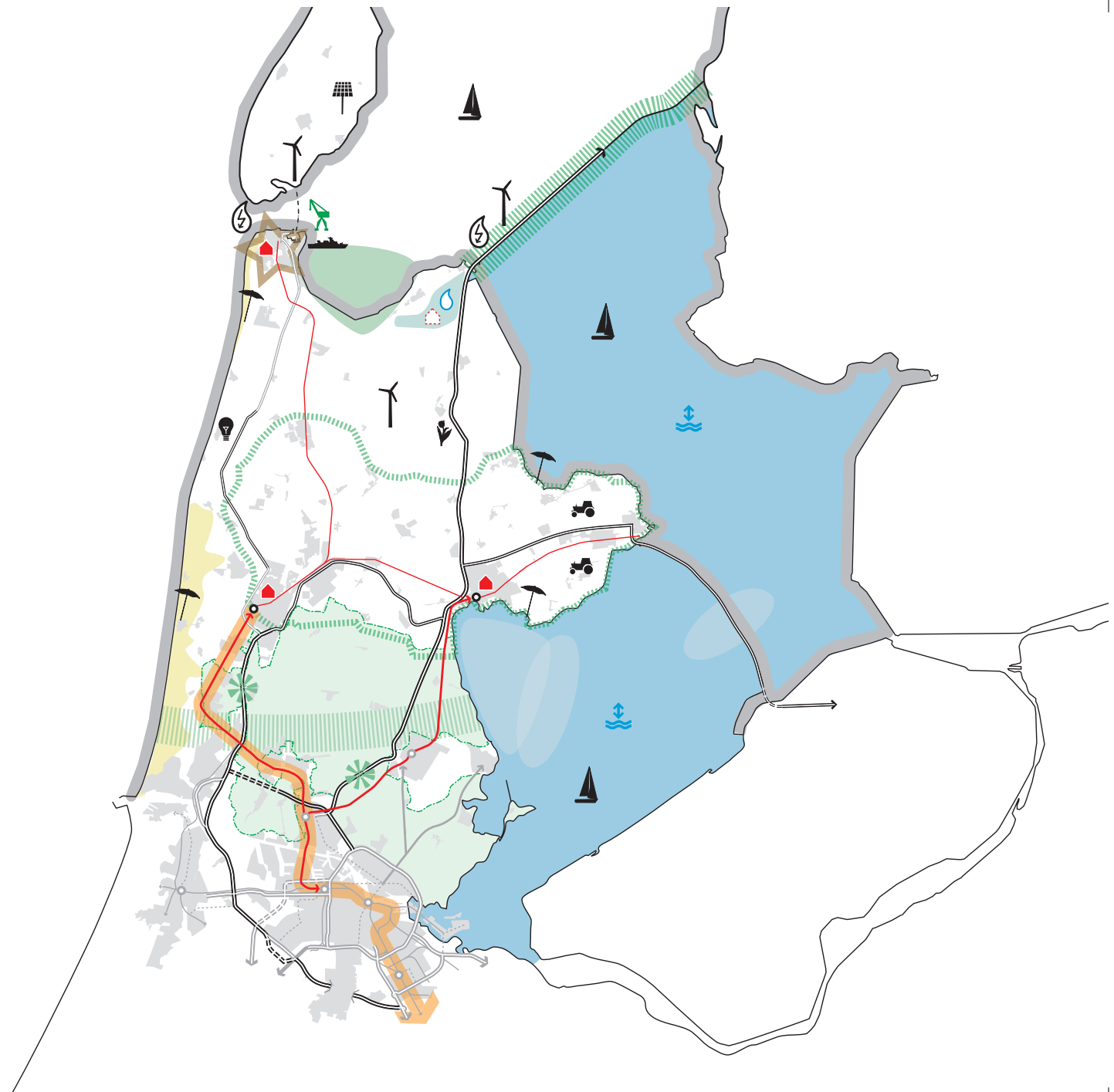
Tenslotte kent de metropoolregio de volgende, veelal kleinere verstedelijkingsprojecten. Bij elkaar opgeteld omvatten die de bouw van circa 18.800 woningen en zijn daarmee van substantieel belang voor het realiseren van de verstedelijkingsopgave. Daarbij gaat het onder meer om de locaties Amsterdam West / Tuinen van West, Zuid-Kemmerland, Aalsmeer, Uithoorn en een veelheid aan kleinere woningbouwprojecten en transformatielocaties (< 1000). Ook ten voor deze opgaven geldt dat een samenhangende inzet is gewenst ten aanzien van onder meer infrastructurele en groenblauwe ontwikkelingen.

Gerelateerde programma's en projecten

1. Amsterdam West / Tuinen van West
2. Zuid-Kemmerland
3. Aalsmeer
4. Uithoorn
5. Diverse woningbouwprojecten en transformatielocaties (< 1000)
6. Stedelijke vernieuwingsprojecten (Amsterdam Zuidoost, Noord, Westelijke Tuinsteden)
7. Klimaatstudie

N. Noord-Holland Noord

-   Versterking kennis- en innovatie
-  Groene Stroomhaven
-  Marinecluster
-  Agricluster A7 en Seed Valley
-   Uitleglocatie
-  Intensivering / Transformatie
-   HOV - bestaand / nieuw tracé
-  HOV - optimalisering
-  PHS Alkmaar-Eindhoven / Zaanstad-Amsterdam
-  Wegennet - uitbreiding / nieuw tracé
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-   Nationaal Landschap Laag Holland
-  Westfriese Omringdijk
-  Stelling van Den Helder
-  Recreatief gebruik kust / water (locatie indicatief)
-  Natuurontwikkeling Den Helder - Wieringen
-  Robuuste verbinding van kust tot kust
-  Snelwegpanorama's
-   Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-  Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
-  Windenergie (locatie indicatief)
-  Wateropgave
-  Integrale gebiedsontwikkeling Afsluitdijk



4.3 Noord-Holland Noord

De opgaven in Noord-Holland Noord hebben met elkaar gemeen dat zij gericht zijn op zowel het versterken van de eigen kracht van het gebied als het ondersteunen van de metropoolregio. Cruciale opgave is het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. Om dit te kunnen bereiken moeten er minimaal 10.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Binnenstedelijke opgaven zijn er in Alkmaar, Den Helder en Hoorn. De ontwikkeling en uitbouw van het Maritime Campus Netherlands (MCN) versterkt de positie van Den Helder. Het Wieringerrandmeer draagt bij aan de wateropgave in combinatie met natuur, recreatie en wonen. Om de bereikbaarheid te verbeteren moet de capaciteit van A7, A9 en het spoor op orde zijn, terwijl de reconstructie van de N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle kan een extra impuls geven aan het vestigingsklimaat in deze zone. De ontwikkelingsopgaven zijn vertaald in projecten die de komende tien jaar moeten worden opgepakt. Daarbij wordt inzicht gegeven in de investeringsbehoefte om tussen 2010 en 2020 de gestelde doelen te kunnen bereiken en in de knelpunten die zich daarbij voordoen. Een beperkt aantal projecten van bovenregionale betekenis wordt voorgedragen

om met steun van het rijk in de periode tot 2020 gestalte te geven. Soms is financiële hulp nodig, in andere gevallen gaat het om het beschikbaar stellen van knowhow en menskracht of het aanpassen van regelgeving.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- Havengebonden bedrijventerrein Anna Paulowna
- Agricluster Seed Valley
- Agriport A7
- LOG Grootslag
- Groene Stroomhaven Den Helder, 1e fase
- Benutting restwarmte Huisvuil Centrale Alkmaar
- Pilot Energie uit water
- N23
- A8/A9
- Ruimtelijke kwaliteit Binnenduinrandzone
- Energiezuinig renovatie wijken van na 1945 en voor 1980
- Wieringerrandmeer
- Uitbreiding en vernieuwing van de woningvoorraad
- Anticiperen op Krimp

- Opheffen spoorse doorsnijdingen
- Toekomst Markermeer-IJmeer

Middellange termijn (2011-2015)

- Agriport A7
- Groene Stroomhaven Den Helder, 1e fase
- Stedelijke verdichting stationslocaties Hoorn en Alkmaar
- Transformatie bedrijventerrein Overstad Alkmaar
- Stelling van Den Helder
- West-Friese omringdijk
- N23
- A8/A9
- Ruimtelijke kwaliteit Binnenduinrandzone
- Wieringerrandmeer
- N9
- Anticiperen op Krimp
- Energiezuinig renoveren wijken na 1945 en voor 1980
- Uitbreiding en vernieuwing van de woningvoorraad
- Toekomst Markermeer-IJmeer

Lange termijn (2015-2040)

- Ruimtelijke kwaliteit Binnenduinrandzone
- Toekomst Markermeer-IJmeer

O. Overig Flevoland

-   Binnenhaven Flevokust
-  Luchthaven Schiphol-Lelystad
-  LOG Luttelgeest
-  Arbeidsplaatsen Flevoland
-   Uitleglocatie
-   HOV - bestaand
-  HOV - nieuw tracé
-  OV-SAAL
-  Wegennet - uitbreiding
-  Wegennet - nieuw tracé
-  Knooppunt (-ontwikkeling)
-  Nieuw station
-   Toekomstbestendig Markermeer-IJmeer
-  Recreatief gebruik water (locaties indicatief)
-   Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
-  Wateropgaven
-  Verdediging stijgende waterspiegel
-  Zonne- en windenergie



4.4 Overig Flevoland

Voor het overige van Flevoland geldt net als voor de opgaven voor Almere en Lelystad dat het creëren van werkgelegenheid en voorzieningen een hoge prioriteit heeft. Hiervoor zijn zowel de ruimte als de potentie aanwezig. Relatie is er met het peilbeheer van het IJsselmeer in het kader van het Delta-programma. Voor het IJsselmeergebied zal in 2010 een aparte Gebiedsagenda worden opgesteld. De reconstructie van de N23 (Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-)Lelystad-Zwolle parallel aan de Hanzelijn biedt kansen voor de economische versterking van deze corridor. In beperkte hoeveelheden vindt uitbreiding van de woningvoorraad plaats in Dronten en de Noordoostpolder. Voor de Noordoostpolder zijn vanuit het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn middelen beschikbaar voor een Ruimte-lijk-Economisch Programma gericht op Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en Scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Bereikbaarheid, Vestigingslocaties (L) en Woon- en leefklimaat (M). Voor wat betreft bereikbaarheid staat verbetering van de N50 hoog op de agenda. Het Landbouw Ontwikkelingsgebied Luttelgeest herbergt uitplaatsing van glastuinbouw uit de Randstad.

Gerelateerde programma's en projecten

Korte termijn (2009-2011)

- N23 fase 1
- Toekomst Markermeer-IJmeer

Middellange termijn (2011-2015)

- N50 Ens-Ramspol
- N23 (Alkmaar-Hoorn-)Lelystad-Zwolle
- Verstedelijking uitleg Dronten
- Verstedelijking uitleg gemeente Noordoostpolder
- Toekomst Markermeer-IJmeer

Lange termijn (2015-2040)

- N23 (Alkmaar-Hoorn-)Lelystad-Zwolle
- N50 Emmeloord-Ens
- Toekomst Markermeer-IJmeer
- Regionaal Economisch Programma (regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn)
- LOG Luttelgeest





5. Randvoorwaarden en knelpunten

Een aantal randvoorwaarden bepaalt wat er wel en niet mogelijk is qua gebiedsontwikkeling. Zo kunnen de veelal sectorale wettelijke normen en beleidsregels knelpunten opleveren voor een voortvarende realisatie van samenhangende ruimtelijke projecten. Naast fysieke aspecten vormen organisatorische en financiële vraagstukken bovendien een belangrijk aandachtspunt bij het verwezenlijken van de ambities. Deze realiteit brengt dilemma's met zich mee die van alle partijen duidelijke keuzes vraagt.

5.1 Woon- en leefmilieu

Wettelijke normen ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid vormen de basis voor een prettig woon- en leefklimaat waar mensen graag verblijven. Aan de andere kant komt het regelmatig voor dat normen op dit gebied een voortvarende uitvoering van gebiedsontwikkelingsprojecten, met als uitkomst een betere milieukwaliteit, in de weg staan. In een gebied met hoge ruimtedruk wordt het steeds lastiger aan deze normen te voldoen.

Met name ten aanzien van de binnenstedelijke opgaven is er sprake van een veelheid aan locatiespecifieke knelpunten die een voortvarende realisatie in de weg kunnen staan. Hiervoor zal worden gezocht naar maatwerkoplossingen, indachtig het recente advies van de VROM-Raad. Hetzelfde geldt voor situaties waardoor geplande fysiek-ruimtelijke ontwikkelingen moeizaam van de grond komen; in die gevallen wordt gezocht naar andere oplossingen, bijvoorbeeld via een 'match' tussen economische ontwikkelingen en de woningvraag van de bijbehorende doelgroepen. Van belang in dit kader is de pilot Het Zaans Proeflokaal binnen het VROM-programma 'Mooi Nederland', dat nieuwe arrangementen onderzoekt

voor het samengaan van industrie en woonmilieus. Verkend wordt of door middel van het aanpassen van de milieugrenzen knelpunten rond binnenstedelijk verdichting zijn vlot te trekken.

Een risico in de actieve grondexploitaties van onder meer het NDSM-terrein wordt gevormd door het al dan niet toepassen van de zeehavennorm voor geluid. Het toepassen van de norm zou het aanvaardbaar geluidsniveau van 55 naar 60 dB(A) brengen, waardoor de contouren anders komen te liggen. Als deze (nieuwe) norm niet wordt gehanteerd, wordt het te ontwikkelen gebied kleiner en kan bijvoorbeeld het grondexploitatie resultaat hierdoor verslechteren met € 20 miljoen.

In de nog in werking te treden nieuwe wet Geluidhinder worden de normen voor geluidsbelasting vervangen door geluidsproductieplafonds voor rijkswegen en spoorwegen, samen met een nieuwe aanpak voor woningen met een hoge geluidsbelasting. Hierdoor moet de 'sluipende' toename van verkeersgeluid worden tegengegaan. De exacte consequenties zijn echter nog niet in alle gevallen bekend. In ieder geval

zullen ook hier maatregelen aan de bron (voertuigen en wegdek/rails) voor een belangrijke reductie moeten zorgen.

5.2 Veiligheid

Risico's rond het vervoer van gevaarlijke stoffen stellen randvoorwaarden aan concentraties van mensen en daarmee aan de bestemming van gebieden. Dit speelt met name langs het spoor en de autosnelwegen in en langs stedelijk gebied. De Basisnetten vervoer gevaarlijke stoffen gaan dit vervoer reguleren en stellen regels voor bestemmingsplannen in de buurt van weg, water en spoor. Het is mogelijk om de basisnetten in verband te brengen met het kwaliteitsnet goederenvervoer om de bereikbaarheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren.

"Risico's rond het vervoer van gevaarlijke stoffen stellen randvoorwaarden aan de bestemming van gebieden"

Speciale aandacht gaat uit naar tunnelveiligheid. De Tunnelwet stelt naast eisen aan veiligheid van de tunnel zelf

ook randvoorwaarden aan de omgeving. Afhankelijk van de categorisering mag al dan niet op of in de nabijheid van de tunnel met bepaalde constructies worden gebouwd. In stedelijke omgeving levert dit het dilemma op dat door een verminderde overlast als gevolg van een tunnel de stedelijke dichtheden hoger zouden kunnen zijn, terwijl bouwen op een tunnel beperkingen kent.

Een hoge mate van verkeersveiligheid is een nationaal doel. Een toenemend aantal verplaatsingen op reeds intensief gebruikte infrastructuur levert dientengevolge echter spanningen op. De verkeersveilige inrichting van de infrastructuur, ondersteunt door adequate wet- en regelgeving moet ervoor zorgen dat de beleidsdoelstellingen op dit gebied worden gehaald.

Binnen het invloedsgebied van zendmasten en hoogspanningsleidingen gelden wettelijke randvoorwaarden als gevolg van elektromagnetische straling. Specifiek voor deze regio betekent dit de noodzaak tot wederzijdse afstemming ter minimalisatie van de beperkingen in ruimtelijke ontwikkeling rond de te realiseren 380 kV-verbinding Bleiswijk-Beverwijk

en eveneens die van Eemshaven-Ens-Diemen.

Met het oog op het anticiperen op de overstromingsrisico's wordt bij de ontwikkeling van verstedelijkingsprojecten uitgegaan van een meerlaagse beperkingsbenadering tegen overstromingen conform het beleid van het rijk. Deze bestaat uit de volgende drie hiërarchische lagen: 1. preventie, 2. beperking gevolgen en 3. risicobeheersing.

5.3 Gebiedsspecifieke aspecten

In het Groene Hart staat behoud van deze groenblauwe long voor de Randstad voorop, met gecombineerde functies voor natuur, landbouw en recreatie. Dit stelt eveneens randvoorwaarden ten aanzien waar wel en niet gebouwd kan worden. Eenzelfde beperking geldt in gebieden welke vallen binnen een rijksbufferzone, Belvédèregebied, Vogel- en HabitatRichtlijn-gebied, milieubeschermingsgebied Natura 2000 en de Ecologische Hoofdstructuur. Parallel aan het traject van de Gebiedsagenda vindt overleg tussen rijk en regio plaats om tot afspraken te komen over het oplossen van mogelijk hieruit voortvloeiende knelpunten. Zo heeft overleg tussen rijk en de provincie Noord-Holland over de gewenste ontwikkeling van

de rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend geresulteerd in een afspraak over een pilot Waterland. Met een gebiedsgerichte aanpak wil de regio hier invulling geven aan het rijksbufferzonebeleid. Onder voorwaarden, waaronder behoud en verbetering van de groene en recreatieve kwaliteiten van het gebied, maakt de pilot de realisering van 35 terpwoningen op Marken mogelijk, evenals de bouw van in totaal 100 woningen op een aantal kleinschalige locaties in het gebied. Daarnaast moet de beoogde bouw van 740 woningen op de locatie Lange Weeren 10 miljoen extra aan middelen opleveren voor verbetering van de groene en recreatieve kwaliteiten van de rijksbufferzone. Dit voorbeeld laat zien dat een 'ja mits'-regime met een geleidelijke ontwikkeling het landschap kan versterken.

“In het Groene Hart staat behoud van deze groenblauwe long voorop, met gecombineerde functies voor natuur, landbouw en recreatie”

Verder heeft de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland met name ten aanzien van de ontwikkelingen in het gewest Gooi en Vechtstreek en Almere een directe relatie met de Ge-

biedsagenda voor het landsdeel Utrecht. Dit geldt zowel de afstemming van de woningbouwproductie als de bereikbaarheidsaspecten. Met het oog op een samenhangende ontwikkeling wordt momenteel de pré-verkenning Almere-Gooi-Utrecht (AGU) uitgevoerd.

5.4 Financiën

Een belangrijk aspect is de financiering van de ruimtelijke opgaven. Daarbij geldt dat met name de gewenste investeringen op het gebied van bereikbaarheid en verstedelijking een belangrijk fundament vormen voor een voorspoedige economische ontwikkeling. Transformatie en herbestemming is echter kostbaar en ook het doorberekenen van alle infrastructuur leidt tot tekorten op planniveau. Om tot een gedeelde visie te komen met betrekking tot kosten en oplossingen is tijdens het MIRT-overleg in april 2009 besloten een interdisciplinaire werkgroep in te stellen met vertegenwoordigers van regio en rijk. Daarnaast kampt de noodzakelijke herstructurering van bedrijventerreinen met tekorten, evenals het realiseren van stadsparken en de groenblauwe landschappelijke opgaven. Een ander nog te onderzoeken aspect is of de Brede Doeluit-

kering (BDU) verkeer en vervoer in de toekomst voldoende toegesneden is op de opgaven op dit terrein, omdat hieruit met name de lokale en regionale infrastructuurinvesteringen en openbaar vervoerexploitatie moet worden gefinancierd.

“Om te komen tot een gedeelde visie met betrekking tot kosten en oplossingen is een interdisciplinaire werkgroep ingesteld”

Ten aanzien van de landschappelijke opgaven vraagt de verbreding van het financieel draagvlak en de mogelijkheden om te komen tot een robuust duurzaam beheer nadere invulling; uit vele onderzoeken blijkt namelijk dat de financiering van het landschap te kort schiet. In drie pilotgebieden worden momenteel de mogelijkheden hiertoe uitgewerkt in experimenten met financiële arrangementen.

Voor het beheer is het noodzakelijk om al in de initiatieffase van gebiedsontwikkelingsprojecten rekening te houden met duurzaam beheer. Maar ook ‘de rest’ van het landelijk gebied heeft een beheersopgave, waarvoor rijk en regiopartijen aan de lat staan. Het beheer van natuurgebieden, recreatie en

landschap wordt geregeld via het ILG; financiering van beheer van cultuurhistorie en water volgt een ander spoor. Daarnaast is het van groot belang dat door behoud en versterking van de groene kwaliteiten in de stad de stedelijke claim op natuur en landschap wordt verminderd en de ruimte voor versterking van natuur en landschap wordt vergroot. Deze ‘eis’ aan de stedelijke ontwikkeling die niet zonder meer uit de woningbouw blijkt op te brengen, maakt het wenselijk om de mogelijkheid van een Groenfonds te onderzoeken conform de eerdere inzet van GIOS-gelden. Dit betekent tevens dat zoveel mogelijk mensen moeten worden verleid om in de stad te willen wonen. De kwaliteit van parken in dichte stedelijke gebieden is daarvoor cruciaal.

Voor het totale grondgebied van de provincie Noord-Holland en Flevoland vraagt behoud, versterking en ontwikkeling van het landschap - naast de projectgerichte aandacht zoals vast te leggen in het MIRT - een meer generieke benadering. Zo zijn over de gedecentraliseerde rijksdoelen voor het landelijk gebied met de provincies afspraken gemaakt in de Bestuurs-overeenkomst Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Belangrijke doelen binnen het ILG zijn Natuur (EHS), Recreatie

(RodS) en landschap. De provincie werkt samen met de regionale partijen (gemeenten, waterschappen, recreatieschappen, maatschappelijke organisaties en private partijen) aan het realiseren van deze doelstellingen. Veel van de sectorale doelen maken integraal onderdeel uit van gebiedsontwikkelingsprojecten, maar een groot deel van de opgaven wordt sectoraal uitgevoerd.

Gezien de mogelijkheden om nieuwe woningbouwlocaties te accommoderen, is een flink deel van de verstedelijkingsopgave van de metropoolregio binnen de provincie Flevoland gesitueerd. Belangrijk aandachtspunt is dat de uitgangssituatie van Flevoland aanmerkelijk verschilt van die van de overige elf provincies. Allereerst geldt dit voor de omvang van de gebiedsontwikkelingsopgave waar de provincie voor staat, waarbij een grote samenhang bestaat tussen de sociale, economische, fysieke en infrastructurele aspecten. Verder kampt de provincie met een aparte problematiek, die vaak niet past binnen het reguliere beleid en de reguliere financiële verdeel-systeematieken, aangezien dit veelal uniform is toegesneden op alle twaalf de provincies. Tot slot verschilt de huidige situatie in Flevoland totaal met die van de beginperiode. In het

destijds lege Flevoland kon een forse opgave worden neergezet, maar het is niet mogelijk om dat nog eens te doen. Bij het realiseren van nieuwe bouwopgaven dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de bestaande situatie: een Flevolandse samenleving die niet de sociaal-economische buffers heeft die er wel zijn in een historisch gegroeide en lang bestaande samenleving. De nieuwbouwopgave die Flevoland wacht, dient dan ook hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners.

“De nieuwbouwopgave die Flevoland wacht, dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners”

Actueel in het kader van Amstel III, een van de grootste kantoor- en bedrijventerreinen in de Amsterdamse regio, is dat voor de kantorenstrook is gestart met de zogenaamde Proeftuin. De Proeftuin houdt zich bezig met het instrumentarium voor transformatie. De gemeente Amsterdam ontwikkelt thans een financieel instrumentarium dat hierop is toegesneden. Daarnaast wordt gekeken naar het planologisch-juridisch instrumentarium om de transformatie te faciliteren (onder

meer flexibiliteit bestemmingsplan en regelgeving omtrent tijdelijkheid), waarbij afstemming met het rijk gewenst is. In de bedrijvenstrook wordt ingezet op optimalisatie van ruimtegebruik, het toevoegen van functies die het werkklimaat veraangenamen en het gebied verlevendigen. Voor de herstructurering wordt om die reden geopteerd voor een bijdrage uit het budget Noordanus. De naar hem genoemde commissie, formeel de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen (THB), heeft aanbevelingen gedaan om de herstructurering van bedrijventerreinen in Nederland versneld aan te pakken en tot een structurele verandering in het functioneren van de bedrijventerreinenmarkt te komen.

5.5 Centraal wat moet, decentraal wat kan

Deze Gebiedsagenda is in samenwerking tussen het rijk en de regionale overheden tot stand gekomen. De realisatie van de ambities vergt voortzetting van deze samenwerking op verschillende fronten, waarbij iedere partij haar eigen verantwoordelijkheid heeft. Uitgangspunt is centraal wat moet, decentraal wat kan. Dit betekent dat het rijk zorgt voor wettelijke en waar nodig en mogelijk financiële kaders en

tevens zorgt draagt voor bijvoorbeeld de hoofdinfrastructuur. De regionale overheden zorgen binnen hun verantwoordelijkheid voor de realisatie van de regionale opgaven en scheppen op hun beurt kaders waarbinnen gemeenten op lokaal niveau invulling kunnen geven aan plannen en projecten. Een specifieke vorm van samenwerking is het programma Randstad Urgent. Voor de belangrijkste projecten, die bijdragen aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, zijn bestuurlijke duo's van rijk en regio aangesteld. Deze zijn verantwoordelijk voor daadkrachtige besluitvorming om deze projecten een stap verder te brengen.

“Uitgangspunt is centraal wat moet, decentraal wat kan”

Een voorbeeld van samenwerking in realisatie is het Delta-programma. In dit programma worden in opdracht van het kabinet de maatregelen uitgewerkt om Nederland voor de volgende generaties veilig en leefbaar te houden en om de kansen die water biedt te benutten. Hiervoor is een veelheid aan projecten nodig. Daartoe zal het kabinet middels de Deltawet de wettelijke basis leggen en een Deltaregisseur

aanstellen om het programma te coördineren en waar nodig te stimuleren. De kustverdediging en het kwantitatieve en kwalitatieve waterbeheer zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Een ander aspect, waarin de samenwerking tot uitdrukking komt, is de organisatie van het openbaar vervoer. Het rijk is concessieverlener voor het hoofdrailnet, provincies en stadsregio's voor het regionale en lokale openbaar vervoer. Met name in het stadsgewestelijke vervoer is er een overlap in schaalniveau tussen spoor en regionaal OV. Bij de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet in 2015 moet er in organisatorisch opzicht en binnen de verantwoordelijkheden van partijen voor gezorgd worden dat en er voor de reiziger een kwalitatief goed product ontstaat.

Voor de realisatie van woningbouw en economische activiteiten zijn particuliere ontwikkelaars, woningcorporaties en bedrijven aan zet. Dat vraagt niet alleen om committent van die partijen, maar ook om actieve inzet van hun ter beschikking staande instrumenten en middelen.

5.6 Krimp

Het feit dat delen van de regio Noord-Holland Noord de komende periode mogelijk te maken krijgen met bevolkingskrimp werpt zijn schaduw vooruit en heeft directe gevolgen voor de verdien capaciteit in de woningbouw. Dit geldt vooral voor de Kop van Noord-Holland. De bevolking van het gehele gebied neemt tot 2015 nog wel toe, maar zal daarna in delen van Noord-Holland Noord gaan afnemen. Het voorsorteren op deze ontwikkeling is nodig en vergt, naast een andere wijze van financieren, aanpassingen in de gebouwde omgeving. Het tijdig anticiperen op deze toekomstige situatie is noodzakelijk om op termijn geen grootschalige herstelacties te hoeven organiseren.





Bijlage: Acties en afspraken

Voor de diverse uitdagingen vormt een strakke, integrale fasering een richtsnoer voor het moment waarop concrete afspraken op projectniveau nodig zijn. Om die reden zijn de ruimtelijke opgaven opgedeeld in een groot aantal concrete projecten, waarvan de fasering en ruimtelijke scope sterk uiteenloopt. Deze bijlage zet al de acties die hiermee verband houden op een rij. Aangegeven is welke afspraken op korte, middellange en lange termijn moeten worden gemaakt en welke prioritaire projecten reeds zijn opgenomen in investeringsprogramma's.

De bijlage bevat een overzicht van alle mogelijke concrete projecten en acties die voortvloeien uit de geschetste ruimtelijke opgaven. Aangegeven wordt wat de status is van een project volgens het Spelregelkader MIRT: geen/idee (I), verkenningsfase (V), planuitwerkingsfase (P), realisatiefase (R). Daarnaast worden op basis van de gebiedsopgaven uit hoofdstuk 4 en randvoorwaarden en knelpunten uit hoofdstuk 5 mogelijke projecten en thema's geagendeerd voor de toekomst. Telkens is aangegeven welke afspraken op de korte termijn (2009-2011), middellange termijn (2011-2015) en lange termijn (2015-2040) tussen rijk en regio moeten worden gemaakt om deze initiatieven al dan niet op te pakken. Tevens is aangegeven om welke opgave het gaat, wie het initiatief neemt en welke afspraak er op welke termijn moet of kan worden gemaakt. Daarbij is gekozen voor een indeling waarbij eerst de overkoepelende en gebiedsoverstijgende zaken worden benoemd. Vervolgens zijn de projecten gegroepeerd binnen de thema's economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur & landschap en duurzaamheid & klimaatbestendigheid. Tot slot geven de grijs tinten de projecten en programma's aan waaraan al wordt gewerkt, terwijl die in blauw tinten nog niet zover zijn.

1. Algemeen overkoepelende programmering

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Samenhang met deelgebied
AL01	R	Nationaal en Regionaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit	Verbeteren van de luchtkwaliteit door samenhangende maatregelen, waardoor ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden	Rijk-Regio	Realisatie van het programma			MRA, Noord Holland en Flevoland
AL 02	V	Randstad 2040 Sleutelprojecten	Versterken internationale concurrentiekracht en regionale aantrekkelijkheid	Rijk	Definitieve keuze Sleutelproject(en)	Verdere uitwerking en studie naar de geselecteerde Sleutelprojecten		MRA
AL 03	I	Hoogte BDU	Grote ruimtelijk/ economische opgaven en mogelijk knelpunt in decentrale budgetten voor bereikbaarheid	Rijk	Meenemen discussie hoogte BDU in onderhandeling volgende bestuursperiode. Het gaat om diverse tramverbindingen (o.a. Houthavens, lijn 7, IJtram fase 2), HOV busverbindingen (o.a. HOV 't Gooi, Westflank), fietsverbindingen (o.a. over 't IJ, ontsluitend net), nieuwe wegaansluitingen (o.a. A2 Overamstel, Poelenburg)			MRA, Noord Holland en Flevoland
AL 04	I	Programma Groen 'in en rond de stad'	Versterken kwaliteit en gebruikswaarde groenstructuur in en aan de stad wordt bij stedelijke verdichting en intensiever gebruik steeds belangrijker maar is niet uit afzonderlijke bouwprojecten op te vangen.	Rijk-Regio	Onderzoek haalbaarheid aanvullend, gezamenlijk groenfonds cf. GIOS-gelden			MRA, Noord Holland en Flevoland
AL 05	I	Olympische Spelen	Gebruik maken van het vliegwieleffect dat een groot internationaal evenement kan hebben op ruimtelijk/ economische ontwikkeling	Rijk en Regio	Uitwerken fase 2 en bepalen noodzakelijke ruimtelijke fysieke projecten en opgaven	Definitieve duidelijkheid over de noodzakelijke projecten en vastleggen afspraken over proces en financiering	Uitvoering projecten en matregelen	MRA

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Samenhang met deelgebied
AL 06	I	Financiering Verstedelijking	Financiering stagnerende woningbouwprojecten vanaf 2010	Rijk	Mogelijkheden zoeken via voortzetting crisisstimuleringsregeling stagnerende projecten cruciaal voor grotere gebiedsvoortgang vlot te trekken.	Nadere uitwerking potentiële alternatieven financieringsconstructies implementatie/invoering		MRA, Noord Holland en Flevoland
AL 07	I	Innovatieve en creatieve financieringsconstructies ter financiering van de verstedelijking in de Randstad	Zie AL 03 en 04	Rijk-Regio in Randstad-verband	Vaststellen Plan van Aanpak en start uitvoering eerste fase	Afspraken over implementatie Quick Wins en bepalen kansrijke overige (LT) oplossingen		MRA
AL 08	I	Aanpassing regelgeving	Bij het snel realiseren van de stedelijke (woningbouw) ambities lijkt de toepassing van bestaande wet- en regelgeving te leiden tot beperkingen in de mogelijkheden.	Rijk en regio	Analyse van de mogelijkheden om, uitgaande van wet- en regelgeving als de zeehavennorm geluid, de 20-Ke-beperking binnenstedelijk bouwen, de studie verleggen aan- en uitviegroute Legmeer en inpassing van de 380 kV-verbindingen, de woningbouwambities snel en volgens het gewenste bouwprogramma te kunnen realiseren. Het rijk zet expertise en capaciteit in om samen met de regio de (on)mogelijkheden in beeld te krijgen en waar nodig noodzakelijke maatregelen te nemen			MRA, Noord Holland en Flevoland
AL09	I	Krimp	Anticiperen op krimp in voornamelijk Noord-Holland Noord	Rijk en Regio	In beeld brengen van de kansen en consequenties van verwachte krimp voor het beleid van dit gebied.	Oppakken van de ontwikkelingsopgave		Noord-Holland, Flevoland



2. Economie

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
EV 01	V	Luchthaven Schiphol-Lelystad	Versterken mainportfunctie Schiphol en het mogelijk uitplaatsen van niet-mainportgebonden activiteiten naar regionale luchthavens	Rijk	Vaststellen toekomstvisie luchthaven Schiphol en wenselijkheid ten aanzien ontwikkeling luchthaven Lelystad	Verdere uitwerking plannen uitbreiding vliegveld Lelystad, in relatie tot ontwikkeling groen, wonen en bedrijvigheid			E, F,
EV 02	V	Zeetoeegang IJmond	Voldoende capaciteit en beschikbaarheid van de zeetoeegang door de aanleg van een nieuwe zeesluis	Rijk en regio	Bespreking van de resultaten business case en mogelijkheden voor zelfstandig haven. Besluitvorming over start planstudiefase, vervlechting en PPS.	Verwacht besluit start aanleg in 2012.	Oplevering nieuwe sluis		J, A
EV 03	P	Randstad 380 kV	Versterken van elektriciteitsvoorziening door aanleg nieuwe verbinding Beverwijk - Bleiswijk	Rijk	Rijksinpassingsplan	Realisatiebesluit			E, J
EV 04	P	Amsterdam Zuidas,	Integrale gebiedsontwikkeling voor wonen, werken en verbetering bereikbaarheid.	Rijk en regio	Vaststellen voorkeurs-richting ontwikkelingen Zuidas op basis van traject van der Berg	Na akkoord voorkeursrichting, verdere planvorming en voorbereiding uitvoering			D
EV 05	P	Amsterdam Connecting Trade	Uitbreiding luchtvaartlogistiek complex met o.a. ongestoorde logistieke verbinding	Regio	Realisatie in het kader van programma Sterke Regio's				E, I
EV 06	P	Ruimtelijk Economisch Programma regiospecifiek pakket ZZL	Economische ontwikkeling van de Noordoostpolder	Regio					O
EV 07	R	Greenport Aalsmeer	Uitbreiding en herinrichting sierteelt en businesscomplex Aalsmeer	Regio					E, I
EV 08	R	Agriport A7	Ontwikkelen en realisatie van de glasdriehoek tot nationaal innovatief centrum van de tuinbouw	Regio	Regio onderzoekt de ontsluiting van Agriport over weg en water	Op basis van resultaten afspraken over eventuele betrokkenheid rijk			N

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief- nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel- gebied
EV 09	R	LOG Grootslag	Ontwikkelen en realisatie van de glasdriehoek tot nationaal innovatief centrum van de tuinbouw	Regio	Realisatie in het kader van Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)			 	N
EV 10	R	LOG Luttelgeest	Uitbreiding duurzame glastuinbouw	Regio				 	O
EV 11	I	Pieken in de Delta 2	Versterken concurrentiepositie en dynamische economie	Rijk en Regio	Vaststellen nut en noodzaak vervolgbudget en inzicht in potentiële projecten				MRA
EV 12	I	Noordwest 380kV	Versterken van elektriciteitsvoorziening door aanleg nieuwe verbinding Eemshaven-Ens-Diemen	Rijk		Rijksinpassingsplan		 	MRA
EV 13	I	Herstructurering bedrijventerreinen	Verbeteren kwaliteit en optimale benutting bestaande bedrijventerreinen	Regio	Inzet Noordanus-gelden voor gecombineerde herstructurering/transformatie			 	MRA, Noord-Holland, Flevoland
EV 14	I	Bedrijventerrein Larserknoop	Aanleg bedrijventerrein in combinatie met ecologische zone	Regio				  	F
EV 15	I	Schipholdriehoek A4-A5-A9	Gebiedsontwikkeling voor wonen, werken en ecologie	Regio	Vaststellen Gebiedsvisie Schipholdriehoek			 	E
EV 16	I	Bedrijventerrein A6-A27 Almere	Realiseren van arbeidsplaatsen om Almere tot volwaardige stad te ontwikkelen en de woon-werkbalans te verbeteren	Regio	Ligging A6 in het kader van (O)TB planstudie SAA			 	C, O
EV 17	I	Multimodale overslaghaven Lelystad	Versterken economie Flevoland en verbeteren bereikbaarheid	Regio		Keuze ontwikkelingsmogelijkheden			F
EV 18	I	Stedelijke verdichting stationslocaties Hoorn en Alkmaar	Integrale ontwikkeling stationsgebied, bereikbaarheid, efficiënt ruimtegebruik en opwaardering openbare ruimte	Regio				 	N

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
EV 19	I	Transformatie bedrijventerrein Overstad Alkmaar	Integrale gebiedsontwikkeling en transformatie van bedrijventerrein naast historisch centrum van Alkmaar tot een gemengd woon- en winkelgebied	Regio				 	N
EV 20	I	Agricluster Seed Valley	Ontwikkeling van het zaadveredelingscluster	Regio	Stimuleren samenwerking, onderwijs, onderzoekinstellingen en bedrijfsleven				N
EV 21	I	Groene Stroomhaven Den Helder, 1e fase	Herontwikkelen en uitbreiden van haven van Den Helder als suppliance-haven voor de Offshore windsector	Regio	Onderzoek naar nut en noodzaak en mogelijkheden voor fasering	Op basis van resultaten afspraken over eventuele betrokkenheid rijk			N
EV 22	I	Olympische Sportas	Realisatie Olympische Sportas nabij Olympisch Stadion Amsterdam en Amsterdamse Bos	Regio				  	D



3. Verstedelijking

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
SI 01	P	Integrale gebiedsontwikkeling Zuidas. Onderdeel woningbouwopgave.	Integrale gebiedsontwikkeling voor wonen, werken en verbetering bereikbaarheid.	Rijk-Regio	Vaststellen voorkeursrichting ontwikkelingen Zuidas op basis van traject van der Berg. Realisatie van 300 woningen in 2010.	Na akkoord voorkeursrichting, verdere planvorming en voorbereiding uitvoering. Realisatie van resp. 100, 200, 300 en 350 woningen per jaar.	Tot 2020 worden jaarlijks 350 woningen gerealiseerd tot een totaal van 3.000 woningen. In de daarop volgende periode nog eens 7.000	 	D
SI 02	P	Integrale gebiedsontwikkeling IJburg Bestaande uit de deelgebieden: • IJburg I • IJburg II • Zeeburgereiland	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio	Realisatie van 800 woningen in 2010.	Realisatie van ongeveer 400 a 600 woningen per jaar in deze periode.	Bouw van 800 tot 1200 woningen per jaar op IJburg fase 2 en het Zeeburgereiland.	  	G
SI 03	R	Integrale gebiedsontwikkeling Zaan & IJ-oever Bestaande uit de deelgebieden: • Houthavens • Buiksloterham • Overhoeks • Hembrugterrein • Zaanoevers • NDSM	In het kader van binnenstedelijke verstedelijking worden de Zaan & IJ-oever herontwikkeld tot een gemengde woon- en werkomgeving.	Regio	In 2010 worden een start gemaakt met de realisatie van 200 woningen.	Realisatie van resp. 100, 50, 450 en 1050 woningen, met name op de Zaanoevers en het NDSM terrein.	Tot 2020 realisatie van 7600 woningen verdeeld over de diverse deelgebieden.	  	A
SI 04	V	Integrale gebiedsontwikkeling Almere Bestaande uit de deelgebieden: • Almere Poort en Stad • Almere Hout • Almere Pampus	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Rijk-Regio	In 2010 worden 1.000 woningen gerealiseerd.	Intensivering van de woningbouw naar 1.750 á 2750 woningen per jaar op diverse locaties in Almere.	Realisatie van woningbouwopgave in Almere met 2.800 woningen per jaar tot 2020. In de periode 2021 – 2030 realisatie van 22.000 woningen.	  	C
SI 05	V	Integrale gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder / KNSF Bestaande uit de deelgebieden: • Bloemendalerpolder • KNSF terrein	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Rijk-Regio		Vanaf 2012 realisatie van resp. 200, 500 en 500 woningen per jaar.	Tot 2020 realisatie van ongeveer 300 a 500 woningen per jaar.	   	B

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
SI 06	V	Integrale gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer / Westflank Bestaande uit de deelgebieden: • Westflank Haarlemmermeer • Omlegging A9 Badhoevedorp • Toolenburg Zuid • Haarlemmermeer Zuid	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Rijk-Regio	Voorkeursbesluit ontwikkelingsrichting Westflank		Realisatie van ongeveer 600 woningen per jaar. Tot 2030 zullen er 10.000 woningen gerealiseerd worden.	   	E
SI 07	I	Integrale gebiedsontwikkeling Lelystad Zuid	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio	Realisatie van de Waranda met ongeveer 500 woningen per jaar.	Realisatie van de Waranda met ongeveer 500 woningen per jaar.	Realisatie van de Waranda met ongeveer 500 woningen per jaar tot 2019.	 	F
SI 08	I	Integrale gebiedsontwikkeling Zuidoostlob Bestaande uit de deelgebieden: • Amstel III • Overamstel • AMC • Bergwijkpark • Duivendrechtseveld	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio		In deze periode worden 500, 700 en 1000 woningen gerealiseerd in Overamstel.	Realisatie van 7000 – 10.000 woningen op diverse locaties in de Zuidoostlob.	 	H
SI 09	I	Integrale gebiedsontwikkeling Amstelveen Bestaande uit de deelgebieden: • Overkluizing A9 Amstelveen • Legmeerpolder Scheg Amstelveen	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio		Realisatie van circa 200 woningen in Amstelveen Centrum.	Realisatie van tunnel A9 in Amstelveen, realisatie van circa 1.000 woningen in periode 2015-2020. Realisatie van circa 1.250 woningen in Legmeerpolder (Scheg) in periode 2015-2020.	 	I
SI 10	I	Verdichtingsopgave Haarlem en IJmond Bestaande uit de deelgebieden: • Haarlem • Beverwijk • Heemskerk • IJmuiden	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio	Realisatie van 1.100 woningen in Haarlem en 480 woningen in de IJmond.	Realisatie van 1.580 woningen per jaar.	Realisatie van 1.330 woningen per jaar in dit deelgebied.	 	J

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief- nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel- gebied
SI 11	I	Verdichtingsopgave Het Gooi Bestaande uit het deelgebied • Hilversum	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio				  	K
SI 12	I	Verdichtingsopgave Zaanstreek en Waterland Bestaande uit de deelgebieden: • Inverdan Zaanstad • Noorderwelf Zaanstad • Purmerend • Zuidpolder • Zuidoostbeemster • Pilot Waterland	Noodzakelijk onderdeel ter realisatie van 100.000 woningen in MRA voor vermindering woning tekort en verbetering economische concurrentiepositie en leefbaarheid in deelgebieden.	Regio				  	L
SI 13	I	Overige verstedelijkingsopgaven Metropoolregio Amsterdam	Diverse deelprojecten van de verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Amsterdam bestaande uit 40.000 woningen	Regio				   	M
SI 14	I	Uitbreiding en vernieuwing van de woningvoorraad Noord- Holland Noord	Noodzaak tot vraaggericht toevoegen van 24.800 nieuwe woningen aan de woningvoorraad	Regio	Invulling van woningbouwopgave in regionale/lokale woonvisies			   	N
SI 15	I	Overige verstedelijkingsopgaven Flevoland Bestaande uit de deelgebieden: • Dronten • Noordoostpolder		Regio				   	O
SI 16	1	Energiezuinig renoveren naoorlogse wijken van voor 1980	Energiebesparing in bestaande woningen van 30%	Regio	Studie naar kosten en opzet revolving fund en de mogelijkheden van Rijksparticipatie				N



4. Bereikbaarheid

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
Wegprojecten									
IB 01	V	Ring A10 Noord	Op termijn onvoldoende capaciteit en gebrek aan robuustheid wegnen	Rijk	Eventueel vervolg verkenning volgens aanpak "Sneller en Beter"			 	A, G, M
IB 02	V	A8-A9	Verkeersveiligheid/ leefbaarheid Zaanstad en gebrek aan robuustheid	Regio	Al dan niet opname in planstudietabel MIRT				A, M, N
IB 03	V	A4 De Hoek-Burgerveen	Op termijn onvoldoende capaciteit, robuustheid en aantakking op het onderliggend wegnen	Rijk	Indien mogelijk reservering financiering door rijk en regio en start planstudie			 	E, I
IB 04	V	N50	Afronden verkenning Ens-Emmeloord	Rijk en Regio	Afronden verkenning Ens-Emmeloord				O
IB 05	V	N23 korte termijn	Noodzaak tot verbeteren van de doorstroming op de N23 in verband met het stimuleren van de economische ontwikkeling en de verbetering van veiligheid en leefbaarheid.	Regio	Besluit rijk over al dan niet opname in planstudietabel MIRT en financiële bijdrage van "eerste kraal" aansluiting A7 en besluit regio over realisatieovereenkomst		Ingebruikname opgevaardeerde N23 Westfrisiaweg	  	N, O
IB 06	V	Stedelijke Bereikbaarheid Almere	Verbeteren interne bereikbaarheid van Almere	Rijk en Regio	Besluit over vervolg gekoppeld onderdeel van integraal afsprakenkader			 	C
IB 07	P	Spoedaanpak A1, A4/A10Zuid, A6 en A9	Verbeteren wegbereikbaarheid door aanleg spitsstroken	Rijk	Wegaanpassingsbesluiten	Openstelling		 	B, C, D, E, F, G, H, I, K, M
IB 08	P	Anders Betalen voor Mobiliteit en Proef betaald rijden	Verbeteren wegbereikbaarheid door variabilisatie autokosten	Rijk en Regio	Definitieve afspraken tussen rijk en regio en start proef in de regio Amsterdam in 2010. Vaststellen implementatieplan landelijke invoering in TK	Afsluiting en evaluatie proef. Invoering eerste fase Anders betalen voor Mobiliteit	In gebruikname van het gehele systeem		MRA, Noord Holland en Flevoland

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
IB 09	P	Omlegging A9 Badhoevedorp	Verbeteren leefbaarheid Badhoevedorp en uitbreiding wegcapaciteit	Rijk	Ontwerp-tracébesluit	Tracébesluit		 	E
IB 10	P	N50	Verbeteren wegbereikbaarheid door capaciteitsuitbreiding tussen Ramspol en Ens.	Rijk	Start uitvoering			 	O
IB 11	P	A1-A6-A9 (SAA)	Verbeteren wegbereikbaarheid door capaciteitsuitbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere	Rijk	(Ontwerp)tracébesluit	Start uitvoering		 	B, C, D, F, G, H, I, K, M
IB 12	P	A10 Zuid 2*5 rijstroken	Op termijn onvoldoende capaciteit en gebrek aan robuustheid wegnent	Rijk en Regio	Vaststellen voorkeurs-richting ontwikkelingen Zuidas op basis van traject van der Berg	Na akkoord voorkeursrichting, verdere planvorming en voorbereiding uitvoering		 	D
IB 13	R	Tweede Coentunnel / Westrandweg	Verbeteren verbinding Zaandam-Amsterdam/Schiphol en verbeteren bereikbaarheid havens	Rijk	Hoe om te gaan bij vrijval van middelen	Openstelling		  	A, E, M, N
IB 14	R	A2 Holendrecht – Oudenburg	Verbeteren wegbereikbaarheid tussen Amsterdam en Utrecht door capaciteitsuitbreiding	Rijk		Openstelling			H, I
IB 15	R	A4 Burgerveen-Leiden	Verbeteren bereikbaarheid Randstad door wegwitbreiding	Rijk		Openstelling		 	E
IB 16	R	N201+	Eind 2004 hebben partijen met de ondertekening van de Realisatiebijeenkoms het startsein gegeven voor de uitvoering van het in de overeenkomst vastgelegde programma N201.	Regio	De provincie Noord-Holland realiseert de verbreding en omlegging van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek.	Verwachte oplevering en openstelling in 2012.		  	E, I
IB 17	R	N9 Koedijk-De Stolpen	Verbeteren bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid door opwaardering en verbeteren van de doorstroming op N9 (Alkmaar west – Den Helder)	Rijk		• Openstelling Koedijk – De Stolpen • Afspraken over rijksbetrokkenheid n.a.v. provinciale studie westelijke ring Alkmaar)			N

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
IB 18	R	Verkeersmanagement	Beter benutten bestaande weginfrastructuur door informeren en sturen van verkeer	Rijk en regio	Realisatie programma Beter Benutten en Praktijkproef Verkeersmanagement Amsterdam	Gezamenlijke visie regionale wegbeheerders	Gezamenlijk investeringsprogramma	 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
Openbaar vervoer en spoorprojecten									
IB 19	V	OV SAAL Lange termijn	Verbetering OV-kwaliteit en capaciteit op spoor en/of regionaal OV tussen Schiphol-Amsterdam- Almere en Lelystad	Rijk en Regio	Principebesluit IJmeerverbinding			   	C, D, E, F, G, H
IB 20	V	Zuidtangent West	Verbetering route Zuidtangent West tussen Haarlem Schalkwijk en Haarlem NS en Haarlem NS - IJmuiden	Regio				 	E, J
IB 21	V	HOV knoop Amstelveen	Realisatie HOV knooppunt Amstelveen nabij A9	Regio	Afspraak eventuele rijksbetrokkenheid en financiering				I
IB 22	P	OV SAAL korte termijn	Spooruitbreiding om tijdig bij opening van de Hanzelijn frequentieverhoging tussen Amsterdam en Lelystad mogelijk te maken	Rijk	Tracébesluit no-regretmaatregelen	Realisatiebesluit		 	F, C, D, H
IB 23	P	OV SAAL Middellange termijn	Capaciteitsuitbreiding om spoorboekloos rijden mogelijk te maken en kwaliteit te verhogen tussen Amsterdam en Almere (onderdeel PHS)	Rijk	Voorkeursbesluit planstudie	(Ontwerp)Tracébesluit		 	C, D, F, G, H
IB 24	P	Programma Hoog Frequent Spoor corridor Eindhoven-Alkmaar	Spoorboekloos rijden op de verbinding Eindhoven-Alkmaar	Rijk	Voorkeursbesluit planstudie Utrecht-Den Bosch	(Ontwerp)Tracébesluit		 	A, M, N
IB 25	P	Programma Hoog Frequent Spoor; herroutering goederenstromen	Faciliteren groei goederenvervoer op bepaalde routes door Nederland	Rijk	Voorkeursbesluit planstudie goederen	(Ontwerp)Tracébesluit		 	A, M, N

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
IB 26	P	Station Amsterdam Zuid en HOV Terminal Zuidas	Bereikbaarheid Zuidas, overstapkwaliteit en keerspoeren HSL-Zuid	Rijk en Regio	Vaststellen voorkeursrichting ontwikkelingen Zuidas op basis van traject van der Berg	Na akkoord voorkeursrichting, verdere planvorming en voorbereiding uitvoering		 	D
IB 27	P	Ombouw Amstelveenlijn	Verbeteren OV-bereikbaarheid Amstelveen	Regio	Besluit over verzoek om rijksfinanciering	Go/no-go besluit ombouw Amstelveenlijn		 	D, I
IB 28	P	Spooraansluiting HSL-ACT	Versterken luchtvaartlogistiek door aansluiting op HSL-Zuid	Regio	Financiering mogelijke spooraansluiting			 	E
IB 29	R	RegioNet Spoor	Verbeteren regionale bereikbaarheid per spoor door kleine infrastructuur uitbreidingen en nieuwe stations	Rijk en Regio	Beschikking laatste projecten	Eventueel 2e pakket			MRA, Noord Holland en Flevoland
IB 30	R	Herstelplan Spoor fase 2	Inlopen achterstallig onderhoud en verbeteren kwaliteit dienstregeling door uitbreiding spoorcapaciteit	Rijk	Keuze maatregelen capaciteitsvergroting				MRA, Noord Holland en Flevoland
IB 31	R	Noord/Zuidlijn	Verbeteren regionaal OV door aanleg metrolijn	Regio	Eventuele aanvullende rijkssubsidie			 	A, D, I
IB 32	R	Intensivering Spoor in Steden	Opheffen barrièrewerking spoorse doorsnijdingen	Rijk	Realisatie maatregelen in Amsterdam, Almere, Zaandam, Hilversum, Heerhugowaard, Beverwijk en Heiloo				MRA, Noord Holland en Flevoland
Projecten op vaarwegen									
IB 33	P	Vaart in de Zaan	Verbeteren toegankelijkheid vaarweg	Regio	Reserveren financiering door rijk en regio				A, M
IB 34	P	Lichter Buitenhaven IJmuiden	Verbeteren nautische veiligheid en doorvaart naar haven Amsterdam	Rijk	Realisatie voorkeursvariant Averijhaven				A, J
IB 35	R	Quick Wins Binnenhavens	Verbetering toegankelijkheid vaarwegennet en bereikbaarheid natte bedrijventerreinen	Regio	Realisatie 1e tranche Anna Paulowna, De Zaan en 't Horntje en toekenning 2e tranche.				MRA, Noord Holland en Flevoland

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
Overige projecten									
IB 36	P	Fietsenstalling Amsterdam Centraal	Verbeteren aansluiting fiets en openbaar vervoer	Rijk	Vaststellen voorkeursoplossing,			 	A
IB 37	P	Actieprogramma Regionaal OV	Verbeteren regionale OV-bereikbaarheid en 1e stap naar netwerk met spinnenwebachtige structuur	Regio	Bespreken stand van zaken voortgang en eventuele knelpunten en problemen	Start uitvoering diverse AROV-projecten		  	MRA
IB 38	P	Multimodale knooppunten en reisinformatie	Beter aansluiten van auto- en OV-netwerken	Rijk en regio	Start pilots multimodale reisinformatie. Uitbreiden aanbod P+R	Koppelen NDW en NDOV. Vaststellen strategie kwaliteitsimpuls multimodale knooppunten		 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
IB 39	R	Budgetten Quick Win Netwerkanalyse	Twee tranches budget voor bereikbaarheidsprojecten op korte termijn n.a.v. de Netwerkanalyses	Rijk en regio	Uitvoering en oplevering afzonderlijke projecten	Realisatie laatste tranche projecten en financiële afronding budgetten			MRA
IB 40	R	Programma Goederenvervoer Randstad (GOVERA)	Het creëren van een duurzaam, veilig, bereikbaar en leefbaar goederensysteem in de Randstad over weg, water en spoor door o.a. realisatie kwaliteitsnet, verbeteren agro- en bouwlogistiek en stedelijke distributie	Rijk en Regio	Uitwerken RoRo-pilot bouwlogistiek	Evaluatie en besluit over eventueel vervolgprogramma	Uitvoeren eventueel vervolgprogramma	 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
IB 41	R	Meerjarenprogramma Geluidsanering	Beperking geluidshinder langs hoofdwegen en spoorwegen	Rijk		Vaststelling en uitvoering maatregelen na akoestisch onderzoek			MRA, Noord-Holland en Flevoland

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
Wegprojecten									
IB 42	I	Corridor A8-A7 Amsterdam-Hoorn	Mogelijk tekort aan capaciteit en/of gebrek aan robuustheid				Start eventuele verkenning naar problematiek en integrale oplossingen	 	A, M, N
IB 43	I	Almere-Gooi-Utrecht	Mogelijk tekort aan capaciteit en kwaliteit op de weg en in het OV op de verbinding Almere-Gooi-Utrecht (A1, A27, spoor en regionaal OV). Verder noodzaak A30 bezien.	Rijk	Mogelijke start verkenning.			  	C, K
IB 44	I	A6 Almere-Lelystad incl. aanleg extra afritten Lelystad Zuid	Studie naar bereikbaarheid Lelystad-Zuid.	Regio	Al dan niet start verkenning naar problematiek A6 en integrale oplossingen.			 	C, F
IB 45	I	Vervolgstudie N201+	Mogelijk capaciteitsknelpunt of gebrek aan robuustheid wegverbinding Schiphol-A9/A2. Maakt onderdeel uit van het Collegeprogramma van Noord-Holland	Regio	Onderzoek naar verkeersafwikkeling in Amstelland en Meerlanden via de N201 na 2015 in relatie tot de opgewaardeerde A2 en A9.			  	E, I
IB 46	I	Corridor A9 Amsterdam-Alkmaar	Mogelijk tekort aan capaciteit en/of gebrek aan robuustheid				Start eventuele verkenning naar problematiek en integrale oplossingen	 	A, E, J, M, N
IB 47	I	Verbinding Randweg - Schipholweg					Start eventuele verkenning naar problematiek en integrale oplossingen		E, J
IB 48	I	N23 lange termijn	Noodzaak tot verbeteren van de doorstroming op de N23 in verband met het stimuleren van de economische ontwikkeling en de verbetering van veiligheid en leefbaarheid.	Regio		Besluit over realisatie van de opwaardering van Flevolandse en Overijsselse delen van de weg en aanvullende financiële bijdrage rijk	Ingebruikname opgewaardeerde N23	  	N, O

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief- nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel- gebied
Openbaar vervoer en spoorprojecten									
IB 49	I	Nota Basisstations	Verbeteren kwaliteit stations	Rijk	Evaluatie Nota Basisstations				MRA, Noord Holland en Flevoland
IB 50	I	HOV netwerk MRA-gebied	Creëren van een regionaal OV-netwerk met een spinnenwebachtige structuur	Regio	Vaststellen netwerk en uitvoeringsprogramma	Start deelstudies		 	MRA
IB 51	I	Station Lelystad Zuid	Verbeteren bereikbaarheid luchthaven Lelystad en woonwijk Warande	Rijk	Verkenning naar bereikbaarheid luchthaven en Warande, waaronder eventueel station Lelystad Zuid			 	F
IB 52	I	HOV verbinding Lelystad – Luchthaven Lelystad	Verbeteren bereikbaarheid luchthaven om uitplaatsing niet mainport-gebonden activiteiten van Schiphol te faciliteren	Regio	Verkenning naar bereikbaarheid luchthaven en Warande, waaronder HOV verbinding			 	F
IB 53	I	Amsterdam Sloterdijk-Zuidas	Mogelijk onvoldoende capaciteit en kwaliteit op de verbindingen met Zuidas vanuit Haarlem/ Zaandam				Na 2020 eventuele start verkenning naar problematiek en integrale oplossingen	 	D, M
IB 54	I	Hoornlijn	Mogelijk onvoldoende capaciteit op de spoorlijn Amsterdam-Hoorn	Rijk			Na 2020 eventuele start verkenning naar problematiek en integrale oplossingen		A, M, N
IB 55	I	Concessie Hoofdrailnet	Verbeteren samenhang van OV-bereikbaarheid per spoor en regionaal OV	Rijk en regio	Binnen het kader van het Kabinetstandpunt evaluatie spoorwetgeving uitwerken van de betrokkenheid regio bij beoordeling vervoerplan.				MRA

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
IB 56	I	Externe veiligheid spoor	Rijk en regio werken samen in het kader van Basisnet. Basisnet zal leiden tot nieuwe regelgeving. Naar verwachting lost dat een groot deel van de problematiek op.	Rijk en regio	Na van kracht worden regelgeving Basisnet onderzoeken rijk en regio resterende knelpunten.	Rijk en regio voeren gezamenlijke regio voor toepassing Basisnet.		 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
Overige projecten									
IB 57	I	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	Periodieke herijking netwerken weg, spoor en regionaal OV op basis van actuele ruimtelijke economische ontwikkelingen	Rijk	Uitvoering NMCA 2010 en herijken investeringsprogramma's			 	MRA, Noord-Holland en Flevoland



5. Natuur & landschap

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
SL 01	V	ToekomstIJmeer-Markermeer	Realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem	Rijk/Regio	Start uitvoering natuurpilot	Definitieve keuzes Markermeer-IJmeer		  	C, F, G, L, M, N, O
SL 02	P	Aqua-Ecoduct Vecht	Onderdeel van gebiedsontwikkeling in Bloemendalerpolder en KNSF terrein en wegutbreiding A1	Rijk	Onderdeel (O)TB SAA	Start realisatie		 	B
SL 03	R	Groen / Blauwe Ruggengraat	Realisatie van een robuuste en aantrekkelijke ecologische en recreatieve verbinding tussen het IJsselmeer en de Zuidhollandse en Zeeuwse wateren	Rijk en regio					B, C, G, H, I,
SL 04	R	Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie	Behoud en beheer van werelderfgoed door ontwikkeling en integratie in landschap en recreatie	Regio					MRA
SL 05	R	Programma westelijke Veenweide-gebieden	Integrale herstructurering om de bodemdaling te remmen en het watersysteem duurzaam en robuust te maken	Regio	Realisatie Fase 1: Wormer en Jisperwater	Realisatie fase 2: Kalverpolder, Westzaan en Zeevang.			A, M
SL 06	R	Robuuste verbindingzone "Van kust tot kust"	Ecologische verbindingzone van Castricum-Markermeer als onderdeel van de EHS	Regio	Realisatie verbindingzone als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur.				L, M, N
SL 07	R	Verbeterprogramma waterkwaliteit rijkswateren	Verbeteren chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater in overeenstemming met de Europese kaderrichting water.	Rijk	Realisatie maatregelen Markermeer/IJmeer, Noord-/Waddenzee kust en Noordzeekanaal.				MRA, Noord-Holland, Flevoland
SL 08	R	Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)	Opheffen ecologische barrières veroorzaakt door rijksinfrastructuur.	Rijk	Actualisatie MJPO-programma				MRA, Noord-Holland, Flevoland

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
SL 09	R	Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water	Verankeren waterkwaliteitsmaatregelen in gebiedsontwikkelingen	Rijk	Realisatie projecten in onder andere Amsterdam, Lelystad en Bergen.			 	MRA, Noord-Holland, Flevoland
SL 10	I	Innovatieprogramma Mooi Nederland	Verbetering ruimtelijke kwaliteit	Rijk	Tweede ronde aanvragen				MRA
SL 11	I	Snelwegpanorama's	Verrommeling van het landschap tegengaan	Rijk	Opname in AmvB Ruimte				MRA, Noord-Holland en Flevoland
SL 12	I	Recreatief medegebruik Nationaal Landschappen Laag Holland en Groene Hart	Verbeteren van de toegankelijkheid van het landschap.	Regio	Realisatie en financiering recreatief routenetwerk.			 	MRA
SL 13	I	Park 21 eeuw	Transformatie akkerbouw in recreatie als ondersteuning van gebiedsontwikkeling	Regio	Vaststellen visie Park21				E
SL 14	I	Binnenduinrand en Thematisering Kustplaatsen	Versterken toeristische en ecologische waarden	Regio	Afronden visie en uitvoeringsprogramma Binnenduinrand				E, J
SL 15	I	Westfriese Omringdijk	Ontwikkeling voor recreatie en cultuur	Regio					N
SL 16	I	Stelling van Den Helder	Behoud van nationaal erfgoed en ontwikkeling voor toerisme en recreatie	Regio					N
SL 17	I	Beemster	Behoud van werelderfgoed en duurzaam beheer voor landschap en recreatie	Regio					M
SL 18	I	Tuinen van West	Duurzaam gebiedsgericht beheer t.b.v. recreatie en ecologie	Regio	Start experiment nieuw financieel arrangement				E, M
SL 19	I	Ringvaartzone	Ontwikkelen recreatie	Regio					E, I

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
SL 20	I	Horstermeerpolder	Herinrichting tot een duurzame combinatie van waterberging, natuurontwikkeling en landbouw, passend bij de waterhuishouding	Regio	Realisatie.				O
SL 21	I	Amstelscheg	Duurzaam gebiedsgericht beheer t.b.v. recreatie en ecologie	Regio	Start pilot transformatie bufferzones				I
SL 22	I	Oostvaarderswold	Ecologische verbingszone tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold	Regio	Realisatie robuuste verbingszone.			 	C, F, O
SL 23	I	Ruimtelijke kwaliteit Binnenrandzone	Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in combinatie met mogelijkheden voor toerisme en versterking van de kustverdediging	Rijk en Regio	Keuze voor voorkeursvariant Kust op Kracht (zwakke schakels)	Uitvoeren kustbescherming en basis ruimtelijke kwaliteitsverbeteringen	Verdere impuls en uitvoering ruimtelijke kwaliteitsverbetering	 	N
SL 24	I	Wieringerrandmeer	Ontwikkelen van een nieuw meer met 2100 woningen als ecologische, recreatieve en economische impuls voor de regio.	Regio	Overleg tussen Rijk (RWS) en Regio over oplossingen voor de kruising tussen A7 en Wieringerrandmeer	• Afspraken over grondruil tussen Rijk (RWS, SBB/LNV, Domeinen) en Regio • Afspraken over beheer van het projectgebied Wieringerrandmeer en over beheerskosten met het Rijk (RWS, SBB/LNV, Domeinen)		  	N



6. Duurzaamheid & klimaatadaptatie

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
DK 01	V	Deltaprogramma	Verbeteren leefbaarheid en waterveiligheid gelet op klimaatverandering o.b.v. het Nationaal Waterplan	Rijk	Vaststellen regionale agenda met inzicht in fasering, financiering en rollen	Start uitwerking projecten	Realisatie van de projecten in de Deltaprogramma		MRA, Noord Holland en Flevoland
DK 02	I	Waterberging Haarlemmermeer	A.g.v. klimaatverandering en gebiedsontwikkeling opvangen in piek- en seizoensberging	Regio	Besluit gekoppeld aan Westflank Haarlemmermeer, zie SI 06).			 	E
DK 03	I	Knikpuntenstudie	Klimaatverandering genereert toekomstige eikmomenten, waarop keuzes moeten worden gemaakt t.a.v. waterveiligheid en waterbeheer (onderdeel van DK 02)	Rijk		Vaststellen eikmomenten en keuzes	Effectueren van keuzes	 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
DK 04	I	Wind- en zonne energie	Vergroten aandeel duurzame energie	Regio	Vaststellen regionale visie en afspraken met rijk over betrokkenheid bij verdere uitwerking				MRA, Noord Holland en Flevoland
DK 05	I	Zoetwatervoorziening Nederland	Zeespiegelstijging en daardoor verzilting van grond- en oppervlaktewater noopt tot nieuwe strategieën (onderdeel van DK 01)	Rijk		Vaststellen strategieën	Uitvoeren van maatregelen		MRA, Noord-Holland en Flevoland
DK 06	I	Zaans Proeflokaal	Vlottrekken binnenstedelijke woningbouw/verdichting door aanpak/opheffing hinderbeperking van binnenstedelijke industrie als onderdeel van Pilot "Mooi Nederland".	Rijk-Regio Gemeente Zaanstad i.s.m. provincie en VROM					A
DK 07	I	Gebiedsontwikkeling Afsluitdijk	Benutten van kansen voor gebiedsontwikkeling en duurzame energie	Rijk					N

Nr	Fase	Naam	Aanleiding (opgave)	Initiatief-nemer	Afspraak korte termijn: 2009-2010	Afspraak middellange termijn: 2011-2014	Afspraak lange termijn: 2015-2040	Thematische samenhang	Deel-gebied
DK 08	I	Peil IJsselmeer – Markermeer	Vaststellen van toekomstbestendig peil	Rijk		Peilbesluit		 	MRA, Noord-Holland en Flevoland
DK 09	I	Windmolenpark Noordkop	Vergroten aandeel duurzame energie door aanleg windmolenpark	Regio					N
DK 10	I	Klimaatstudie	Verkenning naar effecten klimaatverandering en gezamenlijke aanpak	Rijk en regio					MRA, Noord-Holland en Flevoland
DK 11	I	Bouw extra spuicapaciteit Afsluitdijk	Spuicapaciteit schiet tekort door toename rivierafvoer en zeespiegelstijging.	Rijk	Besluit tot bouw in 2010		Extra spuicapaciteit Afsluitdijk operationeel in 2016		N
DK 12	I	Windmolenpark Urk	Vergroten aandeel duurzame energie door aanleg windmolenpark	Regio					O
DK 13	I	Energiewinning Noordzeekanaal	Vergroten aandeel duurzame energie door aanleg energiewinning Noordzeekanaal	Rijk					J
DK 14	I	Wateropgave IJmond	Maatregelen opvangen-bergen-afvoeren in relatie tot verstedelijking en bedrijvigheid.	Regio				  	J
DK 15	I	Benutting restwarmte huisvuilCentrale Alkmaar	Reductie van de CO2-uitstoot door aansluiten van bestaande woningen op restwarmte van de HCV	Regio	Overleg over de mogelijkheden voor betrokkenheid van het rijk				N
DK 16	I	Pilot Energie uit water	Ontwikkelen en uitvoeren van een pilot voor verschillende vormen van energiewinning uit water door Maritime Campus Netherlands (MCN)	Regio	Steun van het rijk bij het mogelijk maken van energieprojecten die te maken hebben met strenge regelgeving vanuit veiligheid, natuur en milieu				N

COLOFON

In opdracht van	Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland
Tekst	Jan de Graaf
Begeleidend Kernteam	Menko Noordegraaf
	Maarten Bakker
	Michiel Weys
	Joost Smit
	Peter Silvis
	Leo van 't Hof
	Barbara Verbeek
	Mirjam de Graaf
	Eelco Maass
Fotografie	Martijn Adelaar
	Maarten van de Velde
Vormgeving	MUST Stedebouw
Kartografie	MUST Stedebouw
Druk	

