

A4 Delft-Schiedam

Doel

Doel van het project A4 Delft-Schiedam is de problemen rond bereikbaarheid, leefbaarheid (inclusief externe veiligheid) en verkeersveiligheid tussen Rotterdam en Den Haag zo veel mogelijk op te lossen rekening houdend met de afspraken in het IODS-convenant.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Martin van Engelshoven - Huls, lid van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:

1. Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW)
n.a.v. Trajectnota/MER 2009
2. Tracébesluit door Bevoegd Gezag 2010

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

1. in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren
2. de kabinetsbesluitvorming over A4 Delft Schiedam te initiëren
3. de afstemming met de andere ministeries te verzorgen
4. financiële bijdragen te reserveren

De gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten, regio's, maatschappelijke organisaties en provincie te zorgen
- een eensluidend standpunt vanuit de regio over de inpassing van het gekozen alternatief te verzorgen
- de procedurele paragraaf in het IODS-convenant voor de lokale en regionale overheden te bewaken te weten de toezegging dat partijen hun meewerking verlenen aan de uitvoering van het IODS-convenant inclusief de aanleg van een ingepaste A4 Delft-Schiedam
- de financiële paragraaf in het IODS-convenant v.w.b. de regio te effectueren.

De ambassadeur van dit project is Bernard Wientjes.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De A13 tussen Den Haag en Rotterdam wordt zwaar belast en kan het aangeboden autoverkeer niet op een adequate en betrouwbare manier verwerken. De verwachte groei van het autoverkeer zal dit probleem versterken. De bereikbaarheid van dit deel van de Randstad en de Haagse en Rotterdamse agglomeraties in het bijzonder komt daardoor steeds verder onder druk te staan. De beschreven situatie levert knelpunten op het gebied van leefbaarheid. Belangrijke aspecten zijn hierbij luchtkwaliteit en geluid. Onder meer bij Overschie, Groenoord en Delft bestaan momenteel reeds knelpunten.

De problemen in de verkeersafwikkeling leiden tot overschrijding van normen voor externe veiligheid en verkeersveiligheid ter plaatse van de A13 en A20.

De dagelijkse files op de A13 en de A20 leiden tot problemen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden Delfland, de B-driehoek en het Westland. In de motie Dijsselbloem uit 2001 werd de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd de TN/MER-procedure voor de A4 Delft Schiedam te hervatten conform IODS, de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam. In de adviescommissie IODS is onder voorzitterschap van de provincie Zuid-Holland een kwaliteitsprogramma ontwikkeld voor Midden Delfland met daarin een beeld van een ingepaste A4. Dit heeft geleid tot ondertekening van het IODS-convenant op 23 juni 2006 tussen de (regionale) IODS-partijen en de minister van Verkeer en Waterstaat, namens het rijk. Dit Randstad Urgentcontract is mede gebaseerd op de afspraken uit het IODS-convenant.

Doel

Het doel van deze planstudie voor de A4 Delft-Schiedam is de problemen rond bereikbaarheid, leefbaarheid (inclusief externe veiligheid) en verkeersveiligheid zo veel mogelijk op te lossen.

Het gaat om vijf punten:

- Vermindering of oplossing van het probleem van een adequate en betrouwbare verkeersafwikkeling op de autosnelwegverbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A13);
- Vermindering en/of oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de A13 en A20 (Overschie, Groenoord, Delft);
- Vermindering of oplossing van het probleem van de overschrijding van de normen voor externe veiligheid;
- Verbetering van de verkeersveiligheid op de A13 en A20 Kethelplein-Terbregseplein, mede op basis van de doelstelling voor verkeersveiligheid;
- Verbetering van de bereikbaarheid op provinciale en gemeentelijke wegen in Midden-Delfland, B-driehoek en het Westland, en daarmee verbetering van de afgeleide problemen voor leefbaarheid en veiligheid.

Scope

Ten behoeve van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een betere verbinding - met oog op de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing - tussen Rotterdam en Den Haag is de Trajectnota/MER in twee stappen opgesteld voor drie alternatieven, te weten:

- A4: De aanleg van een nieuwe snelweg A4 (2x2 rijstroken) tussen Delft en Schiedam
- A13 + A13/16: De verbreding van de A13 tot 2x5 rijstroken tussen Ypenburg en Doenkade en de aanleg van de A13/16 (2x3 rijstroken).
- A54: De aanleg van de A54 (2x2 rijstroken) tussen Harnasch en Westerlee

In 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten het alternatief A54 evenals het A13-alternatief af te laten vallen. In 2005 had de commissie m.e.r. al geconcludeerd dat er voldoende informatie aanwezig was om de A54 in de tweede fase te laten vallen. Door een fout in

de verkeerskundige modellering is in oktober 2006 besloten opnieuw te kijken naar het A13-alternatief.

Het studiegebied is de regio tussen Rotterdam en Den Haag en wordt begrensd door de A12 in het noorden, de B-driehoek (het gebied tussen Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk) tot de Rotte in het oosten, de Nieuwe Waterweg en de Maas in het zuiden en de lijn Den Haag-Poeldijk-Hoek van Holland in het Westen.

Het project is gelegen in provincie Zuid-Holland in of nabij de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp, Midden-Delfland, Rijswijk, Den Haag, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Lansingerland.

Samenhang

Afhankelijk van de te kiezen verbinding bestaat de volgende samenhang tussen de planstudie A4 Delft-Schiedam en de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam

- Het Bevoegd Gezag zal eerst voor de A4 Delft-Schiedam een keuze maken, alvorens de Trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam te publiceren om zo duidelijkheid te verschaffen over de samenhang.
- Indien in het kader van het project A4 Delft-Schiedam voor het alternatief verbreding A13 en A13/A16 gekozen wordt, worden de uitgangspunten voor de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam heroverwogen. Binnen het project A4 Delft-Schiedam zelf ontstaat er in dat geval een nieuwe situatie, die overleg tussen de contractpartners nodig maakt. .

Door een aantal projecten in het programma Randstad Urgent, gelegen in de Zuidvleugel wordt de werkgelegenheid versterkt en woningen gebouwd. De bereikbaarheid van deze werk- en woongebieden wordt mede door de (verbeterde) verbinding tussen Rotterdam en Den Haag verbeterd (o.a. samenhang met Den Haag Internationale Stad, Transitie Greenports, Rotterdam Stadshavens, Hoeksche Waard en PMR). Daarnaast zijn er ook relaties met wegen in het omliggende netwerk, zoals de A15, tweede ontsluiting Haven Rotterdam en zuidelijk deel van de A4 (PMZ).

Over de inpassing van het alternatief A4 Delft-Schiedam in het landschap van Midden Delfland en het stedelijke gebied tussen Vlaardingen en Schiedam zijn afspraken gemaakt in het kader van het IODS-convenant. Hierdoor is er samenhang met het Randstad Urgentprojecten Mooi en Vitaal Delfland. Voor een aantal projecten in Midden-Delfland is afgesproken dat deze gelijktijdig en gelijkwaardig in uitvoering komen met de A4 Delft-Schiedam.

Indien de minister kiest voor het A13-alternatief dienen op basis van de bestuurlijke ronde in het kader van IODS-plus uit 2007 verdere afspraken te worden gemaakt met de regio over inpassing en financiering van de kwaliteitsprojecten.

Besluitvorming in het kader van de 380 KV verbinding is onderdeel van de PKB procedure en de daaropvolgende rijksprojectenprocedure.

Resultaat

Het uiteindelijke resultaat zal zijn een uitbreiding van de weginfrastructuur in het plangebied, waardoor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en de doorstroming tussen Den Haag en Rotterdam wordt verbeterd, en de kwaliteit van het gebied voor wonen, recreatie, natuur en waterhuishouding op peil blijft of wordt verbeterd. Dit verbetert het economisch functioneren van het zuidelijk deel van de Randstad.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpaal 1	Standpunt Bevoegd Gezag (ministers VROM en VenW)	2009
Mijlpaal 2	Tracébesluit door Bevoegd Gezag	2010
Mijlpaal 3	Oplevering	2015

NB

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

Wettelijke procedure

De wegwitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Regionale overheden zijn bevoegd gezag voor wat betreft diverse vergunningen, ontheffingen en toestemmingen. In het IODS-convenant hebben partijen zich onder voorwaarden gebonden hiervoor actieve medewerking te verlenen aan het IODS-project A4 Delft-Schiedam. Voor verbreding van de A13 en de aanleg van de A13/A16 zijn nog geen afspraken gemaakt met regionale partijen.

Financiering

Budget

Het totale budget voor de verbetering van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam wordt aan de hand van het alternatief A4 Delft-Schiedam gesteld op €641 miljoen, inclusief BTW en de BLD-bijdrage voor 2006 (MIRT).

Daarnaast zijn voor de Rijksweg 13/16 Rotterdam financiële afspraken gemaakt. Zie hiervoor het desbetreffende Randstad Urgentcontract.

Dekking vanuit het rijk

De bijdrage vanuit het rijk voor de verbetering van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam in de vorm van het alternatief A4 Delft-Schiedam bedraagt €581 miljoen. Dit bedrag is gereserveerd in het MIRT.

Dekking vanuit de regio

De regio draagt een bedrag ter grootte van €60 miljoen bij aan de inpassing van het alternatief A4 Delft-Schiedam. De bijdrage is vastgelegd in het IODS-convenant.

Indien het aanbestedingsresultaat (het verschil tussen beschikbaar budget en de contractsom inclusief achtergebleven risico's) resulteert in een positief saldo, zal dit tot een maximum van € 15 miljoen worden besteed aan (in het IODS-convenant genoemd) projecten 2 'Sanering verspreid liggende glastuin' en 4 'Groen ondernemen, een nieuwe landbouw, inclusief grondinstrument'. Indien hierna nog een positief aanbestedingsresultaat resteert zal dit verdeeld worden naar rato van de financiële inbreng van Partijen (in het IODS-convenant).

Organisatie

Bevoegd Gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM.

Deze twee ministers nemen het Tracébesluit.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland is initiatiefnemer.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland voert de studie uit in samenwerking met de IODS-partners.

Provincie Zuid-Holland is voorzitter van de Adviescommissie IODS, waarin de bestuurlijke vertegenwoordiging zit van alle IODS-partners, de Adviescommissie IODS adviseert het Bevoegd Gezag voor alle zes IODS-projecten, waarbij is afgesproken dat het Bevoegd Gezag pas een besluit neemt nadat de Adviescommissie IODS hierover heeft geadviseerd. De organisaties die aan IODS werken zijn de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Midden-Delfland, Delft, Maassluis, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, VNO-NCW West, Vereniging Natuurmonumenten, Milieufederatie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap van Delfland, LTO Noord, ANWB en Stichting Woonplus Schiedam. Met het opnieuw betrekken van het A13-alternatief in de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam is de Adviescommissie IODS uitgebreid met gemeenten langs de A13, zijnde Den Haag, Rotterdam, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland en deelgemeente Overschie tot de zogeheten Adviescommissie IODS-plus. Op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend door alle partijen. Hiermee is overeenstemming bereikt over de inpassing van de A4 Delft-Schiedam en financiering van alle IODS-projecten.

De Adviescommissie IODS wordt mede geadviseerd door de Klankbordgroep IODS.

Marktpartijen en burgers worden betrokken bij het project tijdens informatieavonden. Deze worden georganiseerd binnen en buiten het kader van inspraak.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Lid van het College van Gedeputeerde
Staten van Zuid-Holland

.....
Camiel Eurlings

.....
Martin van Engelshoven - Huls

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

Doel

Uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, inclusief bijbehorende groen-blaauwe maatregelen ten behoeve van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel (waaronder woningbouw Almere).

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Cornelis Mooij, gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Kabinetsbesluit over uitbreiding en inpassing van de wegen op de corridor A1, A6, A9 en A10-oost, aanvullend op de kabinetsbesluiten uit 2006 (TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1 en 2006-2007, 30 687, nr. 4)¹ okt. 2007
2. Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure juni 2008
3. Uitvoering groen-blaauwe programma onder leiding van de provincie Noord-Holland 2008 - 2013
4. Tracébesluit(en) Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure vanaf dec. 2009
5. Uitvoeringsbesluit(en) en start realisatie wegutbreiding vanaf 2010

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- zich in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren
- de kabinetsbesluitvorming over en de realisatie van de uitbreiding van de wegcapaciteit te initiëren
- samen met de provincie Noord-Holland de mogelijkheden tot versnelling van de financiering en uitvoering van het groen-blaauwe programma te verkennen
- de afstemming met de andere ministeries te verzorgen

De gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten en provincies in Noord-Holland en Flevoland te zorgen
- naar een eensluidend standpunt vanuit de regio over de alternatieven en varianten voor de wegutbreiding te streven
- actief te zijn in het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit de regio
- samen met zijn collega gedeputeerde (verantwoordelijk voor het groen-blaauwe programma de Groene Uitweg) de uitvoering van de aan de wegutbreiding gekoppelde groen-blaauwe maatregelen te bevorderen en de mogelijkheden tot versnelling van de financiering en uitvoering te verkennen

De ambassadeur van dit project is Bernard Wientjes.

¹ Overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere is getekend op 29 oktober 2007 (Staatscourant 9 november 2007, nr. 218/pag. 15)

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Een goede bereikbaarheid (spoor en weg) van de Noordvleugel is van belang voor het economisch functioneren van het gebied. Dat geldt met name voor de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere. Dagelijks staan er lange files op de wegen in de corridor. Economische en ruimtelijke ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk. Zo heeft het kabinet in het kader van de Nota Ruimte gekozen voor een gefaseerde aanpak van de stedelijke ontwikkeling van Almere, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van een groei van 60.000 woningen tussen 2010 en 2030. Deze ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid over de weg en het spoor verder onder druk. In 2003/2004 is een verkenning uitgevoerd waarin de problematiek integraal is geanalyseerd en mogelijke oplossingsrichtingen zijn geïnventariseerd. In de verkenningstudie is geconcludeerd dat zonder verdere wegwitbreidingen na 2010 de wegen zwaar overbelast raken. Dit heeft negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Randstad en is aanleiding geweest voor het opstarten van de planstudie. Het bereikbaarheidsprobleem per openbaar vervoer en de mogelijke oplossingen daarvoor worden onderzocht in de planstudie OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad).

Aan de realisatie van de weg is een pakket van groen-blaauwe maatregelen gekoppeld, om het bijzondere landschap tussen Amsterdam en het Gooi/Flevoland open, divers en groen te houden en de recreatieve mogelijkheden ervan te versterken.

Doel

Het doel van het project is uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere met mogelijke verbetering van het woon- en leefklimaat langs de corridor en de realisatie van de bijbehorende groen-blaauwe maatregelen.

De huidige planstudiefase heeft tot doel het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van een aantal oplossingsrichtingen, zogenaamde alternatieven en varianten. Deze moet bijdragen aan:

1. Het opvangen van het huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel.
2. Het verbeteren van het functioneren van het netwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen. Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

Vervolgens worden gekozen oplossingen uitgevoerd.

Het bijbehorende groen-blaauwe programma heeft tot doel het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied

Scope

De planstudie onderzoekt de uitbreiding van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere: de A6, A1, A10-oost en A9 en de tussenliggende knooppunten in (zie onderstaande figuur met plangebied). Het groen-blauwe programma bestrijkt de Gein- en Vechtstreek.

Op 13 oktober 2006 heeft het kabinet in het kader van de eerste fase van de planstudie (keuze op hoofdlijnen tussen de alternatieven) gekozen voor het verbreden van de A6, A1 en A10-oost en is een nieuwe wegverbinding A6/A9 (het Verbindingsalternatief) afgefallen (TK, 2006-2007, 30 687, nr. 4). Op 12 oktober 2007 heeft het kabinet een nader besluit genomen over de verbreding van de bestaande wegen, inclusief de uitbreiding en inpassing van de A9 Gaasperdammerweg en de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp (als onderdeel van het Stroomlijnalternatief).

Gekoppeld aan het besluit over de uitbreiding van de wegcapaciteit is de financiering van “groene en blauwe” maatregelen zoals ontwikkelt door het regionale samenwerkingsverband de Groene Uitweg, met onder meer een aquaduct bij Muiden, een kruising van de Natte as met de A1 en recreatieve verbindingen (zie Noordvleugelbrief, TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1). De volgende projecten van de Groene Uitweg worden in dit kader gefinancierd:

- a. Natuurboulevard langs het IJmeer
- b. Waterberging Horstermeer
- c. Recreatieve (vaar)verbindingen
- d. Fietspaden en -bruggen
- e. Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie
- f. Behoud weidelandschap

In fase 2 van de Planstudie worden de alternatieven verder uitgewerkt, hetgeen resulteert in een Trajectnota/MER. Vervolgens zal door het kabinet een standpunt worden ingenomen en na inspraak en advies een (ontwerp)tracébesluit. De verdere ontwikkeling en uitvoering van het pakket groen-blauwe maatregelen vindt plaats in samenhang met de realisatie van de wegverbinding.

Planstudiefase en de realisatie van het project inclusief het groen-blauwe pakket vallen binnen Randstad Urgent.

Samenhang

De wegutbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere hangt samen met de volgende Randstad Urgentprojecten:

- ❖ Planstudie OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad): naast maatregelen op de weg worden maatregelen genomen in het openbaar vervoer om de enorme verkeersvraag op te vangen en de bereikbaarheid op de corridor op peil te houden. De (investeringen in) infrastructuur voor auto en OV hangen soms verkeerskundig en fysiek met elkaar samen (bijvoorbeeld busvoorzieningen op de snelweg).
- ❖ Schaalsprong Almere en Toekomst IJmeer/Markermeer: uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor SAA is randvoorwaardelijk voor de verdere ontwikkeling van Almere.
- ❖ Lange termijn ontwikkeling Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad: de uitbreiding van de wegcapaciteit op de corridor SAA is van belang voor de landzijdige bereikbaarheid van de mainport Schiphol in noordoostelijke richting.
- ❖ Ruggengraat voor natuur en recreatie (natte as): een aantal groen-blauwe investeringen wordt in samenhang met de uitbreiding van de weg uitgevoerd. Het betreft ondermeer de kruising van de Natte as met de A1.
- ❖ A4 Schiphol: de eventuele uitbreiding van de capaciteit van de A4 hangt verkeerskundig samen met de uitbreiding van capaciteit op de corridor (met name de A9). Beide projecten versterken elkaar en verbeteren de prestatie van het wegennetwerk.

Daarnaast hangt de planstudie naar de weg op de corridor SAA samen met de Zuidas, een groot aantal benuttingsprojecten in het plangebied (spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg), verdubbeling wisselstrook A1 Diemen-Muiderberg, spitsstrook A1-A6 Muiderberg-Almere Stad West, buffer- en plusstrook A1 Watergraafsmeer-Diemen), projecten op aanliggende wegdelen (zoals de Planstudie A2 Amsterdam-Utrecht, Omlegging A9 Badhoevedorp) en het Groot onderhoudsprogramma KOSMOS.

Het betreft voornamelijk verkeerskundige en fysieke samenhang in het gebied. Een zorgvuldige afstemming is nodig om de overlast voor de weggebruiker ten tijde van de uitvoering van de diverse projecten te voorkomen.

Op besluitvormingsniveau is er samenhang met het project Schaalsprong Almere: uitbreiding van de wegcapaciteit is randvoorwaarde voor de groei van Almere en andersom.

Resultaat

Het uiteindelijke projectresultaat zal zijn een uitbreiding van de weginfrastructuur in het plangebied, waardoor de bereikbaarheid en de doorstroming in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere wordt verbeterd, het aantal files sterk wordt verminderd en de kwaliteit van het gebied voor wonen, recreatie, natuur en waterhuishouding op peil blijft of wordt verbeterd. Dit verbetert het economisch functioneren van het noordelijk deel van de Randstad.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Uitbreiding wegcapaciteit

- Kabinetsbesluit over uitbreiding en inpassing van de wegen op de corridor A1, A6, A9 en A10-oost, aanvullend op de kabinetsbesluiten uit 2006 (TK, 2005-2006, 30 687, nr. 1 en 2006-2007, 30 687, nr. 4) oktober 2007
- Opstellen Trajectnota/MER april 2007-februari 2008
- Inspraak en advies maart-juni 2008
- Standpunt Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure juni 2008
- Opstellen ontwerp-tracébesluit(-en) vanaf 2008
- Inspraak en advies vanaf eerste helft 2009
- Opstellen tracébesluit(-en) vanaf tweede helft 2009
- Tracébesluit(-en) Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) i.h.k.v. de tracéwetprocedure vanaf december 2009
- Uitvoeringsbesluiten vanaf 2010
- Realisatie 2011-2017

NB 1

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

NB 2

Onderzocht wordt of het opdelen van het project na het standpunt voordelen biedt (met name doorlooptijd). Indien daartoe wordt besloten ontstaan meerdere (deel-)projecten met elk een eigen (ontwerp-)tracébesluit

Groen-blauwe programma de Groene Uitweg

- Mogelijkheden versnelling onderzoeken 2007 – 1^e helft 2008
- Uitvoering groen-blauwe programma door provincie Noord-Holland 2008 tot 2013

Wettelijke procedure

De wegwitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Voor sommige deelprojecten binnen het groen-blauwe programma moeten lokale planologische procedures worden doorlopen

Financiering

Investeringskosten

De totale investeringskosten van het project, uitgaande van de inpassing zoals vastgelegd in de op 29 oktober 2007 te ondertekenen raamovereenkomst, zijn als volgt:

- Uitbreiding A6, A1 en A10-Oost: €1.592 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Uitbreiding A6, A1 en A10-Oost én A9: €3.362 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Groen-blauwe maatregelen: €148 mln (prijspeil 2006).

Dekking vanuit het rijk

In de periode 2011-2020 is rekening gehouden met een bedrag van maximaal €4,5 miljard (prijspeil 2004) benodigd voor het oplossen van wegnelpunten in de Noordvleugel, inclusief investeringen in de Zuidas (€286 mln) en rijksbijdrage aan groen-blauwe maatregelen (€116 mln).

De financiële bijdrage van het rijk is, zoals vastgelegd in de raamovereenkomst, als volgt:

- Bij uitbreiding A6, A1 en A10-Oost: €1.592 mln (incl. btw, prijspeil 2006)
- Bij uitbreiding A6, A1 en A10-Oost én A9: €3.101 mln (incl. btw, prijspeil 2006);
- Groen-blauwe maatregelen: €116 mln (prijspeil 2006), namelijk €33 miljoen voor kruising van de Natte as met de A1 en €83 miljoen voor de uitvoering van de projecten uit de Groene Uitweg.

Dekking vanuit Regio

Op grond van de afgesloten raamovereenkomst draagt de regio bij aan de uitbreiding en inpassing van de wegwitbreiding. De bijdrage zal als volgt zijn:

- Provincie Noord Holland: €50 mln;
- De gemeente Almere: €21 mln;
- De gemeente Amstelveen: €100 mln;
- De gemeente Amsterdam: €70 mln;
- De Stadsregio Amsterdam: €20 mln.

Deze bedragen luiden in prijspeil 2006 en worden jaarlijks geïndexeerd.

Daarnaast draagt de regio €32 mln bij aan de maatregelen van de Groene Uitweg. De provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam hebben hiervoor op dit moment €15,5 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van projecten uit het programma de Groene Uitweg. Afhankelijk van nadere ramingen voor specifieke projecten worden nader vast te leggen bedragen geleverd door o.a. hoogheemraadschap en gemeenten. Huidige schatting van dit bedrag is €14,2 miljoen.

Vooralsnog zijn geen bijdragen van private partijen voorzien aan de weg. De mogelijkheden voor diverse vormen van publiek private samenwerking worden geïnventariseerd. Deze kunnen resulteren in co-financiering.

Voor de groen-blauwe projecten zullen private bijdragen worden geleverd door samenwerkende partners.

Organisatie

Rijkswaterstaat treedt op als initiatiefnemers in de zin van de Wet Milieubeheer. De regionale overheden en belangenorganisaties zijn betrokken en nemen deel aan een ambtelijk en een bestuurlijk overleg.

Marktpartijen hebben eerder de gelegenheid gekregen om ideeën aan te dragen ter verbetering van de onderzoeksvarianten in een zogenaamde ontwikkelcompetitie. In de huidige Trajectnota/MER-fase wordt wederom onderzocht of en zo ja wanneer het betrekken van de markt bij het project meerwaarde genereert.

In het plangebied zijn een aantal (actie)belangengroepen actief. Deze belangengroepen en de bewoners van het gebied worden actief geïnformeerd, via bijvoorbeeld informatie-avonden, en betrokken bij onderdelen van de studie.

De provincie Noord-Holland is trekker van het groen-blauwe programma de Groene Uitweg in samenwerking met de regionale partners. Het groen-blauwe programma is vastgesteld en wordt uitgevoerd door de samenwerkende partijen: gemeenten, gewest Gooi- en Vechtstreek, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, samenwerkende milieufederaties, Hoogheemraadschap AGV, LTO Noord, Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging Vechtvallei, ANWB, provincies Utrecht en Noord-Holland. Deze organisaties nemen deel aan ambtelijk en bestuurlijk overleg.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Verkeer en Vervoer van
Noord-Holland

.....
Camiel Eurlings

.....
Cornelis Mooij

Vastgesteld op 29 oktober 2007

A4 Schiphol

Doel

Ontwikkelen en afwegen van maatregelen op de A4 en het provinciale wegennet ten zuiden van Schiphol, ten behoeve van de bereikbaarheid van de Mainport Schiphol en de Greenports en het mogelijk maken van woningbouw en werkgelegenheid in de Haarlemmermeer.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Cornelis Mooij, gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Besluit start planstudie door Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW) 2^e kwartaal 2008
(go/no go)
Indien “go”:
2. Vaststellen richtlijnen studie (inclusief scope) door Bevoegd Gezag 3^e kwartaal 2009
3. Besluit over N207 door provincie Noord-Holland 4^e kwartaal 2008
4. Start uitvoering N207 door provincie Noord-Holland 4^e kwartaal 2009
5. Keuze alternatief door Bevoegd Gezag 2011

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

6. tijdige besluitvorming over het al dan niet starten van een planstudie te bevorderen, inclusief reservering realisatiebudget
Indien “go”:
7. in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren
8. de kabinetsbesluitvorming over de uitbreiding van de wegcapaciteit te initiëren
9. de afstemming met de andere ministeries te verzorgen

De gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Noord-Holland verbindt zich daartoe:

- de Verkenning op te stellen
- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten en provincies in Noord-Holland en Zuid-Holland te zorgen
- te streven naar een eensluidend standpunt vanuit de regio over een voorkeursoplossing
- de besluitvorming over de regionale weginfrastructuur te initiëren
- actief te zijn in het verkrijgen van een financiële bijdrage vanuit de regio

De ambassadeur van dit project is Duco Stadig.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De zuidwestflank van de Noordvleugel kent een structureel bereikbaarheidsprobleem: de A4 en delen van het provinciaal en stedelijk wegennet (OWN) komen in de huidige situatie in de spitsen dagelijks capaciteit te kort. De deels in uitvoering genomen verbreding naar 2x3 rijstroken van de A4 Leiden – Burgerveen betekent een verbetering voor de middellange termijn. Echter, het is de verwachting dat in 2020 de bereikbaarheidssituatie weer is verslechterd waardoor de bereikbaarheid tussen de regio Den Haag/Rotterdam en de Amsterdamse regio met de Mainport Schiphol en de Greenport Aalsmeer onder druk komt te staan. Het in- en uitvoegend bestemmingsverkeer belemmert de doorstroming van het doorgaande verkeer. Daarnaast is, deels door sluipverkeer, in 2020 sprake van een overbelast OWN in de Haarlemmermeer. De reistijden via de A4 komen in 2020 naar verwachting op onderdelen uit boven de streefwaarde zoals aangegeven in de Nota Mobiliteit.

De groei in het goederenvervoer in de Schipholregio (groei luchtvracht, veiling en verwachte overall toename) legt extra druk op de capaciteit van de weginfrastructuur ondanks nieuw te ontwikkelen concepten (Werkstad A4).

De Verkenning Bereikbaarheid Schiphol A4 Corridor Zuid geeft inzicht in de hiervoor omschreven problematiek.

Doel

Het doel van het project is het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblemen op het wegennet ten zuiden van Schiphol (de corridor A4 Zuid).

Deze oplossingsrichtingen dragen bij aan het versterken van de Mainport Schiphol en de Greenports (in het bijzonder Aalsmeer), en het faciliteren van ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken in de Haarlemmermeer en de Amsterdamse regio.

Het project bevindt zich momenteel in de Verkenningsfase. Deze fase heeft tot doel de minister van Verkeer en Waterstaat in staat te stellen een besluit te nemen over het al dan niet opnemen van het project in de planstudietabel van het MIRT.

Scope

De geografische scope van het project is de A4 tussen Schiphol en Burgerveen en het onderliggende wegennet aansluitend op de A4. Accent ligt op het netwerk tussen de N201 en de knoop A4/A44/N207 en de Ringvaart Oost en West. Dit betreft de gemeente Haarlemmermeer en beperkt de gemeente Hillegom van de provincie Zuid-Holland.

Indien wordt besloten tot de start van de planstudie, dan wordt de scope nader vastgesteld. Een optie is om het gedeelte Burgerveen – Leiden eveneens op te nemen.

De Verkenning geeft voor de A4 zicht op en inzicht in twee oplossingsrichtingen, beide in combinatie met capaciteitsvergroting van het onderliggende wegennet: een parallelstructuur langs de A4 tussen de A5/N201 en de A4/A44/N207 of een wisselbaan over hetzelfde traject.

Samenhang

Het project A4 Schiphol hangt samen met een aantal andere projecten:

- Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad: De voorziene groei van de luchthaven Schiphol resulteert in een groei van de aan- en afvoer van reizigers en luchtvracht, en in een toename van de werkgelegenheid (zowel platformgebonden als afgeleide werkgelegenheid). Dit vertaalt zich in een toename van de vervoersstromen, ook en vooral over de A4. Een goede doorstroming op de A4 is van belang voor een goede landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en het functioneren van de Mainport Schiphol.
- Werkstad A4: Voor de bereikbaarheid van een mogelijk aan te leggen Werkstad A4 is de A4 eveneens van belang. Het project dient te zorgen voor een goede ontsluiting van de terreinen op de A4 (met name voor vracht) en fysiek rekening te houden met een vrije vrachtbaan over de A4 heen (een Hoogwaardige VrachtRoute tussen platform Schiphol ten oosten van de A4 en de terreinen van Werkstad A4 ten westen van de A4).
- Haarlemmermeer: Een goede bereikbaarheid is randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Haarlemmermeerpolder (met name de ontsluiting van de woningbouw in de zuidwestflank).
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere: er is verkeerskundig samenhang met de uitbreiding van de wegcapaciteit op deze corridor (met name de A9). Beide projecten versterken elkaar en verbeteren de prestatie van het wegennetwerk.
- Flessenhalzen A4 en A12: Realisatie van geplande uitbreiding van de A4 Burgerveen-Leiden is uitgangspunt. Deze maatregel verbetert de doorstroming, maar is op langere termijn mogelijk onvoldoende.
- Greenports: Het project A4 Schiphol is van belang voor een goede bereikbaarheid van de Greenports, in het bijzonder Aalsmeer.

De samenhang is voornamelijk inhoudelijk van aard. De te nemen besluiten voor het project A4 Schiphol zijn niet afhankelijk van de besluiten over de andere projecten. Een goede bereikbaarheid is wel voorwaardelijk voor de ontwikkeling van de Haarlemmermeer en de Greenports.

Besluitvorming in het kader van de 380 KV verbinding is onderdeel van de PKB procedure en de daaropvolgende rijksprojectenprocedure.

Resultaat

Het project draagt bij aan de integratie van de Noord- en de Zuidvleugel en de internationale concurrentiepositie door een verbetering van de bereikbaarheid van o.a. de Mainports en Greenports. Het verbeteren van de bereikbaarheid vergroot ook de aantrekkelijkheid van het gebied als vestigingsplaats voor bedrijven.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpalen rijk

- | | |
|--|------------------------------|
| • Besluit start planstudie door Bevoegd Gezag (ministers van VROM en VenW), incl. reserveren realisatiebudget (go/no go) | 2 ^e kwartaal 2008 |
| Indien “go”: | |
| • Opstellen Startnotitie A4/OWN (incl. voorstel scope) | 2008 – 2009 |
| • Vaststellen Richtlijnen (inclusief scope) door Bevoegd Gezag | 3 ^e kwartaal 2009 |
| • Opstellen Trajectnota/MER of ontwerp-tracébesluit/MER | 2009 - 2010 |
| • Keuze alternatief Bevoegd Gezag (standpunt of OTB) | 2011 |

De stappen zijn afhankelijk van de te volgen procedure: de normale of verkorte Tracéwetprocedure. Indien de verkorte Tracéwetprocedure van toepassing is, wordt na het

vaststellen van de Richtlijnen geen Trajectnota/MER opgesteld, maar een Ontwerp-tracébesluit / MER.

Mijlpalen regio:

- Afronden Verkenning september 2007
- Opstellen Planstudie N207 2e – 4^e kwartaal 2008
- Besluitvorming N207 4^e kwartaal 2008
- Reserveren budget OWN 4e kwartaal 2008
- Start uitvoering N207 4^e kwartaal 2009

Wettelijke procedure

De wegbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Financiering

In de Verkenning is de investering in het hoofdwegenet (A4 Schiphol-Burgerveen) door de provincie Noord-Holland ingeschat op €300 miljoen en het onderliggende wegennet langs dit deel van de A4 op €80 miljoen

Deze kosten zijn nog niet financieel gedekt.

Organisatie

De Verkenning wordt momenteel uitgevoerd in opdracht van het Platform bereikbaarheid Noordvleugel (PBN) met de Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat Noord-Holland.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde V&V van Noord-Holland

.....
Camiel Eurlings

.....
Cornelis Mooij

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Contract 3

Flessenhalzen A4 en A12

Doel

Verbeteren van de doorstroming op de A4 en de A12 door een extra rijstrook te creëren op die delen van het traject waar een rijstrook minder is dan op de rest van het traject. Dit ten behoeve van het beter verbinden van de regio's Amsterdam-Den Haag/Rotterdam en Den Haag-Utrecht.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Govert Veldhuijzen, gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Zuid-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Gewijzigd tracébesluit A4 Leiderdorp door Bevoegd Gezag (ministers van VenW en VROM) streefdatum 1^o kwartaal 2008
2. Wegaanpassingsbesluit A12 Woerden => Gouda door Bevoegd Gezag 2^o kwartaal 2008
3. Tracébesluit A12 Woerden – Oudenrijn door Bevoegd Gezag 4^o kwartaal 2008
4. Tracébesluit A12 Gouda => Woerden door Bevoegd Gezag 1^o kwartaal 2009
5. Openstelling extra rijstroken op delen van de A12 vanaf 2010
6. Openstelling extra rijstroken op noordelijk deel A4 (Burgerveen) 2010

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

10. zich in te spannen de planstudies volgens planning uit te voeren
11. de besluitvorming over en de realisatie van de uitbreiding van de wegcapaciteit te initiëren
12. de afstemming met de andere ministeries te verzorgen

De gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten en provincies in Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland te zorgen

De ambassadeur van dit project is Duco Stadig.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Op de A4 tussen Burgerveen en Leiden, de A12 tussen Den Haag en Gouda en de A12 tussen Gouda en Oudenrijn staan veel files. De A4 staat zelfs op nummer 1 in de file top 50 van 2006. De huidige wegcapaciteit is onvoldoende om de verkeersstroom te verwerken. Op delen van het traject zijn minder rijstroken dan op de rest van het traject (discontinuïteiten oftewel flessenhalzen in het verkeersnetwerk). De A4 en de A12 zijn belangrijke verbindende schakels in de Randstad tussen de stadsregio's Amsterdam - Den Haag/Rotterdam en Den Haag - Utrecht.

Doel

Verbetering van de doorstroming op de A4 en op de A12 met een pakket aan (benuttings-) maatregelen. Met het op korte termijn aanleggen van extra rijstroken op delen van het traject worden de discontinuïteiten opgeheven, verminderen de files en neemt de betrouwbaarheid van de reistijden toe.

Scope

Het project bestaat uit een aantal MIT- of ZSM (Spoedwet)-projecten:

1. A4 Burgerveen – Leiden

Verbreding van de weg over een lengte van 20 km van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Het project bestaat uit drie onderdelen:

- Noord (tussen Burgerveen en Ringvaartaquaduct), met onder meer vervanging van 2 viaducten over de A4 en de aanleg van een extra ringvaartaquaduct;
- Midden (tussen Ringvaartaquaduct en Leiderdorp), met nieuwe bouwwerken die reeds gelijktijdig met de HSL zijn aangelegd (gereed);
- Zuid (tussen Leiderdorp en Zoeterwoude), met onder meer een verdiepte ligging van de A4 over een lengte van 1.400 meter ter hoogte van de Oude Rijn; deze aanleg gaat gepaard aan een gebiedsgerichte ontwikkeling in de vorm van een gezamenlijke aanpak van wonen, water, wegen en werken (=W4-project) als duurzame kwaliteitsimpuls voor het gebied.

2. A12 Den Haag – Gouda, benutting (“de A12 vernieuwd op weg”)

Het project “A12 vernieuwd op weg” heeft als doelstelling het verbeteren van de doorstroming op de A12 Den Haag – Gouda door een pakket aan benuttingsmaatregelen op het gebied van route-informatie, infrastructuur (plusstroken), mobiliteitsmanagement alsmede de vernieuwing van aansluitingen bij Bleiswijk en Zevenhuizen/Waddinxveen.

In totaal maken vier ZSM-projecten deel uit van “de A12 vernieuwd op weg”. Het betreft de aanleg van plusstroken tussen Zoetermeer en Gouda in twee rijrichtingen over een lengte van ca. 12 km (ZSM 1, nummer 4 en 5, in het MIRT opgenomen als ‘A12 Den Haag – Gouda, benutting’) en twee bufferstroken bij het Prins Clausplein (nummer 23 en 24), waar nog geluidsmaatregelen zullen worden uitgevoerd. Daarnaast voorziet “de A12 vernieuwd op weg” in twee nieuwe aansluitingen op de A12 bij Zevenhuizen en Bleiswijk, reconstructie van de N209 en N219 en een onderdoorgang bij Waddinxveen.

3. A12 Gouda - Woerden

De noordelijke rijbaan (Woerden => Gouda) krijgt een extra 4e rijstrook, open te stellen tijdens drukke perioden (plusstrook). De noordelijke rijbaan Woerden – Gouda is een ZSM 1-project en vormt, tezamen met de rijbaan Woerden – Oudenrijn (zie onder 4), het MIRT-project ‘A12 Utrecht-west, benutting’.

De zuidelijke rijbaan (Gouda => Woerden) krijgt een extra 4^e rijstrook, uit te voeren als reguliere verbreding, of een plusstrook (open te stellen tijdens drukke perioden). Dit deelproject is een ZSM 2-project.

4. A12 Woerden - Oudenrijn

De zuidelijke rijbaan (Woerden => Oudenrijn) krijgt een extra 4^e rijstrook, uit te voeren als reguliere verbreding, of een plusstrook (open te stellen tijdens drukke perioden). Dit deelproject is onderdeel van het MIRT project ‘A12 Utrecht-west, benutting’.

Samenhang

De A4 Burgerveen-Leiden hangt inhoudelijk samen (verkeerskundig en fysiek) met het project A4 Schiphol (De Hoek-Burgerveen). De huidige uitbreiding van de A4 Burgerveen – Leiden wordt toekomstvast uitgevoerd door fysiek rekening te houden met de mogelijke uitbreiding van de A4 Schiphol en een mogelijke verdere uitbreiding naar 2x4 rijstroken.

Verbeteren van de doorstroming op de A12 is van belang voor het project Zuidplaspolder.

Niet Randstad Urgentprojecten:

Daarnaast is er fysiek en verkeerskundig samenhang met diverse aanvullende maatregelen die in het kader van de samenwerkingsagenda Zuidvleugel worden ontwikkeld en uitgevoerd ter verbetering van de doorstroming.

Besluitvorming in het kader van de 380 KV verbinding is onderdeel van de PKB procedure en de daaropvolgende rijksprojectenprocedure.

Resultaat

Met de uitvoering van de verschillende deelprojecten verbetert de bereikbaarheid in de Randstad en de verbinding tussen de vleugels en stadregio's, evenals de regionale bereikbaarheid met ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio.

Dienstregeling en te nemen besluiten

1. A4 Burgerveen - Leiden

- Aanlegperiode Noord: 2007 – dec. 2010
- Gewijzigd Tracébesluit door Bevoegd Gezag: streefdatum 1^e kwartaal 2008
- Aanlegperiode Zuid: 2008 – 2013
- Openstelling Noord: 2010
- Openstelling Zuid: 2013

2. A12 Den Haag - Gouda

- Aanlegperiode aansluiting Bleiswijk: 2005-2009
- Aanlegperiode aansluiting Zevenhuizen: 2005-2010 (afhankelijk van uitspraak RvS op ingediend beroep op bestemmingsplan omleidingsweg N219)
- Aanlegperiode plusstroken: 2008-2010
- Openstelling plusstroken: 2010

3. A12 Gouda - Woerden

Woerden => Gouda

- WAB (Wegaanpassingsbesluit) door Bevoegd Gezag: 2^e kwartaal 2008
- WAB beroepstermijn: 2^e kwartaal 2008 - 2^e kwartaal 2009
- Aanlegperiode: 2010-2011
- Openstelling plusstroken: 1^e kwartaal 2011

Gouda => Woerden

- Vaststellen Richtlijnen door Bevoegd Gezag: mei 2006
- OTB/MER: 3^e kwartaal 2008
- Tracébesluit door Bevoegd Gezag: 1^e kwartaal 2009
- TB beroepstermijn: 1^e kwartaal 2009 – 1^e kwartaal 2010
- Uitvoeringsbesluit: 4^e kwartaal 2010
- Aanlegperiode: 2010-2013
- Openstelling: 2013

4. A12 Woerden – Oudenrijn

- Vaststellen Richtlijnen door Bevoegd Gezag: 2006
- OTB/MER: 3^e kwartaal 2008
- Tracébesluit door Bevoegd Gezag: 4^e kwartaal 2008
- TB beroepstermijn: 4^e kwartaal 2008 – 1^e kwartaal 2010
- Uitvoeringsbesluit: 4^e kwartaal 2009
- Aanlegperiode: 2010
- Openstelling: 2010

NB

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

Wettelijke procedure

De projecten hebben inmiddels de Spoedwet- of Tracéwet-procedure doorlopen t/m onherroepelijke uitvoeringsbesluiten, m.u.v.:

- Het zuidelijk deel van de A4 (Leiderdorp-Zoeterwoude): de Raad van State heeft het Tracébesluit op 25 juli 2007 vernietigd op basis van luchtkwaliteit; een gewijzigd Tracébesluit wordt zo spoedig mogelijk opgesteld.
- De A12 Zoetermeer - Gouda: WAB (Wegaanpassingsbesluit) en bestemmingsplannen Bleiswijk en Waddinxveen zijn onherroepelijk. Er is alleen nog beroep mogelijk op bestemmingsplan voor de omleidingsweg Zevenhuizen. De nieuwe aansluiting op de A12 kan echter planologisch worden gebouwd.
- De A12 Woerden => Gouda (noordelijke rijbaan): Spoedwetprocedure (Wegaanpassingsbesluit) loopt en beroep op besluit is mogelijk.
- De A12 Gouda => Woerden (zuidelijke rijbaan): Verkorte tracé/m.e.r.-procedure loopt.
- De A12 Woerden => Oudenrijn (zuidelijke rijbaan): Verkorte tracé/m.e.r.-procedure loopt.

Financiering

Investeringskosten

De kosten van de 4 deelprojecten tezamen bedragen tezamen meer dan €1 miljard.

Dekking per deelproject

Het rijk draagt ruim €1 miljard bij, vanuit het MIRT/ZSM-budget en het groot onderhoudsprogramma:

1) A4 Burgerveen-Leiden.

Totale financiële dekking in het MIRT op basis van het W4 convenant bedraagt €689 mln (inclusief btw en bld):

- Dekking VenW: €626 mln;
- Dekking VROM: €24 mln t.b.v. zuidelijk verdiept gelegen deel van de A4;
- Regio €39 mln.

2) A12 Den Haag – Gouda, benutting

Het totale taakstellend budget is €359,1 mln (incl. btw en bld).

De totale bijdrage van het Rijk voor de vier ZSM-projecten in het Infrastructuurfonds bedraagt €183,6 mln, deels uit het aanlegbudget wegen (nr's 4 en 5: A12 Den Haag – Gouda, benutting) en deels uit het ZSM-programmageld.

De regio draagt in totaal €64,9 mln bij. Dit is inclusief de bijdrage van regiopartijen aan aanpassing van N209 en N219. Dit bedrag wordt gedekt door de provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, gemeenten Zoetermeer, Zevenhuizen en Waddinxveen en het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenwaard.

Daarnaast dragen Prorail (€9,9 mln) en bedrijventerrein Doelwijk (€1 mln) bij.

3) A12 Gouda – Woerden en 4) Woerden Oudenrijn

De noordelijke rijbaan 'Woerden - Gouda' en 'Woerden – Oudenrijn' zijn beiden ZSM 1-projecten en vormen tezamen het MIRT project 'A12 Utrecht-west, benutting'. Het taakstellend budget voor beide projecten bedraagt €121 mln (incl. btw en bld).

De zuidelijke rijbaan Gouda – Woerden betreft een ZSM 2-prohject. Dit project wordt gedekt uit de programmagelden voor ZSM (in totaal €1.436 mln). De provincie Utrecht draagt €1 mln euro bij.

Organisatie

Rijkswaterstaat (diensten Zuid-Holland en Utrecht) treden op als initiatiefnemers in de zin van de Tracéwet en voeren de infrastructurele maatregelen aan de rijksweg uit.

Daarnaast zijn de volgende overheden betrokken:

1. A4 Burgerveen-Leiden

Provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, gemeenten Haarlemmermeer, Alkemade en Jacobswoude en de W4-partijen: gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude, VenW en VROM

2. A12 Den Haag-Gouda

Gemeenten Zoetermeer, Gouda, Lansingerland, Zevenhuizen-Moerkapelle, Waddinxveen, stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam en provincie Zuid-Holland

3. A12 Gouda-Woerden

Gemeenten Gouda, Woerden, Bodegraven, Reeuwijk, Montfoort, Waddinxveen, provincies Zuid-Holland en Utrecht

4. A12 Woerden-Oudenrijn

Gemeenten Montfoort, Nieuwegein, Woerden, Utrecht, provincie Utrecht

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Verkeer en Vervoer
van Zuid-Holland

.....
Camiel Eurlings

.....
Govert Veldhuijzen

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 4

Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)

Doel

Doel van het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) is het verbeteren van de bereikbaarheid én de verbonden leefbaarheid/leefomgeving in de corridor Rotterdam - Antwerpen via andere, nieuwe institutionele verhoudingen tussen overheid en marktpartijen.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Erik van Heijningen, lid van het college van Gedeputeerde Staten van Zuid Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:

Mijlpaal 0: Vierde kwartaal 2007

- Afronden marktverkenningen privaat en publiek.
- Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid. Vastleggen van gezamenlijke publieke ambities in de corridor m.b.t. visie ruimtelijke ontwikkelingen, bereikbaarheid en PPS.

Mijlpaal 1: Eerste /tweede kwartaal 2008

- A. Aanvangsbeslissing** met het besluit van V&W en VROM dat Verkenningfase, met de oplevering van een rapport met het informatieprofiel van een verkenning, is afgesloten en dat de initiatiefnemer in het kader van PMZ (een (publiek-)private exploitant van de A4-corridor) in een vervolg een Tracéwetprocedure kan starten ten behoeve van A4-Zuid door de Hoeksche Waard tussen Beneluxplein en Klaaswaal.
- B. Convenant Mainportcorridor Zuid** tussen alle betrokken overheden met gelijkgerichte politieke wil, bestuurlijke ambities en medewerking in de corridor, waaronder realisatie van de A4-Zuid en specifieke verbonden gebiedsontwikkeling.
- C. Go/no go besluit over voorbereiden marktuitvraag**
Besluit op kernpunten over de uit te werken hoofdlijnen van een uitvraag voor een (publiek-)private exploitatie van de A4 corridor:
 - Ambitie op gebied van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid en leefomgeving in de A4-corridor
 - Geografische scope
 - Functionele scope
 - Institutionele scope
 - Inkomsten voor PPS/exploitant, bijvoorbeeld uit tol (infrastructuur), Infrafonds (onderhoudsbudgetten) en natuur- en landschapsontwikkeling (LNV)
 - Daarnaast zal worden aangegeven hoe het vervolgproces om te komen tot de uitvraag er uit komt te zien.

Mijlpaal 2: Vierde kwartaal 2008

- D. Go/no go besluit tot doen marktuitvraag** gericht op realisatie PPS-verband
Dit besluit betreft o.a.:

- Voornemen tot aanleg van het ontbrekende deel van de A4-Zuid
- De exploitatie van de A4 en eventueel andere (hoofd-)wegen in de gehele A4-corridor van Rotterdam tot de grens
- Het heffen van tol binnen de kaders van en afgestemd met ABvM
- De keuze van de uit te voeren groen/blauwe/rode projecten
- De eventueel benodigde wettelijke aanpassingen
- De aanbestedingsvorm

Mijlpaal 3: Vierde kwartaal 2009

E. Besluit tot gunning exploitatie A4-corridor, incl. aanleg A4-Zuid

Mijlpaal 4: 2010

F. Start PPS in de vorm van bijvoorbeeld een concessie of een joint venture. Exploitant A4 zal RO-procedures (o.a. Tracéwet) initiëren voor de aanleg A4-Zuid om deze voor 2020 aan te leggen. Het Bevoegd Gezag (V&W en VROM) beslist hierover.

De minister van Verkeer en Waterstaat en projectminister PMZ, verbindt zich daartoe:

- de coördinatie van Rijkspartijen te verzorgen en als aanspreekpunt te fungeren.
 - Te bevorderen dat het deel van de rijksoverheid van de PMZ-afspraken worden uitgevoerd.
- De samenhang te bewaken met ABvM en andere gerelateerde MIRT-projecten.

De gedeputeerde van de provincie Zuid Holland verbindt zich daartoe:

- Als trekker op te treden bij de het opstellen van de Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid en het Convenant Mainportcorridor Zuid voor alle bij PMZ betrokken overheden in de corridor.
- Te bevorderen dat de PMZ-afspraken door de regionale partijen door de regionale/lokale overheden worden uitgevoerd.

De ambassadeur van dit project is de heer Rudy Stroink.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen zorgen voor een aanzienlijke toename in vrachtvervoer en personenverkeer in de periode tot 2020 en daarna. Hierdoor ontstaan er knelpunten op de A16 bij Dordrecht en de Moerdijkbrug en op de A15, met name in de Botlektunnel. De verkeersafwikkeling in de corridor, i.c. de noord-zuid verkeersstromen via de Moerdijkbrug, de Heinenoordtunnel en de Haringvlietbrug, alsmede de bereikbaarheid van het westelijk havengebied van Rotterdam, zijn kwetsbaar.

Indien het MIRT in deze regio volledig en volgens planning wordt gerealiseerd komen deze knelpunten niet uit boven de normen, zoals die – incl. het beprijsen van mobiliteit- in de Nota Mobiliteit zijn opgenomen. Toch wordt, met name voor de langere termijn (>2020) verwacht dat de bereikbaarheid terugloopt en het zakelijke verkeer hinder zal ondervinden en dat economische schade ontstaat. In de regio Voorne-Putten/Rozenburg wordt de ontsluiting van het eiland als zeer problematisch ervaren.

De leefkwaliteit kan onder druk te komen staan, indien het verkeer sterk groeit. In de corridor zal gezocht moeten worden naar kansrijke projecten op het gebied van groen (natuur), blauw (water) en rood (bebouwing), die - in samenhang met de bereikbaarheid - de kwaliteit van het (leef) milieu in de corridor kunnen verbeteren.

De beschikbare publieke middelen schieten tekort om alle gewenste publieke voorzieningen (zoals het wegennet) te financieren.

Naast een probleemgestuurde benadering staat Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) ook voor het benutten van mogelijkheden en kansen in de corridor. De wens is er (Taskforce PPS, brief aan Tweede Kamer feb. 2005) om realisatie en exploitatie van infrastructuur anders aan te pakken. De sterke wens wordt onderkend voor een gebiedsgerichte en integrale aanpak van vraagstukken van ruimtelijke ordening en mobiliteit alsmede de noodzaak voor een slagvaardige besluitvorming en zorgvuldig proces richting de omgeving, waarbij Publiek-Private samenwerking een cruciale rol speelt.

Doel van het project

Doel van PMZ is een marktgestuurde aanpak van het verbeteren van de bereikbaarheid én de leefbaarheid in de corridor Rotterdam - Antwerpen via andere, nieuwe institutionele verhoudingen tussen overheid en marktpartijen.

Scope van het project

PMZ is een zoektocht naar nieuwe en innovatieve vormen van samenwerking tussen bedrijven en overheden. Die samenwerking moet leiden tot betere kwaliteit van de bereikbaarheid en de verbonden leefbaarheid in de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen. Bedrijven en overheden verkennen gezamenlijk hoe zij dat kunnen bereiken. PMZ is één van de twaalf projecten, die door het kabinet (Taskforce PPS) zijn aangewezen als kansrijk project voor publiek-private samenwerking (PPS).

Aanleg van ontbrekende schakels en publiek-private exploitatie van de A4-corridor (A4 en eventueel andere hoofdwegen) tussen Rotterdam en de Nederlands-Belgische grens biedt kansen voor verbetering van de mobiliteit tussen Rotterdam en Antwerpen door een doorstroomroute met accent op vrachtvervoer te ontwikkelen en de robuustheid van het wegennetwerk te versterken. Onderdeel van de scope is ook het vaststellen van nut en noodzaak van het aanleggen van de

ontbrekende schakel (A4-Zuid) in de Hoeksche Waard tussen Beneluxplein en Klaaswaal². Met een aanleg van de A4-Zuid kunnen huidige en toekomstige knelpunten in de corridor en kwetsbaarheid van de algehele verkeersafwikkeling van het noord-zuidverkeer vanuit en naar de Randstad worden aangepakt. Ook kunnen door de (vracht-)verkeersafwikkeling over de A4 de leefbaarheidsproblemen in de Drechtsteden worden verminderd. Door specifieke inrichting van de A4 kunnen op termijn mogelijkheden ontstaan voor een betere afwikkeling van het vervoer gevaarlijke stoffen (vermindering risico's externe veiligheid). De aanpak van PMZ biedt kansen om de verbonden leefbaarheid/leefomgeving te verbeteren door groene en blauwe projecten te koppelen. De minister van V&W heeft de scope van PMZ en andere voorwaarden aangegeven in haar brief aan de voorzitter van Platform PMZ, d.d. 25 september 2006.

Samenhang

Samenhang met andere projecten in Randstad Urgent.

Het verkeersoplossend vermogen van de doorstroomroute A4 is m.n. belangrijk voor het wegennetwerk ten zuiden Rotterdam en West-Brabant. Zoals ook bij andere verkeersstudies blijkt ook hier uit de verkeersprognoses dat het aandeel lange afstandsverkeer relatief beperkt is, terwijl het economisch belang relatief groot is.

In de directe omgeving spelen ook de Randstad Urgentprojecten (Bedrijventerrein) Hoeksche Waard, PMR, Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam en containertransferium. Net als de A4 door de Hoeksche Waard is ook de A4 Delft-Schiedam een ontbrekende schakel in de A4-corridor van Amsterdam tot Antwerpen.

Er bestaat geen onderlinge afhankelijkheid in de besluitvorming tussen de bovengenoemde projecten en PMZ.

Resultaat

Bijdrage PMZ aan de Randstad Urgentambities:

- De A4 kan uitgroeien tot de belangrijkste verbindingssas binnen de Randstad.
 - De innovatieve aanpak van de exploitatie van de A4-corridor dient te zorgen voor een gegarandeerde doorstroming op deze belangrijke verbindingssas en versterkt daarmee de internationale concurrentiepositie. Bij realisatie van de A4-Zuid wordt de robuustheid versterkt van het verkeersnetwerk ten zuiden van Rotterdam en van de internationale verbinding met Vlaanderen en verder. Hierdoor wordt de kwetsbaarheid van de ontsluiting van de Rotterdamse haven en de kwetsbaarheid van Voorne-Putten /Spijkenisse bij calamiteiten verminderd.
 - Regionale overheden in het gebied denken mee over hoe de omgeving (natuur, leefomgeving en intraregionale bereikbaarheid) optimaal kan profiteren van de exploitatie van de gehele A4-corridor en de aanleg van A4-Zuid.
 - Samenwerking met het bedrijfsleven, en daarmee private investeringen/exploitatie, innovatie en procesversnelling.
-
- Binnen deze kabinetsperiode wordt een go/no go besluit genomen over de exploitatie van de corridor (A4 en eventueel andere hoofdwegen) tussen Rotterdam en de Nederlands-Belgische grens door een (publiek-)privaat rechtspersoon, mede gebaseerd op een sluitende businesscase die voldoet aan de voorwaarden, zoals in de paragraaf Financiering staat aangegeven.
 - Start van een PPS voor de exploitatie van de A4-corridor.
 - Besluiten over aanleg van de A4-Zuid (knooppunt Benelux-Klaaswaal), verbonden gebiedsontwikkeling (woningen/bedrijven, natuur) en leefbaarheid die binnen de scope van PMZ vallen.
 - Door en tussen de verschillende overheden (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) is overeenstemming over doel en aanpak van PMZ en de regionale/lokale

² Met de A4-Zuid in dit contract wordt de ontbrekende schakel bedoeld tussen het Beneluxplein en Klaaswaal door de Hoeksche Waard en NIET het nieuwe deel van de A4 in Noord-Brabant tussen Dinteloord en Bergen op Zoom.

ontwikkelmogelijkheden die met PMZ samenhangen. In een convenant wordt vastgelegd dat overheden volledige medewerking verlenen aan (publiek-)private initiatieven m.b.t. de A4 en de corridor volgens overeengekomen kwaliteit. Belangrijkste elementen uit dit convenant zijn:

- uitwerking van de ‘dubbeldoelstelling’: bereikbaarheid en leefbaarheid
- voorwaarden waaronder exploitatie van bestaande en nieuw te bouwen infrastructuur in een PPS-verband kan worden ingebracht, waaronder de bekostiging door middel van tol
- medewerking aan besluit tot realisatie van de ‘ontbrekende schakel’ A4-Zuid Hoeksche Waard, inpassingsaspecten
- wijze waarop de A4 en ondersteunende diensten inspelen op de toenemende interactie tussen de havencomplexen van Rotterdam en Antwerpen
- beheer en onderhoud van wegennet binnen de corridor
- toepassing milieugebruiksruimte als leidend principe voor leefbaarheid rond weginfrastructuur
- vormgeving gebiedsontwikkeling
- koppeling groen/blauwe/rode ambities aan realisatie en exploitatie infrastructuur

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpaal 0: Vierde kwartaal 2007

- Afronden marktverkenningen privaat en publiek.
- Vastleggen gezamenlijke publieke ambities in de corridor m.b.t. visie ruimtelijke ontwikkelingen, bereikbaarheid en PPS in een Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid.

Mijlpaal 1: Eerste /tweede kwartaal 2008

Besluit A:

Aanvangsbeslissing

Dit betreft het besluit van de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, dat de Verkenningfase is afgesloten. Verdere voorbereidende werkzaamheden/studie ten behoeve van de aanleg van de A4-Zuid tussen Beneluxplein en Klaaswaal kunnen worden gestart. Hierbij zijn nut en noodzaak van de mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek (incl. realisatie van A4-Zuid door de Hoeksche Waard aan de orde.

Besluit B:

Afsluiten van Convenant Mainportcorridor Zuid

Uitwerking van de ambities en de scope in de vorm van een convenant tussen de betrokken overheden (Rijk en decentrale overheden) in de corridor. In het convenant wordt de politieke wil vastgelegd van de gezamenlijke overheden. Hierbij wordt aangegeven dat overheden medewerking verlenen aan (publiek-)private initiatieven m.b.t. de A4 en de corridor volgens overeengekomen kwaliteit (bijv. medewerking aan besluit tot realisatie van de A4-Zuid door de Hoeksche Waard, het waarborgen van openheid door geen verrommeling toe te staan, het versterken van specifieke landschappelijke structuren, milieugebruiksruimte, verbeteren leefomgeving, etc.). Het gaat hier ook om de selectie van de kansrijke projecten op het gebied van groen (natuur), blauw (water) en rood (bebouwing), die de kwaliteit van de leefomgeving in de corridor kunnen verbeteren.

Besluit C:

Go/no go besluit over voorbereiden marktuitvraag

Besluit op kernpunten over de uit te werken hoofdlijnen van een uitvraag voor een (publiek-)private exploitatie van de A4 corridor door de ministers van V&W en LNV met instemming van de ministers van VROM, EZ en Financiën.

Dit besluit is gebaseerd op de resultaten van de marktverkenningen privaat en publiek en betreft :

- Ambitie op gebied van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid en leefomgeving in de A4-corridor
- Geografische scope
- Functionele scope
- Institutionele scope
- Inkomsten voor PPS/exploitant, bijvoorbeeld uit tol (infrastructuur), Infracfonds (onderhoudsbudgetten) en natuur- en landschapsontwikkeling (LNV)
- Aanduiding van het vervolgproces om te komen tot de uitvraag

Mijlpaal 2: Vierde kwartaal 2008

Besluit D:

Go/no go besluit voor een marktuitvraag

Besluit met een go/no go tot het doen van een marktuitvraag voor exploitatie A4-corridor aan private partijen door de ministers van V&W en LNV met instemming van de ministers van VROM, EZ en Financiën. Dit besluit betreft o.a.:

- voornemen tot aanleg van het ontbrekende deel van de A4-Zuid
- de exploitatie van de A4 en eventueel andere (hoofd-)wegen in de gehele A4-corridor van Rotterdam tot de grens
- het heffen van tol binnen de kaders van en afgestemd met ABvM
- de keuze van de uit te voeren groen/blauwe/rode projecten
- de eventueel benodigde wettelijke aanpassingen
- de aanbestedingsvorm

Mijlpaal 3: Vierde kwartaal 2009

Besluit E:

Besluit door de ministers van V&W en LNV met instemming van de ministers van VROM, EZ en Financiën tot gunning exploitatie A4-corridor van Rotterdam tot aan de grens, incl. A4-zuid

Mijlpaal 4: 2010

Besluit F:

Start PPS in de vorm van bijvoorbeeld een concessie of een joint venture.

Exploitant A4 zal de benodigde RO-procedures (o.a. Tracéwet) initiëren voor de aanleg A4-Zuid om deze voor 2020 aan te leggen. Het Bevoegd Gezag (V&W en VROM) is beslissingsbevoegd in het kader van de Tracéwet.

Wettelijke procedures

Geografische reikwijdte van PMZ: De corridor Rotterdam-Antwerpen (vooralnog beperkt tot Nederland), omvat delen van de provincies Zuid-Holland (regio Rotterdam, Hoeksche Waard en Drechtsteden) en Noord-Brabant (westelijk deel).

Uit te voeren planologische juridische procedures binnen aangegeven resultaat/scope van Projectdirectie PMZ: geen.

Voor het te nemen besluit over de exploitatie van de A4 door een (publiek-)privaat rechtspersoon zijn GEEN besluiten in het kader van de Tracéwet, de rijksprojectenprocedure WRO en de aanwijzingsbevoegdheid nieuwe WRO nodig. Na dit besluit zal de aangewezen exploitant van de A4 de geëigende RO- en andere procedures gaan doorlopen.

De projectdirectie PMZ verwerkt de resultaten van het verrichte onderzoek (verkeerskundig, KBA, milieukundig) en andere elementen tot een rapport met een informatieprofiel van een MIRT-verkenning voor A4-Zuid. Na een conform besluit van de minister hierover kan de aangewezen exploitant meteen starten met een tracé/m.e.r.-procedure.

Financiering

De kosten van PMZ tot de 4^e mijlpaal (zie hiervoor) hebben vooral betrekking op:

- apparaatkosten projectdirectie PMZ en Platform PMZ
- uitbestedingen
- aanbestedingskosten

Deze kosten worden door de ministeries van V&W en LNV (personele inbreng) gedekt. Ook vanuit de regio's wordt personele inzet geleverd, faciliterend aan het PMZ-proces.

Het aanleggedeelte van PMZ (A4-Zuid) wordt geschat op €1,3 mld. (excl. BTW). Deze kosten worden gedragen door de private exploitant. De totale kosten van PMZ (exploitatie van de A4, inclusief A4-Zuid) bedragen enige miljarden euro's en worden door de (publiek-)private exploitant en overheden gefinancierd. Uitgangspunt van het Rijk is dat de rijksoverheid niet bijdraagt aan de aanleg en exploitatie van de A4-Zuid tussen Beneluxplein en Klaaswaal, maar mogelijk wel bestaande beheer en onderhoudsbudgetten beschikbaar stelt.

Met invoering van Anders Betalen van Mobiliteit (AbvM) ontstaan er mogelijkheden om tol te heffen om zo als bron voor bekostiging te dienen voor de aanleg en exploitatie.

Omdat de bestemming van de inkomsten van AbvM reeds is vastgelegd, is dit geen directe inkomstenbron voor het PPS-verband. Voor het beheer en onderhoud van de betrokken delen van het Hoofdwegennet kunnen mogelijk de bestaande beheer- en onderhoudsbudgetten beschikbaar worden gesteld. De eventueel aan te leggen A4-Zuid dient geheel privaat aangelegd, gefinancierd en geëxploiteerd te worden, dus zonder bijdrage uit het MIRT maar wel via tol.

PMZ laat een (partiële) kosten-batenanalyse uitvoeren. Uitkomst hiervan is een schatting van de maatschappelijke waarde (gerelateerd aan het bereikbaarheidseffect) van de A4-Zuid. Door private partijen worden businesscases opgesteld, waaruit moet blijken of exploitatie van de A4-corridor bedrijfseconomisch haalbaar wordt geacht.

KBA en businesscase zijn mede bepalend voor de besluitvorming bij publieke en private partijen over deelname aan PMZ (besluiten A en B).

De KBA voor A4-Zuid wordt najaar 2007 verwacht.

Een milieubeschouwing in de vorm van een SMB (strategische milieubeoordeling) wordt voorbereid. Doel hiervan is ook een voorlopig oordeel te verkrijgen over de wijze waarop de overheid de regelgeving rond Natura 2000 zal toepassen, opdat private partijen hier inzicht in kunnen hebben voordat een marktvraag plaatsvindt.

De businesscases van private partijen zijn onderdeel van de private marktconsultatie (gereed oktober 2007).

Organisatie

• Projectdirectie PMZ:

- trekker, procesmanager en promotor van Project Mainportcorridor Zuid namens de minister Verkeer en Waterstaat;
- brengt met een interactieve rol publieke en private partijen bij elkaar en draagt zorg voor diverse noodzakelijke onderzoeken ter onderbouwing;
- bereidt de besluiten van de minister voor en voert het secretariaat voor de betrokken ministeries.

• Platform PMZ

Ingesteld door de minister van V&W. Platform PMZ is onafhankelijk en adviseert rechtstreeks aan de minister over PMZ. In Platform PMZ zijn private koepels, maatschappelijke organisaties en (niet rijks-) overheden vertegenwoordigd. De Vlaamse overheid en het Havenbedrijf Antwerpen nemen ook deel aan het Platform.

Het Platform heeft Eric van Heijningen, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, benoemd als trekker van het bestuurlijk convenant. Rudy Stroink, Platformlid en bestuurslid van NEPROM, zal optreden als vertegenwoordiger van maatschappij en bedrijfsleven ('ambassadeur').

- Samenwerking Rijksoverheid, interdepartementale afstemming:
 - Ministerie LNV
 - Ministerie VROM
 - Ministerie FIN
 - Ministerie EZ
 - Ministerie V&W

In het interdepartementaal (ambtelijk) overleg en interdepartementaal DG-Beraad worden afspraken gemaakt over gezamenlijk advies m.b.t. PMZ aan de projectminister (V&W).

- Samenwerking met provincies en regio's

Samenwerking met

- Samenwerkingsverband West-Brabant
- Stadsregio Rotterdam
- Commissie Hoeksche Waard
- Drechtsteden
en alle inliggende gemeenten van deze samenwerkingsverbanden
- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Noord-Brabant
- Waterschap Hollandse Delta
- Waterschap Brabantse Delta

Deze samenwerking is er op gericht om overeenstemming te bereiken over doel en aanpak van PMZ en het benoemen van de kansen die PMZ biedt voor regionale/lokale ontwikkelingen.

- Maatschappelijke betrokkenheid

Samenwerking met:

- ANWB
- EVO
- TLN
- Zuid Hollandse Milieufederatie
- VNO
- KVK
- diverse binnenlandse en buitenlandse bedrijven (bouw, banken, projectontwikkeling)

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Het lid van het college van Gedeputeerde
Staten van Zuid Holland

.....
Camiel Eurlings

.....
Erik van Heijningen

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 5

A13/A16

Doel

Doel is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegennet wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat

en

Jeannette Baljeu, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen, teneinde d.m.v. een uitbreiding van het hoofdwegennet in het plangebied de bereikbaarheid, doorstroming (zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet), ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en het economisch functioneren te verbeteren, overeen zich te zullen inspannen om te bevorderen dat de volgende besluiten genomen kunnen worden:

- Besluit 1: Vaststellen van de Variantennota door Bevoegd Gezag (eind 2007)
- Besluit 2: Standpunt n.a.v. Trajectnota/MER (2009)
- Besluit 3: Tracébesluit en Betaalpuntbesluit (2010)
- Besluit 4: Start realisatie in de periode 2012-2014

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

13. zich in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren;
14. de kabinetsbesluitvorming over A13/A16 te initiëren;
15. de afstemming met de andere ministeries te verzorgen;
16. financiële bijdragen te reserveren;
17. de samenhang te bewaken met ABvM en andere gerelateerde MIRT-projecten.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met de betrokken gemeenten en provincie te zorgen;
- zich in te zetten voor draagvlak bij decentrale overheden voor de te kiezen variant.

De ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen van A16 en A20) voldoet de hoofdwegennetverbinding niet aan de streefwaarden inzake betrouwbare en acceptabele reistijden:

- *De kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoet niet aan de geldende kwaliteitseisen;*
- *De verkeersdruk op regionale en lokale wegen is te groot.*

Doel

De doelstelling van het project A13/A16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegennet wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

Scope

In de planstudie worden alternatieven en varianten afgewogen en dit leidt tot een Tracébesluit A13/A16, met als belangrijke tussenresultaten de Trajectnota/MER en het Ontwerp Tracébesluit. Voor het project is een afspraak gemaakt over toepassing van tol (kilometerplusprijs) en dat impliceert dat tegelijk met het (Ontwerp-)Tracébesluit ook een (Ontwerp-)Betaalpuntbesluit nodig is. De realisatie van het project start in de periode 2012-2014. Het project is gelegen in Provincie Zuid-Holland in de gemeenten Rotterdam en Lansingerland.

Samenhang

Er is randvoorwaardelijke samenhang met de planstudie A4 Delft-Schiedam:

- De besluitvorming over het alternatief voor de A4 Delft Schiedam heeft invloed op het verkeersaanbod op de A13 en daarmee op de scope en financiering van de A13/A16.
- Bij de Richtlijnen van de A13/A16 is uitgegaan van de realisatie van de A4 Delft – Schiedam.
- Indien in het kader van het project A4 Delft-Schiedam voor het alternatief verbreding A13 en A13/A16 gekozen zou worden, dienen de uitgangspunten voor de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam te worden heroverwogen.

Er is samenhang tussen de inpassing van de A13/A16 met de aanleg van natuur- en recreatiegebied in het kader van PMR (de Vlinderstrik), wat uitgewerkt wordt in het project Mooi en Vitaal Delfland.

Resultaat

Het project verbetert de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio en verbetert de kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 bij Overschie en rond de A20 (tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein). Snelle realisatie van de A13/A16 is van belang voor de economische ontwikkeling van (het zuidelijk deel van) de Randstad.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Indien bij de A4 Delft – Schiedam wordt gekozen voor aanleg van de A4, dan is de volgende dienstregeling van toepassing:

Mijlpaal 1: Variantennota vastgesteld door Bevoegd Gezag in December 2007 (eventueel go/no go)

Mijlpaal 2: Trajectnota/MER vastgesteld in 2008 (eventueel go/no go)

Mijlpaal 3: Standpunt Bevoegd Gezag n.a.v. Trajectnota/MER (2009)

Mijlpaal 4: Ontwerptracébesluit vastgesteld in 2009 (eventueel go/no go)

Mijlpaal 5: Tracébesluit vastgesteld in 2010

Mijlpaal 6: Betaalpuntbesluit vastgesteld in 2010

Mijlpaal 7: Start van de realisatie in de periode 2012-2014

NB 1

Indien bij de A4 Delft – Schiedam wordt gekozen voor verbreding van de A13, dan moet de scope van de A13/A16 opnieuw worden bepaald en wordt een nieuwe dienstregeling ontworpen.

NB 2

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

Wettelijke procedures

De wegwitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. Als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk stelt de Tracéwet de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Daarnaast is een Betaalpuntbesluit nodig in verband met de heffing van tol (kilometerplusprijs). Voor de inkomsten via de kilometerplusprijs is wijziging van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit nodig. Het wijzigingsvoorstel ligt bij de Tweede Kamer.

Regionale overheden zijn bevoegd gezag voor wat betreft diverse vergunningen.

Financiering

Budget

Afhankelijk van de te kiezen variant worden de realisatiekosten tussen de 1 miljard en 1,5 miljard euro geraamd. Op basis van het tracébesluit zullen de projectkosten definitief worden vastgesteld.

Dekking vanuit het Rijk

Het Rijk heeft 650 mln (uit het Infrafonds) gereserveerd en 350 mln uit de opbrengsten van tol (kilometerplusprijs). Van deze 650 mln is 100 mln beschikbaar in de periode 2012-2014 om een start te kunnen maken met de uitvoering.

Dekking vanuit de Regio

Geen bijdrage voorzien.

Aanvullende financiering

In 2008 wordt een PPC (=Public Private Comparator) opgesteld om een beslissing te nemen over de inschakeling van de markt na de publicatie van de Trajectnota/MER. Dit kan invloed hebben op de planning en de financiering.

Organisatie

Bevoegd Gezag voor het Tracébesluit is de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM. Voor het betaalpuntbesluit bestaat het Bevoegd Gezag uit deze beide minister én de minister van Financiën.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland is initiatiefnemer.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland voert de studie uit in samenwerking met de Stadsregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland.

Er heeft een eerste consultatieronde met bewoners en belanghebbenden plaatsgevonden. Voor de komende periode wordt in overleg met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat een traject voor burgerparticipatie uitgewerkt.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Namens het dagelijks bestuur van de
Stadsregio Rotterdam, de portefeuillehouder
Verkeer en Vervoer

.....
Camiel Eurlings

.....
Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Planstudie Openbaar Vervoer **Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad**

Doel

Het doel van de planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (Planstudie OV SAAL) is een grote OV-kwaliteitssprong door het uitbreiden en verbeteren van het openbaar vervoer op korte, middellange en lange termijn in de SAAL-corridor. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingen in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Tjeerd Herrema, wethouder van de gemeente Amsterdam

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- g. Robuust en majeur besluit in november 2007 over:
 - a) No regret pakket: korte termijn maatregelen op het spoor, inclusief financiering en verdere uitwerking tot een uitvoeringsbesluit in deze kabinetsperiode en afronding realisatie in 2013.
 - b) Uitbreiding naar viersporigheid op Flevolijn in Almere: omvang, fasering en financiering. De regio verwacht dat in het te nemen besluit de uitbreiding naar viersporigheid op de Flevolijn onderdeel uitmaakt van de investering, te realiseren voor 2013.
 - c) Gezamenlijke opdracht voor fase 2 van de Planstudie: deze fase is gericht op oplossingen voor knelpunten in de corridor op middellange en lange termijn (2020 en 2030). Afhankelijk van onderzoeksresultaten leidt dit in een vervolgfase tot een uitvoeringsbesluit;
 - d) Financiering, waarbij de volgende onderdelen om een besluit vragen: no regret pakket (kostenraming ca. 315 mln. €), uitbreiding Flevolijn (kostenraming ca. 435 mln. €) en een reservering voor aanvullende maatregelen op middellange termijn. Uitvoeringsbesluit en start uitvoering van het no regret pakket in 2009.
- h. Besluiten in 2009 over fase 2 van de Planstudie OV SAAL, gericht op het vaststellen van de maatregelen op het spoor op de middellange termijn (2020) inclusief de financiering. Indien uit het onderzoek blijkt dat eerder dan in 2009 over deze spoormaatregelen moet worden besloten, dan is dit een optie (bijv. najaar 2008).
- i. Besluiten in 2009 over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (2030), waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding. Dit besluit wordt in samenhang genomen met de projecten Schaalsprong Almere en Toekomstvisie IJmeer/Markermeer.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Te zorgen voor tijdige en zorgvuldige uitvoering van de planstudie;
- Besluitvorming te initiëren;
- Te zorgen voor afstemming met de Rijkspartners (met name VROM en Financiën), de spoorsector (NS en Prorail), de Regio (vertegenwoordigd in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel), en maatschappelijke organisaties.

De wethouder van de gemeente Amsterdam verbindt zich daartoe:

- Te sturen op een eensluidend standpunt van de regionale overheden die zijn verenigd in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (Gemeente Almere, Gemeente Amsterdam, Provincie Flevoland, Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam);
- Te sturen op afstemming met andere relevante regionale overheden (Schiphol en gemeenten);
- Waar nodig de besluitvorming in de regio (o.a. op het gebied van ruimtelijke procedures) te stimuleren;
- Te stimuleren dat voldoende expertise uit de regio wordt ingezet voor de uitwerking van de maatregelen op het spoor en voor de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (2030).

De ambassadeur van dit project is Jeltje van Nieuwenhoven.

Het plangebied betreft de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Voor een goede afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordvleugel is het plangebied niet beperkt tot de OV infrastructuur (zie kaart hieronder). Het plangebied raakt de volgende provincies en gemeenten: Provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeente Haarlemmermeer (Schiphol), Amsterdam, Amstelveen, Ouder-Amstel, Diemen, Weesp, Muiden, Almere en Lelystad.



Kaart studie- en plangebied planstudie OV Noordvleugel fase 1

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Directe aanleiding voor de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (Planstudie OV SAAL) vormt de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april 2006. In deze Structuurvisie en het beleidsvoornemen van het kabinet daarbij is vastgesteld dat er knelpunten zijn op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, die een oplossing vergen.

De opgaven voor het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) zijn een afgeleide van de ambities die rijk en regio hebben voor de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Noordvleugel. Deze ambities komen mede voort uit een door de regio voorgestane en door het rijk in grote lijnen ondersteunde, metropolitane strategie. Dit is een ruimtelijke investeringsstrategie, waarmee grootstedelijke agglomeratievoordelen (massa, diversiteit en interactie) gerealiseerd kunnen worden, zodat de regio internationaal kan wedijveren met concurrerende metropolen. Het rijksbeleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit, gaat uit van het vasthouden en zo mogelijk versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Opgaven die hierbij horen zijn de verdere groei van Schiphol (binnen randvoorwaarden), de ontwikkeling van de Zuidas, en het realiseren van een goed woon- en leefklimaat. Mogelijkheden voor verdichting in het bestaande bebouwde gebied moeten optimaal worden benut, en er wordt gestreefd naar een groei van Almere in 2010-2030 met 60.000 woningen.

Infrastructuur wordt gebruikt als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. Een goede bereikbaarheid van de Noordvleugel, is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling van het gebied. Daarom wordt de groei van mobiliteit binnen de kaders van milieu en veiligheid geen beperkingen opgelegd en wordt de bereikbaarheid verbeterd. Dat geldt niet alleen voor de bereikbaarheid over de weg, maar ook voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De afgelopen tien jaar is het aantal treinreizigers tussen Almere en Amsterdam verdubbeld. Ook de komende decennia wordt een forse groei in reizigersstromen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad verwacht. Dit leidt tot knelpunten voor het openbaar vervoer, op de korte en langere termijn. Op de korte termijn (2013, opening Hanzelijn) gaat het hierbij om knelpunten op het bestaande spoor (er is onvoldoende capaciteit op het spoor om de noodzakelijke treinen te kunnen laten rijden en om acceptabele kwaliteit en betrouwbaarheid te bieden). Op langere termijn (2020/2030) zijn er niet alleen opgaven voor het spoor, maar voor het totale openbaar vervoernetwerk in de corridor. Tevens ligt er voor het openbaar vervoer een opgave als het gaat om de bereikbaarheid van geplande ruimtelijke ontwikkelingen bij Schiphol, Almere, Lelystad (Airport) en de Zuidas.

In de brief aan de Tweede Kamer over de eerste besluiten in het kader van Randstad Urgent (kenmerk VENW/DGP-2007/8132 d.d. 12 oktober 2007), staat: “Om aan de verkeersproblematiek tegemoet te komen, zal het kabinet investeren in de ontsluiting van Almere zowel per openbaar vervoer (OV) als per weg. De investeringen in het openbaar vervoer moeten leiden tot een grote OV-kwaliteitssprong in dit dichtbevolkte gebied met een voor Nederland vitale economische betekenis. Het kabinet is voornemens aanzienlijk te investeren in concrete maatregelen voor een volwaardig en robuust OV-systeem die op korte termijn ook tot resultaten leiden. Dit najaar zal een besluit worden genomen over een maatregelenpakket voor verbetering van de kwaliteit van de treindienst op korte termijn (2013) op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. Dit zijn uitbreidingen die enerzijds nodig zijn om het groeiend aantal treinreizigers aan te kunnen en anderzijds een goede eerste stap vormen voor de verdere kwaliteitssprong van het spoor en regionaal OV op deze corridor op de langere termijn. De investering die hiervoor nodig is, wordt in samenhang met een besluit over een eventuele hogesnelheidsverbinding naar het Noorden vastgesteld.”

Doel

Het doel van de planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (Planstudie OV SAAL), is een grote OV-kwaliteitssprong door het uitbreiden en verbeteren van het openbaar vervoer op korte, middellange en lange termijn in de SAAL-corridor. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingen in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel.

Scope

Tot de scope van de Planstudie OV SAAL behoren enerzijds maatregelen die genomen moeten worden op het (bestaande) spoor in de corridor, zowel op de korte (2013) als de middellange termijn (2020), om capaciteits- en kwaliteitsknelpunten op te lossen. Anderzijds gaat het om OV-maatregelen die op de lange termijn (2030) nodig zijn om een oplossing te bieden voor knelpunten die ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden langs de corridor. Deze OV-maatregelen zijn niet beperkt tot het spoor, maar betreffen ook andere modaliteiten (zowel op de hoofdinfrastructuur als het onderliggend openbaar vervoer).

De eerste fase van de Planstudie OV SAAL bestond uit drie onderdelen:

- Een 'no regret' pakket met maatregelen die korte termijn (2013) knelpunten op het (bestaande) spoor oplossen;
- Een analyse van de knelpunten op het spoorwegennet op middellange termijn (2020), en mogelijke oplossingen;
- Een analyse van varianten (trein, RER, metro, magneetweefbaan) die op lange termijn (2030) een toegevoegde waarde hebben voor verbetering van het openbaar vervoer.

Het no regret maatregelenpakket omvat:

- Dynamisch verkeersmanagement in de Schipholtunnel;
- Aanpassing van de aansluiting bij Riekerpolder (dubbele vorkaansluiting);
- Uitbreiding van de Zuidtak van Amsterdam naar vier sporen (Riekerpolder tot en met de Utrechtboog);
- Verkorten van opvolgtijden rond station Duivendrecht;
- Een wachtspoor bij Venserpolder voor kruisende goederentreinen;
- Aanleg van keerspooren bij en verlengen perrons van station Almere Centrum;
- Toepassen van beheersmaatregelen op de Flevolijn;
- Verkorten van opvolgtijden tussen Hilversum en Hilversum Noord.

De tweede fase van de Planstudie OV SAAL richt zich op besluitvorming over de te nemen OV maatregelen op de middellange en lange termijn (2020/2030) in 2009. In de Noordvleugelbrief van het kabinet (DGP/U.06.01852, d.d. 25 augustus 2006) is afgesproken om vóór 2010 een principebesluit te nemen over de verdere ontwikkeling van het IJmeer/Markermeer, Almere Pampus en de aanleg van een IJmeerverbinding. Voor eventueel te nemen maatregelen op middellange termijn (2020) kan besluitvorming mogelijk eerder (bijvoorbeeld najaar 2008) plaatsvinden. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek leiden deze in een vervolgfase tot een uitvoeringsbesluit.

De oplossing voor OV knelpunten op de middellange termijn dient niet alleen op het spoor te worden gezocht, maar in een verbetering van het totale OV netwerk. Bovendien dienen alle delen van de corridor in voldoende mate onderzocht te worden, van Lelystad (inclusief Lelystad Airport) tot de westkant van Amsterdam inclusief Schiphol (hiervoor zullen diverse varianten worden onderzocht, waaronder een doorgetrokken Noord-Zuidlijn richting Schiphol). Extra aandacht zal worden besteed aan de inpassing van spoormaatregelen op de corridor in de complexe stedelijke omgeving.

De Planstudie OV SAAL is een kandidaat project in Randstad Urgent, omdat financiering nog niet is vastgelegd. Financiering is gekoppeld aan een besluit over de Zuiderzeelijn.

Samenhang

De Planstudie OV SAAL vormt onderdeel van Randstad Urgent en heeft een samenhang (qua inhoud c.q. besluitvorming) met de volgende Randstad Urgentprojecten: Mainport Schiphol, Verstedelijking Almere, Toekomstvisie IJmeer/Markermeer en de Planstudie SAA (weg).

Hieronder volgt per project een toelichting.

- Schaalsprong Almere: Er is besloten dat Almere tussen 2010 en 2030 groeit met 60.000 woningen. In het Masterplan Pampus wordt onder trekkerschap van de gemeente Almere en rijksinbreng via het GOB onderzocht op welke wijze Pampus binnen- en buitendijks kan worden gerealiseerd. Daarnaast wordt een ontwikkelingsvisie Oost en een Structuurvisie voor de gehele stad opgesteld. In de Planstudie OV SAAL zal voorlopig met twee ruimtelijke scenario's worden gewerkt. Een principebesluit over buitendijks bouwen en de aanleg van een eventuele IJmeerverbinding wordt in 2009 genomen.
- Toekomstvisie IJmeer/Markermeer: De provincies Flevoland (trekker) en Noord-Holland stellen met medewerking van andere betrokken regionale en rijkspartijen medio 2007 een visie op t.a.v. de kwaliteitsverbetering van het IJmeer/Markermeer. Hierin wordt het juridisch kader geschetst waarbinnen stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen in het IJmeer/Markermeer mogelijk zijn. Dit moet uitmonden in een maatregelpakket. Het besluit over de toekomstige inrichting van het IJmeer/Markermeer vormt een tussenschakel tussen het Beleidskader IJsselmeergebied en de inrichtingsbesluiten op lokaal niveau, en is daarmee randvoorwaardelijk voor de Planstudie OV SAAL en de Verstedelijking Almere.
- Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere incl. projecten Groene Uitweg en Natte As: Naast maatregelen in het openbaar vervoer worden ook maatregelen op de weg genomen, om de enorme reizigersstromen op te vangen en de bereikbaarheid in de corridor op peil te houden. De (investeringen in) infrastructuur voor auto en OV hangen soms verkeerskundig en fysiek met elkaar samen (bijv. busvoorzieningen op de snelweg). Daarnaast zal een keuze voor één van de alternatieven en de wijze van beprijzen invloed hebben op de vraag naar openbaar vervoer. De uitwerking en optimalisering van deze raakvlakken zal gezamenlijk kunnen plaatsvinden.
- Mainport Schiphol: Bij uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur (afhankelijk van kabinetsstandpunt eind 2007) is mogelijk een tweede terminal met landzijdige (OV-) ontsluiting aan de orde en bij uitplaatsing kan luchthaven Lelystad sterk groeien. In de Planstudie OV SAAL dient met beide scenario's rekening te worden gehouden.

De besluitvorming over de lange termijn oplossingen voor de Planstudie OV SAAL, en dan met name het besluit over een eventuele IJmeerverbinding, heeft een zeer nauwe samenhang met de besluitvorming over de Toekomstvisie IJmeer/Markermeer en de Schaalsprong Almere. Begin 2008 dienen keuzes te worden gemaakt over de wijze waarop de samenhang tussen deze drie projecten wordt gestructureerd, met het oog op een plan-m.e.r. IJmeer.

Daarnaast is er samenhang met project Amsterdam Zuidas: uit het onderzoek voor de eerste fase van de Planstudie OV SAAL is gebleken dat de integrale viersporigheid op de Dijk in de Zuidas (voor het project Zuidas voorzien in 2018, na gereed komen Dok) voor OV SAAL reeds in 2013 nodig is, om een treindienst met voldoende capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden. Dit betekent dat afstemming met het Zuidas project noodzakelijk is ten aanzien van de uitvoeringsplanning, financiering en rolverdeling tussen beide projecten.

Resultaat

Met Planstudie OV SAAL wordt een verbeterde bereikbaarheid (capaciteit én kwaliteit) per openbaar vervoer in de noordelijke Randstad gerealiseerd. De investeringen in het openbaar vervoer moeten leiden tot een grote OV-kwaliteitsprong in dit dichtbevolkte gebied met een voor Nederland vitale economische betekenis. Ook op korte termijn moeten investeringen in concrete maatregelen bijdragen aan een volwaardig en robuust OV-systeem. Daarnaast draagt Planstudie OV SAAL bij aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio, met name de Zuidas en Schiphol/Lelystad Airport, en de ontsluiting van grote, nieuwe woningbouwlocaties in Almere.

Dienstregeling en te nemen besluiten

1. Robuust en majeur besluit in november 2007 over:

- a) No regret pakket: korte termijn maatregelen op het spoor, inclusief financiering en verdere uitwerking tot een uitvoeringsbesluit in deze kabinetsperiode en afronding realisatie in 2013.
- b) Uitbreiding naar viersporigheid op Flevolijn in Almere: omvang, fasering en financiering. De regio verwacht dat in het te nemen besluit de uitbreiding naar viersporigheid op de Flevolijn onderdeel uitmaakt van de investering, te realiseren voor 2013.
- c) Gezamenlijke opdracht voor fase 2 van de Planstudie: deze fase is gericht op oplossingen voor knelpunten in de corridor op middellange en lange termijn (2020 en 2030). Afhankelijk van onderzoeksresultaten leidt dit in een vervolgfase tot een uitvoeringsbesluit;
- d) Financiering, waarbij de volgende onderdelen om een besluit vragen: no regret pakket (kostenraming ca. 315 mln. €), uitbreiding Flevolijn (kostenraming ca. 435 mln. €) en een reservering voor aanvullende maatregelen op middellange termijn. Uitvoeringsbesluit en start uitvoering van het no regret pakket in 2009.
2. Uitvoeringsbesluit en start uitvoering van het no regret pakket in 2009.
 3. Besluiten in 2009 over fase 2 van de Planstudie OV SAAL, gericht op het vaststellen van de maatregelen op het spoor op de middellange termijn (2020) inclusief de financiering. Indien uit het onderzoek blijkt dat eerder dan in 2009 over deze spoormaatregelen moet worden besloten, dan is dit een optie (bijv. najaar 2008).
 4. Besluiten in 2009 over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (2030), waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding. Dit besluit wordt in samenhang genomen met de projecten Schaalsprong Almere en Toekomstvisie IJmeer/Markermeer.

Wettelijke procedures

De Planstudie OV SAAL is een MIRT Planstudie.

Bij het verder uitwerken van het no regret pakket zal worden gezien of dit pakket valt onder de Tracéwet en of dat hiervoor een verkorte tracéwet-procedure kan worden doorlopen.

In fase 2 van de Planstudie OV SAAL worden de knelpunten en mogelijke oplossingen voor de langere termijn (2020/2030) nader uitgewerkt. Bij de opzet van de tweede onderzoeksfase zal worden gezien of, en zo ja welke wettelijke planologische procedure moet worden toegepast. Zo kan worden gedacht aan een plan-m.e.r. als eerste stap.

Financiering

De omvang van het rijksbudget is onderdeel van de besluitvorming over fase 1 van de Planstudie OV SAAL. De financiële dekking is mede afhankelijk van besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

Het maatregelenpakket voor de korte termijn wordt volledig gefinancierd door het rijk. Het voor dit no regret pakket benodigde budget bedraagt 315 mln. €(incl. BTW en prijspeil 2007). Indien ervoor gekozen wordt om ook de maatregelen voor uitbreiding van de Flevolijn uit te voeren, stijgt het benodigde budget naar 750 mln. €(incl. BTW en prijspeil 2007).

Afhankelijk van de gekozen oplossingen voor de lange termijn kan worden gezien of de maatregelen op lange termijn gedeeltelijk door decentrale overheden kunnen worden gefinancierd.

Of het project interessant is voor PPS of dat er anderszins een bijdrage van derden kan worden geleverd, zal in fase 2 van de Planstudie OV SAAL worden gezien.

Organisatie

Voor fase 1 van de Planstudie OV SAAL is een projectorganisatie opgericht met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) als trekker. Daarnaast zijn de volgende partijen betrokken: decentrale overheden, verenigd in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (Provincies Noord-Holland en Flevoland, Stadsregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Almere), Prorail,

Nederlandse Spoorwegen (NS) en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

In fase 2 wordt de samenwerking Rijk/Regio verder geïntensiveerd. Uitgangspunt is een gezamenlijk opdrachtgeverschap. De regio levert daarnaast expertise aan de projectorganisatie voor de uitwerking van de lange termijn oplossingen (2030).

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Wethouder van de gemeente Amsterdam

.....

.....

Camiel Eurlings

Tjeerd Herrema

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 7

Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam

Doel

Baanvak Den Haag – Rotterdam geschikt maken om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd het aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren door:

- het beter benutten van het bestaande hoofdrailnet, het verbeteren van ketenmobiliteit (fiets, P+R, aansluitingen bus, tram en metro) en ruimtelijke ontwikkeling.
- besluit over capaciteitsuitbreiding naar vier sporen, voor het geheel of delen van het betreffende baanvak, met inbegrip van beter en intelligent gebruik van de infrastructuur.

Bij de ambitie wordt uitgegaan van:

- De beoogde economische ontwikkelingsperspectieven van de Randstad en de ontwikkeling van het reizigersvervoer en goederenvervoer per spoor dat hieraan gerelateerd is;
- De ontsluiting van Den Haag Internationale Stad met internationale treinverbindingen en een hoogwaardige aansluiting op het HSL-netwerk;
- De nationale spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de bereikbaarheid van de Randstad;
- De spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de interne bereikbaarheid in de Randstad;
- De resultaten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA);
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad met inbegrip van die ontwikkelingen die in het kader van Stedenbaan geconcentreerd worden in de nabijheid van spoorstations.
- De ketenmobiliteit, inhoudende de samenhang met het regionale OV netwerk en ontwikkelingen en groeiverwachtingen hierin.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Bas Verkerk, regiobestuurder van het Stadsgewest Haaglanden

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- In december 2007 wordt, op basis van de resultaten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) die op dat moment bekend zijn, besloten over het verrichten van een planstudie, gericht op mogelijke viersporigheid en het beter en intelligent gebruik van de infrastructuur.
- Als in december 2007 wordt besloten tot het verrichten van een planstudie dan wordt de voorbereiding, waaronder de formulering van de planstudie opdracht en de inschatting van de te reserveren middelen, direct en zonder uitstel door VenW aangevat. Bij het inrichten van de planstudie wordt voor het baanvak aandacht geschonken aan de diverse oplossingsrichtingen zoals gedeeltelijke of gehele viersporigheid, toepassing van het zogenaamde richtingenmodel of het lijnmodel, de loskoppeling van de Hoekslijn en de mogelijkheden van dedicated spoor en

Sprinter vervoer. De planstudie wordt vervolgens begin 2008 gestart en voor het eerst opgenomen in de MIRT planstudie tabel 2009.

- Als in december 2007 wordt besloten tot het verrichten van een planstudie Den Haag Rotterdam, dan wordt deze conform het MIRT spelregelkader in 2008 en 2009 uitgevoerd. Als in de voorbereiding van de planstudie zou worden overeengekomen de planstudie te vergroten tot Leiden/Den Haag Centraal – Rotterdam/Dordrecht dan zal de planstudie in de jaren 2008 tot en met 2010 worden uitgevoerd.
- Ten aanzien van de spoortunnel Delft treden het rijk, SRR, PZH en Haaglanden direct na ondertekening van deze overeenkomst in overleg over de extra investeringen die nodig zijn voor het realiseren van een viersporig uitgraven tunnel. Hierbij wordt aangegeven dat SRR, PZH en Haaglanden onder voorwaarden, bereid zijn bij te dragen aan de voorfinanciering van het uitgraven van de viersporige tunnel. Het rijk zal ten behoeve van dat overleg een besluit nemen over eventuele extra investeringen. Partijen committeren zich om tijdig tot gezamenlijke conclusies te komen die gebruikt zullen worden bij de gunning van de spoortunnel. De gunning van de spoortunnel waarbij aangegeven wordt welke keuze is gemaakt zal, zoals op moment van tekening voorzien, uiterlijk in februari 2008 plaatsvinden.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor afstemming met de Rijkspartners (waaronder VROM en Financiën)
- te zorgen voor afstemming met de ProRail, die op zijn beurt afstemt met vervoerders.
- uiterlijk in december 2007 te besluiten over het verrichten van een planstudie. Zo besloten wordt tot een planstudie dan zal deze opgenomen worden in de MIRT planstudietabel 2009.
- tijdig een besluit te nemen over extra financiering voor het viersporig uitgraven van de spoortunnel Delft. Dit om mogelijk te maken dat uiterlijk in februari 2008 met andere overheden gezamenlijk positie kan worden gekozen en kan worden besloten ten aanzien van de scope van de gunning.

De portefeuillehouder van het Stadgewest Haaglanden verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor afstemming met relevante regiopartijen PZH, SGH, SRR en gemeenten;
- tot inspanning om de ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren zoals afgesproken tussen de Zuidvleugelpartijen in het beleidsdocument Ruimtelijke ambitie Stedenbaan 2020 ;
- waar nodig de besluitvorming in de regio (o.a. op het gebied van ruimtelijke procedures) te stimuleren;
- stimuleren van maatregelen ter verbetering van de Ketenmobiliteit voor zover deze behoren tot verantwoordelijkheid regionale/lokale partijen

De ambassadeur van dit project is Jan Willem Oosterwijk.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Het baanvak Den Haag Rotterdam is een van de drukste corridors op het Nederlandse spoorwegnet zowel nu als in de toekomst. De corridor heeft zowel een functie in de internationale bereikbaarheid als in de bereikbaarheid van en in de Randstad.

Binnen de Zuidvleugel is er een tekort aan ruimte voor wonen, bedrijvigheid en groen en op termijn is er meer ruimte nodig voor water (versterken klimaatbestendigheid).

Zuidvleugelpartijen hebben afspraken gemaakt over het aantal te realiseren woningen en kantoren (tot 2020) binnen een zone van 1.200 m rond de 'stedenbaanstations' (o.a. Den Haag CS, Binckhorst, Moerwijk, Spoorzone Delft en Delft-Zuid/Technopolis, Schiedam Schieveste, Rotterdam). Deze ambities leiden tot meer vraag naar goede openbaar vervoervoorzieningen. In een intentieovereenkomst streven de Zuidvleugelpartijen en de NS naar een treinfrequentie zes Sprinters per uur per richting, volgens de intentieovereenkomst te bereiken door uitbreiding van de spoorcapaciteit naar vier sporen.

Op landelijk niveau wordt de Landelijk Markt en Capaciteitsanalyse (LMCA) spoor uitgevoerd. De resultaten van de LMCA, voor zover in december 2007 bekend, zullen de basis vormen voor een besluit in die maand over een planstudie naar de capaciteitsvergroting.

Doel

Baanvak Den Haag – Rotterdam geschikt maken om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren door:

- het beter benutten van het bestaande hoofdlijnnet, het verbeteren van ketenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling;
- besluit over capaciteitsuitbreiding naar vier sporen, voor het geheel of delen van het betreffende baanvak, met inbegrip van beter en intelligent gebruik van de infrastructuur.

Bij de ambitie wordt uitgegaan van:

- De beoogde economische ontwikkelingsperspectieven van de Randstad en de ontwikkeling van het reizigersvervoer en goederenvervoer per spoor dat hieraan gerelateerd is;
- De ontsluiting van Den Haag Internationale Stad met internationale treinverbindingen en een hoogwaardige aansluiting op het HSL-netwerk;
- De nationale spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de bereikbaarheid van de Randstad;
- De spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de interne bereikbaarheid in de Randstad;
- De resultaten van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA);
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad met inbegrip van die ontwikkelingen die in het kader van Stedenbaan geconcentreerd worden in de nabijheid van spoorstations.
- De ketenmobiliteit, inhoudende de samenhang met het regionale OV netwerk en ontwikkelingen en groeiverwachtingen hierin.

Scope

Als in december 2007, op basis van de op dat moment bekende resultaten van de LMCA, wordt besloten tot een planstudie voor het baanvak Den Haag – Rotterdam dan dient de scope van die planstudie te worden geformuleerd. Bij de scope gaat het onder andere om de formulering van de gewenste kwaliteitsprong. Bij de scope moet ook worden vastgesteld of en zo ja welke aanpalende railinfrastructuur wordt meegenomen. Dat kan betekenen dat de uiteindelijke planstudie wordt uitgebreid van Den Haag – Rotterdam tot het baanvak Leiden/Den Haag Centraal – Rotterdam/Dordrecht. Ook zal de Hoekse lijn en de eventuele afkoppeling van die lijn van het hoofdrailnet worden meegenomen. Binnen het planstudiegebied zullen de resultaten van de LMCA, intelligente capaciteitsmaatregelen en ook modellen als viersporigheid in richtingenmodel of lijnmodel worden beschouwd. Ook zal de mogelijkheid van dedicated spoor voor bijvoorbeeld Sprintervoer in de studie worden genomen. Andere aspecten die worden meegenomen zijn de relatie met regionaal OV en de keten en de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van stations.

Het bestaande hoofdrailnet wordt beter benut en mogelijk uitgebreid naar vier sporen om de groei van reizigers te accommoderen. Over de mogelijke concrete maatregelen wordt besloten op basis van de resultaten van de planstudie. Studiegebied voor de capaciteitsuitbreiding betreft gemeenten Den Haag, Rijswijk, Delft, Midden Delfland, Schiedam en Rotterdam. Daarnaast gaat het om mogelijke nieuwe stations (met name Schiedam Kethel), het verbeteren van voorzieningen (fietsparkeren, P+R) en ruimtelijke ontwikkeling rond het hoofdrailnet (met name stationsgebied). Dit zijn initiatieven van de Zuidvleugelpartijen, samen met NS en ProRail als onderdeel van het programma Stedenbaan.

Momenteel vindt de aanbesteding van de spoortunnel Delft, een ruwbouw voor vier sporen (dak en wanden) en tweesporig uitgegraven en ingericht (projectbesluit 5 juli 2005), plaats. In het MIT 2007 is als Rijksbijdrage voor het project Spoorzone Delft een taakstellend budget van €347 mln opgenomen, waarvan €272 mln bijdrage VenW (prijspeil 2006, excl. BTW) en €75 mln (vaste) bijdrage VROM. Er ligt dan ook een kans voor versnelling en capaciteitsuitbreiding als lopende deze aanbesteding besloten wordt tot het viersporig uitgraven van de tunnel. Dit vraagt om een snelle besluitvorming en aanbesteding van het viersporig uitgraven uiterlijk in februari 2008.

Samenhang

Dit Randstad Urgentproject kent samenhang met de andere Randstad Urgentprojecten in deze regio, zoals het project Den Haag Internationale Stad en het project Mooi en Vitaal Delfland. Ook is er een samenhang met de toekomstige ontwikkeling van de Hoekse Lijn.

De relatie met Den Haag Internationale Stad betekent dat voor de ontwikkeling van Den Haag als internationaal centrum de internationale bereikbaarheid per spoor vanuit steden als Brussel gewaarborgd moet zijn. De verbetering van de spoorcorridor van Den Haag naar Rotterdam, waar aansluiting op het HSL-netwerk is gewaarborgd, is daarbij gewenst.

De relatie met de Hoekse lijn houdt in dat binnen de te besluiten planstudie tevens zal worden onderzocht hoe de afkoppeling van de Hoekse lijn van het hoofdrailnet en de aansluiting aan het Rotterdamse metronet (Beneluxlijn) vorm kan krijgen.

De relatie met Mooi en Vitaal Delfland bestaat eruit dat een aantrekkelijker en beter bediend station Delft Zuid, bijvoorbeeld als fietstransferium, de OV bereikbaarheid van Delfland voor recreanten en toeristen kan verbeteren.

Een verbetering van de spoorverbinding Den Haag Rotterdam en een concentratie van nieuwe woningbouw en kantorenbouw in de nabijheid van dit spoor betekent dat minder aan de stadsrand en in het landelijk gebied hoeft te worden uitgebreid.

Daarnaast ligt er natuurlijk een directe relatie met het project Spoorzone Delft.

Resultaat

- Binnenstedelijke (nieuwe en bestaande) woon- en werklocaties worden beter bereikbaar: Den Haag Centrum, Binckhorst en Laakhavens/Moerwijk, Rijswijk, Delft, Delft-Zuid (ontwikkeling TIC), Schiedam (Schieveste), Rotterdam;
- Kwaliteitsimpuls voor binnenstedelijke stationslocaties en verbetering van leefbaarheid van de binnensteden van Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam;
- Verbetering van de bereikbaarheid binnen de Randstad, alsook van en naar de Randstad vanuit andere delen van het land;
- Kortere reistijd van deur tot deur door ketenmaatregelen;
- Draagt bij aan de realisatie van de ambitie om te bouwen in bestaand stedelijk gebied en minder uitbreiding aan stadsranden en in landelijk gebied;
- Door intensivering en bundeling levert het een bijdrage aan duurzaamheid (Nederland Later, duurzaamheidsverkenningen).

Dienstregeling en te nemen besluiten

In december 2007 op basis van de resultaten van de LMCA die dan bekend zijn: Besluit over het verrichten van een planstudie. Als besloten wordt tot een planstudie dan zal zonder uitstel de planstudie worden voorbereid en de scope worden bepaald.

Als besloten wordt tot een planstudie dan wordt deze in 2008 en 2009 uitgevoerd. Als de scope wordt uitgebreid tot Leiden/Den Haag CS - Rotterdam/Dordrecht dan zal de planstudie in 2010 worden afgerond. Als een planstudie wordt gestart dan zal deze voor het eerst worden opgenomen in de planstudietabel MIRT 2009.

Tevens zullen Rijk en regio, in relatie tot bovengenoemd besluit, uiterlijk in februari 2008 gezamenlijk positie kiezen ten aanzien van het viersporig uitgraven van de spoortunnel Delft met inbegrip van de extra investering. Bij het gezamenlijk positie kiezen wordt het baanvak Rijswijk – Delft Zuid in ogenschouw genomen. De uitkomst wordt gebruikt bij de gunning van de tunnelwerkzaamheden in februari 2008.

Wettelijke procedures

Capaciteitsuitbreiding op het gehele baanvak Den Haag – Rotterdam vereist een planstudie besluit en daaropvolgend een uitvoeringsbesluit. Het MIRT spelregelkader is hierop van toepassing. In dit kader komt ook de kwestie van de (verkorte) tracéwetprocedure aan de orde. Bovendien dienen de gemeentelijke bestemmingsplannen daarop te worden aangepast. Ontwerpbestemmingsplan Rijswijk-Zuid is momenteel in voorbereiding.

Financiering

Bijdrage van de rijksoverheid, decentrale overheden en overige partijen hangt af van het besluit tot uitvoering van de planstudie voor het baanvak Den Haag – Rotterdam. Bij een positief besluit zal als onderdeel van de planstudie een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd. Daarin worden regionale maatregelen (zoals bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen) en vraagstimulerende maatregelen (waaronder ketenmobiliteit en communicatie) meegenomen. Op dit moment bestaat nog geen financiële dekking voor de planstudie en de realisatiemaatregelen. De investeringskosten zullen in het kader van een planstudie nader worden bepaald.

Organisatie

De projectorganisatie is nog niet bepaald. Mogelijke deelnemers zijn: V&W, VROM, Zuidvleugelpartijen, overige gemeenten, Prorail en vervoerders.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De regiobestuurder van het Stadsgewest
Haaglanden

.....
Camiel Eurlings

.....
Bas Verkerk

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 8

Kortetermijnmaatregelen ketenmobiliteit;

bijdragen aan een betere bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de Randstad

Doel

Het doel is het ontwikkelen en uitvoeren van maatregelen, die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker maken en die bijdragen aan een betere aansluiting van fiets en auto op het OV en van OV op OV.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Bert Lubbinge, portefeuillehouder openbaar vervoer Regio Utrecht,

komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- het selecteren van de eerste tranche projecten, dat vanaf 2008 tot uitvoering zal komen; gereed uiterlijk 31 december 2007;
- het vaststellen van het financiële budget voor de 1^e tranche en het op basis hiervan nemen van een GO-NO GO beslissing voor dit project; uiterlijk 31 maart 2008;
- het bevorderen van de planontwikkeling en uitvoering vanaf 2008;
- het vaststellen van de totale selectie van maatregelen, inclusief de bijdragen van rijk en regio en eventuele bijdragen van derden; gereed uiterlijk 31 mei 2008;
- het bevorderen van de planontwikkeling en uitvoering van deze maatregelen danwel de start van de uitvoering van deze maatregelen in de periode 2008 t/m 2011;
- het blijven inventariseren van maatregelen die een positieve bijdrage leveren aan de ketenmobiliteit;
- het wegnemen van eventuele bestuurlijke en procedurele belemmeringen.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- uiterlijk 31 maart 2008 duidelijkheid te verschaffen over het beschikbare financiële budget van rijkswege en over het bieden van de mogelijkheid dat de stadsregio's en provincies hun deel van de financiering kunnen putten uit de BDU, danwel, indien dit niet mogelijk is, in overleg tot een andere oplossing te komen voor de betreffende problematiek van de stadsregio's en provincies.³
- voor afstemming te zorgen op rijksniveau en met andere betrokken organisaties zoals bijvoorbeeld NS en ANWB.

³ Er loopt momenteel een discussie in hoeverre BDU voor dit project mag worden ingezet.

De portefeuillehouder openbaar vervoer regio Utrecht verbindt zich daartoe:

- uiterlijk 31 maart 2008 duidelijkheid te verschaffen over de door decentrale overheden ter beschikking te stellen financiële middelen;
- bestuurlijke en procedurele belemmeringen die de uitvoering in de weg staan te signaleren en onder de aandacht te brengen bij de betrokken partijen, zodat deze belemmeringen kunnen worden opgelost;
- bevorderen van de planontwikkeling en uitvoering van maatregelen m.b.t. dit project van de decentrale overheden.

De ambassadeur van dit project is Annie Brouwer.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Komen het volgende overeen:

Aanleiding

Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de beschikbare en potentiële capaciteit van het openbaar vervoer en de fiets. Dit wordt mede veroorzaakt door de problemen die de reiziger ondervindt bij zijn overstap tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.

Doel

Het doel is het uitvoeren van maatregelen die bijdragen aan een betere ketenmobiliteit (met name dankzij een naadloze aansluiting van modaliteiten binnen een reis) en daarmee de kracht van de OV-keten bevorderen. Door verbetering aan te brengen in de onderlinge afstemming zal het OV- en het fietsgebruik toenemen waarmee een bijdrage wordt geleverd aan een duurzame bereikbaarheid van de Randstad.

Scope

De gehanteerde aanpak heeft een gebiedsgericht karakter en heeft betrekking op de gehele Randstad, met inbegrip van de poorten. Het gaat om alle vervoersmodaliteiten en combinaties daarvan, met uitzondering van maatregelen die uitsluitend op de auto zijn gericht. De omvang van de beschikbare middelen zal in sterke mate invloed hebben op het soort en het aantal projecten dat uiteindelijk geselecteerd zal worden.

Onder dit project vallen maatregelen zoals verbetering van P+R-faciliteiten, kwaliteitsimpuls voor overstappunten (o.a. kortere loopafstanden, betere informatievoorziening, verblijfsaccommodatie, hogere veiligheid), verbetering fietsvoorzieningen op overstappunten (o.a. aanpak weesfietsen), de verbetering van de overstap OV-OV (fysieke aansluiting) en het verbeteren van fietsverbindingen in corridors met een hoge congestie. Het gaat hierbij met name om kleinere ingrepen, die snel te realiseren zijn en een relatief groot resultaat hebben ten aanzien van de verbetering in de reistijden, verbetering overstap, aansluiting van deur-tot-deur, etc.

Samenhang

Er bestaat samenhang met

- de 5% groei-ambitie bij het spoorvervoer i.v.m. de aandacht voor de overstappunten;
- Quick Wins uit de netwerkaanpak;
- afhankelijk van definitieve invulling: mogelijk samenhang met OV-projecten van Randstad Urgent.

Resultaat

De maatregelen die uit deze aanpak voortvloeien leiden tot het aantrekkelijker maken van OV en fiets, en een betere aansluiting van fiets en auto op OV en van OV op OV; hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid.

Dienstregeling en te nemen besluiten

- het vaststellen van criteria voor de selectie van maatregelen voor dit onderdeel van het Randstad Urgent; uiterlijk 31 december 2007;
- het selecteren van de eerste tranche projecten die vanaf 2008 tot uitvoering zullen komen; uiterlijk 31 december 2007;
- het definitief vaststellen van het financiële budget voor de 1^e tranche en het op basis hiervan nemen van een GO-NO GO beslissing voor dit project; uiterlijk 31 maart 2008;
- het vaststellen van de totale selectie van maatregelen, inclusief de bijdragen van rijk en regio en eventuele bijdragen van derden; gereed uiterlijk 31 mei 2008;
- het maken van afspraken over de uitvoering van deze maatregelen dan wel starten van de uitvoering van deze maatregelen in de periode 2008 t/m 2011.
- het blijven inventariseren van maatregelen die een positieve bijdrage leveren aan de ketenmobiliteit;
- het wegnemen van eventuele bestuurlijke en procedurele belemmeringen.

Wettelijke procedures

Nvt.

Financiering

Voor dit project wordt voorshands geput uit de enveloppe Openbaar Vervoer (€55 mln.) en uit de regionale bijdragen (bijvoorbeeld BDU). Uitgangspunt daarbij is 50% cofinanciering.

Organisatie

Op zo kort mogelijke termijn wordt door BRU en V&W een organisatie opgezet die de afstemming waarborgt met de bij dit project betrokken overheden. Daarnaast vindt overleg plaats met andere betrokken organisaties zoals NS en ANWB.

Een stuurgroep met vertegenwoordigers van V&W en Randstadpartners draagt zorg voor de voortgang van en de besluitvorming binnen het project.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd, zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De portefeuillehouder openbaar vervoer van
de Stadsregio Utrecht

.....
Camiel Eurlings

.....
Bert Lubbinge

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 9

Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad

Doel:

Duidelijkheid verkrijgen of en hoe één OV-autoriteit bijdraagt aan beter OV in de Randstad.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

L. Verbeek, lid dagelijks bestuur en portefeuillehouder Openbaar Vervoer van de Stadsregio Amsterdam

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- binnen één jaar een verkenning te verrichten naar noodzaak/wenselijkheid en mogelijkheden voor een OV-autoriteit in de Randstad, die zorgt voor meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten onderling en in de aanpak van het OV in de verschillende regio's van de Randstad;
- de verkenning af te ronden met een bestuurlijke conferentie.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- voor afstemming te zorgen op rijksniveau;
- voor en na iedere fase het vervolg en de resultaten te fiatteren;
- de kabinetsbesluitvorming naar aanleiding van de Verkenning te initiëren

De portefeuillehouder OV van de Stadregio Amsterdam verbindt zich daartoe:

- voor afstemming te zorgen binnen de betrokken decentrale overheden, inclusief de S12 (de vier provincies, vier kaderwetgebieden en vier grote steden in de Randstad)
- te fungeren als dagelijks bestuurlijke opdrachtgever van het project. Over onderwerpen van belang voor de voortgang en het resultaat van de verkenning overlegt hij tijdig met staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat;
- voor en na iedere fase het vervolg en de resultaten te fiatteren;
- de besluitvorming naar aanleiding van de Verkenning binnen de betrokken decentrale overheden te initiëren.

De ambassadeur van dit project is Jeltje van Nieuwenhoven.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

In de afgelopen jaren is in een reeks adviezen, rapporten en verkenningen gepleit voor structurele verbeteringen en vernieuwingen in de interne bereikbaarheid van de Randstad en dan met name tussen en naar de grote steden. Deze veranderingen en verbeteringen blijken moeilijk van de grond te komen.

De bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad noodzaakt de betrokken overheden steeds meer en steeds vaker tot afstemming van beleid en uitvoering, die over de beheersgrenzen heen gaat om te komen tot een gemeenschappelijke en samenhangende aanpak. Bij een aantal bestuurders bestaat het gevoel, dat de overheden gezamenlijk onvoldoende in staat zijn om in samenspraak met de marktsector deze gemeenschappelijke vraagstukken in onderling overleg op te lossen en op de verschillende niveaus tijdig te komen tot gemeenschappelijke besluitvorming en uitvoering. Dat doet zich voor – zo stelt men – over de hele breedte van het verkeer- en vervoerterrein en zeker ook op het terrein van het openbaar vervoer. Zij introduceerden de gedachte van één OV-autoriteit voor de Randstad zonodig met bevoegdheden, omdat zij menen dat alleen zo de kwaliteit van het openbaar vervoer in de Randstad op een hoger plan kan worden gebracht. Daarbij gaat het niet alleen om het oplossen van bestaande problemen maar ook om het benutten van kansen en realiseren van nieuwe opgaven.

Aan taak, bevoegdheden en vormgeving van één OV-autoriteit geven partijen echter een geheel eigen en verschillende invulling, al naar gelang hun invalshoek en probleemstelling. Over het begrip ‘autoriteit’ en over nut en noodzaak daarvan bestaan sterk uiteenlopende gedachten. Er is geen eensluidend beeld, laat staan overeenstemming.

Met een korte en doelgerichte verkenning naar enkele uitwerkingen van het idee van één vervoerautoriteit in de Randstad zal het debat en de besluitvorming over de eventuele invoering van zo’n autoriteit versnellen. Een korte verkenning geeft de mogelijkheid om betekenis, de noodzakelijke randvoorwaarden, waaronder doorzettingsmacht en condities én het oplossend vermogen van de verschillende varianten duidelijk in beeld te brengen, zodat de vervolgdiscussie meer toegespitst wordt gevoerd. De verkenning wordt verricht in samenspraak met de betrokken partijen in de Randstad en wordt in één jaar voltooid. In overeenstemming met Randstad Urgent wordt dit eerst toegespitst op het openbaar vervoer.

Doel

Doel van het project is duidelijkheid te verkrijgen of en hoe één OV-autoriteit bijdraagt aan beter OV in de Randstad.

Scope

De verkenning richt zich op noodzaak/wenselijkheid en mogelijkheden voor één OV-autoriteit in de Randstad, die zorgt voor meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten onderling en in de aanpak van het OV in de verschillende regio’s van de Randstad. Uit de verkenning moet duidelijk worden welke problemen met een OV-autoriteit kunnen worden opgelost en welke taken, bevoegdheden en middelen een dergelijke autoriteit daartoe nodig heeft. De verkenning richt zich op de bestaande OV-autoriteiten in de Randstad. De bestaande structuur van rijk, provincie, gemeente en Wgr-plusregio wordt niet ter discussie gesteld.

De verkenning bevat voldoende aanknopingspunten (sterkte-zwakte, duiding van bestuurlijke en inhoudelijke plussen en minnen, oplossend vermogen) voor daarna te nemen beslissingen over

een OV-autoriteit. Naast de focus op samenhang en samenwerking als noodzakelijke component van beter OV onderzoekt de verkenning tevens of en welke rol een vorm van een OV-autoriteit in de Randstad heeft bij de ontwikkeling en uitwerking van het OV in de richting van 'meer ketenintegratie' en 'deur tot deur'. Het uitvoeren van een toegespitste probleemanalyse op basis van bestaand materiaal lijkt voorlopig voldoende om te komen tot enkele (zeg 3 à 4) realistische varianten van een OV-autoriteit. De verkenning richt zich op alle vormen van het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein) in de Randstad. Dat wordt uitgebreid als dat nodig is voor de totale reis (keten).

Samenhang

De verkenning staat in beginsel op zichzelf, maar afhankelijk van de te onderzoeken varianten zijn er relaties met de projecten 7) Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, 8) Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam en 9) Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit. Bij de verkenning wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de inzichten uit bestaande en nog af te ronden rapporten en evaluaties, zoals de lopende evaluatie spoorwetgeving, evaluatie beheer en onderhoud Randstadrail, de Netwerkaanpak en de landelijke capaciteitsanalyses Spoor en Regionaal OV en het geplande advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over de bereikbaarheid van de Randstad

Resultaat

Inzicht in bijdrage aan meer samenhang en samenwerking, oplossend vermogen en denkbare uitvoeringsvormen, incl. taken, bevoegdheden en middelen van enkele realistische varianten op de figuur van de OV-autoriteit. De verkenning schetst de mogelijkheden voor betere afstemming van het OV in de Randstad en geeft aanzetten voor betere samenwerking van de aansturende overheden door bundeling of overdracht van bevoegdheden of anderszins. De verkenning biedt voldoende bouwstenen om daarna snel tot besluitvorming over implementatie over te gaan.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Uit de verkenning moet duidelijk worden voor welke problemen één OV-autoriteit een oplossing kan zijn. Dat vereist in de eerste plaats een nadere probleemanalyse op basis waarvan enkele varianten van een OV-autoriteit worden ontwikkeld.

Gelet op de aard van het onderwerp en de belangen van de verschillende betrokkenen wordt de verkenning gefaseerd opgebouwd, zodat tijdens en na elke fase toetsing van de inzichten mogelijk is en keuzes voor nadere uitwerking met de betrokken partijen worden gewisseld. Om verdere besluitvorming in deze kabinetsperiode mogelijk te maken dient deze verkenning najaar 2008 gereed te zijn.

In fasen ziet de verkenning er als volgt uit:

A. *Probleemverkenning*

- Wat zijn de vervoerkundige en daaraan gerelateerde bestuurlijke problemen?
- Wat zijn problemen voor de korte (1-3 jaar) en welke spelen op langere termijn (3-15 jaar)?
- Wat zijn de belangrijkste belemmeringen (bijv. 10) voor samenhang in het OV-systeem en samenwerking tussen overheden en waardoor worden die veroorzaakt?
- Welke binnenlandse- en buitenlandse voorbeelden zijn bruikbaar voor de aanpak van de gesignaleerde problemen?

Werkwijze: interview-ronde (deskundigen, beleidsmakers en uitvoerders) en deskresearch door extern bureau -> Projectteam -> Voorbereidingsgroep
-> Bestuurlijk duo

Duur: 4 maanden
Besluit: Definiëren welke problemen er zijn en of een vorm van een OV-
autoriteit voor elk van die problemen een oplossing zou zijn.

B. Opties voor oplossingsrichtingen

- Op welk schaalniveau kunnen welke problemen het best worden opgelost;
- Ontwikkelen van varianten (3 à 4) van een OV-autoriteit;
- Beschrijving van focus, bijdrage aan meer samenhang en samenwerking, oplossend vermogen en denkbare uitvoeringsvormen, incl. taken, bevoegdheden en middelen per variant;
- Beschrijving van implementatie-mogelijkheden en inpasbaarheid per variant.

Werkwijze: Projectteam OV-Aut -> Voorbereidingsgroep -> Bestuurlijk duo.

Duur: 3 maanden

Besluit: Duiding van varianten in termen van oplossend vermogen, doorzettingsmacht, inpasbaarheid, e.d.

C. Rapportage met beargumenteerde keuze voor 3 à 4 kansrijke varianten

- Rapportage van de varianten;
- Aanbevelingen voor vervolg.

Werkwijze: Projectteam OV-Aut -> Voorbereidingsgroep -> Bestuurlijk duo.

Duur: 2 maanden

Besluit: Vaststellen rapportage.

D. Afronden met bestuurlijke conferentie

Najaar 2008

Daarna volgt besluitvorming en al dan niet het opstellen van een plan voor implementatie.

Financiering

Advies- en organisatiekosten: €250.000 afhankelijk van nadere invulling. Kosten worden gedeeld.

Organisatie

Op hoofdlijnen, nader uit te werken in een plan van aanpak:

- Gedurende de verkenning functioneert een kleine voorbereidingsgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van rijk en Randstadpartners op directeureniveau. Deze groep bepaalt gedurende de verschillende fasen de inhoudelijke keuzes en voorstellen die ter fiattering aan het bestuurlijk duo worden voorgelegd. De groep zorgt voorts voor bewaking en voortgang van het plan van aanpak;
- Er is een projectteam, waarin rijk en regio zitting hebben. Dit projectteam zorgt voor uitvoering van het plan van aanpak. De dagelijkse ondersteuning van het projectteam is ondergebracht bij Stadsregio Amsterdam;
- Een en ander wordt door Stadsregio Amsterdam in overleg met VenW uitgewerkt in een concreet plan van aanpak voor de verkenning, dat november 2008 gereed is. Daarin wordt ook aangegeven op welke wijze vervoerbedrijven en reizigersorganisaties worden betrokken.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van Verkeer en
Waterstaat

Lid Dagelijks Bestuur van de Stadsregio
Amsterdam; portefeuillehouder Openbaar
Vervoer

.....
J.C. Huizinga-Heringa

.....
L. Verbeek

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 10

Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad

Doel

Het inhoudelijk voorbereiden van de besluitvorming over de wijze waarop de internationale concurrentiepositie van de mainportregio Schiphol op de lange termijn geconsolideerd en versterkt kan worden in balans met het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. De voorbereiding heeft betrekking op strategische ruimtelijke reserveringen en potentiële fysieke uitbreidingen op Schiphol en/of de luchthaven Lelystad.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

en

Lodewijk Asscher, wethouder Luchthavenaangelegenheden van de gemeente Amsterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Voorbereiden door het Rijk van het besluit over de mee te nemen herconfiguratie opties op Schiphol voor een strategische beoordeling van nut en noodzaak, maart 2008
2. Voorbereiden door het Rijk van het besluit over het meenemen van mogelijke uitbreidingen van de luchthaven Lelystad (buiten de huidige PKB grenzen) als onderdeel van een integrale afweging van mogelijkheden voor uitplaatsing naar de regionale luchthavens, voor een strategische beoordeling van nut en noodzaak, maart 2008
3. De uitwerking van de strategische beoordeling, genomen door de Tweede Kamer van nut en noodzaak van herconfiguratie op Schiphol en mogelijke uitbreidingen van de luchthaven Lelystad, als onderdeel van een integrale afweging van mogelijkheden voor uitplaatsing naar de regionale luchthavens, zomer 2009
4. Kabinetsstandpunt lange termijn ontwikkeling Schiphol en Lelystad, december 2009

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Tot het faciliteren van de klankbordgroep ‘Schiphol+Lelystad’;
- De besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling Schiphol voor te bereiden;
- De afstemming met de andere ministeries te verzorgen daarbij.

De wethouder Luchthavenaangelegenheden van de gemeente Amsterdam verbindt zich daartoe:

- De resultaten van de klankbordgroep ‘Schiphol+Lelystad’ mede in te brengen in het proces rond de Alderstafel in de Schipholregio, waarin de middellange termijn ontwikkeling Schiphol centraal staat;
- Het consulteren van regionale besturen in Flevoland inzake adviezen en voorstellen welke deze provincie raken;
- Partijen te stimuleren tot een eensluidende visie te komen;
- Het in voorkomende gevallen - buiten het Aldersoverleg - verzorgen van afstemming met andere regionale besturen.

De ambassadeur van dit project is Hans Alders.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Het rijk wil de internationale concurrentiepositie van de Randstad verstevigen, Schiphol is hierin een knooppunt. In de Nota Ruimte is de doelstelling geformuleerd dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het centrale dilemma bij deze lange termijnontwikkeling van de mainportregio Schiphol is dat het behoud van een concurrerende knooppuntpositie en vestigingsplaats ruimte vraagt voor luchthavenontwikkeling. In de periode 2015-2025 tot 2030 is de verwachting dat de fysieke grenzen van de luchthavencapaciteit (banenstelsel en luchtruim) zullen worden bereikt. Daarnaast is de milieucapaciteit mede bepalend voor wat de daadwerkelijke capaciteit is.

Tegelijkertijd zijn de onzekerheden in de internationale luchtvaartmarkt aanzienlijk en is de druk op de ruimte in de Schipholregio zo groot dat die leidt tot een behoorlijke scheefgroei op de arbeids-, woning- en mobiliteitsmarkt in die regio. Die druk en scheefgroei blijven daarbij niet zonder consequenties voor de leefomgeving (waaronder geluidhinder en klimaateffecten) en plaatsen de overheid voor scherpe afwegingen op het snijvlak van concurrentiepositie, leefomgeving en sturing van luchthavenontwikkeling.

Met besluitvorming over toekomstopties van de luchthaven Schiphol is veel tijd gemoeid, onder andere vanwege planologische procedures. Het Rijk is derhalve in 2006 een traject voor de lange termijn ontwikkeling gestart. In dit traject worden verschillende toekomstopties voor het accommoderen van luchtverkeer in kaart gebracht en afgewogen. Het kabinet heeft uitgesproken de zoekruimte voor het verder accommoderen van luchtverkeer breder te willen trekken dan enkel te kijken naar Schiphol, door de mogelijkheden op andere luchthavens (waaronder Lelystad) te bezien. Belangrijkste referentie voor het invullen van die ruimte zijn de resultaten die uit het korte- en middellange verkenningstraject zullen komen (Alderstafel), en daarmee de milieunormen bepalen.

In de Noordvleugelbrief is aangegeven dat besluitvorming en keuzes die daarbij gemaakt worden, in samenhang moeten worden gezien met de verdere opgaven in de Noordvleugel, met name waar het de (woningbouw) ontwikkeling van de Haarlemmermeer, Almere en specifiek groenblauwe opgaven betreft. In het coalitieakkoord van 7 februari 2007 hebben de regeringspartijen dit nogmaals bekrachtigd.

Doel

Het inhoudelijk voorbereiden van de besluitvorming over de wijze waarop de internationale concurrentiepositie van de mainportregio Schiphol op de lange termijn geconsolideerd en versterkt kan worden in balans met het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. De voorbereiding heeft betrekking op strategische ruimtelijke reserveringen en/of potentiële fysieke uitbreidingen op Schiphol en de luchthaven Lelystad, als onderdeel van een integrale afweging van mogelijkheden voor uitplaatsing naar de regionale luchthavens.

Daarnaast is het doel om bij de mogelijke verdere ontwikkeling van Schiphol en al dan niet de luchthaven Lelystad, de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven(s) te borgen.

Het middellange termijn traject Schiphol loopt parallel aan de eerste fase van het Randstad Urgenttraject (tot maart 2008). De resultaten uit de middellange termijn, onder meer de toekomstige milieunormen van Schiphol, zullen meegenomen worden in het lange termijn

trajecten worden dientengevolge meegenomen in dit Randstad Urgenttraject. De besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling van Schiphol is dan ook gekoppeld aan en afhankelijk van de besluitvorming over de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol.

Samenhang

Het verkenningstraject lange termijn Schiphol hangt binnen de scope van Randstad Urgent samen met de volgende Randstad Urgentprojecten:

- ❖ Project wegbreiding SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere)
- ❖ Planstudie OV SAAL (Schiphol - Amsterdam - Almere – Lelystad)
- ❖ A4 Schiphol

De kwaliteit van de landzijdige bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van de mainportregio Schiphol. De genoemde projecten dragen bij aan het verbeteren van die bereikbaarheid. Een belangrijk aspect is de ontsluiting van een mogelijke tweede terminal in het noordwest-areal van Schiphol op het (hoofd)wegennet en het openbaar vervoer.

- ❖ Werkstad A4

De Werkstad A4 beoogt door middel van een kwaliteitslag de marktpositie van de Mainport Schiphol als logistiek knooppunt binnen de internationale logistieke ketens te verbeteren, de leefbaarheid te verhogen en de Noordvleugeconomie te stimuleren. Het project betreft de ontwikkeling van een logistiek knooppunt met een hoogwaardige infrastructuur en een multimodaal systeem van terminals voor lucht, weg en spoor (en evt. water).

- ❖ Schaalsprong Almere
- ❖ Toekomst IJmeer/Markermeer

Het mogelijk uitplaatsen van luchtverkeer naar Lelystad heeft onder andere effecten op het mogelijke ruimtegebruik in Flevopolder en andersom stellen de woon- en groen-blauwopgaven in Almere en Flevoland een grens aan de mogelijkheden om luchtverkeer te kunnen accommoderen.

- ❖ Ontwikkeling Haarlemmermeer

De ontwikkeling van Haarlemmermeer is een essentiële voorwaarde, aanvullend op de milieu- en veiligheidsuitgangspunten die verbonden zijn aan de ontwikkeling van de mainport Schiphol.

- ❖ Randstad 2040

Een van de onderwerpen van het visietraject Randstad 2040 is de toekomst van Schiphol.

Resultaat

Het resultaat van dit Randstad Urgentproject is voorbereiding van en advisering voor een beleidskeuze over de lange termijn ontwikkeling Schiphol en omgeving, in samenhang met de mogelijkheden voor uitplaatsing naar Lelystad.

Dienstregeling en te nemen besluiten

- Probleemanalyse lange termijn mainportregio Schiphol, september/oktober 2007
- Voorbereiding van het besluit welke opties met betrekking tot Schiphol verder worden onderzocht in een strategische beoordeling van nut en noodzaak, maart 2008
- Voorbereiden van het besluit over het meenemen van mogelijke uitbreidingen van de luchthaven Lelystad (buiten de PKB grenzen) voor een strategische beoordeling van nut en noodzaak, maart 2008
- Inrichten vervolprocedure op basis van besluit Tweede Kamer, maart/juni 2008
- De uitwerking van de strategische beoordeling van nut en noodzaak van opties met betrekking tot Schiphol en mogelijke uitbreidingen van de luchthaven Lelystad, zomer 2009
- Beleidskeuze lange termijn ontwikkeling Schiphol en Lelystad, december 2009

Wettelijke procedure

Er zal afweging plaatsvinden van de door Schiphol aangedragen, en eventueel door het Rijk aangevulde, opties in de door het Kabinet met de Tweede Kamer vastgestelde procedure. Dit kan plaatsvinden in de vorm van bijvoorbeeld het opstellen van een Structuurvisie. Onder meer zullen de opties nader getoetst worden aan de Probleemanalyse en zal een MKBA worden verricht. Aan het einde van dit traject is een beleidskeuze voorzien.

Financiering

Kosten

Voor het maken van een beleidskeuze over de lange termijn ontwikkeling van Schiphol is geen financiële dekking vanuit rijk of regio nodig. Afhankelijk van de uitkomsten en te volgen procedures zullen mogelijk nieuwe projecten worden gestart. Bijvoorbeeld een Verkenning naar de problemen en oplossingsrichtingen voor een bereikbaarheidsvraagstuk of voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Organisatie

Het lange termijn traject is interdepartementaal georganiseerd. Het project wordt getrokken door VenW (DGTL Directie Luchthavens) en VROM, Financiën en Economische Zaken zijn betrokken in de projectgroep

Tevens is tweemaandelijks een periodiek overleg met de provincie Noord-Holland en Schiphol. Maatschappelijke organisaties en de planbureaus worden daarnaast actief betrokken.

De samenhang met de genoemde wegprojecten en Werkstad A4 is reeds geborgd binnen de huidige projectstructuur, hetzij door deelname aan het projectteam (Werkstad A4, EZ/GOB), hetzij door inhoudelijke afspraken tussen de projecten (wegprojecten, DGP). Om dit transparant te houden, zal de samenhang met betreffende projecten op managementniveau tussen de betrokken VenW directies worden vastgelegd.

Ten behoeve van het bredere vraagstuk rond de ontwikkelingsmogelijkheden Schiphol en luchthaven Lelystad op de lange termijn in relatie tot met name de Schaalsprong Almere, IJmeer/Markermeer en ontwikkeling Haarlemmermeer, is in Randstad Urgentverband de volgende organisatie opgezet:

De gemeente Amsterdam en DGTL Directie Luchthavens treden op als initiatiefnemer. Zij faciliteren een klankbordgroep 'Schiphol+Lelystad', waarin de volgende partijen zijn vertegenwoordigd:

- De provincies Noord-Holland en Flevoland
- De gemeenten Amsterdam, Lelystad, Almere en Haarlemmermeer
- De ministeries van VenW, VROM en LNV

Het voorzitterschap is in handen van het Rijk. De klankbordgroep komt in beginsel om de drie weken bijeen om in ieder geval de stand van zaken van de projecten te delen.

De klankbordgroep dient enerzijds als platform om informatie en kennis te delen over de inhoudelijke voortgang van de genoemde samenhangende Randstad Urgentprojecten.

De leden van de klankbordgroep informeren elkaar over de voortgang van relevante aanpalende trajecten voor zover die de ontwikkeling van Lelystad Airport of de configuratie op Schiphol raken.

De regionale vertegenwoordigers in de klankbordgroep geven daarnaast bouwstenen voor de lange termijn mee aan Lodewijk Asscher, welke hij onder meer in de eerste fase van het traject kan inbrengen in het proces rond de Alderstafel, waar de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol centraal staat (zie verbintenis).

Slotbepaling

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De wethouder Luchthavenaangelegenheden
van de gemeente Amsterdam

.....
Camiel Eurlings

Vastgesteld op 29 oktober 2007

.....
Lodewijk Asscher

Project 11

Draaischijf Nederland

Doel:

Realiseren van een effectief en efficiënt verkeer- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht door:

- ontwikkelen van een gebiedsgericht, samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets),
- Realiseren van (onderdelen van) gebiedsgerichte en integrale maatregelpakketten.

Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en

en

Jan Ekkers, gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Utrecht, tevens voorzitter van het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB)

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- Vaststellen van no-regret maatregelen (onder meer m.b.t. weg, OV, fiets goederenvervoer en/of mobiliteitsmanagement), inclusief financiering en uitvoeringsafspraken (eind 2007);
- Vaststellen van integrale maatregelpakketten - betreffende een mix van maatregelen op het gebied van wegcapaciteit in hoofd- en onderliggend wegennet, openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement – in relatie tot de ruimtelijk-economische ambities in de regio als resultaat van de optimalisatiefase (eind 2008);
- Vaststellen van het Ontwerp Tracébesluiten (begin 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures);
- Vaststellen van de Tracébesluiten (eind 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures);
- Start van het uitvoeren van de maatregelen (deze kabinetsperiode).

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- interdepartementale afstemming ten behoeve van effectieve en efficiënte uitvoering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies te bevorderen
- het bevorderen van een effectieve en efficiënte inzet van de rijksmiddelen t.b.v. de Rijksinfrastructuur
- te zorgen voor de voorbereiding en uitvoering van twee MIT-planstudies

De gedeputeerde verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor coördinatie/afstemming tussen en het bewaken van de integrale aanpak van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies 'Ring Utrecht' en 'Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum'
- draagvlak te creëren bij de betrokken regionale partners voor een effectieve en efficiënte uitvoering van de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies
- te zorgen voor de regionale afstemming ten behoeve van een effectieve en efficiënte inzet van de regionale middelen.

De ambassadeur van dit project is Willem de Jager.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De mobiliteit in de regio Utrecht kent momenteel knelpunten. Uit de verkenning/netwerkanalyse Regio Utrecht (eindrapport 11/09/2006) blijkt dat deze in 2020 toenemen, zelfs met uitvoering van voorgenomen maatregelen. Op het hoofdwegennet (HWN) betreft het vooral knelpunten op de A1, A12, A27 en A28 (in de ochtendspits in de richting van Utrecht en Amersfoort, in de avondspits in omgekeerde richting). Op het onderliggend wegennet (OWN) worden knelpunten veelal bij kruispunten geconstateerd. Een groot deel van de gedefinieerde trajecten in het bewuste gebied op het HWN en OWN zal daardoor in 2020 niet voldoen aan de streefwaarden voor doorstroming uit de Nota Mobiliteit. Ook in het Openbaar Vervoer en het goederenvervoer treden in 2020 knelpunten op. De bereikbaarheidsproblemen zijn zodanig van omvang, dat alle beschikbare middelen in onderlinge samenhang moeten worden ingezet om de regio Utrecht bereikbaar, leefbaar en economisch vitaal te houden.

Doel

Doel is om een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeer- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht te realiseren, zodat aan de in de Nota Mobiliteit gestelde streefwaarden wordt voldaan. In twee gebiedsgerichte pakketstudies 'Ring' en 'Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum' wordt een samenhangend en integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen over alle modaliteiten (weg, OV en fiets) ontwikkeld, afgestemd op prijsbeleid en op de ruimtelijk economische ontwikkeling in de regio Utrecht. De maatregelen worden uitgewerkt tot op het niveau van de concrete uitvoeringsbesluiten. Er wordt naar gestreefd diverse maatregelen reeds in deze kabinetsperiode in uitvoering te nemen.

Scope

In de bestuursovereenkomst (13 november 2006) hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en partners in de regio Utrecht (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland en gewest Gooi- en Vechtstreek, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum) afspraken vastgelegd over de pakketstudies 'Ring Utrecht' en 'Driehoek'. Het betreft onder meer afspraken over de reikwijdte, fasering en het gebiedsgerichte en integrale karakter van de beide pakketstudies. De afspraken in de bestuursovereenkomst van 13 november 2006 blijven onverkort van kracht.

Regionale partijen hebben op 25 februari 2007 een aanvullende overeenkomst met elkaar gesloten over de verdeling en de dekking van de regionale bijdrage.

In de pakketstudies wordt onderzocht welke mix van maatregelen binnen de verschillende thema's/modaliteiten (weg, OV, fiets, goederenvervoer, mobiliteitsmanagement) leidt tot het meest optimale resultaat. In de pakketstudies worden tevens concrete (investerings)beslissingen voorbereid. In een gezamenlijk plan van aanpak pakketstudies (juni 2007) is uitvoering gegeven aan de bestuursovereenkomst.

Het studiegebied voor de pakketstudie 'Ring Utrecht' beslaat grofweg het gebied dat wordt doorsneden door de A27 van Houten tot Utrecht-Noord, de A2 van Nieuwegein tot Breukelen en de A12 van Woerden tot Driebergen.

Het studiegebied voor de pakketstudie 'Driehoek' beslaat grofweg het gebied dat doorsneden wordt door de A28 van knooppunt Rijnsweerd (Utrecht) tot en met de aansluiting Nijkerk, de A27 van Rijnsweerd tot knooppunt Eemnes, van Knooppunt Eemnes tot Barneveld. Een

gevoeligheidsanalyse moet uitwijzen of de A1 in 't Gooi en de A27 tussen Hilversum en Almere onderdeel gaan uitmaken van de pakketstudie 'Driehoek'.

Samenhang

Het project draaischijf Nederland hangt samen met de volgende projecten uit Randstad Urgent: **Discontinuïteiten A4/A12**: Realisatie van wegverbreding A12 op korte termijn is uitgangspunt (onderdeel van de referentievariant). Dit sluit aan op het pakket van maatregelen voor Ring Utrecht op de langere termijn.

Korte termijnmaatregelen openbaar vervoer: Ook in de pakketstudies draaischijf Nederland wordt gekeken naar maatregelen op gebied van openbaar vervoer. In de uitvoering wordt afstemming gezocht.

Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio: De omvang en de locatie van de woningbouw kunnen van invloed zijn op de verkeer- en vervoerproblematiek in de regio Utrecht, met name in geval van een uitleglocatie. Een aantal scenario's uit de verstedelijkingsvisie NV Utrecht zal worden doorgerekend op verkeerseffecten. Indien gewenst worden in het bestuurlijk overleg UVVB de partners van NV-Utrecht uitgenodigd.

Project schaa sprong Almere: De (robuustheid van de) maatregelen (weg en OV) op de verbinding Utrecht-Almere is van grote betekenis voor de 'Schaalsprong Almere'. De omvang en de locatie van de woningbouw Almere kunnen van invloed zijn op de te nemen verkeers- en vervoersmaatregelen.

Resultaat

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid en concurrentiekracht van de gehele regio Randstad. Een goede auto, OV- en fietsbereikbaarheid van de regio Utrecht is zowel van belang voor de regionale economische ontwikkeling alsmede voor de vitaliteit van de Randstad (en de rest van Nederland). Het hoofdwegennet rond Utrecht fungeert als belangrijke draaischijf voor de afwikkeling van verkeer en vervoer van de Randstad. De meerwaarde van de pakketstudies is met name gelegen in de gezamenlijke en integrale werkwijze zodat de knelpunten voor wat betreft de auto, OV, fietsbereikbaarheid en goederenvervoer per weg, spoor en water effectief kunnen worden aangepakt.

Dienstregeling en te nemen besluiten

De pakketstudies leiden tot diverse mijlpalen en besluiten op het gebied van de weg, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, de fiets en goederenvervoer. Het betreft onder meer besluiten i.h.k.v. de Tracéprocedure, het starten van aanleg, het al dan niet toekennen van budget.

De volgende stappen kunnen worden onderscheiden:

- Vaststellen van no-regret maatregelen, inclusief financiering en uitvoeringsafspraken (dec 2007)
- Vaststellen of de A2½ en de A30 (of delen daarvan) worden meegenomen in de twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies, op basis van uitkomsten van de aanvullende verkenning naar het verkeersoplossend vermogen en andere relevante aspecten (kosten, leefbaarheid, natuur- en milieuaspecten) (dec 2007).
- Uitwerken van integrale maatregelpakketten, waarbij de resultaten van de Landelijke Marktverkenning en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA) worden betrokken (optimalisatiefase: dec 2007 – zomer 2008)
- Vaststellen integrale maatregelpakketten en vervolgproducten als resultaat van de optimalisatiefase (zomer 2008)
- Vaststellen Ontwerp Tracébesluiten (1e kwartaal 2010, in geval van verkorte Tracé/MER procedure)
- Vaststellen Tracébesluiten (4e kwartaal 2010, bij verkorte Tracé/MER procedures)

- Start uitvoeren maatregelen. Voor de thema's fiets, OV, mobiliteitsmanagement en goederen neemt de voorbereiding van uitvoeringsbesluiten minder tijd in beslag dan voor de weg, zodat de uitvoering van enkele maatregelen al in deze kabinetsperiode kan worden gestart.

Wettelijke procedures

Afhankelijk van de aard en omvang van de maatregel (Hoofdwegennet, onderliggend wegennet, openbaar vervoer, goederenvervoer, fiets) zal de voorgeschreven wettelijke procedure worden gevolgd. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), de bestemmingsplanprocedure en de Tracéwetprocedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Financiering

In de bestuursovereenkomst van 13 november 2006 zijn afspraken vastgelegd over de organisatie en de financiering van de maatregelen. Zo is afgesproken dat met de uitvoering van het pakket van maatregelen op het wegennet een bedrag van minimaal €1.7 miljard en maximaal €2.9 miljard gemoeid is en rekening wordt gehouden met een investering van maximaal €100 miljoen in het openbaar vervoer en maximaal €100 miljoen voor mobiliteitsmanagement en fiets. Dit in overeenstemming met de varianten uit de MIT-verkenning/netwerkanalyse. In de optimalisatiefase wordt een OEI-analyse (Overzicht Effecten Infrastructuur) uitgevoerd op het gewenste maatregelenpakket.

De totaal benodigde investeringen liggen daarmee in de bandbreedte van €1,8 tot 3,1 miljard. Het is de bedoeling dat de regionale partijen gezamenlijk €300 tot 500 miljoen bijdragen. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is rekening gehouden met het project. Na afronding van de aanvullende verkenning, wanneer zicht is op de concrete maatregelen die in planstudie worden genomen, wordt daadwerkelijk een budget toegekend. Regionale partijen hebben op 25 februari 2007 een aanvullende overeenkomst met elkaar gesloten over de verdeling en de dekking van de regionale bijdrage. Dekking vindt plaats via BDU-middelen en door reserveringen op de regionale begrotingen.

Prijsbeleid maakt onderdeel uit van het samenhangende maatregelenpakket. Naast het invoeren van een kilometerprijs zal ook tolheffing als instrument worden onderzocht. Dit instrument zou ook in PPS-verband een plaats kunnen krijgen. De Rijksoverheid zal de regio Utrecht betrekken bij de wijze waarop prijsbeleid kan worden ingevoerd binnen de landelijke kaders.

Organisatie

De volgende partijen hebben op 13 november 2006 de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht met elkaar gesloten en zijn daarmee deelnemers aan het project: provincie Utrecht, gemeente Utrecht, BRU, gemeente Amersfoort, gewest Eemland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeente Hilversum en gewest Gooi- en Vechtstreek. Het bestuurlijk platform voor de pakketstudies is het Utrechts Verkeers- en VervoerBeraad (UVVB). Alle deelnemende partijen zijn in het UVVB vertegenwoordigd. Gezien de complexiteit en het vernieuwende karakter van de pakketstudies wordt een Expertcommissie Pakketstudies Regio Utrecht in het leven geroepen. Zij adviseren de deelnemende partijen (inhoudelijk en procesmatig) over de aanpak en uitvoering van de Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek.

Een programmabureau verzorgt de coördinatie en afstemming, bewaakt de samenhang tussen de pakketstudies en verzorgt de gezamenlijke communicatie. Bij het verdere uitwerkingsproces zullen tevens de aangrenzende provincies (Noord-Holland, Gelderland en Flevoland) worden betrokken.

Het bedrijfsleven wordt actief in het proces betrokken:

- voor het kweken van draagvlak en het genereren van ideeën voor maatregelen die straks zullen moeten worden uitgevoerd;
- voor het maken van afspraken over de uitvoering van maatregelen, met name gericht op mobiliteitsmanagement en goederenvervoer;
- om hen te verleiden bepaalde producten/diensten te leveren (PPS).

Consultatie van derden in het project vindt plaats langs twee sporen, in lijn met de fasering van de pakketstudies:

Spoor 1: Ideeën vergaren en meedenken: focusgroepen, consultatieavonden en ontwerpateliers

Spoor 2: Integrale toetsing en advies door een burgerpanel

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Mobiliteit van de provincie
Utrecht

.....

.....

Camiel Eurlings

Jan Ekkers

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 12

Hoeksche Waard of alternatieve locatie

Doel

Het project beoogt de vraag naar 120 ha (netto) havengerelateerd bedrijventerrein ten behoeve van de Rotterdamse regio voor versterking van de Rotterdamse haven op te lossen. Realisatie is gewenst in de periode 2012-2022.

de Minister van Economische Zaken, Maria van der Hoeven, en

Joop Evertse, gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Kabinetsbesluit over de meest optimale locatie voor het invullen van de behoefte naar 120 ha (netto) voor havengerelateerde bedrijvigheid in de nabijheid van de Rotterdamse haven. (maart 2008)
2. Kabinetsbesluit over de inzet van de reeds gereserveerde FES-middelen voor de ontsluiting en landschappelijke inpassing van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. (maart 2008)
3. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland nemen op basis van de uitkomsten van het locatieonderzoek door CPB en RPB, hun voorkeur mee over (de) locatie(s) voor 120 ha bovenregionaal bedrijventerrein in het Positiedocument binnen het lopende traject van de Provinciale Structuurvisie (april 2008)
4. Vaststelling Positiedocument Provinciale Structuurvisie door Provinciale Staten Zuid-Holland (mei 2008)
5. Vaststelling ontwerp- Provinciale Structuurvisie door Gedeputeerde Staten Zuid-Holland (december 2008)
6. Vaststelling Provinciale Structuurvisie door Provinciale Staten Zuid-Holland (voorjaar 2009)

De minister van Economische Zaken verbindt zich daartoe:

- Coördinatie en besluitvorming in het kader van de FES-procedure;
- Coördinatie van en communicatie met andere decentrale overheden en derden over het onderzoek van CPB en RPB naar alternatieve locaties in afstemming met de Provincie Zuid-Holland.

De gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:

- Besluitvorming over locatie, planvorming en realisatie van het bedrijventerrein indien ruimte gevonden wordt binnen de provincie Zuid-Holland, inclusief indien noodzakelijk opnemen in Provinciale Structuurvisie dan wel aanpassing van vigerend streekplan(nen);
- Het uitwerken van de gebiedsvisie m.b.t. landschappelijke inpassing en infrastructurele ontsluiting indien de locatie voor het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard komt;
- Afstemming en coördinatie met andere decentrale overheden en derden die bij het tweede deel (na het alternatievenonderzoek) van dit project betrokken zijn;
- Het verkrijgen van draagvlak bij decentrale overheden en derden voor de door het Rijk en de Provincie als meest optimaal geziene locatie;
- Afstemming met samenhangende projecten binnen de provincie Zuid-Holland.

De ambassadeur van dit project is de heer Arie Verberk.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

- a. Er is behoefte aan 120 ha (netto). havengerelateerd bedrijventerrein ten behoeve van de Rotterdamse regio ter versterking van de mainport Rotterdam en de werkgelegenheid in de Rotterdamse regio.
- b. Het is bestuurlijk complex om – bovenop de bestaande planning - te komen tot realisatie van deze 120 ha (netto) havengerelateerd bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Op verzoek van de Tweede Kamer wordt op dit moment een onderzoek verricht naar mogelijke alternatieve locatie(s) voor deze havengerelateerde, transportasgeoriënteerde bedrijvigheid.

Doel

Het project beoogt de vraag naar 120 ha (netto) havengerelateerd bedrijventerrein ten behoeve van de Rotterdamse regio voor versterking van de Rotterdamse haven op te lossen. Realisatie is gewenst in de periode 2012-2022.

Scope

Het project behelst besluitvorming over

- a. de meest optimale locatie voor een bedrijventerrein van 120 ha netto ter versterking van de Rotterdamse haven en werkgelegenheid, op basis van onderzoek naar alternatieve locaties van het CPB en RPB.
- b. de reeds gereserveerde FES-middelen binnen de Nota Ruimte voor de inpassing en ontsluiting van de locatie in de Hoeksche Waard.

De verdere planvorming behoort eveneens tot de scope, indien de locatie van het bedrijventerrein wordt gevonden in de Randstad.

Samenhang

Door hun locatie in het zoekgebied naar alternatieve locaties voor de Hoeksche Waard, kan er een relatie zijn met de Randstad Urgentprojecten Stadshavens Rotterdam en PMR. Het besluit over de meest optimale locatie voor het havengerelateerde bedrijventerrein is echter niet voorwaardelijk voor het starten van de uitvoering van deze projecten.

Het kabinetsbesluit zal een integrale afweging zijn waarbij de consequenties voor andere projecten worden meegenomen.

Resultaat

Het project draagt bij aan het vergroten en versterken van de concurrentiekracht van de Randstad. Door het realiseren van het bedrijventerrein van 120 ha netto voor havengerelateerde bedrijvigheid in de Rotterdamse regio, biedt het bedrijventerrein ruimte om nieuwe bedrijvigheid aan te trekken en bestaande bedrijvigheid te laten groeien. Hiermee zorgt het voor nieuwe impulsen in de Rotterdamse haven en versterkt het de concurrentiekracht van een van de twee Mainports in de Randstad. Daarnaast levert het project een bijdrage aan de werkgelegenheid in de Rotterdamse regio.

Dienstregeling en te nemen besluiten

De dienstregeling van het project is afhankelijk van de uitkomst van het onafhankelijk onderzoek. Er zijn twee opties:

1. Optie 1: Het onafhankelijk onderzoek wijst uit dat het bedrijventerrein moet komen op de geplande locatie in de Hoeksche Waard;
2. Optie 2: Het onafhankelijk onderzoek wijst uit dat het bedrijventerrein moet komen op (een) alternatieve locatie(s).

Optie 1:

De dienstregeling indien het onderzoek uitwijst dat het bedrijventerrein moet komen in de Hoeksche Waard ziet er als volgt uit:

- Bespreken en afronden eindconcept (november 2007)
- Aanbieden definitief rapport aan ministers Cramer en Van der Hoeven (november 2007)
- Toesturen rapport aan Tweede Kamer inclusief toelichtende brief van beide ministers (december 2007)
- Analyseren uitkomsten onderzoek en trekken conclusies (januari 2008)
- Overleg tussen Rijk en Provincie Zuid-Holland over de conclusies van het onderzoek t.a.v. de locatie en de verdere procedure (januari 2008)
- Consultatieronde met externen (waaronder gemeenten, Havenbedrijf Rotterdam en Cie Hoeksche Waard) voor maken definitieve beslissing (januari 2008)
- Besluit van het kabinet over de meest optimale locatie (en dus over de locatie Hoeksche Waard) (maart 2008)
- Besluit om het project Hoeksche Waard door te laten gaan naar de uitwerkingsfase van de FES-procedure. (maart 2008)
- Toezending kabinetsstandpunt aan de Tweede Kamer (maart 2008)
- Kamerbehandeling uitkomsten onderzoek en kabinetsstandpunt ten aanzien van de locatie Hoeksche Waard. (april 2008)
- Gedeputeerde Staten Zuid-Holland nemen op basis van uitkomsten locatieonderzoek, voorstellen mee over locatie(s) voor 120 ha bovenregionaal bedrijventerrein in Positiedocument binnen het lopende traject van de Provinciale Structuurvisie (PSV) (april 2008)
- Vaststelling Positiedocument PSV door Provinciale Staten Zuid-Holland (mei 2008)
- Gebiedsvisie gereed voor Noordrand Hoeksche Waard (juni 2008)
- Vaststelling ontwerp-PSV door Gedeputeerde Staten Zuid-Holland (juli 2008)
- Ter inzagelegging PSV door Provincie Zuid-Holland (december 2008)
- Vaststelling PSV door Provinciale Staten Zuid-Holland (voorjaar 2009)
- Besluit Kabinet of er een bijdrage uit het Nota Ruimte budget wordt verstrekt, de hoogte van de bijdrage en de voorwaarden waaronder de bijdrage wordt verstrekt. (voorjaar 2009)

Optie 2:

De dienstregeling indien het onderzoek uitwijst dat het bedrijventerrein moet komen op (een) alternatieve locatie(s) ziet er als volgt uit:

- Bespreken en afronden eindconcept (november 2007)
- Aanbieden definitief rapport aan ministers Cramer en Van der Hoeven (november 2007)
- Toesturen rapport aan Tweede Kamer inclusief toelichtende brief van beide ministers (december 2007)
- Analyseren uitkomsten onderzoek en trekken conclusies (januari 2008)
- Overleg tussen Rijk en Provincie Zuid-Holland over de conclusies van het onderzoek t.a.v. de locatie en de verdere procedure (januari 2008)
- Consultatieronde met externen (waaronder gemeenten, Havenbedrijf Rotterdam en Cie Hoeksche Waard) voor maken definitieve beslissing (januari 2008)
- Besluit van het kabinet over de meest optimale locatie (en dus ook over de locatie Hoeksche Waard) (maart 2008)
- Intentiebesluit over de voor het project Hoeksche Waard gereserveerde FES-middelen (maart 2008)
- Toezending kabinetsstandpunt aan de Tweede Kamer (maart 2008)

- Kamerbehandeling uitkomsten onderzoek en kabinetsstandpunt ten aanzien van de locatie(s) Hoeksche Waard. (april 2008)
- Gedeputeerde Staten Zuid-Holland nemen op basis van uitkomsten locatieonderzoek, voorstellen mee over locatie(s) voor 120 ha bovenregionaal bedrijventerrein in Positiedocument binnen het lopende traject van de Provinciale Structuurvisie (PSV) (april 2008)
- Vaststelling Positiedocument PSV door Provinciale Staten Zuid-Holland. (mei 2008)
- Vaststelling ontwerp-PSV door Gedeputeerde Staten Zuid-Holland (juli 2008)
- Ter inzagelegging PSV door Provincie Zuid-Holland (december 2008)
- Aanmelding nieuwe locatie voor bijdrage uit het FES (december 2008)
- Besluit Kabinet of het project in aanmerking komt voor het toelaten tot de verkenningsfase van de FES-procedure (voorjaar 2009)
- Vaststelling PSV door Provinciale Staten Zuid-Holland (voorjaar 2009)

Wettelijke procedures

Op basis van de uitkomsten van het locatieonderzoek zullen Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een voorstel doen aan Provinciale Staten over de vraag of de 120 ha netto havengerelateerde bedrijvigheid in Zuid-Holland kan worden geaccommodeerd en zo ja, waar. Dit voorstel zal worden gedaan in het kader van het opstellen van de Provinciale Structuurvisie, tenzij de invoering van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) verder vertraagt (geplande invoering medio 2008). In dat laatste geval zullen Gedeputeerde Staten -indien nodig- een procedure starten tot wijziging van betreffend streekplan(nen). Indien de betreffende locatie wordt gevonden in de noordrand van de Hoeksche Waard wordt in deze procedure in elk geval een gebiedsvisie opgenomen gericht op infrastructurele ontsluiting en landschappelijke inpassing van het terrein.

Het Rijk beziet of en in hoeverre het kabinetsstandpunt en de uitkomst van het kamerdebat aanpassing vergt van de PKB Nota Ruimte. Indien nodig, dan zal een aanpassing van de Nota Ruimte in procedure worden genomen.

Betrokken overheden zullen zich maximaal inspannen om de gekozen locatie(s) te doen realiseren. Zij zullen zo nodig gebruik maken van de mogelijkheden die de (n)Wro daarvoor biedt.

Financiering

Door het kabinet is op 2 februari 2007 het besluit genomen om voor het project Hoeksche Waard een reservering te treffen in het kader van het Nota Ruimte Budget. De Provincie Zuid-Holland heeft voor de bovenregionale ontsluiting een bijdrage gereserveerd.

De Rijksbijdrage voor de Hoeksche Waard heeft de verkenningsfase van de Nota Ruimte procedure doorlopen. Voor definitieve besluitvorming moet een business case worden uitgewerkt. De alternatievenstudie vormt input voor de business case. Indien de locatiekeuze (een) locatie(s) elders voordraagt, moet de bijdrage van de overheden, opnieuw worden bekeken.

Organisatie

Op ambtelijk niveau nemen beide partijen deel in de begeleidingscommissie voor het onderzoek naar alternatieve locaties. In deze commissie zitten naast het ministerie van Economische Zaken en de provincie Zuid-Holland, ook het ministerie van VROM, de provincie Noord-Brabant, het Ruimtelijk Planbureau en het Centraal Planbureau.

Bestuurlijke afstemming met de provincie Zuid-Holland vindt bilateraal plaats.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Economische Zaken

De Gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, namens Gedeputeerde Staten Zuid-Holland

.....
M. van der Hoeven

.....
J. Evertse

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 13

Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Doel

- 1) Versterken van de mainport Rotterdam door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten in het Rotterdamse havengebied op te lossen;
- 2) Verbeteren van de leefomgeving in Rijnmond

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat

en

Mark Harbers, de wethouder van Economie, Haven en Milieu van gemeente Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat, conform het Bestuursakkoord 2004 en de Uitwerkingsovereenkomsten 2005, de volgende stappen worden genomen:

- Start landaanwinning Maasvlakte 2, vanaf tweede helft 2008
- Start realisatie 2^e ronde projecten Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), vanaf tweede helft 2009
- Start aanleg 1^e deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied, vanaf tweede helft 2009

De Minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich als coördinerend minister voor PMR daartoe:

- de benodigde acties uit te voeren tot het nemen van bovengenoemde stappen, conform het Bestuursakkoord 2004 en de Uitwerkingsovereenkomsten 2005.

De wethouder Economie, Haven en Milieu van gemeente Rotterdam verbindt zich daartoe:

- de benodigde acties uit te voeren tot het nemen van bovengenoemde stappen, conform het Bestuursakkoord 2004 en de Uitwerkingsovereenkomsten 2005;
- te zorgen voor afstemming met, draagvlak binnen en medewerking van betrokken gemeenten en provincie ten dienste van realisatie van PMR.

De ambassadeur van dit project is Sybe Schaap.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De ontwikkeling van Mainport Rotterdam verdient bijzondere aandacht. Zonder aanleg van een nieuw havengebied ontstaat er in de haven van Rotterdam een ruimtetekort voor de deepsea gebonden containers, de daaraan gebonden industrie en de chemie. Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit van de Rotterdamse haven en haar concurrentiepositie en daarmee ook voor de regionale en nationale economie. Daarnaast wordt de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond beïnvloed door de ontwikkeling van het haven- en industriegebied. Specifieke aandacht is nodig voor het gelijktijdig verbeteren van de kwaliteit van natuur- en milieu in de Rijnmond en voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied.

Doel

PMR geeft uitvoering aan een dubbele doelstelling:

- 1) Versterken van de mainport Rotterdam
- 2) Verbeteren van de leefomgeving in Rijnmond

Scope

De afspraken over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam zijn integraal vastgelegd in een Bestuursakkoord (juni 2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (september 2005). PMR wordt gerealiseerd in de provincies Zuid-Holland en Zeeland. Betrokken gemeenten zijn: Rotterdam, Westland, Albrandswaard, Lansingerland en Westvoorne. Provincie Zuid-Holland en Stadsregio Rotterdam zijn eveneens nauw betrokken bij PMR. Concreet bestaat PMR uit het, in onderlinge samenhang, ten uitvoering brengen van drie deelprojecten: het deelproject Landaanwinning (2^e Maasvlakte), het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied en het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied. Het totale Project Mainportontwikkeling Rotterdam valt binnen Randstad Urgent. Een korte samenvatting van de deelprojecten volgt hieronder.

Landaanwinning en natuurcompensatie:

- aanleg van Maasvlakte 2 (landaanwinning aansluitend op huidige Maasvlakte), omvang ca. 2000 hectare, waarvan maximaal 1000 hectare voor nieuw haven- en industrieterrein;
- compensatie van de aantasting aan beschermde natuur die ontstaat als gevolg van Maasvlakte 2:
 - een bodembeschermingsgebied (zeereservaat) en rustgebieden voor flora en fauna in de zee voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden (in de Voordelta) van ongeveer 25.000 hectare;
 - aanleg van 35 hectare nieuwe duinen voor de kust van Delfland.

750 hectare natuur- en recreatiegebied:

- 600 ha op Midden-IJsselmonde (Landschapspark Buytenland);
- 100 ha in de Zuidpolder en Schiebroekse Polder bij Berkel en Rodenrijs (Vlinderstrik);
- 50 ha langs de Schie, tussen Rotterdam en Delft (Schiezone);
- Verbinding voor langzaam verkeer over de infrabundel A15 tussen Rotterdam-Zuid en Midden-IJsselmonde.

Bestaand Rotterdams Gebied:

Een serie projecten om het bestaande havengebied intensiever te benutten (200 ha ruimtewinst) en de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond te verbeteren.

Samenhang

Randstad Urgent bevat een aantal projecten dat de bereikbaarheid van Rijnmond en in het bijzonder het haven- en industriegebied (inclusief Maasvlakte 2) op korte en lange termijn aanpakt.

Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa): dit project pakt de knelpunten op korte termijn in de bereikbaarheid aan op de A15, traject Maasvlakte-Vaanplein. Hiervoor is van belang dat de verkeersprognoses van beide projecten (MaVa en MV2) op elkaar zijn afgestemd. Dit geldt ook voor de te nemen milieumaatregelen. Binnen het Tracébesluit van MaVa kunnen deels luchtmaatregelen (in de vorm van luchtschermen) worden vastgesteld, die noodzakelijk zijn voor het realiseren van de Maasvlakte 2.

Om de bereikbaarheid van de mainport ook op lange termijn, in de periode na circa 2020 te waarborgen, zullen aanvullende en nieuwe (infrastructurele) maatregelen worden verkend. Daartoe is een tweetal verkenningen in Randstad Urgent opgenomen, te weten 2^e (westelijke) ontsluiting van de mainport en mainportcorridor Zuid.

Daarnaast is in Randstad Urgent een aantal projecten opgenomen die een bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid van de regio. Het betreft de A4 Midden Delfland en de planstudie A13/A16.

Stadshavens Rotterdam en Containertransferium: beide projecten hebben samenhang met PMR en zijn erop gericht om tot een optimale benutting te komen van de beschikbare ruimte

Mooi en Vitaal Delfland: de realisatie van 150 ha. natuur- en recreatiegebied (Schiezone en Vlinderstrik) draagt bij aan de doelstellingen van Mooi en Vitaal Delfland.

Resultaat

PMR voorziet in economische ontwikkeling, en tegelijkertijd in versterking van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Maasvlakte 2 is een unieke kans om Rotterdam verder te laten uitgroeien tot de Noordwest Europese hub met deepsea-faciliteiten en daarmee behoud van marktaandeel en een grotere aantrekkingskracht als vestigingsplaats. De leefbaarheid in het Rijnmond gebied krijgt een impuls door de ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied en de leefbaarheidsprojecten in het kader van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied.

Wettelijke procedures + Dienstregeling en te nemen besluiten

Eén van de belangrijkste besluiten is inmiddels genomen, namelijk de PKB PMR. In de Planologische Kernbeslissing PMR (2006) is het ruimtelijk kader op rijksniveau vastgelegd. Nadere uitwerking vindt plaats in diverse planprocedures en vervolgbesluiten, zoals het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Het betreft de volgende planprocedures:

- Start procedures t.b.v. landaanwinning, incl. bestemming daarvan
- Vaststelling ruimtelijke besluiten: bestemmingsplan MV2, artikel 19 en concessie
- Instellen Bodembeschermingsgebied en procedure duincompensatie
- Start realisatie Landaanwinning, na doorlopen van de randvoorwaardelijke procedures
- BRG projecten in uitvoering nemen
- (Deel-)projecten 750 ha natuur- en recreatiegebied in uitvoering nemen
- Eerste gedeelte van de Landaanwinning gereed; eerste terminal operationeel (2013)
- Projecten 750 ha natuur- en recreatiegebied en BRG afgerond (2021)
- Tweede Maasvlakte volledig operationeel (2033)

Financiering

Alle bijdragen aan PMR zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten. Totale kosten project: €3.575 mld (prijspeil 2005). In het kader van de besluitvorming over de PKB is een kosten-batenanalyse opgesteld. Tevens is door het Havenbedrijf een business case opgesteld voor de landaanwinning. De business case wordt continue bijgehouden en gebruikt bij investeringsmomenten van het Havenbedrijf.

In het budget PMR is €910 mln als vaste bijdrage aan het project gekoppeld, vallend onder VenW. Daarnaast is nog met een aantal andere posten rekening gehouden. Deze andere posten (bv post onvoorzien Rijk, BTW en uitvoeringsorganisatie Rijk) bedragen in het totaal €574 mln en zijn niet meegerekend bij de hierboven genoemde totale kosten van het project. Ingevolge het kabinetsbesluit van december 2003 worden de bedragen gefinancierd ten laste van:

- het Fonds Economische Structuurversterking
- Departementale begrotingen van de ministeries VenW, VROM, LNV en EZ.

De provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam en gemeente Rotterdam dragen gezamenlijk € 275 mln bij. Deze bedragen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten. Dat geldt eveneens voor de bijdrage van derden.

Organisatie

De deelnemers aan de Bestuursovereenkomst en Uitwerkingsovereenkomsten PMR zijn:

- Het rijk (bestaande uit de Ministeries van 'Verkeer en Waterstaat', 'Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer', 'Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit', Economische Zaken en Financiën)
- Gemeente Rotterdam
- Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- Provincie Zuid-Holland
- Stadsregio Rotterdam

Over de te nemen besluiten (mijlpalen) wordt regelmatig overleg gevoerd met maatschappelijke partijen in het Overleg Maatschappelijke Partijen (OMP). Aan het OMP nemen deel: Zuid-Hollandse Milieufederatie, Zuid-Hollands Landschap, Waddenvereniging, VNO-NCW, Deltalinqs, Kamer van Koophandel Rotterdam, FNV, Recron, VEERO, ANWB, LTO-Noord, de Vereniging Natuurmonumenten, het Productschap Vis, Stichting De Noordzee.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat **Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, de wethouder van Economie, Haven en Milieu**

.....
Camiel Eurlings

.....
Mark Harbers

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 14a

Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)

Doel

Verbeteren van de ontsluiting van mainport Rotterdam door aanpassing van A15 Maasvlakte - Vaanplein

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat
en

Jeannette Baljeu, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- Teken en Bestuursovereenkomst A15 Maasvlakte – Vaanplein januari 2008
- Ter visie leggen van het Ontwerp Tracébesluit
A15 Maasvlakte – Vaanplein 1 mei 2008
- Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein eind 2008
- Start uitvoering werkzaamheden 2010
- Openstelling van de verbrede A15 2015

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- de besluitvorming te initiëren en te zorgen voor de benodigde afstemming met rijkspartners
- te zorgen voor tijdige en zorgvuldige voorbereiding van het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein opdat het project Mainportontwikkeling Rotterdam ongehinderd kan worden uitgevoerd
- het bevorderen van aanvullende beleidskaders, met name op het gebied van de luchtkwaliteit, zodat de verbreding van de A15 ongehinderd kan worden uitgevoerd
- te zorgen voor de tijdige uitvoering van de met de regionale partijen overeengekomen scope van het project inclusief de overeengekomen inpassingmaatregelen

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor afstemming met, draagvlak binnen en medewerking van betrokken gemeenten en provincie ten dienste van het te nemen Tracébesluit A15, resulterende in een bestuursovereenkomst en een gezamenlijk vastgestelde scope van het project, met het doel dat regionale partijen zullen afzien van het indienen van zienswijzen en bezwaren tegen het tracébesluit
- te streven naar een financiële bijdrage vanuit de regio voor de aan de verbreding gekoppelde lokale projecten

De ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Een goede ontsluiting van Mainport Rotterdam is essentieel voor een goed functionerende Mainport. De Rijksweg 15 Maasvlakte – Vaanplein (in het vervolg MaVa genoemd) is een zeer belangrijke transportas die het Rotterdamse haven- en industriegebied vanaf de Maasvlakte met het (Europese) achterland verbindt. Het verkeer op de A15 groeit sterk als gevolg van de toenemende bedrijvigheid in de haven (aanleg Maasvlakte 2) en nieuwbouw van woningen en bedrijven in het omringende gebied. De A15 in de huidige vorm heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst adequaat te verwerken. De bereikbaarheid van de aanwezige economische centra en mainport Rotterdam (met name voor het deel tussen Spijkenisse en Vaanplein) komt hierdoor in gevaar.

Doel

Doel van de beoogde aanpassingen aan de A15 is het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid op de A15 tussen Stenen Baakplein en Vaanplein. De planhorizon is daarbij 2020: het project voorziet in de capaciteitsbehoefte tot 2020, conform de gestelde bereikbaarheidscriteria in de Nota Mobiliteit.

In de periode na 2020 kunnen mogelijk nieuwe capaciteitsproblemen op de A15 ontstaan.

Scope

De uitbreiding van de rijksweg A15 vindt plaats op grondgebied van de gemeente Rotterdam (deelgemeenten Hoogvliet en Charlois), Albrandswaard en Barendrecht. De uitbreiding van rijksweg 15 valt binnen de beheersgebieden van de provincie Zuid Holland en het Waterschap Hollandsche Delta. Het tracé van de A15, dat in het kader van onderhavige Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt aangepast, loopt vanaf het Stenen Baakplein in de gemeente Rotterdam in het westen tot en met het knooppunt Vaanplein nabij de gemeente Barendrecht in het oosten. De noordgrens van het project ligt in het knooppunt Benelux op de A4. In het knooppunt Vaanplein liggen de noordgrens en de zuidgrens beide bij de aansluitingen op de A29.

“De voorgenomen aanpassingen van de A15 vinden plaats op de trajecten Maasvlakte-Beneluxplein en Beneluxplein – Vaanplein.

Op het traject Maasvlakte - Beneluxplein gaat het om het:

- het ombouwen naar stadsautosnelweg (Maasvlakte – aansluiting A57);
- de uitbreiding van het aantal rijstroken (deels spitsstrook) (aansluiting A57 – Spijkenisse). Hierbij wordt de bestaande Botlekbrug vervangen door een nieuwe Botlekbrug, inclusief maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement voor een goede verdeling van het verkeer door de Botlektunnel en over de Botlekbrug”

Op het traject Beneluxplein - Vaanplein gaat het om uitbreiding van het aantal rijstroken (naar 2x3 en 2x2), Hierbij wordt de uitvoering van een “groene verbinding” niet onmogelijk gemaakt. De “groene verbinding” is een project van de stadsregio dat de Rijksweg 15 MaVa kruist (ten behoeve van noord-zuidrelatie) en is opgenomen in de PKB-deel 1 van het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Tevens zal worden onderzocht of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor een goede doorstroming op de A15 tot en met knooppunt Ridderster (waaronder de ontsluiting van het bedrijventerrein Greenery in de gemeente Barendrecht) en de eventuele maatregelen (“project Ridderster”) zo mogelijk mee te nemen binnen het project A15 Maasvlakte – Vaanplein, op voorwaarde van financiële dekking. Project Ridderster is het resultaat van een studie naar de

toekomst van de ontsluiting van de “IJsselmondse Knoop”⁴. Als uitkomst van deze studie is besloten dat het Rijk een aantal kleinschalige maatregelen (korte termijn pakket) voor haar rekening neemt. Daarnaast worden het project Ridderster (lange termijn pakket) uitgevoerd. Zowel “project Ridderster” als de “groene verbinding” maken planologisch gezien geen onderdeel uit van het nog te nemen Tracébesluit A15 MaVa. Wel wordt er in het besluit rekening gehouden met deze aanvullende maatregelen, die op een andere manier geregeld worden. De initiatiefnemer voor “project Ridderster” is de Stadsregio Rotterdam.

Samenhang

Project Mainportontwikkeling Rotterdam: De aanpak van A15 is van groot belang voor de ontsluiting van Regio Rijnmond en in het bijzonder het haven- en industriegebied. Hiervoor dienen de verkeersprognoses van beide projecten (MaVa en Maasvlakte 2) op elkaar te zijn afgestemd met het oog op de te nemen milieumaatregelen. Binnen het Tracébesluit kunnen deels luchtmaatregelen (in de vorm van luchtschermen) genomen die noodzakelijk zijn voor het realiseren van Maasvlakte 2. In dat geval heeft het de voorkeur dat het Ontwerp Tracébesluit van MaVa is vastgesteld door de Minister om ter visie te worden gelegd vóórdat het bestemmingsplan MV2 met bijbehorende MER-ren wordt vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam.

Containertransferium: De aanleg van Maasvlakte 2 zal zorgen voor meer aanlanding van containers. Transport over de weg (met name voor binnenlandse bestemmingen) zorgt voor een zwaardere belasting van de A15. Containertransport via de binnenvaart naar een transferium in het binnenland zal het transport over de A15 ontlasten. Realisatie van het containertransferium kan de A15 mogelijk al ontlasten tijdens de bouwfase (2010 - 2015).

Verkenning tweede ontsluiting: In de periode na 2020 kunnen mogelijk nieuwe capaciteitsproblemen op de A15 ontstaan. In het project ‘verkenning tweede ontsluiting’ maakt het bedrijfsleven een business case voor een Oranje of Blankenburgtunnel onder de Nieuwe Waterweg. De initiatiefnemer voor deze verkenning is het Havenbedrijf Rotterdam NV. Overige Randstad Urgentprojecten: de A4 Midden Delfland, de planstudie A13/16 en de Mainport Corridor Zuid dragen ook bij aan de ontsluiting van de Maasvlakte en regio Rijnmond. Maatregelen aan de A15 worden in samenhang daarmee gezien.

Resultaat

De aanpassing van A15 MaVa is van groot belang voor de toekomst van de Mainport Rotterdam, aangezien het in belangrijke mate voorziet in de ontsluiting van de Mainport.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Het project bevindt zich in de fase van Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Er is sprake van een integraal project: de planstudie en de contractering worden parallel aan elkaar voorbereid door één geïntegreerde projectorganisatie.⁵

- Tekenen Bestuursovereenkomst A15 Maasvlakte – Vaanplein in Januari 2008.
- Het ter visie leggen van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein op 1 mei 2008 (mits blijkt dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt ten gevolge van de uitvoering van de A15 MaVa).
- Het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein eind 2008.
- Start uitvoering werkzaamheden in 2010.
- Openstelling van de verbrede A15 in 2015.

⁴ De IJsselmondse knoop ontrafeld, eindrapport commissie Dronkers, 16 februari 2007.

⁵ Hierbij is geen sprake van vervlechting! Wel kan bij goede ideeën van de marktpartijen tijdens de concurrentiegerichtte dialoog worden besloten om het dan geldende Tracébesluit partiel te herzien.

In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

Wettelijke procedures

In de Planologische Kernbeslissing PMR (2006) is het ruimtelijk kader op rijksniveau vastgelegd. Nadere uitwerking vindt plaats in diverse onderliggende besluiten, waaronder het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Het kabinet is bereid en voornemens om de ter beschikking staande instrumenten in het kader van de huidige en komende wetgeving inzake de ruimtelijke ordening (onder meer Rijksprojectenprocedure, aanwijzing en inpassingsbesluit) in te zetten zodra en voor zover dit nodig is ten dienste van tijdige totstandkoming van de voor PMR benodigde besluitvorming.

De verbreding van A15 vindt plaats binnen de geldende wet en regelgeving ten aanzien lucht, geluid, externe veiligheid, milieu etc (leefbaarheid). Het instrument is de Tracéwet. Indien nodig voor tijdige totstandkoming van besluitvorming biedt de Tracéwet de mogelijkheid om een aanwijzing te geven.

De wegwitbreiding volgt de Tracéwet-procedure. De Tracéwet stelt de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Financiering

Het project staat op de rijksbegroting (MIRT) voor 1,294 miljard euro (incl BTW en BLD RWS) prijspeil 2006. Van dit budget wordt 4 miljoen euro benut voor kleine aanpassingen voortvloeiend uit het project "IJsselmondse Knoop". Het voornemen is om dit project met een DBFM-contract op de markt te zetten. De dekking voor de onderhoudskosten zullen dan uit het reguliere Onderhoudsbudget voor V&W komen. De luchtschermen worden voor een deel gefinancierd vanuit het project PMR. Vanuit dit project wordt ook een overeenkomst over de te nemen luchtmaatregelen voor de realisatie van de Maasvlakte 2 gesloten. Het bijbehorende bedrag moet te zijner tijd aan het MIRT-budget worden toegevoegd.

Decentrale overheden overwegen om de uitvoering van lokale projecten te koppelen aan de uitvoering van rijksweg 15 MaVa, voor zover dit niet vertragend en risicoverhogend werkt en de koppeling logisch is. Dan zal ook sprake zijn van een regionale bijdrage. Hierover worden afspraken gemaakt in een multilaterale bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst is een van de mijlpalen.

Organisatie

Deelnemers aan het project zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid Holland, gemeenten Rotterdam, Albrandswaard, Barendrecht en het waterschap Hollandse Delta, het Havenbedrijf Rotterdam NV en Prorail. Door middel van een multilaterale bestuursovereenkomst worden nadere afspraken gemaakt over het publieke kader waarbinnen uitvoering moet plaats vinden en de wijze waarop de partijen hun publieke verantwoordelijkheden (rijk: vaststellen Tracébesluit, regionale partners: vergunningverlening) inzetten.

Derden (maatschappelijke organisatie, marktpartijen, burgers) worden via voorlichting en inspraak betrokken bij het project. Belanghebbende partijen zijn onder meer gemeenten Rozenburg en Spijkenisse, aangezien de rijksweg 15 vlak langs deze gemeenten ligt. Evenals Havenbedrijf Rotterdam als beheerder van de haventerreinen en ProRail als beheerder van het spoor dat vlak langs rijksweg 15 ligt.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Namens het dagelijks bestuur van de
stadsregio Rotterdam, de portefeuillehouder
Verkeer en Vervoer

.....
Camiel Eurlings

.....
Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 14b

Container Transferium Rotterdam

Doel

Het tot stand doen komen van een Container Transferium Rotterdam, mede ter verbetering van de bereikbaarheid van de Haven van Rotterdam

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

M.G.J. Harbers, Wethouder Economie, Haven en Milieu van de gemeente Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

- Besluit 1: Go/no go op basis afgeronde integrale studie naar locatie (januari 2008)
- Besluit 2: Go/no go starten pilot bij bestaande binnenhaven (1^e kwartaal 2008)
- Besluit 3: Bekrchtiging locatiekeuze inclusief aard en financiering ontsluitende infrastructuur (1^e kwartaal 2008) o.b.v.:
 - Advies Stuurgroep Publiek over de scope en voorkeurslocatie
 - Advies uit Stuurgroep Privaat over de scope en financiering van het Container Transferium
 - Advies van de klankbordgroep op basis van de afgeronde studies aan de klankbordgroep over de voorkeurslocatie
- Besluit 4: Aanpassing bestemmingsplan door de voorkeursgemeente (begin 2009)

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

18. zich in te spannen om tot een goede locatiekeuze voor het containertransferium te komen en gezamenlijk met de initiatiefnemers afspraken te maken over de financiering van de ontsluitende infrastructuur;
19. de afstemming met de andere ministeries te verzorgen;
20. de samenhang te bewaken met andere projecten in het programma Randstad Urgent, waaronder Project Mainport Rotterdam en de planstudie A15.

De wethouder Economie, Haven en Milieu van de gemeente Rotterdam verbindt zich daartoe:

21. zich in te spannen om tot een goede locatiekeuze voor het containertransferium te komen en afspraken te maken over de financiering van de ontsluitende infrastructuur;
22. voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten en provincie te zorgen;
23. naar een eensluidend standpunt vanuit de regio over de alternatieven en varianten te streven ;
24. voor afstemming met en draagvlak binnen het betrokken bedrijfsleven te zorgen;
25. zich in te spannen voor een eventuele aanpassing van het bestemmingsplan door de voorkeursgemeente.

De ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Het vervoer met containers neemt wereldwijd toe. De haven van Rotterdam heeft in het wereldwijde netwerk een goede positie en de containeroverslag zal de komende jaren sterk blijven toenemen. Dit stimuleert de economische groei. Met verschillende projecten wordt de aanlanding en afvoer van de containers gefaciliteerd, zoals PMR (Maasvlakte 2), de Betuwelijn en de uitbreiding van de A15. Een belangrijk deel van de containers met een internationale bestemming verlaat de haven van Rotterdam per binnenvaartschip of trein. Voor containers met een binnenlandse bestemming is verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het wegvervoer van containers minder hard groeit, dan de groei van het containervervoer. De Betuwelijn draagt bij aan deze modal split, maar is niet voor alle bestemmingen een geschikt alternatief voor de vrachtwagen.

Op dit moment zijn er logistieke problemen bij het afwickelen van de containers per binnenvaart naar het achterland. Het Havenbedrijf Rotterdam Noordvleugel wil met marktpartijen op verschillende manieren de betrouwbaarheid en efficiëntie van de logistieke afwikkeling per binnenvaart verbeteren.

Doel

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een Container Transferium. Een Container Transferium van 8 -15 ha, als vooruitgeschoven hub zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de bovengeschetste problematiek. Het Container Transferium komt ten oosten van de haven van Rotterdam te liggen op een nader te bepalen locatie. De vrachtwagens en ook binnenvaartschepen kunnen hier de containers ophalen en afleveren. Met moderne en schone binnenvaartschepen worden de containers vervolgens in dikke stromen vervoerd tussen het Container Transferium en de containerterminals op Maasvlakte 1 en 2.

In juli 2007 is de commerciële haalbaarheidsstudie afgerond na uitgebreide consultatie van marktpartijen. De belangrijkste conclusies zijn:

1. dat een containertransferium een significante bijdrage kan leveren aan betere benutting van de binnenvaart en daarmee aan het verminderen van de congestie- en luchtkwaliteitproblematiek op de A15;
2. een renderende exploitatie haalbaar is;
3. naast een centraal Container Transferium aan de oostzijde van de ruit van Rotterdam, zijn op termijn ook decentrale Container Transferia nodig in het noorden van de Randstad en in het zuiden;
4. de drie Container Transferia zijn aanvullend op het bestaande netwerk van inlandterminals.

Het vervolg bestaat uit twee sporen:

Spoor 1: het verder onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam met marktpartijen (w.o. de zeeterminals) ontwikkelen en uitwerken van een businesscase voor een Container Transferium. Te beginnen met het centrale Container Transferium ten oosten van Rotterdam.

Spoor 2: het verder uitwerken van het "publieke spoor" waarin het accent ligt op onderzoek naar bestuurlijke en maatschappelijk draagvlak, lokale inpassing, benodigde procedures, milieueffecten en effecten op het bestaande achterlandnetwerk.

Spoor 2 is faciliterend voor het private Spoor 1 en vormt de kern van het Randstad Urgentproject Containertransferium.

Doel van dit project is het in kaart brengen van de publieke aspecten (draagvlak, procedures, inpassing, douane, security, etc.) van een containertransferium ten behoeve van een voortvarende besluitvorming over de realisatie.

Bij het onderzoek naar de locatie worden ook de voorkeurlocaties van marktpartijen, waaronder de binnenvaartbranche, de zeeterminaloperators en de wegvervoerbranche, meegenomen. Op dit moment is de locatiekeuze nog niet gemaakt, wat impliceert dat onderstaande activiteiten voor twee tot drie mogelijke locaties moeten worden uitgevoerd. De mogelijkheid van een pilotlocatie wordt hierbij meegenomen.

De focus ligt hierbij op de volgende zaken:

1. Samenwerking met publieke partijen

Voor de potentiële locaties wordt uitgezocht in welke mate een Container Transferium past binnen het gemeentelijke en provinciale beleid en of er draagvlak is bij bestuurlijke en maatschappelijke partijen.

2. Procedures

Er is een nadere analyse van de noodzakelijke RO-procedures (bestemmingsplannen, MER, vergunningen etc) nodig en de effecten hiervan op de doorlooptijd van het project. Mogelijkheden tot versnelling zullen worden onderzocht.

3. Lokale inpassing (verkeerskundig)

Nagegaan moet worden wat de verkeerseffecten van een transferium zijn met daaraan gekoppeld de consequenties voor het lokale wegennet en de ontsluiting op hoofdinfrastructuur. De benodigde aanpassingen aan de infrastructuur incl. kosten zullen worden bepaald.

Hetzelfde geldt voor de rivierzijde van het transferium: het in beeld brengen van de (nautische) consequenties en (eventueel benodigde) aanpassingen aan de infrastructuur.

4. Duurzaamheid

Het betreft hier de milieuaspecten in de buurt van het containertransferium (luchtkwaliteit, geluid) en de milieuaspecten van het transport tussen de zeeterminals op de Maasvlakte en het transferium: vermindering problemen A15, kansen voor schoon binnenvaarttransport met effecten voor luchtkwaliteit, geluid en CO₂).

Betere benutting van binnenvaart draagt bij aan het realiseren van energie- en klimaatambities. Het project containertransferium biedt een aanknopingspunt voor een energietransitie binnenvaart.

5. Inpassing van het Container Transferium in het bestaande netwerk van inland terminals

De inpassing van en de effecten van het Container Transferium op het bestaande netwerk van inland terminals wordt onderzocht. Hoe kunnen tezamen met de specifieke functie van het CT ook de bestaande terminals hun marktaandeel verder vergroten.

6. Douane en security aspecten van het Container Transferium

Het Container Transferium is als het ware een vooruitgeschoven post van de haven, waar de douane afhandeling en de security checks in principe zouden kunnen plaatsvinden. Het voordeel is dat daarmee de terminals op de Maasvlakte ontlast worden en een snellere afwikkeling op de Maasvlakte mogelijk gemaakt wordt. Met de Douane moet nagegaan worden, wat in deze de mogelijkheden c.q. onmogelijkheden zijn.

Bijdrage aan Randstad Urgentambities

Het project Containertransferium levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de concurrentiepositie van mainport Rotterdam d.m.v. het realiseren van een betrouwbare en efficiënte logistieke afwikkeling van containerstromen. Realisatie levert een belangrijke bijdrage aan een verdere verschuiving van goederenstromen naar het water en daarmee aan een beter leefklimaat in de regio.

Samenhang

Het project Containertransferium hangt met name samen met het Randstad Urgentproject PMR / ontsluiting haven Rotterdam. De modal shift die wordt bewerkstelligd door realisatie van het Containertransferium heeft een positieve uitwerking op de hoeveelheid vrachtverkeer op de A15 en verlaagt daarmee de congestiedruk. Het containertransferium kan een extra belangrijke rol spelen in de bouwfase van de A15 (2009 – 2015). Er is geen samenhang op besluitvormingsniveau. De samenhang kan worden bewaakt door participatie van RWS-Zuid Holland in het project Containertransferium. De samenhang wordt bewaakt door de werkgroep.

Dienstregeling en te nemen besluiten

- Mijlpaal 1: Afronden integrale studie naar locatie (januari 2008) (go/no go)
- Mijlpaal 2: Starten pilot bij bestaande binnenhaven (1^e kwartaal 2008) (go/no go)
- Mijlpaal 3: Oplevering adviezen Stuurgroep Publiek, Stuurgroep Privaat en Klankbordgroep (1^e kwartaal 2008)
- Mijlpaal 4: Realisatie (2009 indien aanpassing bestaande haven, 2011 indien nieuw te maken haven)

- Besluit 1: Go/no go op basis afgeronde integrale studie naar locatie (januari 2008)
- Besluit 2: Go/no go starten pilot bij bestaande binnenhaven (1^e kwartaal 2008)
- Besluit 3: Bekrachtiging locatiekeuze inclusief aard en financiering ontsluitende infrastructuur (1^e kwartaal 2008) o.b.v.:
 - Advies Stuurgroep Publiek over de scope en voorkeurslocatie
 - Advies uit Stuurgroep Privaat over de scope en financiering van het Container Transferium
 - Advies van de klankbordgroep op basis van de afgeronde studies aan de klankbordgroep over de voorkeurslocatie
- Besluit 4: Aanpassing bestemmingsplan door de voorkeursgemeente (begin 2009)

Wettelijke procedures

Er wordt in eerste instantie gezocht naar een locatie in de directe nabijheid van Rotterdam ten oosten van de ruit van Rotterdam. Deze locatie dient direct aan hoofdvaarwater gelegen te zijn en vlakbij een rijksweg. Het zoekgebied loopt grofweg van Ridderkerk-Dordrecht-Gorinchem. Het kan hierbij zowel gaan om een reeds bestaande binnenhaven of om een nieuw te maken binnenhaven met overslagfaciliteiten.

Afhankelijk van de locatie en van het feit of gebruik gemaakt wordt van een bestaande, dan wel een nieuw te ontwikkelen binnenhaven, zijn juridische procedures noodzakelijk zoals wijziging bestemmingsplan, milieuvergunningen en evt. MER procedures. Onderzoek hiernaar is onderdeel van het project.

Bij de keuze van de beste locatie wordt het bestuurlijk draagvlak meegewogen als één van de criteria. Niettemin is het denkbaar dat de gemeente (en/of gemeenteraad), die de voorkeur van de Stuurgroep krijgt, toch bedenkingen heeft bij de realisatie van het project. In dat geval wordt bezien of de locatie van de tweede voorkeur een reëel alternatief is. Indien nodig, zal de rijksoverheid of de provincie gebruik maken van een aanwijzingsbevoegdheid om het belang van de Randstad te laten prevaleren boven een lokaal belang.

Financiering

Budget voor nader onderzoek: Nog nader te bepalen, hangt af van hoeveelheid uit te besteden werk. Schatting €250.000 .

Verdeling van kosten onderzoek: 1/3 Havenbedrijf Rotterdam NV, 1/3 V&W, 1/6 gemeente Rotterdam, 1/6 provincie Zuid-Holland

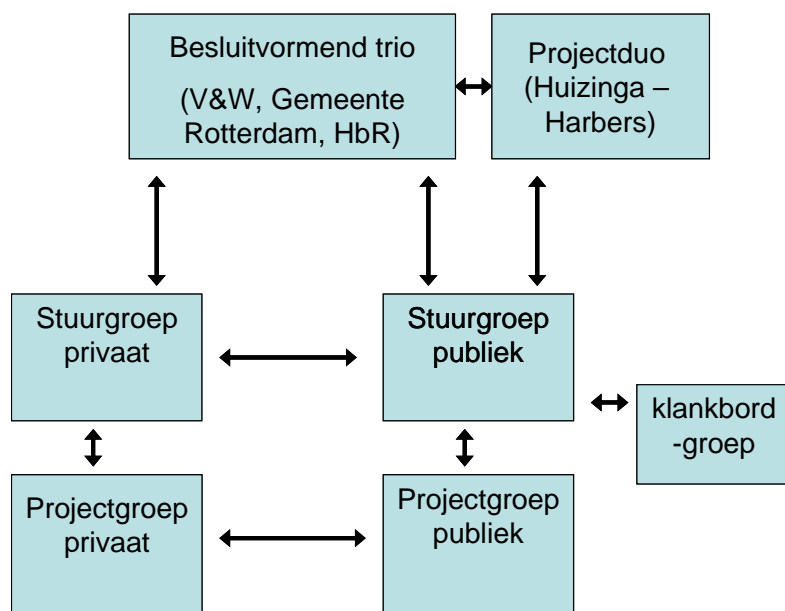
(voorstel: meenemen: quick scan energietransitie binnenvaart)

Budget voor aanleg containertransferium: geen rijksbijdrage.

Budget voor ontsluitende infrastructuur: Dit budget kan pas in beeld worden gebracht, nadat de voorkeurslocatie bekend is. Het is nu nog niet mogelijk uitspraken te doen over dekking bij de private partijen, rijksoverheid of decentrale overheden.

Organisatie

Organisatie Container Transferium



Er zijn twee sporen: privaat en publiek. Beide sporen kennen een projectgroep, waarin studies worden begeleid e.d.. Ook is er voor beide sporen een stuurgroep waarin besluitvorming wordt voorbereid. De Stuurgroep Publiek doet samen met de Stuurgroep Privaat een voordracht voor de besluiten, zoals bekrachtiging van de keuze van de locatie. De Klankbordgroep geeft advies aan de Stuurgroep publiek over de gewenste locatie op basis van een afweging van de verschillende elementen.

In Randstad Urgent zijn er voor de projecten bestuurlijke duo's geformeerd, bestaande uit een bestuurder van het rijk en een bestuurder namens de regio. Dit duo onderhoudt contact met het Randstad Urgent. De besluitvorming van het project containertransferium vindt plaats door het besluitvormend trio, dat bestaat uit het bestuurlijke duo, aangevuld met het Havenbedrijf Rotterdam.

De volgende partijen zullen participeren in de stuurgroep Container Transferium (Publiek):

- Gemeente Rotterdam OBR of dS+V (directeur)
- Havenbedrijf Rotterdam (directeur, COO)
- Provincie Zuid-Holland (EZ, RO, goederenvervoer) (gedeputeerde RO)
- V&W
- Betrokken gemeenten met zoeklocaties

Mark Harbers zit de Stuurgroep voor.

Daarnaast wordt een Klankbordgroep gevormd met maatschappelijke partijen om advies te geven over de voorkeurslocatie. Deze klankbordgroep wordt breed samengesteld, zodat relevante partijen hun mening kunnen geven. In een klankbordgroep krijgen maatschappelijke organisatie een rol als adviseur voor de locatiekeuze in spoor 2. De ambassadeur zit de Klankbordgroep voor. Daarnaast zijn in spoor 1 marktpartijen betrokken bij het uitwerken van de businesscase en zullen zij financieel participeren.

In de werkgroep Container Transferium (Publiek) participeren:

- Havenbedrijf Rotterdam (trekker)
- Gemeente Rotterdam (OBR en dS+V)
- Provincie Zuid-Holland (EZ, RO, goederenvervoer)
- V&W
- DCMR
- Betrokken gemeenten met zoeklocaties

Het bevoegd gezag is in principe de gemeente, waar het Container Transferium gerealiseerd wordt. Zij zorgen voor het vlot doorlopen van de relevante procedures (o.a. de bestemmingsplanprocedure) en de benodigde vergunningen.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Namens het college van burgemeester en
wethouders van de gemeente Rotterdam,
de wethouder Economie, Haven en Milieu

.....
J.C. Huizinga-Heringa

.....
M.G.J. Harbers

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Transitie Greenports

Doel

1. *Versterken* van de internationale economische concurrentiepositie van het Nederlandse tuinbouwcluster in de greenports.
2. *Verbeteren* van het werk-, woon- en leefklimaat in de greenportregio's.
3. *Verduurzamen* van de energie- en waterinfrastructuur in de greenports.
4. *Verbinden* (via ecologische en recreatieve verbindingen) van de kust met het Groene Hart en (via infrastructurele verbindingen) van de greenports met de mainports en met de marktgebieden.

Het project Transitie Greenports draagt bij aan alle thema's van Randstad Urgent (bereikbaarheid, economische concurrentiekracht, omgevingskwaliteit en veiligheid). De economische motor (het tuinbouwcluster in de greenports) moet worden versterkt en verduurzaamd in alle greenports. Vanwege de complexe opgave op het gebied van werken, wonen en leefklimaat worden in Westland, Oostland en Duin- en Bollenstreek integrale gebiedsontwikkelingen tot stand gebracht. Bereikbaarheid en Randstad-verbindingen zijn belangrijk voor de greenportontwikkeling. Dit project draagt daaraan bij door goede interactie en afstemming met alle relevante projecten in het Randstad Urgent.

G. Verburg, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

en

J. van der Tak, burgemeester van de gemeente Westland, voorzitter Greenport(s) Nederland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:

1. Herstructurering Greenports (Versnellingsproject)

- a) Het Kabinet besluit uiterlijk december 2007 welke gelden beschikbaar worden gesteld voor de greenportprojecten, in het kader van de Versnelling Nota Ruimte.
- b) Voor zover nog niet gebeurd, verankeren de betreffende gemeenten de versnellingsprojecten in bestemmingsplannen. Dit is december 2008 gereed.

2. Integrale gebiedsontwikkelingen Westland en Oostland (Verkenningprojecten)

- a) De plannen voor de gebiedsontwikkelingsprojecten (voor de projecten Poelzone Westland, herstructurering en recreatieve ontsluiting Oostland) worden uitgewerkt en in februari 2008 bestuurlijk geaccordeerd door de betrokken gemeenten.
- b) Het kabinet besluit uiterlijk december 2008 over welke projecten, op basis van de planbureau-beoordeling van de MKBA, doorgaan naar de uitwerkingsfase van het Nota Ruimtebudget.
- c) Op basis van de door de gemeenten, in overleg met het Rijk, op te stellen business cases, de bijdragen van regionale overheden en mogelijk derden besluit het kabinet uiterlijk oktober 2009 over de bijdrage uit het Nota Ruimte budget.
- d) Bestemmingsplannen van de integrale gebiedsontwikkelingsprojecten worden uiterlijk december 2010 door de gemeenteraden vastgesteld.

3. Integrale gebiedsontwikkeling Duin- en Bollenstreek

- a) Er wordt een projectplan voor de Integrale herstructurering Duin- en Bollenstreek uitgewerkt en uiterlijk februari 2008 bestuurlijk door de betrokken gemeenten geaccordeerd.
- b) Dit project wordt toegelaten tot de Verkenningfase Nota Ruimteprojecten op het moment dat het kabinet daarvoor groen licht geeft op basis van voortgaande afwegingen ten aanzien van de besteding van het Nota Ruimte-budget (conform brief aan Tweede Kamer nr. 29435, nr 201).
- c) Ingeval er vanuit andere bronnen rijksmiddelen voor de integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek beschikbaar gesteld kunnen worden, zal het rijk het project conform de procedure voor de Nota Ruimte-middelen behandelen en beoordelen.

4. Duurzame energie en water

Gemeenten, provincies, waterschappen en tuinbouwsector in de Randstad besluiten eind 2008 tot een pakket aan stimulerende maatregelen per greenport om een duurzaamheidslag te maken op het gebied van energie-infrastructuur en water-infrastructuur. Voor de energietransitie heeft het ministerie van LNV middelen beschikbaar tot 2010; openstellingen van stimuleringsregelingen worden op passende momenten georganiseerd. Voor de periode na 2010 wordt door het duo onderzocht of inzet van middelen voor dit specifieke doel mogelijk is.

De minister van LNV verbindt zich daartoe:

26. Zich in te spannen voor blijvend commitment in het kabinet voor de transitie van de greenports.
27. De versnellings- en verkenningprojecten Nota Ruimte in het traject te brengen naar een toekenningsbesluit door het kabinet
28. Om de voortgang van de greenportprojecten in het kader van de versnellingsprojecten Nota Ruimte, waarvoor een toekenningsbesluit is genomen, en de verkenningprojecten Nota Ruimte minimaal één keer per jaar met de burgemeester Van der Tak te bespreken.
29. De greenports te stimuleren om een duurzaamheidslag te maken op het gebied van energie en water; specifiek om de unieke kansen die de gebiedsprojecten bieden daarvoor te benutten.
30. De wisselwerking met andere voor de greenports samenhangende Randstad Urgent-projecten inzichtelijk te maken; samen met de regiobestuurder te komen tot optimale afstemming met deze Randstad Urgent-projecten en de infra-projecten waar de greenports belang bij hebben.
31. Samen met de regiobestuurder de knelpunten in de uitvoering van het project Transitie Greenports te bespreken en oplossingen te zoeken. Daarbij zal zij collega-ministers in het kabinet betrekken indien wenselijk en/of noodzakelijk.

De burgemeester van de gemeente Westland verbindt zich daartoe:

32. Zich in te spannen voor blijvend commitment bij de betrokken regionale bestuurders voor de transitie van de greenports.
33. Met de betrokken regiobestuurders procesafspraken te maken over planvorming, planologische procedures, aanleveren van gegevens voor MKBA's, businesscases etc. gericht op het bereiken/realiseren van de mijlpalen in deze afspraken.
34. Om de voortgang van de greenportprojecten in het kader van de versnellingsprojecten Nota Ruimte, waarvoor een toekenningsbesluit is genomen, en de verkenningprojecten Nota Ruimte minimaal één keer per jaar met de minister te bespreken.

35. De greenports te stimuleren om een duurzaamheidslag te maken op het gebied van energie en water; specifiek om de unieke kansen die de gebiedsprojecten bieden daarvoor te benutten.
36. De wisselwerking met andere voor de greenports samenhangende Randstad Urgent-projecten inzichtelijk te maken; samen met de minister te komen tot optimale afstemming met deze Randstad Urgent-projecten en de infra-projecten waar de greenports belang bij hebben.
37. Samen met de minister de knelpunten bij de uitvoering van het project Transitie Greenports te bespreken en oplossingen te zoeken. Zonodig zal dit bij de betrokken regionale bestuurders aan de orde worden gesteld.

Beide bestuurders richten zich op bestuurders en instituties met open vizier en zijn daarbij gericht op samenwerking en voortgang vanuit gedeelde strategische belangen. Waar weerstand blijft bestaan, kan gebruik worden gemaakt van instrumenten van doorzettingsmacht, zoals de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening die biedt.

De ambassadeur van dit project is Ellen Verkoelen, directeur Milieufederatie Zuid-Holland.

Projectomschrijving

Aanleiding

De leidende economische positie van Nederland op het gebied van de tuinbouw – op de internationale markt voor tuinbouwproducten (sierteelt in casu bollen, bloemen en planten mondiaal, voedingstuinbouw op Europese schaal) alsook op het gebied van toelevering, diensten en kennis en innovatie – wil de Nederlandse overheid behouden en versterken.

Om de economische concurrentiepositie van Nederland en van de Nederlandse tuinbouw in het bijzonder te behouden en te versterken is het noodzakelijk om de tuinbouw en de greenportregio's toekomstgericht te ontwikkelen:

1. Schaalvergroting, realisatie van de energieneutrale en mogelijk energieleverende kas, regionaal voldoen aan de wateropgave van WB21 en efficiënt ruimtegebruik zijn ontwikkelingen die voor een concurrerende en maatschappelijk verantwoord ondernemende duurzame tuinbouwsector plaats moeten kunnen vinden, maar op dit moment binnen de greenports onvoldoende voortvarend gerealiseerd kunnen worden.
2. De vooral sectoraal ontwikkelde en vaak verouderde tuinbouwgebieden kunnen op onderdelen niet beantwoorden aan de hedendaagse maatschappelijke context ten aanzien van economische en landschappelijke kwaliteiten die nodig zijn voor een kwalitatief hoge en multifunctionele internationaal aansprekende woon-, werk- en leefomgeving, goed ingebed in de totale Randstad. Zo vraagt onder andere de toeristisch / recreatieve ontsluiting en verbinding van groengebieden in de Zuidvleugel om groene ruimtelijke structuren tussen de Kust en het Groene Hart die de greenports doorkruisen.
3. Er is ontwikkelings- en bundelingsruimte voor en binnen de greenports in de Randstad nodig voor economische versterking van de tuinbouwsector.
4. De bereikbaarheid van mainports en de Europese marktgebieden schiet tekort (capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid) voor deze (vers)productensector.

Doelen

- **Versterken** van de internationale economische concurrentiepositie van het Nederlandse tuinbouwcluster in de greenports.
- **Verbeteren** van het werk-, woon- en leefklimaat in de greenportregio's.
- **Verduurzamen** van de energie- en waterinfrastructuur in de greenports.
- **Verbinden** (via ecologische en recreatieve verbindingen) van de kust met het Groene Hart en (via infrastructurele verbindingen) van de greenports met de mainports en met de marktgebieden.

Scope

1. Herstructurering Greenports (Versnellingsproject)

Het gaat om monitoring / voortgangsbewaking van de projecten Boomawatering, 4B concept Water (gemeente Westland), Kloosterschuur-Trappenberg (gemeente Katwijk) en Bedrijventerrein Delfweg (gemeente Noordwijkerhout), Overbuurtsepolder (gemeente Lansingerland), PrimaViera / Oud-Rijsenhout (gemeente Haarlemmermeer) en 1^e fase Oostelijke Rondweg (gemeente Boskoop).

2. Integrale gebiedsontwikkelingen Westland en Oostland (Verkenningprojecten)

Westland:

Integrale gebiedsontwikkeling van de Poelzone (Westland); met vooralsnog als te realiseren voor ogen: herverkaveling en herstructurering van de gebieden Lange Stucken, Tuinveld en De Baak (330 ha), ontsluiting, waterbeheer, (waaronder extra piekberging in de Poelpolder 75.000 m³), energietransitie, groen (ecologische zone van ca. 30-50 m breed door het gebied heen van de kust richting Midden-Delfland – onderdeel van provinciale EHS) en recreatie, recreatieve verbindingen en de bouw van ca. 2000 woningen.

Oostland:

Herstructurering van de glastuinbouw en recreatieve ontsluiting in het gebied Pijnacker-Oost-Voorafsche Polder met vooralsnog als te realiseren voor ogen: herstructurering (ca. 50 ha. glastuinbouw), verbeterde ontsluiting van de bedrijven (weginfrastructuur) en de wateropgave (16 ha). Deze opgaven zullen in dit gebied gecombineerd worden met de vergroting van de recreatieve verbindingen, het aantrekkelijker maken van de groene ‘aankleding’ en het verbeteren van de recreatieve dwarsverbindingen richting Groenblauwe Slinger en het recreatiegebied Rottemeren (totaal ca. 35 ha). Dit project wordt primair aangestuurd vanuit het Randstad Urgent project Transitie Greenports.

Aangrenzend moet het Middengebied van de Groenblauwe Slinger ontwikkeld worden. De ontwikkeling van de Groenblauwe Slinger wordt primair vanuit het Randstad Urgent-project Mooi en Vitaal Delfland aangestuurd.

Regelmatig zal afstemming plaatsvinden tussen de deelprojecten op relevante onderdelen.

Hierdoor kan het hele Nota Ruimte project *Mooi en Vitaal Delfland* integraal c.q. in z'n totaliteit door LNV worden ingediend in overleg met burgemeester Van der Tak en wethouder Van der Kamp. Conform de stappen van de Nota Ruimte procedure* kan dit dan worden beoordeeld en uiteindelijk kan een besluit worden genomen welk rijksbudget aan dit geheel toegekend wordt. Het Rijk ziet dit project als een belangwekkende pilot met landelijke voorbeeldwerking, om de mogelijkheden te tonen van een combinatie van glastuinbouw en landschappelijk avontuur ('Groen en Green').

3. Duin- en Bollenstreek

Integrale herstructurering van de greenport Duin- en Bollenstreek met vooralsnog te realiseren voor ogen: herverkaveling en herstructurering van het tuinbouw- bollengebied van de gemeenten Katwijk, Hillegom, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen buiten de rode contouren (ca. 950 ha); verbreden en verdiepen van de zanderijvaarten (ca. 50 ha waterbergingscapaciteit); groen, waaronder de aanleg van ecologische zones van ca. 30-50 m breed van de Kust via de Bollenstreek/Keukenhof naar de Haarlemmermeer en van de Kust via de Bollenstreek naar de Kaag, maar ook kleine hoogwaardige landschapselementen (bomen, bossages, beuk- en meidoornhagen) en milieu-/natuurvriendelijke oevers; realisatie van hoogwaardige natuurgebieden: o.a. Paardekerkhof, Elsgeesterpolder; recreatieve fiets- en wandelpaden; 2500 woningen: 2000 binnen de rode contour en 500 buiten de rode contour (conform de Gebiedsuitwerking Haarlemmeer/Bollenstreek).

4. Duurzame energie en water

Maatregelen ten behoeve van de verduurzaming van de energie- en waterinfrastructuur in alle greenports. Toepassing van innovatieve techniek, aanleg van energie-infrastructuur en slimme ruimtelijke ordening van glastuinbouw (warmteleverancier), woonomgevingen en bedrijventerreinen (warmtegebruikers) moeten in pilots gerealiseerd worden. Voor water gaat het om de waterberging en verbetering van de waterkwaliteit (reductie emissies van de kassen). Transitie Greenports zal zich met name richten op het benutten van 'unieke kans projecten' (zoals Poelzone, Pijnacker-Oost – Voorafsche Polder, Zuidplaspolder).

Samenhang

Ruimtelijke samenhang

Het project Transitie Greenports hangt ruimtelijk samen met de Randstad Urgent projecten Zuidplaspolder, Aanpak zwakke schakels kust, Mooi en Vitaal Delfland, Haarlemmermeer en Werkstad A4 .

Bereikbaarheid

Het project Transitie Greenports hangt samen op het gebied van bereikbaarheid met de Randstad Urgent-projecten A4 Midden Delfland, A4 Schiphol (De Hoek – Burgerveen), Discontinuïteiten

* Bedoelde stappen / beoordelingsmomenten zijn MKBA en business case.

A4 Mainportcorridor Zuid, Planstudie A13/A16, PMR/ Ontsluiting Mainport, Verkenning 2e Ontsluiting Haven Rotterdam.

Minister Verburg en burgemeester Van der Tak zullen ervoor zorgen dat zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau er geregeld contact en afstemming zal zijn met de gelieerde projecten, zodat ook het Randstad Urgent als een integraal geheel uitgewerkt wordt en de greenport-belangen daarin de hen toekomende rol kunnen spelen.

Resultaat

- Versterkt Nederlandse tuinbouwcluster in de greenports
- Beter werk- woon- en leefklimaat in de Randstad (groene, recreatieve Randstad)
- Verbeterde (water-)veiligheid c.q. klimaatbestendigheid in de projectgebieden
- Gebieden met energieneutrale en energieleverende glastuinbouw
- Greenports logistiek beter verbonden met mainports en marktgebieden

Dienstregeling en te nemen besluiten

Bij de start van het Randstad Urgent worden vooralsnog de volgende mijlpalen voorzien:

1. Herstructurering Greenports (Versnellingsproject)

Mijlpaal 1: Het Kabinet besluit uiterlijk december 2007 welke gelden beschikbaar worden gesteld voor de greenportprojecten in het kader van de Versnelling Nota Ruimte.

Mijlpaal 2: Voor zover nog niet gebeurd, verankeren de betreffende gemeenten de versnellingprojecten in bestemmingsplannen. Dit is uiterlijk september 2008 gereed.

Mijlpaal 3: voorjaar 2008-dec 2010: uitvoering van deze projecten. Voortgang van deze projecten is minimaal één keer per jaar onderwerp van gesprek tussen het duo en de betrokken regiobestuurders.

2. Integrale gebiedsontwikkelingen (Verkenningprojecten)

Mijlpaal 1: De plannen voor de gebiedsontwikkelingsprojecten Poelzone Westland en herstructurering en recreatieve ontsluiting in het Oostland worden uitgewerkt en in februari 2008 bestuurlijk geaccordeerd door de betrokken gemeenten.

Mijlpaal 2: mei 2008: MKBA's gereed door departementen.

Mijlpaal 3: aug. 2008 MKBA's beoordeeld door planbureaus.

Mijlpaal 4: uiterlijk in december 2008 wordt interdepartementaal besloten welke projecten op basis van de planbureau-beoordeling van de MKBA doorgaan naar de Uitwerkingsfase van het Nota Ruimtebudget.

Mijlpaal 5: nov. 2008-febr 2009: opstellen business cases, bestuurlijke besluiten over financiële bijdragen van regionale overheden (gemeenten, provincies, waterschappen).

Mijlpaal 6: maart-mei 2009: beoordeling business cases door onafhankelijke planeconomen.

Mijlpaal 7: okt. 2009: definitief besluit kabinet over toekennen van Nota Ruimte middelen aan de integrale gebiedsontwikkelingsprojecten

Mijlpaal 8: december 2010; alle besluiten over planologische procedures zijn doorlopen, zodat in 2011 gestart kan worden met de uitvoering van de projecten.

3. Integrale gebiedsontwikkeling Duin- en Bollenstreek

Mijlpaal 1: De plannen voor het gebiedsontwikkelingsproject (integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek) worden uitgewerkt en in februari 2008 bestuurlijk geaccordeerd.

Mijlpaal 2: Het kabinet besluit op basis van voortgaande afwegingen ten aanzien van de besteding van het Nota Ruimte-budget, om het project Integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek wel of niet toe te laten tot de Verkenningfase Nota Ruimteprojecten.

(Volgende mijlpalen worden gedefinieerd en in de tijd gezet na voortgezette plan- en besluitvorming; vooralsnog niet exact in de tijd uit te zetten)

4. Duurzame energie en water

Mijlpaal 1: (Samenwerkende) gemeenten, provincies, waterschappen en tuinbouwsector in de Randstad besluiten december 2008 tot een pakket aan stimulerende maatregelen per greenport om een duurzaamheidslag te maken op het gebied van energie-infrastructuur en water-infrastructuur. (Volgende mijlpalen worden gedefinieerd en in de tijd uitgezet aansluitend op de planuitwerkingen voor de gebiedsontwikkelingsprojecten)

Wettelijke procedures

Voor de projecten worden alle benodigde planologische procedures (MER, bestemmingsplan, etc.) tijdig doorlopen. Indien nodig zal bezien worden waar juridische doorzettingsmacht noodzakelijk zou kunnen zijn.

Financiering

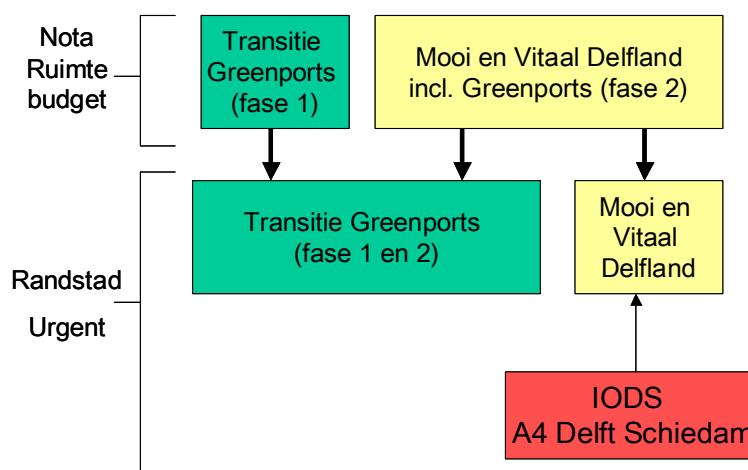
De geraamde investeringen per project zijn:

- Herstructureringsprojecten Greenports in het kader van Versnellingsprojecten Nota Ruimte: ca. €180 mln
- Integrale gebiedsontwikkeling Poelzone (Westland) : voorlopige raming €275 mln.
- Herstructurering en recreatieve ontsluiting Oostland: €77 mln.
- Herstructurering Duin- en Bollenstreek: voorlopige raming €250 mln.
- Maatregelen ten behoeve van de verduurzaming van de energie- en waterinfrastructuur in de greenports: PM – onderdeel nog in onderzoek, raming van de investeringen zal bekend zijn in december 2008

Deze investeringen worden gedekt door de rijksoverheid, decentrale overheden en private partijen, zoals hieronder aangegeven.

Bijdrage van rijksoverheid in financiering

Bijdragen van de Rijksoverheid voor het project Transitie Greenports zijn gevraagd uit het Nota Ruimte Budget onder de titels *Herstructurering Greenports (versnellingsproject)*, *Mooi en Vitaal Delfland* en mogelijk de *Integrale herstructurering Duin- en Bollenstreek*. Het project *Mooi en Vitaal Delfland* dient zowel de greenport-herstructurering als het verbeteren van de groene gebiedskwaliteit in deze regio. Voor het project A4 Delft Schiedam is een convenant opgesteld (IODS). Schematisch zien de relaties er als volgt uit:



- Voor de projecten herstructurering greenports in het kader van de Nota Ruimte versnellingsgelden wordt de daarbij behorende procedure gevolgd en zijn deze gelden gereserveerd bij besluit van het kabinet op 2 februari 2007.
- De integrale gebiedsprojecten in greenport Westland-Oostland Poelzone (gemeente Westland) en voor het project Herstructurering en recreatieve ontsluiting Oostland zijn tevens

onderdeel van het Nota Ruimte-project *Mooi en Vitaal Delfland*. Deze projecten zijn toegelaten tot de Verkenningsfase, conform de procedure voor het budget uitvoering Nota Ruimte (brief nr. 29435, nr. 192 aan de Tweede Kamer).

- De integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek is niet opgenomen in bovengenoemde brief. In de Ministerraad is besloten dat dit project op een later moment nog in aanmerking zou kunnen komen (zie o.a. verslag AO Nota Ruimte d.d. 5 september 2007 en VAO d.d. 13 september 2007, zie brief aan Tweede Kamer nr. 29435, nr 201). Dat betekent dat het project (nog) niet is toegelaten tot de Verkenningsfase van de procedure voor het budget uitvoering Nota Ruimte. Minister Verburg onderzoekt wanneer (moment c.q. condities) dit project wel tot de Verkenningsfase kan worden toegelaten. Vooruitlopend op dit besluit worden in het kader van dit Randstad Urgent-project bestuurlijk en ambtelijk projectvarianten voorbereid voor integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek die het mogelijk maken om alsnog de Nota Ruimte middelen procedure te volgen.
- Verduurzaming energie- en waterinfrastructuur: in de periode tot 2010 zijn er middelen op de LNV-begroting t.b.v. de energietransitie van de glastuinbouw. Onderzocht wordt of voor deze specifieke transitieopgave inzet van middelen voor de periode na 2010 mogelijk is.

Bijdrage van decentrale overheden en private partijen

- Herstructureringsprojecten Greenports in het kader van Versnellingsprojecten Nota Ruimte: € 143 mln (conform business cases; nog punt van onderhandeling rijk – regio)
- Integrale gebiedsontwikkelingsprojecten in Westland, Oostland en Duin en Bollenstreek: bedrag nominaal nog niet ingevuld.
- Maatregelen ten behoeve van de verduurzaming van de energie- en waterinfrastructuur in de greenports: PM – onderdeel nog in onderzoek, zie onder dienstregeling / besluiten 4. De watermaatregelen moeten gezien worden in het kader van het BANS-akkoord, met een nadrukkelijke rol en verantwoordelijkheid van de waterschappen.
- Voor de versnellingsprojecten Nota Ruimte zijn de bijdragen van de regio opgenomen in de opgestelde business cases. Definitieve besluiten over het beschikbaar stellen van deze regionale bijdragen worden genomen in de algemene besturen (gemeenteraden, waterschapsbesturen, PS en private partijen) en zullen voorwaarde zijn voor het daadwerkelijk beschikken van de rijksbijdragen na het kabinetsbesluit.
- Voor de verkenningsprojecten worden in de voorbereidingen van de meerjarenbegrotingen van gemeenten, waterschappen en provincie voorlopige bedragen opgenomen. Bijstelling en verdere besluitvorming vinden plaats in het traject van de verdere planvoorbereiding. Ook bij deze projecten zullen belanghebbende private partijen aangesproken worden om financieel te participeren.

Organisatie

Ministeries van LNV, VROM, V&W en EZ, gemeente Lansingerland, gemeente Pijnacker-Nootdorp, gemeente Westland, Greenport Duin- en Bollenstreek (met name de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, Hillegom, Lisse en Teylingen, samenwerkend in de WGR-regio Holland Rijnland), Hoogheemraadschap van Delfland, Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Zuid-Holland zijn de betrokken overheden .

Bij de projecten zijn tuinbouworganisaties, andere ondernemersorganisaties, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars en natuur, milieu- en landschapsorganisaties betrokken. De Stuurgroep Greenport(s) Nederland zal worden betrokken om deze projecten te laten bijdragen aan Greenport Nederland.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Landbouw, Natuur
en Voedselkwaliteit

De burgemeester van de gemeente Westland,
voorzitter Greenport(s) Nederland

.....
G. Verburg

.....
J. van der Tak

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 16

Den Haag Internationale Stad

Doel

- Verbetering van het vestigingsklimaat van Den Haag voor internationale organisaties;
- Daartoe vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en verbetering van de auto-ontsluiting van strategische locaties in Den Haag (zoals het centrum, het Binckhorstgebied, de Internationale Zone en Scheveningen);
- Verbetering van de doorstroming op het rijkswegennet in de Haagse regio.

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat

en

Peter Smit, de wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en Milieu van de gemeente Den Haag

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:

Infrastructuur

1. Bepaling van het prioritaire infrastructuurproject binnen Den Haag Internationale Stad (Trekvliettracé of Internationale Ring), mede op basis van de uitkomsten van een gezamenlijke modelstudie en de MER Trekvliettracé van Haaglanden (Bestuurlijk MIRT-overleg, oktober 2007);
2. Vaststellen of het prioritaire infrastructuurproject (zie besluit 1) zodanig bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van strategische ontwikkelingslocaties van Den Haag (Binckhorst, Centrum, Kustzone) en/of aan de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet en de knooppunten (Ypenburg en Prins Clausplein), dat – onder voorbehoud van een voldoende inpassing en doorstroming van de aansluiting van het prioritaire infrastructuurproject met het hoofdwegennet – de voorbereidingen voor het starten van de planstudie gemaakt kunnen worden. Hiervoor moet helderheid worden verschaft over de projectscope, de relatie met het hoofdwegennet en de voor de medefinanciering van het project uit het MIRT benodigde nut en noodzaak (vaststellen MIRT-waardigheid, bestuurlijk MIRT-overleg, oktober 2007);
3. Besluit tot opname van het prioritaire infrastructuurproject in de juiste fase van het MIRT, door middel van een intakebesluit (Trekvliettracé in de planstudiefase, Internationale Ring in de verkenningsfase), inclusief de scope en de relatie met het hoofdwegennet (bestuurlijk MIRT-overleg voorjaar 2008);
4. Bieden van zicht op financiering door het reserveren van financiële middelen voor het prioritaire infrastructuurproject, tijdens het bestuurlijk MIRT-overleg in het voorjaar van 2008:
 - a. Vanuit het Coalitieakkoord, uit de enveloppe "regionaal economisch beleid" w.o. bereikbaarheid;
 - b. Vanuit het MIRT (uit het gedeelte bedoeld voor regionale en lokale projecten en/of het gedeelte bedoeld voor rijksinfrastructuurprojecten);

- c. Vanuit de eigen bijdrage van Den Haag en Haaglanden, uit de BDU en de gemeentebegroting Den Haag;
 - d. Vanuit private partijen.
5. Op basis van de afgeronde planstudie wordt het definitief ontwerp (tracé, scope, inpassing) vastgesteld. Na akkoord van de betrokken gemeenten, het stadsgewest en het ministerie van Verkeer & Waterstaat, worden de definitieve keuzes over de financiering gemaakt. Dit leidt uiterlijk in het najaar van 2009 tot een uitvoeringsbesluit in MIRT-kader.

Ruimtelijke kwaliteit

1. Het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor het projectonderdeel Scheveningen, als onderdeel van de te doorlopen procedure van het Nota Ruimte budget en een besluit over het opnemen van dat projectonderdeel in de uitwerkingsfase van het Nota Ruimtebudget (mei 2008);
2. Vaststelling van en besluitname over de financiële bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het projectonderdeel Scheveningen op basis van de businesscase (uiterlijk najaar 2008);
3. Indien een substantiële ingreep in de integrale gebiedsontwikkeling World Forumgebied financieel gedekt is, kan in het voorjaar van 2008 gestart worden met het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het projectonderdeel World Forumgebied. Besluitvorming over opname in de uitwerkingsfase volgt daarop eind 2008. Vaststellen van de eventuele financiële bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het projectonderdeel World Forumgebied op basis van een goed uitgewerkte business case volgt dan medio 2009.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Initieert de kabinetsbesluitvorming over en de realisatie van het project Den Haag Internationale Stad;
- Het doorlopen van de Nota Ruimte budgetprocedure voor de projectonderdelen Scheveningen en World Forumgebied en daaraan gekoppelde besluitvorming;
- Verzorgt de afstemming met de andere ministeries.

De wethouder van de gemeente Den Haag verbindt zich daartoe:

- Is eerste aanspreekpunt namens de gemeenten binnen Haaglanden en het namens het stadsgewest;
- Zorgt voor afstemming met, draagvlak binnen en medewerking van de betrokken gemeenten binnen Haaglanden;
- Streeft naar een eensluidend standpunt vanuit het stadsgewest over alternatieven en varianten;
- Is actief in het verkrijgen van financiële bijdragen uit de BDU en de begroting van de gemeente Den Haag;

De minister en de wethouder zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor:

- Te bevorderen dat betrokken partijen in het MIRT-overleg de keuze van het prioritaire infrastructuurproject binnen het Randstad Urgentproject Den Haag Internationale Stad maken;
- Te bevorderen dat er aanvullende afspraken komen over de realisatie en fasering van het prioritaire infrastructuurproject, nadat bovenstaande keuze is gemaakt.

Ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding algemeen

De gemeente Den Haag profileert zich als Internationale Stad van Recht en Vrede en wil daarmee een wezenlijke bijdrage leveren aan de Europese concurrentiepositie van de metropool Randstad. Het profiel van Internationale stad vraagt meer dan het bieden van hoogwaardige locaties voor het vestigen van internationale organisaties en instanties. Om als vestigingsplaats aantrekkelijk te zijn voor dit soort organisaties en hun werknemers dienen ook de voorzieningen (wonen, werken en recreëren) in de Stad van voldoende kwaliteit te zijn. Mede daarom heeft Den Haag in haar structuurvisie 'Wereldstad aan Zee' kanszones benoemd waar hoogwaardige woon- en werkvoorzieningen binnenstedelijk moeten worden ontwikkeld. De belangrijkste kanszones zijn het Binckhorstgebied, de Internationale Zone de World Forum Locatie en Scheveningen. Daarnaast worden vooral in en rondom het centrum van Den Haag door ruimtelijke verdichting forse hoeveelheden arbeidsplaatsen en inwoners toegevoegd. Tot 2020 moeten er in Den Haag ca. 32.000 nieuwe woningen, 250 ha bedrijventerreinen en ca. 950.000 m² kantoorvloeroppervlakte worden gerealiseerd. Deze Haagse ambitie heeft uiteraard gevolgen voor de omvang en aard van de mobiliteit. De mobiliteitsgroei leidt ertoe dat de externe bereikbaarheid van de vitale functies van Den Haag nog verder onder druk komt te staan.

Om de ruimtelijk-economische ambities van Den Haag te kunnen realiseren is het dan ook nodig om de ruimtelijke kwaliteit van belangrijke zones in Den Haag te vergroten en de ontsluitende hoofdinfrastructuur voor het wegverkeer uit te breiden.

Aanleiding ruimtelijke kwaliteit

De verstedelijkingsopgave van Den Haag wordt bijna volledig binnenstedelijk opgevangen. Dit is uit oogpunt van mobiliteit en leefbaarheid gunstig en ontziet de buitenstedelijke open ruimte. De ruimtelijke kwaliteit waarnaar in het kader van de Internationale Stad wordt gezocht, zal dan ook vooral binnenstedelijk worden gerealiseerd. De Haagse Structuurvisie is hierbij leidend. In de periode tot 2010 is vooral het opwaarderen/herstructureren van een tweetal kanszones aan de orde: Binckhorst en Internationale Kustzone (Scheveningen en World Forumgebied).

Binckhorst

De Binckhorst is momenteel vooral een verouderd bedrijventerrein. Door herstructurering zal hieraan een nieuwe invulling worden gegeven. Het gebied zal worden ontwikkeld tot een hoogwaardige woon, werk- en voorzieningenlocatie, gelegen op de rand van de binnenstad en centraal in het netwerk van wegen en openbaar vervoer. De Binckhorst moet bijdragen aan het versterken van het internationale profiel van Den Haag. Hierbij zijn marktpartijen rechtstreeks betrokken.

Scheveningen

In de Zuidvleugel is een tekort aan recreatief toeristische voorzieningen. In de Haagse kustzone worden die volop geboden maar moet de kwaliteit worden verbeterd. Op korte termijn bieden vooral de boulevard van Scheveningen en de ontwikkeling van de Scheveningse haven hiertoe kansen. Er zijn zwakke schakels in de kust, waar de zeewering vanuit veiligheidsoverwegingen moet worden versterkt. Scheveningen is één van de prioritaire zwakke schakel (zie samenhang). Het verbeteren van veiligheid van de kustverdediging kan worden gecombineerd met het verhogen van de kwaliteit van de Scheveningse boulevard.

World Forumgebied

Het World Forumgebied (Internationale Zone) beschikt niet over de ruimtelijke randvoorwaarden van een internationaal concurrerende toplocatie. Dit werkt belemmerend op het bieden van een passend vestigingsklimaat aan internationale organisaties op het gebied van recht en vrede.

Er is een convenant afgesloten tussen Den Haag en het ministerie van Justitie waarin partijen zich verplichten zich in te spannen voor de vestiging van Europol en Eurojust in de Internationale Zone. Hiertoe moet de ruimtelijke inrichting van het gebied worden verbeterd en moet de infrastructuur die door het gebied loopt – mede uit veiligheidsoverwegingen – beter ruimtelijk worden ingepast. Op die manier kan beter worden voldaan aan de veiligheidseisen en krijgt het gebied een verbeterde internationaal concurrerende uitstraling.

Aanleiding bereikbaarheid

Een groot deel van die nieuwe verplaatsingen die het gevolg zullen zijn van de Haagse ruimtelijk-economische ambities, zal gericht zijn op de Centrale Zone van Den Haag en op de kanszones, waaronder het Binckhorstgebied en de Kuststrook. In de eerste plaats moet daarom de bereikbaarheid – ook de autobereikbaarheid – van de Centrale Zone en het nieuwe Binckhorstgebied worden verbeterd. De huidige ontsluiting via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Het is bovendien de enige stedelijke invalsroute die qua ligging, vormgeving en capaciteit, het stedelijke gebied van Den Haag en Haaglanden rechtstreeks ontsluit. Dit maakt dat de bereikbaarheid van Den Haag kwetsbaar is, waarbij filevorming optreedt en incidenten in voorkomende gevallen leiden tot tijdelijke onbereikbaarheid van de stad. Ook bestaat het gevaar dat het verkeer door filevorming over het Prins Clausplein terug zal slaan op de A4, de A12 en de A13. Bij filevorming en incidenten zal daardoor niet alleen de toegang tot Den Haag worden geblokkeerd maar zal ook de doorstroming van het doorgaand Randstedelijk verkeer worden gefrustreerd.

Het is daarom wenselijk een nieuwe autoverbinding tussen het knooppunt Ypenburg en de Binckhorst aan te leggen, die tevens (direct) aansluit op de Haagse Centrumring. Het project is daarmee ook van belang voor de bereikbaarheid van de hele stad. Ook de aansluiting op de A4 en de A13 bij het knooppunt Ypenburg en de ondertunneling van een gedeelte van de Neherkade (Centrum Ring) hangen samen met het **Trekvljettracé**. In de in 2006 uitgevoerde Netwerkanalyse Zuidvleugel en de daarop gebaseerde Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, is het Trekvljettracé (inclusief de aansluiting op het rijkswegennet en de Centrumring) als ‘no regret maatregel’ opgenomen. Netwerkanalyse en Samenwerkingsagenda zijn door alle deelnemende partijen – waaronder rijk, provincie Zuid Holland, stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag – vastgesteld en vormen de basis voor periodiek bestuurlijk en ambtelijk voortgangsoverleg.

Naast het Trekvljettracé streeft Den Haag naar het realiseren van een hoogwaardige ringweg om Den Haag, ofwel het realiseren van de zogenaamde **Internationale Ring**. Deze bestaat uit meerdere trajectdelen met verschillende doelen en functies. De Internationale Ring moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de Internationale Zone en de kuststrook, moet een infrastructurele drager vormen voor tal van andere ruimtelijke plannen en ontwikkelingen (zoals bij de Uithof en Kijkduin) en moet omvangrijke stedelijke en regionale verkeersstromen bundelen, waardoor de leefkwaliteit van kwetsbare buurten en wijken in Den Haag verbeterd wordt. De Internationale Ring moet worden opgewaardeerd en ingepast tot een hoogwaardige stedelijke rondweg en bestaat uit de volgende vier onderdelen:

- **De route N211/Lozerlaan** als zuidwestelijke stedelijke hoofdroute richting diverse ruimtelijke kanszones, waaronder Scheveningen Haven en de Internationale Zone;
- **De Noordelijke Randweg** als noordoostelijke stedelijke hoofdroute richting diverse ruimtelijke kanszones, waaronder Scheveningen en de Internationale Zone (bijna afgerond);

- **De Noordwestelijke Hoofdroute** die – aansluitend op de Lozerlaan en de Noordelijke Randweg – de kuststrook en de Internationale Zone vanaf het rijkswegennet verder ontsluit. Dit is het meest urgente onderdeel van de Internationale Ring (zie 1.2.);
- **De zone A4** (tussen knooppunt Harnasch en de aansluiting N14) waarop, naast Randstedelijk doorgaand verkeer, veel (regionaal) herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar het stedelijke gebied van Den Haag zit. De ruimtelijke ingrepen in het World Forumgebied zijn gekoppeld aan de aanpak van de Internationale Ring.

Doel

Met het project den Haag Internationale Stad worden de volgende doelen gediend:

- Het versterken van de internationale concurrentiepositie van Den Haag als vestigingsplaats voor internationale organisaties en instanties, door het verbeteren van de algemene autobereikbaarheid van het stedelijke gebied (in het bijzonder van de Centrale Zone) en de ruimtelijke kwaliteit;
- Faciliteren van de binnenstedelijke ruimtelijk-economische ambities van Den Haag, door het verbeteren van de autobereikbaarheid van onder meer de het Binckhorstgebied, de Centrale Zone, de Internationale Zone en de Kuststrook;
- Het handhaven en verbeteren van de doorstroming op de rijkswegen langs Den Haag (A4, A13, A12/Utrechtsebaan), door het vergroten van de opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer;
- Het handhaven en verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de stad door het bundelen van regionaal en stedelijk autoverkeer op een hoogwaardige stedelijke ringweg;
- Vergroting van de veiligheid van de kust bij Scheveningen in combinatie met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de boulevard Scheveningen;

Naast investeren in weginfrastructuur zullen Haaglanden en Den Haag zich inspannen om het openbaar vervoer in de regio – als noodzakelijk alternatief voor de auto – te verbeteren en waar nodig uit te breiden. Daarvoor is een maatregelenpakket geformuleerd (OV naar een Hoger Plan) dat op dit moment in fasen wordt uitgewerkt. Ook met betrekking tot betere voorzieningen voor de fiets (fietsroutes en stallingen) zullen stad en stadsgewest zich de komende jaren fors inspannen.

Scope

Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag zijn meerdere infrastructurele projecten in ontwikkeling. Het gaat om forse ingrepen in de infrastructuur, die de financiële mogelijkheden van het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag te boven gaan. Ook aan rijkszijde is de financiële ruimte voor uitbreiding van rijks- en onderliggende infrastructuur beperkt. Er moeten daarom worden gekozen hoe de projecten in de tijd kunnen worden geprioriteerd en gefaseerd.

Het project Den Haag Internationale Stad omvat een keuze over de prioriteitsvolgorde van twee infrastructurele oplossingsrichtingen. Beide projecten afzonderlijk (Trekvliettracé en Internationale Ring) dragen bij aan het bereiken van de projectdoelen. De omvang van die bijdrage bepaalt voor een belangrijk deel de keuze voor de prioriteitsvolgorde en de keuze voor toekenning van financiële middelen uit het MIRT om in de periode 2014-2020 over te kunnen gaan tot realisatie van ten minste één van de projecten.

In het bestuurlijke overleg over de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel in het najaar van 2006 is afgesproken dat rijk, stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag gezamenlijk een modelstudie zullen verrichten, die moet uitwijzen welk project het meeste bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op het rijkswegennet. Het gaat daarbij expliciet

om de doorstroming op de binnen Haaglanden gelegen delen van de A4, de A12, de A13 en de A44. Daarnaast gaat het om het verkeerskundig functioneren van de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein. De uitkomsten van deze studie zijn medebepalend voor de keuze van het prioritaire infrastructurele project binnen Den Haag Internationale Stad. De onderbouwing, afweging en prioriteitsbepaling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de bestuurlijke partners.

Daarnaast is het onderdeel van het project en deze bestuurlijke afspraken om voor het prioritaire infrastructurele project gezamenlijk naar financieringsmogelijkheden te zoeken en daartoe het infrastructuurproject in de juiste fase op te nemen in de bestaande financieringsprogramma's (MIRT, BOR-fonds, Mobiliteitsfonds en gemeentebegroting). Op het Trekvliettracé is in dat verband de planstudiefase van toepassing; de Internationale Ring moet worden opgenomen in de verkenningfase.

Over de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en de World Forumlocatie zal in het kader van de FES-claim worden besloten. Voor besluitvorming over de toekenning van middelen uit het Nota Ruimtebudget voor aanpak van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en het World Forumgebied wordt de procedure van de Nota Ruimte doorlopen.

Samenhang

Het project Den Haag Internationale Stad sluit goed aan bij het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer (nota mobiliteit) en de ruimtelijke ordening (nota Ruimte).

In de nota Mobiliteit wordt uitgegaan van de deur-tot-deur benadering van de mobiliteit. Infrastructurele netwerken moeten in dat verband worden opgevat als samenhangende netwerken waarmee de vraag van reiziger naar mobiliteit en een betrouwbare reistijd moet worden gefaciliteerd. Zowel Trekvliettracé als Internationale Ring passen binnen die benadering omdat rijks- en onderliggende gezamenlijk de projectdoelen binnen bereik moeten brengen.

In de Nota Ruimte wordt uit oogpunt van milieu, mobiliteit en landschap ondermeer ingezet op integrale gebiedsontwikkelingen en op benutting van bestaand bebouwd gebied. Den Haag volgt deze inzet en wil haar verstedelijkingsopgave vrijwel geheel binnenstedelijk opvangen. Dit blijkt onder meer uit de Haagse Structuurvisie waarin woningbouw en de ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen, in een negental binnenstedelijk gelegen kanszones wordt ontwikkeld. Voorwaarde daarbij is dat de mobiliteitsgroei en de infrastructurele consequenties daarvan, op een voldoende niveau worden ingevuld. Zowel Trekvliettracé als Internationale Ring geven daaraan vorm.

Met betrekking tot de samenhang met andere Randstad Urgentprojecten, is vooral het project A4 Delft – Schiedam noemenswaardig. Een spoedige aanleg van het ontbrekende gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam zal leiden tot meer verkeer en mogelijk een groter probleem op de A4. Dit kan het effect van het project Den Haag Internationale Stad op de A4 versterken en daarmee de wenselijkheid tot aanleg van het Trekvliettracé en de Internationale Ring extra onderstrepen. Ook bij een alternatieve keuze – namelijk verbreding van de A13 – behoudt het project Den Haag Internationale Stad haar noodzaak en urgentie. Vooral voor de aanleg van het Trekvliettracé is de keuze tussen de A4 Delft-Schiedam en een verbrede A13 indifferent. De Internationale Ring is meer gebaat bij de spoedige aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Den Haag en Haaglanden gaan er overigens onverkort van uit dat het ontbrekende deel van de A4 zal worden aangelegd.

Er bestaat ook samenhang tussen de Internationale Ring en het Randstad Urgentproject Prioritaire Zwakke Schakels. De *inhoudelijke* samenhang ligt op het vlak van het versterken van de zeewering in de boulevard van Scheveningen. De samenhang op *besluitvormingsniveau* ligt op het financiële vlak in relatie tot het Nota Ruimtebudget. Een positief besluit over het toekennen van het Nota Ruimtebudget aan de Boulevard Scheveningen is belangrijk om de plannen voor de ruimtelijke kwaliteit bij het versterken van de waterkering uit te kunnen voeren. Bij het World

Forumgebied speelt de inpassing van de Internationale Ring ter hoogte van die locatie een belangrijke rol.

Resultaat

Het eindresultaat is een verbetering van de autobereikbaarheid van Den Haag door het aanleggen van een betere verbinding tussen het rijkswegennet en de Centrale Zone van Den Haag via het Trekvliettracé of (delen van) de Internationale Ring. Tevens leidt het project tot een betere doorstroming van het verkeer op de rijkswegen langs Den Haag. Daarnaast heeft het project een internationaal concurrerend vestigingsklimaat in het World Forumgebied en een impuls voor de recreatiemogelijkheden bij Scheveningen als resultaat.

Als tussenresultaat leidt het project tot een gezamenlijke afweging en keuze ten aanzien van de volgorde waarin de infrastructurele projecten binnen de Internationale Stad moeten worden gerealiseerd. Daaraan wordt een gezamenlijke inspanningsverplichting gekoppeld om de financiering van het prioritaire infrastructuurproject rond te krijgen.

In het kader daarvan zal een beslismoment worden gecreëerd waarop de minister en de wethouder het eens moeten worden over medefinanciering van het prioritaire infrastructuurproject uit het MIRT. De partijen dienen het in het kader daarvan eens te worden over de vraag of het project substantieel bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid van de strategische ontwikkelingslocaties van Den Haag (Binckhorst, centrum en kustzone) en/of aan de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet en de knooppunten (Ypenburg en Prins Clausplein) en op een voldoende manier ter plaatse van het knooppunt Ypenburg kan worden ingepast.

Indien daarover overeenstemming wordt bereikt zal de minister zich inspannen de besluitvorming binnen het rijk over medefinanciering uit het MIRT rond te krijgen. Het prioritaire project moet daartoe worden opgenomen in de van toepassing zijnde fase van het MIRT (Trekvlittracé in de planstudiefase en Internationale Ring in de verkenningsfase).

Dienstregeling en besluiten

Mijlpaal	Omschrijving	Actor	Tijdsfasering
Mijlpaal 1	Afronden modelstudie naar effect van Trekvliettracé en internationale Ring op rijkswegennet.	Rijkswaterstaat, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007
Mijlpaal 2	Keuze prioritair infrastructuurproject op basis van uitkomsten modelstudie en MER-Trekvliettracé.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 3	Bepalen of het prioritair infrastructuurproject voldoende bijdraagt aan de bereikbaarheid van Den Haag en/of aan de doorstroming op het HWN (MIRT-waardigheid) en voorbereiden start planstudie.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 4	Bepalen van de scope van het prioritair infrastructuurproject.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 5	Vaststellen dat de aansluiting van het prioritair infrastructuurproject op het HWN voldoende kan worden ingepast en een voldoende mate van doorstroming heeft.	Rijkswaterstaat, Haaglanden en Den Haag	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 6	Opname prioritair infrastructuurproject) inclusief relatie HWN, scope, inpassing en met zicht op financiering in MIRT: <ul style="list-style-type: none"> • In geval Trekvliettracé, Planstudie; • In geval Int. Ring, Verkenning. 	Bevoegd gezag (min. Ven W en VROM)	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 7	Reservering financiële middelen Rijk, stadsgewest, gemeente en private partijen aan prioritair infrastructuurproject.	Bevoegd gezag (min. Ven W en VROM), Haaglanden en Den Haag, private partijen	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 8	Besluit over bijdrage Budget Nota Ruimte voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit Scheveningen boulevard, op basis van een MKBA en businesscase.	Kabinet	Najaar 2008
Mijlpaal 9	Op basis van de afgeronde planstudie wordt voor het prioritair infrastructuurproject een definitief ontwerp vastgesteld. Na akkoord van gemeenten, stadsgewest en ministerie, volgt de definitieve keuze voor de financiering (uitvoeringsbesluit in MIRT-kader).	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Najaar 2009
Mijlpaal 10	Besluit over bijdrage Budget Nota Ruimte voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit World Forumgebied. op basis van een MKBA en businesscase.	Kabinet	Medio 2009

Nadat de gezamenlijke keuze voor het prioritair infrastructuurproject bekend is (eind 2007) en overeenstemming is bereikt over medefinanciering uit het MIRT, zullen de mijlpalen voor dit project nader worden uitgewerkt en aan deze bestuurlijke afspraken worden toegevoegd.

Wettelijke procedure

Voor het Trekvliettracé is door het stadsgewest Haaglanden een MER uitgevoerd, die door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk aanvaardbaar is verklaard en waarvoor thans een inspraakprocedure loopt. Daarnaast is een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse uitgevoerd. Eind 2007 moet in de gemeenteraden worden besloten over MER, MKBA en voorkeurstracé. Op basis daarvan kunnen de bestemmingsplannen worden aangepast.

Voor het deelproject ondertunneling Noordwestelijke Hoofdroute Telderstracé-Houtrustbrug (onderdeel Internationale Ring) wordt door de gemeente Den Haag een verkenningsstudie uitgevoerd. Voor de hele Internationale Ring loopt een preverkenning die eveneens door de gemeente Den Haag wordt uitgevoerd. Over deze verkenning en preverkenning zal in het eerste kwartaal bestuurlijk worden besloten.

Verder zijn op beide projecten de volgende wettelijke procedures van toepassing:

- Bestemmingsplanprocedure;
- MER-procedure;
- Tracéprocedure.

De bedragen die in het kader van de financiering in deze bestuurlijke afspraken worden genoemd, zijn een weergave van de op dit moment geldende stand van zaken en inzichten van de regionale partijen. Het zijn daarom indicaties van de werkelijke kosten en dekkingsbijdragen. In de planstudie zullen deze bedragen gezamenlijk nader worden onderbouwd, geraamd en gepreciseerd. Alle hieronder genoemde bedragen zijn, tenzij anders vermeld, exclusief BTW.

Financiering

Investeringskosten

Trekvljettracé

- Boortunnel inclusief aansluiting knooppunt Ypenburg: €485 mln.
 - Neherkade: €140 mln.
- Totaal: €625 mln.

Internationale Ring

- Ondertunneling NW Hoofdroute Telderstracé-Houtrustbrug: €300 mln.
- Inpassing NW Hoofdroute overig: €150 mln.
- Lozerlaanroute: €100 mln.
- Ontvlechting A4-zone: €450 mln.

Totaal: €550 mln. (excl. A4-zone) - €1.000 mln. (incl. A4-Zone)

Ruimtelijke Kwaliteit

- Scheveningen Boulevard : € 74 mln., waarvan extra ruimtelijke kwaliteit €31 mln.;
- Scheveningen haven: €268 mln.;
- World Forumgebied (deel aanspreekbare openbare ruimte): €300-400 mln., waarvan internationaal aanspreekbare openbare ruimte €40 mln.

Dekking vanuit de regio en gemeente

Trekvljettracé

Indien de prioritaire keuze in Randstad Urgent valt op het Trekvliettracé en overeenstemming wordt bereikt over medefinanciering uit het MIRT, zal er door het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag gezamenlijk aan het Trekvliettracé een bedrag van €189 mln. (plangrens BDU excl. BTW, €225 mln. incl. BTW) worden bijgedragen.

Een gedeelte van de dekking (€143 mln.) is geregeld: €78 mln. uit het BOR-fonds Haaglanden, €35 mln. uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden en €30,0 mln. uit de gemeentebegroting van Den Haag. Over de resterende €46,0 mln. zullen in de komende periode afspraken worden gemaakt tussen Den Haag en Haaglanden.

Internationale Ring

Indien wordt gekozen voor het leggen van prioriteit bij het project Internationale Ring en overeenstemming wordt bereikt over medefinanciering uit het MIRT, dragen Haaglanden en Den Haag hieraan gezamenlijk €189 mln. excl. BTW (= €225 mln. incl. BTW) bij.

De financiële dekking is nog niet geregeld. Indien er geen mogelijkheden voor versnelling worden gevonden, kan een groot deel van dit project pas na 2020 worden gerealiseerd. Het gedeelte dat wel voor 2020 valt te realiseren – de ondertunneling van de Noordwestelijke Hoofdroute tussen Telderstracé en Houtrustbrug – kost ca. €250 mln. Dit bedrag kan eventueel door Den Haag en Haaglanden worden voorgefinancierd, op voorwaarde dat deze voorfinanciering achteraf door het rijk wordt beschouwd als de eigen bijdrage van Den Haag/Haaglanden aan het project Internationale Ring in MIRT-kader. Ook is denkbaar dat tegen de achtergrond van de veiligheidseisen van internationale organisaties in dekking van de kosten kan worden voorzien. Voor de Internationale Ring is in het kader van de FES-claim om middelen gevraagd ten behoeve van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het World Forumgebied.

Ruimtelijke kwaliteit

- Scheveningen Boulevard: Op grond van de Wet op de Waterkering worden de kosten voor de verbetering van de zeewering en voor de basisinrichting daar op volledig vergoed door het rijk. Voor de kosten van de extra kwaliteit heeft Den Haag ruim €12 mln. op de begroting staan. Deze worden echter geraamd op €26 mln. Daar komt nog bij dat ook elders in Scheveningen (verkeers)maatregelen genomen moeten worden als gevolg van de plannen. De kosten daarvan worden geschat op 5 mln. Voor de uitvoering van het gehele plan, inclusief flankerende maatregelen is dus €19 mln. niet gedekt, en aangevraagd als subsidie bij het rijk. Het project is inmiddels toegelaten tot de verkenningsfase van het Nota Ruimte budget. De daarvoor benodigde MKBA is naar verwachting in november 2007 gereed.
- Scheveningen Haven: Een groot deel van de totaal benodigde investeringen betreffen civieltechnische werkzaamheden (uitdiepen van de haven, aanpassen van de kades, bouwrijp maken van de grond, aanleggen van twee bruggen over de haven). De overige kosten zijn kosten voor verwerving van de grond, kosten voor tijdelijk beheer, sloop, plankosten en een post onvoorzien. De opbrengsten voor de gemeente betreft vooral de opbrengst van gronduitgifte voor huizen en in mindere mate voor commerciële ruimtes. Deze opbrengsten zijn geraamd op €127 mln., waarmee het projecttekort €141 mln. bedraagt. Een deel hiervan vermoed de gemeente terug te kunnen brengen (€53 mln.). Dit risico draagt de gemeente Den Haag. De gemeente zal 50% van het verwachte tekort dekken uit gemeentelijke middelen. Voor de resterende middelen wordt een aanvraag voorbereid om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het Nota Ruimte budget.
- De totale aanpak van het gehele World Forum gebied zal een investering vergen van € 300 à 400 mln. Daarvan is in totaal €40 mln. bestemd voor de realisatie van een internationaal aanspreekbare openbare ruimte in het gebied. De gemeente Den Haag neemt daarvan €15 mln. voor haar rekening. De resterende €25 mln. wordt aangevraagd als bijdrage vanuit het Nota Ruimte budget.

Dekking vanuit het rijk

Trekvliettracé/Internationale Ring

Gezien de eigen bijdrage van Haaglanden/Den Haag (zie 8.2.), wordt aan de rijksoverheid voor het Trekvliettracé een bijdrage van €436 mln. (excl. BTW) gevraagd. Inclusief de BTW bedraagt de gevraagde rijksbijdrage €525 mln. Definitieve gezamenlijke besluitvorming op basis van de planstudie kan echter leiden tot wijziging van deze bedragen.

Voor het project Internationale Ring wordt een rijksbijdrage van maximaal €775 mln. gevraagd. De rijksbijdrage zou (deels) kunnen plaatsvinden vanuit:

- het MIRT voor regionale projecten, in concurrentie met andere projecten die hierop een beroep doen;
- het MIRT voor de het hoofdwegennet, mits het prioritaire project een voldoende bijdrage levert aan de ontlasting van het hoofdwegennet (zie besluit 4).

Ruimtelijke kwaliteit (bijdrage uit FES-middelen)

- Scheveningen Kuststrook
- World Forumgebied.

Voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en het World Forumgebied is in het kader van het Nota Ruimtebudget een rijksbijdrage gevraagd. Voor het onderdeel Scheveningen Boulevard wordt de te doorlopen procedure zoveel als mogelijk bespoedigd aangezien verbetering van de zeekering op korte termijn noodzakelijk is. Voor de andere onderdelen van de aanvraag kan pas in de loop van 2008 duidelijkheid worden gegeven.

Dekking privaat

Er is geen private betrokkenheid bij in dit document genoemde projecten. De burgemeester van Den Haag heeft echter aan de minister van Verkeer en Waterstaat voorgesteld om hiervoor gezamenlijk de mogelijkheden te bekijken.

Organisatie

Voor de planstudie Trekvliettracé is het stadsgewest Haaglanden de initiatiefnemer. Ook de gemeente Den Haag en Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland zijn direct bij het project betrokken. Daarnaast is er betrokkenheid van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Zij zijn mee bevoegd gezag voor de MER die onlangs is opgesteld. Voor het ontwerp en de realisering van het project is de gemeente Den Haag verantwoordelijk. Er is een projectgroep ingesteld onder voorzitterschap van de gemeente Den Haag en een regiegroep onder voorzitterschap van het stadsgewest Haaglanden.

Van het project ***Internationale Ring*** wordt – conform de afspraak in de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel – door de gemeente Den Haag een Preverkenning opgesteld. Er zijn nog geen andere partijen betrokken maar na afronding van de preverkenning zal – bij de verkenning van de verschillende delen van de Ring – de betrokkenheid van rijk en stadsgewest worden georganiseerd.

Voor de gebieden Scheveningen Haven en World Forum zijn gemeentelijke projectorganisaties opgezet.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt:
het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

De wethouder Verkeer, Binckhorst,
Binnenstad en Milieu van Den Haag

.....
Camiel Eurlings

.....
Peter Smit

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 17

Werkstad A4

Doel:

Doel van Werkstad A4 is om door middel van een kwaliteitsslag de marktpositie van de Mainport Schiphol als logistiek knooppunt binnen de internationale logistieke ketens te verbeteren, de leefbaarheid te verhogen en de Noordvleugeleconomie te stimuleren. Dit project betreft de ontwikkeling van logistiek knooppunt met een hoogwaardige infrastructuur en een multimodaal systeem van terminals voor lucht, weg, spoor, en eventueel water. Daarnaast worden er voorzieningen getroffen voor ketens met een hoge toegevoegde waarde op het gebied van high tech, vers, mode, medisch en luchtvaart.

Maria van der Hoeven, minister van Economische Zaken

en

Arthur van Dijk, wethouder van de gemeente Haarlemmermeer

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Gezamenlijk besluit door minister en wethouder over opnemen randvoorwaarden in Randstad Urgent project Werkstad A4 op basis van het advies van het Algemeen Opdrachtgeversberaad (AOB) van het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) over locatiekeuze luchtvracht. (november/december 2007)
2. Opstellen van businessplan en een organisatiemodel. (november en december 2007).
3. Vaststelling Masterplan Werkstad A4 door de regio. (januari 2008).
4. Vaststelling projectplan en aanvraag voor de HSL spoor, onderdeel van de modaliteit bestaande uit de HST cargo terminal en bijbehorende infrastructuur, in verband met mogelijke financiering uit de envelop Sterke Regio's. (Indiening bij het CPB februari 2008).
5. Kabinetsbesluit over een eventuele financiële bijdrage voor HSL spoor, onderdeel van de modaliteit bestaande uit de HST cargo terminal en bijbehorende infrastructuur in Werkstad A4 uit de envelop Sterke Regio's (april 2008).
6. Onderzoek partijen naar dekking van de overige modaliteiten te weten Ongestoord Logistieke Verbinding, truckterminal en eventueel een waterterminal. Onderzocht worden de mogelijkheden voor publiek/private samenwerking en aanvullende subsidies op regionaal, nationaal en Europees niveau. (2^e kwartaal 2008).
7. Partijen werken gezamenlijk een visie op duurzaamheid binnen de logistieke sector uit. (2^e kwartaal 2008).

De minister van Economische Zaken verbindt zich daartoe:

38. Het uitwerken van de randvoorwaarden van belang voor rijksbetrokkenheid bij de Werkstad A4;
39. Met het Kabinet besluit te nemen over eventuele Rijksbijdrage aan Werkstad A4;
40. Het onderzoeken en initiëren van processen voor eventuele andere financieringsmogelijkheden binnen het rijk.

Namens het college van B&W verbindt de wethouder van de gemeente Haarlemmermeer zich daartoe:

41. Afstemmen tussen betrokken partijen over het Masterplan Werkstad A4;

42. Zich in te spannen financiering te regelen voor het project als geheel en de deelprojecten daarbinnen door middel van publiekprivate samenwerkingsverbanden, uit lokale (ook Haarlemmermeer) en regionale gelden, de grondexploitaties en de exploitatie van de Ongestoorde Logistieke Verbinding; en
43. Het oprichten en aansturen van het Programmabureau Werkstad A4, dat zich bezig houdt met de ontwikkeling en uitvoering van het totale concept en de verschillende onderdelen daarin.

De ambassadeur van dit project is Pamela Boumeester.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Werkstad A4 is gestart op verzoek van marktpartijen met als doel om een aantal separate projecten (bedrijventerreinen en infrastructuur) integraal te ontwikkelen. Aanleiding voor het verzoek is de noodzaak tot het versterken van de concurrentiepositie van Mainport Schiphol door het maken van een kwaliteitsslag in de luchthavenregio. Daarbij gaat het zowel om de software (bijvoorbeeld procedures in de logistieke keten) als extra hardware (de benodigde infrastructuur en bedrijfterreinen):

- De Noordvleugel als vestigingsplaats voor bedrijven op het gebied van logistiek en handel staat onder druk door concurrentie van de Mainports Parijs en Frankfurt en kleinere luchthavens zoals Luik en Leipzig.
- De concurrentiepositie van de Mainport Schiphol op het gebied van luchtvracht staat onder druk. De luchtvracht is van groot belang voor de economie in de Noordvleugel en het in stand houden van het (intercontinentale) netwerk en de winstgevendheid van de luchtvaartmaatschappijen. Verder heeft de luchtvracht aantrekkingskracht op andere, hoogwaardige logistieke activiteiten die een belangrijk onderdeel vormen van de Noordvleugeleconomie. De luchtvracht zelf draagt €1,5 mld. bij aan de Nederlandse economie (ca. 0,4 % van het Bruto Binnenlands Product) met een werkgelegenheid van ongeveer 27.000 personen (direct 13.900 en indirect 13.000). Schattingen voor de groei van de luchtvracht liggen tussen de 4 en 6% per jaar. Op basis van deze prognose zal rond 2025 3,5 miljoen ton luchtvracht worden vervoerd.
- De ontwikkeling van bedrijventerreinen voor logistieke afhandeling gebeurt te gefragmenteerd en mist de multimodaliteit die vereist is om de concurrentie het hoofd te bieden en is schadelijk voor de leefbaarheid en ruimtelijke inrichting.

Doel

Doel van Werkstad A4 is om door middel van een kwaliteitsslag de marktpositie van de Mainport Schiphol als logistiek knooppunt binnen de internationale logistieke ketens te verbeteren, de leefbaarheid te verhogen en de Noordvleugeleconomie te stimuleren. Dit project omvat de ontwikkeling van logistiek knooppunt met een hoogwaardige infrastructuur en een multimodaal systeem van terminals voor lucht, weg en spoor (en evt. water). Daarnaast worden er voorzieningen getroffen voor ketens met een hoge toegevoegde waarde op het gebied van high tech, vers, mode, medisch en luchtvaart.

De ontwikkeling van het multimodale knooppunt is gekoppeld aan de ontwikkeling van de logistieke bedrijventerreinen Schiphol Zuidoost, Schiphol Logistic Parc (SLP) en de A4 zone West. De aanleg van het logistieke en multimodale knooppunt biedt tevens kansen om de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol te versterken door te verbreden naar aangrenzende terreinen, zoals de Greenport Aalsmeer en het Glastuinbouwgebied Rijsenhout. In haar recente rapport schat Ecorys in dat het ontwikkelen van Werkstad A4 een groei van ongeveer 13.000 banen kan opleveren. Dit is gedeeltelijk verschuiving van bestaande werkgelegenheid.

Scope

De Werkstad A4 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De ontwikkeling van een multimodaal knooppunt door de aanleg van een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV). Een verbinding tussen de nog aan te leggen vrachtterminal (truck city), de HST-spoorterminal en de inlandwaterterminal en de al bestaande luchtvrachtterminals op Schiphol. Dit omvat niet alleen de ontwikkeling van de infrastructuur zelf, maar ook het beschikbaar stellen van tijdslots (vertrek- en aankomstrechten voor gebruik van het spoor), materiaal en techniek.
2. Het zorgen voor een hoogwaardige en duurzame inrichting van de terreinen Schiphol Zuidoost, Schiphol Logistics Park en A4 zone West op basis van de kaders in de door de Haarlemmermeer vastgestelde visie "MEER kwaliteit". De gebiedsontwikkeling zal voldoen aan de principes van "Cradle to cradle". Met Cradle to Cradle ontwikkelingen wordt ervoor gezorgd dat toekomstige generaties van meer mogelijkheden worden voorzien. Congestie en overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen dreigen het gebied rond Schiphol economisch op slot te zetten en maken de leefomgeving minder gezond. Werkstad A4 streeft naar groei die in balans is met zijn omgeving. Dat begint met multimodaliteit in samenhang aan te bieden in een ongestoord logistiek complex en voor intern transport maximaal in te zetten op:
 - Innovaties voor collectieve duurzame vervoerssystemen en schone vervoertechnologie;
 - Milieuzones waarin alleen schone voertuigen worden toegelaten;
 - Het fors terugdringen van autogebruik voor woon-werkverkeer ten gunste van vooral het openbaar vervoer (OV) door middel van slim vervoersmanagement.Werkstad A4 wil echter verder gaan en het vliegwiel zijn voor innovaties die een duurzame en schone groei opleveren in de hele regio. Het draaiende houden van distributie en mobiliteit als motor van de economie is namelijk van levensbelang voor alle bedrijvigheid in de regio (niet alleen Schiphol). Daarom wordt onderzocht in hoeverre een kenniscentrum, gericht op de duurzame ontwikkeling en innovatie, een plek kan krijgen binnen de Werkstad A4. Tevens zal de ruimtelijke ontwikkeling naadloos moeten passen in de omgeving.
3. Het zorgen voor innovaties om de efficiency in de hoogwaardige logistieke ketens te verbeteren. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het ontwikkelen van een verscentrum en het verbeteren van de douaneafhandeling per sector;
4. De regionale ontwikkeling van de terreinen Schiphol Zuidoost, Schiphol Logistics Park en A4 zone West. In de Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka, 2006) is 240 ha opgenomen als de prognose van de vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen in de periode 2006-2020. In streekplan en bestemmingsplannen is al in deze uitbreiding voorzien.

Tot de scope van het projecten behoren de onderdelen 1 tot en met 3.

Samenhang

De Werkstad A4 hangt samen met de volgende Randstad Urgentprojecten:

- *Project "Ontwikkeling lange termijn Schiphol in relatie met de luchthaven Lelystad"*. Voor de werkstad A4 ligt die relatie voornamelijk bij de ruimtelijke reservering voor een potentiële zesde baan op Schiphol en de ontwikkeling van de regionale luchthavens.
- *Project A4 Schiphol (De Hoek-Burgerveen)*. Beide projecten versterken elkaar. Fysiek dient rekening te worden gehouden met benodigde ruimte voor (de pilaren van) de ongestoorde logistieke verbinding over de A4. Verkeerskundig dienen de nieuwe bedrijventerreinen goed te worden ontsloten op de A4.
- *Project "Haarlemmermeer"*. Ontwikkeling en inrichting van Werkstad A4 en de Haarlemmermeer als totaal dienen op elkaar te worden afgestemd, met als belangrijk aandachtspunt ontsluiting Westflank.
- *Project "Transitie Greenport"*. Van de zijde van de Greenport is er veel belangstelling om aan te sluiten op de tweede fase van werkstad A4. De infrastructuur van Werkstad A4 (vooral de waterterminal + tracé) kan gebruikt worden voor de Greenport.

Vanuit het project ontwikkeling lange termijn Schiphol is uitplaatsing van luchtvracht een mogelijke optie. Definitieve besluitvorming wordt niet voor 2009/2010 verwacht. Ook bij het eventueel op de lange termijn uitplaatsen van luchtvracht van Schiphol is de ontwikkeling van Werkstad A4 (incl. benodigde investeringen) wenselijk en noodzakelijk, omdat dit een oplossing biedt voor de vraagstukken die zich op korte en middellange termijn voordoen. Bedrijventerreinen worden tot 2015 gefaseerd ontwikkeld en kunnen heringericht worden. De te ontwikkelen modaliteiten kunnen ook benut worden om de verschillende vliegvelden op de lange termijn goed met elkaar te verbinden.

Resultaat

1. Een door de regio opgesteld en vastgesteld Masterplan Werkstad A4, met daarin een integrale gebiedsvisie, een businessplan voor de verschillende modaliteiten en een organisatiemodel en businessplan voor de ontwikkeling van Werkstad A4
2. Een besluit door het kabinet over een eventuele rijksbijdrage aan een onderdeel van het project Werkstad A4.
3. Verkende mogelijkheden om via publiek/private samenwerking aanvullende vormen van financiering te vinden.
4. Een gezamenlijke visie op duurzaamheid binnen de logistieke sector.
5. Het treffen van voorzieningen om de verschillende modaliteiten operationeel te maken.

Dienstregeling en te nemen besluiten

1. Gezamenlijk besluit door minister en wethouder over opnemen randvoorwaarden in het Randstad Urgentproject Werkstad A4 op te nemen randvoorwaarden op basis van het advies van het Algemeen Opdrachtgeversberaad (AOB) van het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) over locatiekeuze luchtvracht. (november/december 2007)
2. Opstellen van een businessplan met daarin de financiering van de verschillende modaliteiten, te weten OLV, truckterminal, HST cargo terminal, eventueel een waterterminal en de bijbehorende infrastructuur evenals een organisatiemodel met daarin de samenhang tussen projecten en de aansturing van het totale project. (november en december 2007).
3. Vaststelling Masterplan Werkstad A4 door de regio (januari 2008) Het Masterplan omvat de integrale gebiedsvisie en bijbehorende ontwikkelingsstrategie evenals het eerdergenoemde businessplan en het organisatiemodel.
4. Vaststelling projectplan en aanvraag voor HSL spoor, onderdeel van de modaliteit bestaande uit de HSL spoor, onderdeel van de modaliteit bestaande uit de HST cargo terminal en bijbehorende infrastructuur en bijbehorende infrastructuur in verband met mogelijke financiering uit de envelop Sterke Regio's. (Indiening bij het CPB februari 2008).
5. Kabinetsbesluit over een eventuele financiële bijdrage voor HSL spoor, onderdeel van de modaliteit bestaande uit de HST cargo terminal en bijbehorende infrastructuur in Werkstad A4 uit de envelop Sterke Regio's. (april 2008).
6. Vaststellen actieplan en uitvoeren acties op basis van het Masterplan. Deze acties zijn gericht op het operationeel maken van de verschillende modaliteiten, waaronder de ontwikkeling van een HST cargo terminal en de daarbij benodigde infrastructuur. (1^e kwartaal 2008).
7. Partijen onderzoeken gezamenlijk naar dekking van de overige modaliteiten, te weten OLV, truckterminal, eventueel een waterterminal en de bijbehorende infrastructuur. Onderzocht worden de mogelijkheden voor publiek/private samenwerking en aanvullende subsidies op regionaal, nationaal en Europees niveau. (2^e kwartaal 2008).
8. Partijen werken gezamenlijk een visie op duurzaamheid binnen de logistieke sector uit. (2^e kwartaal 2008)

Wettelijke procedures

De volgende planologische juridische procedures moeten worden uitgevoerd:

- HST-Cargo: bestemmingsplanprocedure nog nodig voor aanpassing tracé tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp;
- OLV: aanpassing van vigerende bestemmingsplannen (MER).

Financiering

De investering in het multimodale systeem van de Werkstad A4 bedraagt circa €350 mln. De investeringen in truckterminal, HST Cargoterminal en waterterminal, totaal €125 mln, worden vanuit de exploitatie gedekt door private partijen.

De OLV en een aftakking van de HSL kunnen niet volledig door de markt worden opgebracht en veroorzaken een ongedekt tekort van €150 mln (zie tabel).

	OLV	HSL spoor	Totaal
Investering	€200 mln	€25 mln	
Dekking vanuit exploitatie + bijdrage vanuit grondexploitaties	€75	-	
Tekort (niet gedekt)	-€125	-€25	-€150

Voor dekking van het tekort van €150 mln, wordt de businesscase in samenspraak met het Ministerie van EZ verder geoptimaliseerd. Voor dekking van het tekort wordt gezocht in de volgende oplossingsrichtingen:

- Optimalisatie van private bijdrage vanuit de exploitatie,
- Hogere bijdragen vanuit grondexploitaties,
- Subsidies op regionaal, nationaal en Europees niveau die het maatschappelijke rendement vertegenwoordigen.

Een dekkingsbron voor een eventuele bijdrage van het rijk aan de HSL spoor is de envelop Sterke Regio's. Een voorstel hiervoor moet de FES-procedure doorlopen. Op basis van een CPB-beoordeling zal in de eerste helft van 2008 besluitvorming plaatsvinden over een eventuele rijksbijdrage.

Organisatie

Gezien de complexiteit van de betreffende gebiedsontwikkeling, is er een projectbureau Werkstad A4 opgericht. In dit bureau participeren de regionale overheden, SADC (Schiphol Airport Development Company), de Schiphol Group, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en multi vastgoed. Dit bureau werkt aan de uitwerking van de visie in een masterplan voor het totale gebied.

De Werkstad A4 wordt aangestuurd door “de cockpit”, waarin SADC, de Schiphol Group, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en AM zitting hebben. Daarnaast wordt samengewerkt in de ‘regiegroep’ met de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam. Met het rijk is regelmatig maar niet structureel contact.

Ook marktpartijen, de initiatiefnemers, zijn intensief betrokken. Betrokken marktpartijen zijn onder andere Air Cargo Netherlands (ACN), Haven Amsterdam, KLM, Bloemenveiling Aalsmeer, KLM-Cargo, Martinair, AMB (logistieke vastgoedontwikkelaar), Jan de Rijk (logistiek bedrijf), BAM, Dura Vermeer, Distripool, Carex (frans initiatief voor ontwikkeling van Europees HST Cargo netwerk), SNCF (franse spoorwegen) La Poste (Frans postbedrijf), ProRail, Platform Agrologistiek en Milieufederatie Noord-Holland.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De Minister van Economische Zaken

De Wethouder van de gemeente
Haarlemmermeer, namens het College van
Burgemeester en Wethouders
Haarlemmermeer

.....

.....

Maria van der Hoeven

Arthur van Dijk

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 18

Stadshavens Rotterdam

Doel

Het doel is transformatie en vernieuwing van het gebied Stadshavens Rotterdam tot een gebied waarin innovatieve en moderne werk- en woonomgevingen worden gecombineerd. Het resultaat is optimaal duurzaam en klimaatbestendig.

De economische activiteiten in Stadshavens worden verbreed (diversificatie) en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbeterd. Daardoor wordt de economische structuur van de haven versterkt. Door de bouw van woningen (innovatief) in Stadshavens wordt het binnenstedelijk woningaanbod vergroot en verbeterd het woon- en leefklimaat.

De Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, Dr. Jacqueline Cramer, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen het rijk;

en

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze Mark Harbers, wethouder Economie, Haven en Milieu, hierna te noemen de gemeente;

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

rijk

- Een besluit over doorgang van het project Stadshavens naar de uitwerkingsfase in het kader van het Nota Ruimte budget (31 december 2008);
- Een besluit over de doorgang van het project naar de uitvoeringsfase en indien een bijdrage uit het Nota Ruimte budget wordt verstrekt, de hoogte van de bijdrage en de voorwaarden waaronder de bijdrage wordt verstrekt (30 september 2009 of zoveel eerder als mogelijk);
- Een besluit(en) over eventuele andere rijkssubsidies (30 september 2009 of zoveel eerder als mogelijk);

gemeente

- Een besluit(en) over het uitvoeringsprogramma 2007-2015 met financiële paragraaf (30 september 2008);
- Een besluit (en) over de businesscase(s) (31 maart 2009).

rijk en gemeente

- Besluit over de opzet van de MKBA (31 maart 2008);
- Het vaststellen van afspraken over de samenwerking voor de verdere ontwikkeling van Stadshavens tot circa 2025 inclusief de samenwerking op het gebied van milieu tussen rijk, gemeente en andere belanghebbende partners (30 september 2009);
- Besluit over hoe de bereikbaarheid van Stadshavens kan worden verbeterd (30 september 2009).

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verbindt zich tot:

- Coördinatie en besluitvorming in het kader van het Nota Ruimte budget inclusief het doen beoordelen van de MKBA en het toetsen van de businesscase(s);
- Coördinatie en bevordering van inhoudelijke afstemming met andere ministeries;
- Coördinatie en bevorderen van de besluitvorming m.b.t. overige rijkssubsidies.

De wethouder Economie, Haven en Milieu, hiertoe gemachtigd door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, verbindt zich tot:

- De planvorming en –voorbereiding van het project inclusief het opstellen van het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007-2015 met businesscase(s) en financiële paragraaf;
- Het eventueel aanvragen van andere (rijks)subsidies;
- Het actief verwerven van andere financiële middelen;
- Het tijdig starten en afronden van planprocedures (bijvoorbeeld bestemmingsplan, milieueffectrapportage en SMB);
- Het afstemmen met andere decentrale overheden en derden welke bij het project betrokken of belanghebbend zijn;
- Het afstemmen met samenhangende projecten binnen de gemeente Rotterdam.

De ambassadeur van dit project is Antony Burgmans.

Bijlage 1

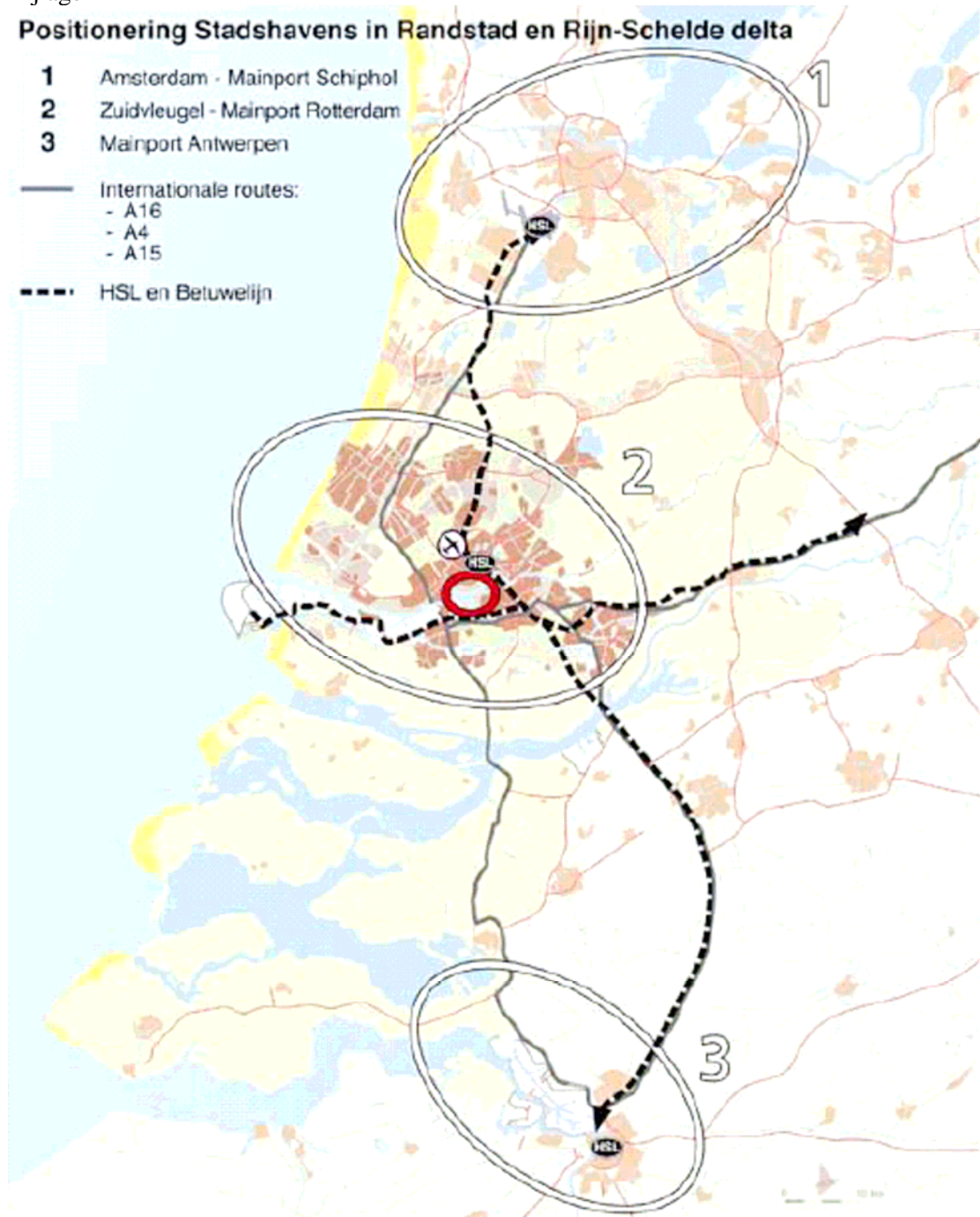
Positionering Stadshavens in Randstad en Rijn-Schelde delta

- 1** Amsterdam - Mainport Schiphol
- 2** Zuidvleugel - Mainport Rotterdam
- 3** Mainport Antwerpen

— Internationale routes:














- A16
- A4
- A15

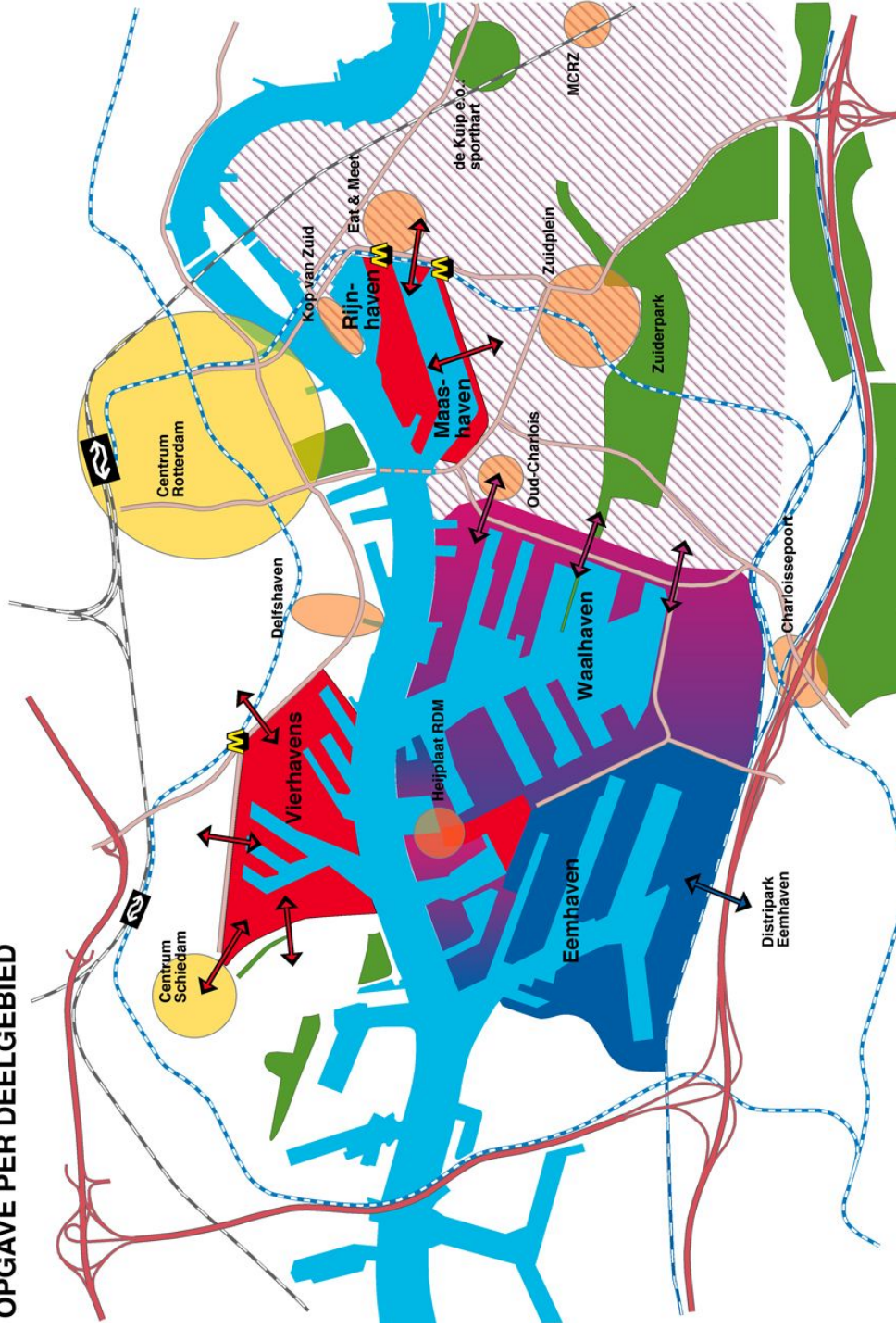
--- HSL en Betuwelijn



OPGAVE PER DEELGEBIED

LEGENDA

-  Transformatie naar gemengd stedelijk woonsmilieu
-  Intensivering haven en haven gerelateerde activiteiten
-  Groei en intensivering haven bedrijvigheid
-  Parken
-  Pact op Zuid
-  Knooppunten
-  Parkeren
-  Snelwegen
-  Hoofdwegen
-  Spoorwet
-  Metronet
-  Betuwelijn
-  Relatie bestaande woon- en werkgebieden



Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Rotterdam heeft voor de stad aandachtspunten geformuleerd op de volgende terreinen:

- Economie en werk: versterking van de economische structuur van de Mainport Rotterdam en de stad. De groei en internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven wordt beperkt door een onvoldoende op de toekomst gericht werkaanbod en een daarop afgestemd aanbod van werklocaties;
- Wonen: de stad Rotterdam wordt gekenmerkt door een onevenwichtig aanbod van woningen en een tekort aan kwaliteit van woongebieden en hiermee samenhangende selectieve migratie van hoger opgeleiden;
- Leefklimaat: rond de stad Rotterdam is er een tekort aan voorzieningen (groen en recreatie) terwijl de druk van bebouwing op de aanwezige groene ruimte toeneemt.

Transformatie van het gebied Stadshavens Rotterdam tot een gebied waarin innovatieve en moderne werk- en woonomgevingen worden gecombineerd, versterkt de internationale concurrentiepositie van de Mainport Rotterdam. Daarmee wordt een structurele impuls gegeven aan de Zuidvleugel. Door het aanbieden van de juiste vestigingsmilieus voor bedrijven ontstaat een verbreding van de activiteiten (zoals zakelijke dienstverlening, research en development, onderwijs). Een aantrekkelijk aanbod van woningen maakt de stad aantrekkelijk voor midden- en hogere inkomens. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt uit op de bestaande stedelijke omgeving, zoals Rotterdam-West, Rotterdam-Zuid en Schiedam, waardoor (ook) het sociaal-economisch klimaat van de stad verbetert, selectieve migratie wordt tegengegaan en de bevolkingssamenstelling evenwichtiger wordt. De kwaliteiten van het Groene Hart blijven mede gespaard door herstructurering en intensivering van bedrijventerreinen en wonen in Stadshavens. Rotterdam is inmiddels gestart met de uitvoering van de transformatie, maar de totale duur bedraagt tenminste 30 jaar.

Doel

Transformatie en vernieuwing van het gebied Stadshavens Rotterdam tot een gebied waarin innovatieve en moderne werk- en woonomgevingen worden gecombineerd. Het resultaat is optimaal duurzaam en klimaatbestendig.

De activiteiten in Stadshavens worden verbreed (diversificatie) en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Daardoor wordt de economische structuur van de haven versterkt. Door de bouw van woningen (innovatief) in Stadshavens wordt het binnenstedelijk woningaanbod vergroot met als doel verbetering van het woon- en leefklimaat.

Aanpak

Het project kent vier sporen waarop actie wordt ondernomen:

- Ruimte en economie: Verdichting van functies en economische intensivering. Op een zelfde oppervlak neemt de dichtheid en variatie aan functies sterk toe, o.a. door economische intensivering (focus op short-sea activiteiten) en functiemenging (meervoudig grondgebruik);
- Bereikbaarheid: Een voldoende bereikbaarheid voor alle modaliteiten en economische sectoren;
- Wonen: Verbetering van het woonklimaat, als voorwaarde voor economische groei, door de ontwikkeling van attractieve woonmilieus;

- Duurzaamheid en milieu: Een proces met betrokken partijen om zowel de stad als haven duurzaam te ontwikkelen, in het gebied een goede milieukwaliteit te realiseren en de druk op de milieukwaliteit van aangrenzende stadsdelen waar mogelijk te verminderen. De aanpak is innovatief en wordt gekenmerkt door het bouwen in en nabij het water rekening houdend met klimaatverandering, combinaties van wonen en werken, duurzame ontwikkeling en aansluiting op het Rotterdam Climate Initiative.

Scope

De geografische en programmatische afbakening van het project Stadshavens is weergegeven in op bijgaande kaart.

Stadshavens is een project bestaande uit verschillende deelprojecten met een doorlooptijd van tenminste 30 jaar. Voor de lange termijn visie zal de gemeente Rotterdam samen met het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) een Ontwikkelplan Stadshavens Rotterdam 2025 opstellen. Dit ontwikkelplan bevat projecten tot 2015 en de verdere ontwikkelingsrichting na 2015.

Stadshavens kent vier deelgebieden met ieder een eigen accent en ontwikkeltempo:

- Waal- Eemhaven: intensivering en vernieuwing van havenfuncties (start gemaakt);
- Rijn- Maashaven: verstedelijking met wonen en woonvriendelijke bedrijvigheid (start gemaakt);
- Merwe- Vierhavens: verstedelijking met wonen en woonvriendelijke bedrijvigheid (voor bedrijvigheid start gemaakt);
- RDM-terrein: bedrijvigheid en onderwijs (start gemaakt).

Per deelgebied wordt een Masterplan opgesteld. De Masterplannen worden door de gemeente Rotterdam samen met het Havenbedrijf Rotterdam nader uitgewerkt tot het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015.

De besluitvorming van het rijk over een bijdrage uit het Nota Ruimte budget is gekoppeld aan een MKBA en businesscase(s) van dit Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015.

Samenhang

De transformatie van Stadshavens hangt samen met de volgende andere Randstad Urgentprojecten:

- Project Mainport Rotterdam (PMR):
 - o In het uitvoeringsconvenant BRG is afgesproken dat in het BRG-gebied, waarvan Stadshavens deel uit maakt, 200 ha extra ruimte zal worden gewonnen door middel van herstructurering en intensivering;
 - o De aanleg van de Maasvlakte 2 moet leiden tot een uitbreiding van het bestaande havengebied met 1000 ha netto bedrijventerrein ("additionaliteit" van de Maasvlakte 2 t.o.v. bestaande voorraad). Door de aanleg van de Maasvlakte 2 kunnen er verplaatsingen ontstaan van deepseagebonden-bedrijven naar de Maasvlakte 2. De vrijkomende ruimte die daardoor ontstaat, biedt mogelijkheden voor intensivering van economische functies en verstedelijking. Ruimte binnen het bestaande Rotterdamse Haven en Industrieel Complex (HIC) die wordt getransformeerd naar niet economische ruimte, dient te worden gecompenseerd door nieuwe economische ruimte of intensiever gebruik van bestaande economische ruimte.
- Stadshavens ligt in het zoekgebied van de 120 ha voor Hoeksche Waard;
- Stadshavens is gelegen aan de kruising van de A4 en A15. Daarmee is er een samenhang met projecten als Project Mainportcorridor Zuid (PMZ), Tweede ontsluiting Rotterdamse haven en A4 Middendelfland;

- De woningbouw in bestaand stedelijk gebied van de Rotterdamse regio, waaronder stadshavens Rotterdam, en het woningbouwprogramma Zuidplaspolder zijn kwalitatief en kwantitatief complementair. Dit onderscheid is te typeren als stedelijke woonmilieus in Stadshavens en landelijke woonmilieus in de Zuidplaspolder.

Resultaat

Ruimte en economie: een breed scala aan vestigingsmilieus voor bedrijven, waardoor de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse mainport is verstevigd.

- Bereikbaarheid:
 - o Een verbetering van de aansluiting van de Waal- en Eemhaven op het rijkswegennet garandeert de doorstroming en bereikbaarheid van wegvrachtverkeer;
 - o Een verbetering van het onderliggende wegennet en ontsluiting van Stadshavens d.m.v. openbaar vervoer over land en water.
- Wonen: de bouw van woningen waardoor een aantrekkelijk woonmilieu is ontstaan voor midden- en hogere inkomens;
- Duurzaamheid en milieu: de integrale ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige en klimaatbestendige Stadshavens door middel van zowel beproefde als bijzondere, innovatieve oplossingen en het vroegtijdig meenemen van milieu-aspecten.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Voor de visievorming wordt het Ontwikkelplan Stadshavens 2025, met daarin de lange termijn visie op Stadshavens opgesteld. Dit vormt de basis voor het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma vraagt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimte budget.

Op basis van het concept van dit Ontwikkelplan Stadshavens 2025 wordt het Uitvoeringsprogramma 2007 – 2015 opgesteld inclusief een Masterplan voor elk van de 4 deelgebieden (Waal- en Eemhaven, RDM, Merwe-Vierhavens, Maas- en Rijnhaven). Deze plannen bevatten de ruimtelijke invulling, streefcijfers voor de kwantitatieve doelstellingen (zoals het aantal woningen, arbeidsplaatsen) en kwalitatieve doelstellingen (zoals internationale allure, toekomstbestendigheid, duurzaamheid) en de financiële uitgangspunten.

Rotterdam voert op basis van de Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 - 2015 een MKBA uit en laat deze beoordelen door Rijk en CPB. Een MKBA is noodzakelijk voor een besluit van het rijk over het vervolgen van het project naar de uitwerkingsfase van het Nota Ruimte budget. De MKBA wordt opgesteld door Rotterdam in nauwe samenhang met de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma, waardoor een versnelling optreedt. Rijk en gemeente besluiten gezamenlijk over de opzet van de MKBA. Indien het project waarover besluitvorming plaatsvindt afwijkt van het project dat in de MKBA is onderzocht, of indien door andere oorzaken onduidelijkheid bestaat over de effecten van het project, behoudt het rijk zich het recht voor zelf een MKBA op te laten stellen en deze aan het CPB voor te leggen.

Bij vervolg van het project in de uitwerkingsfase worden businesscase(s) opgesteld door de gemeente Rotterdam voor de, voor de rijksbijdrage relevante, gebiedsontwikkelingen zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Stadshavens Rotterdam 2007-2015. Een beoordeling hiervan door het rijk is een noodzakelijke voorwaarde voor een besluit (GO/NO GO) over het vervolg van het project naar de uitvoeringsfase en of daarmee een bijdrage uit het Nota Ruimte budget wordt verstrekt, de hoogte van deze bijdrage en de voorwaarden waaronder de bijdrage wordt verstrekt.

Gemeente en rijk ontwikkelen een milieustrategie, als onderdeel van het Ontwikkelplan, met als inzet het voorkomen van patstellingen en vertraging bij de realisatie van de doelstellingen wonen

en werken. Op basis van het Ontwikkelplan en de milieustrategie worden afspraken gemaakt tot 2025 over de samenwerking tussen rijk en gemeente en de ontwikkelingsrichting van Stadshavens (ruimte en economie, bereikbaarheid, wonen en duurzaamheid en milieu) exclusief de financiering. Er wordt nagegaan of de afspraken met betrekking tot milieu, de vorm moeten krijgen van een milieuarangement.

De volgende besluiten worden genomen:

Verkenningfase:

1. Concept-ontwikkelplan Stadshavens Rotterdam 2025 door gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam vastgesteld (1^e kwartaal 2008);
2. Besluit rijk en gemeente over de opzet van de MKBA (1^e kwartaal 2008);
3. Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015 door gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam inclusief MKBA en milieustrategie vastgesteld (2^e kwartaal 2008);
4. Beoordeling MKBA door rijk en door CPB (3^e kwartaal 2008);
5. Besluit rijk over de overgang van het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015 naar de uitwerkingsfase van het Nota Ruimte budget (4^e kwartaal 2008);

Uitwerkingsfase:

6. Businesscase door gemeente Rotterdam afgerond (1^{de} kwartaal 2009);
7. Beoordeling businesscase door het rijk (2^e kwartaal 2009);
8. Afspraken vastgesteld door rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam over de samenwerking voor de verdere ontwikkeling van Stadshavens tot 2025 inclusief de samenwerking op het gebied van milieu tussen rijk, gemeente en andere belanghebbende partners (3^e kwartaal 2009);
9. Een besluit over hoe de bereikbaarheid van Stadshavens kan worden verbeterd (3^e kwartaal 2009);
10. Een besluit(en) over eventuele andere rijkssubsidies (4^e kwartaal 2009 of zoveel eerder als mogelijk);
11. Besluit kabinet over een bijdrage uit het Nota Ruimte budget voor het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 – 2015 (3^e kwartaal 2009).

Wettelijke procedures

Stadshavens is gelegen in de gemeente Rotterdam en betreft de gebieden Waal- en Eemhaven, RDM-terrein en de Merwe- Vierhavens en Maas- en Rijnhaven. Op dit moment vigeert in bijna het gehele Stadshavengebied de Haven- en Industrieverordening uit 1934. In het licht van de invoering van de nieuwe Wro dienen alle bestemmingsplannen te worden geactualiseerd. Deze actualisaties zullen vooralsnog een conserverend karakter hebben, met mogelijkheid van ontheffing. Er wordt in de toelichting en de voorschriften 'voorgesorteerd' op toekomstige functieverandering. Waar verplicht worden milieu-effectrapportages of SMB's uitgevoerd. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het college van BenW de bestemmingsplannen voorbereid en voorstellen doet aan de gemeenteraad, die uiteindelijk de plannen vaststelt.

Financiering

In de periode tot 2030 bedragen de totale investeringen in Stadshavens Rotterdam door publieke en private partijen samen, op basis van kengetallen circa €7,5 miljard, met een bandbreedte van € 5 tot €10 miljard, afhankelijk van de te kiezen ambitie.

De investeringskosten van het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 - 2015 zijn nog niet bekend. Bij het opstellen van dit uitvoeringsprogramma zullen deze kosten en de dekking daarvan, door gemeente, Havenbedrijf, private partijen en subsidies, in kaart worden gebracht. Voor de dekking van de kosten van dit uitvoeringsprogramma hebben de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam al een bedrag van €279 mln. gereserveerd. Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 - 2015 is duidelijk hoeveel het tekort bedraagt, hoeveel de bijdrage van de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam precies is en welke bijdrage aan het rijk wordt gevraagd.

Een mogelijke dekkingsbron voor de bijdrage van het rijk is het Nota Ruimte Budget. Voor specifieke onderdelen kan een bijdrage in het kader van het actieplan Bedrijventerreinen (TOPPER) worden aangevraagd. Besluitvorming over beide rijksbijdragen moet nog plaatsvinden.

Iedere partij draagt zijn eigen proces- en apparaatskosten.

Organisatie

Rijk en gemeente stellen binnen een maand na ondertekening van dit akkoord een plan van aanpak op waarin de samenwerking tussen rijk en gemeente nader wordt vormgegeven.

De gemeente en het Havenbedrijf hebben voor Stadshavens Rotterdam een organisatie opgezet, waarin per deelgebied een uitvoeringsorganisatie is afgesproken en een projectbureau Stadshavens voor de overkoepelende vraagstukken is ingesteld. Rotterdam wil het rijk in den brede betrekken bij het project Stadshavens. In het plan van aanpak in het kader van deze afspraken van Randstad Urgent wordt de organisatie van de samenwerking Rotterdam-rijk nader ingevuld, waarbij ook de voortgang rond de Randstad Urgentprojecten geagendeerd wordt.

Looptijd:

Het afsprakenkader treedt in werking op 29 oktober 2007 en eindigt op het moment dat bovengenoemde besluiten zijn genomen.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieu

Namens de gemeente Rotterdam
De wethouder Economie, Haven en
Milieu van de gemeente Rotterdam

.....
Dr. Jacqueline Cramer

.....
Mark Harbers

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 19

Leiden Bioscience Park

Doel

Uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe life science bedrijven en kantoren op het Bio Science Park door betere infrastructurele ontsluiting en het vaststellen van het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan.

Maria van der Hoeven, Minister van Economische Zaken

en

Filip van As, Wethouder van gemeente Leiden

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Besluit door Kabinet over financiële bijdrage in het kader van de FES ten behoeve van de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park (uiterlijk 30 april 2008, go/no go moment);
2. Besluit door de provincie Zuid-Holland over financiële bijdrage ten behoeve van de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park (uiterlijk 30 juni 2008, go/no go moment);
3. Besluit door gemeente Leiden over stedenbouwkundig plan dat de exploitatieovereenkomst met de universiteit Leiden mogelijk maakt (inrichting Bio Science Park ogv infrastructuur, groen, aantal en locatie van bedrijven) (uiterlijk 31-12-2008);
4. Vaststellen Exploitatieovereenkomst ten behoeve van het Bio Science Park tussen gemeente Leiden en Universiteit Leiden, waarmee de verantwoordelijkheden van de Universiteit Leiden worden vastgelegd voor de ontwikkeling van haar grond op het Bio Science Park (uiterlijk 31-12-2008);
5. Bestemmingsplan 1e fase Bio Science Park besluit door gemeenteraad (uiterlijk 31-12-2009).

De minister van Ministerie van Economische Zaken verbindt zich daartoe:

44. Met het kabinet een besluit te nemen over de FES-bijdrage en de omvang daarvan voor de infrastructurele ontsluiting Bio Science park
45. Te zorgen voor afstemming binnen het rijk

De wethouder van gemeente Leiden, namens het college van B&W, verbindt zich daartoe:

46. Te zorgen voor een besluit over het stedenbouwkundig plan (inrichting Bio Science Park op grond van infrastructuur, groen, aantal en locatie van bedrijven);
47. Een exploitatieovereenkomst te sluiten met Universiteit Leiden over het gebruik van het Bio Science Park;
48. Met de gemeenteraad een besluit te nemen over het bestemmingsplan 1^e fase van het Bio Science Park;
49. Aan de provincie Zuid-Holland een financiële bijdrage te vragen voor de infrastructurele ontsluiting Bio Science Park.

De ambassadeur van dit project is Joan Leemhuis-Stout.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Het Leiden Bio Science Park is een icoon voor de Kenniseconomie; een Piek in de Delta en een Europees voorbeeld van een dedicated kenniscluster op gebied van de humane life sciences, waarin de vier o's (onderwijs, ondernemen, onderzoek en overheid) krachtig samenwerken. Op het Bio Science Park zijn de bedrijven aanwezig die elkaar in de life science keten aanvullen (toeleveranciers en afnemers), hebben de bedrijven toegang tot de op het Park gevestigde kennis- en opleidingsinstellingen, kunnen zij personeel en ruimte van elkaar overnemen en kunnen zij dure voorzieningen delen. Het is een representatieve Hot Spot voor de humane life sciences waar bedrijven uit die sector zich graag vestigen en uitbreiden.

Op het Bio Science Park in Leiden is nu de grootste concentratie van life science bedrijven in Nederland gevestigd. Er is veel belangstelling van (internationale) bedrijven voor een plek op het Bio Science Park waardoor het park kan doorgroeien naar een wereldwijd toonaangevend kenniscluster op het gebied van life sciences. Bovenstaande is het resultaat van de - sinds begin jaren tachtig immer volgehouden - inzet van de gemeente Leiden en de Universiteit Leiden om het gebied uitsluitend te bestemmen voor life sciences. Dit gedurfde en strenge (toelatings)beleid heeft zijn vruchten afgeworpen. Het park is gevuld geraakt met life science of daaraan verwante bedrijven en kent de grootste concentratie life science bedrijven van Nederland. Het Bio Science Park heeft dan ook een uitstekende uitgangspositie voor een verdere versterking van de life sciences in Nederland en daarmee van de nationale kenniseconomie.

Probleemanalyse

Het Bio Science Park loopt nu echter tegen zijn fysieke grenzen aan. Voor nieuwe en zich uitbreidende bedrijven is geen plaats meer op de voor hen bestemde grond op het park. Het ruimtegebrek in het Bio Science Park frustrereert niet alleen de nationale ambitie om van Leiden een internationale toplocatie van life science bedrijven te maken omdat (internationale) bedrijven zich elders vestigen, het zorgt er ook voor dat de locatie voor de zittende bedrijven minder aantrekkelijk wordt. Bij gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden zullen bestaande bedrijven vertrekken uit Leiden. Nederland loopt dan de kans mis om optimaal te profiteren van de huidige exponentiële groei in de life sciences. De urgentie is dus groot.

De voor bedrijven beschikbare ruimte kan door uitbreiding en door herstructurering worden vergroot. Het probleem is echter dat de bereikbaarheid van het zich uitbreidende park dan hét knelpunt gaat worden. Dit gegeven staat de vestiging van nieuwe bedrijven weer in de weg. Hiermee is de impasse geschetst. De ontsluiting van het Park is de "Achilleshiel" voor het verleggen van de fysieke grenzen van het Bio Science Park.

Doel

Het doel is het vergroten van de ruimte (het aantal m²) voor (internationale) life science bedrijven, en het verbeteren van het vestigingsklimaat op Bio Science Park voor deze bedrijven. Om in het park nieuwe bedrijven te kunnen huisvesten en bestaande bedrijven te laten uitbreiden, is het noodzakelijk dat knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar het Park worden opgelost. Onderzoek toont aan dat een verbetering van de ontsluiting van het Park op de kruising Plesmanlaan – Haagse Schouwweg noodzakelijk is, waarbij de voorkeur uitgaat naar een ongelijkvloerse ontsluiting omdat alleen deze oplossing de verkeersafwikkeling op een adequate en toekomstvaste wijze regelt. Overheidsfinanciering van deze oplossing is noodzakelijk maar gaat de financiële mogelijkheden ruimschoots te boven van de gemeente en de overige partners die bij de ontwikkeling betrokken zijn.

Daarnaast ligt een overheidsbijdrage in de rede gezien de hoge kosten van nieuwe infrastructuur en het feit dat de voordelen bij meer dan alleen direct betrokken partijen neerslaan (oplossing voor blokkades op de aan- en afvoer van de A44).

Scope

Het Leiden Bio Science Park strekt zich uit van de westzijde van het station Leiden Centraal op het grondgebied van de gemeente Leiden tot over de A44 op het grondgebied van de gemeente Oegstgeest.

Binnen het Randstad Urgentproject valt de start van de realisatie van de verbetering van de ontsluiting van het Bio Science Park, het vaststellen van het stedenbouwkundig plan en de exploitatieovereenkomst en de aanpassing van het bestemmingsplan zodat vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren mogelijk is. De eerste fase die loopt tot 2017 behelst de ontwikkeling van 200.000 m² bvo kantoor- en bedrijfsruimte. Indien de economische en milieu omstandigheden dit toelaten zal vervolgens een tweede fase worden gerealiseerd. Dit Randstad Urgentproject heeft zoals gezegd alleen betrekking op de eerste fase.

Samenhang

Dit Randstad Urgentproject heeft samenhang met tenminste het Randstad Urgentproject A4 Schiphol. Dit laatste project versterkt het wegennetwerk en daarmee de toegang van de bedrijven op het Bio Science Park Leiden tot Schiphol.

Resultaat

Het project biedt een directe kans voor versteviging van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, omdat het Bio Science Park - met meer dan 50 life science bedrijven en veel kennisgerelateerde instellingen zoals TNO, het LUMC en de universiteit Leiden - als grootste life sciences cluster van Nederland een unieke positie inneemt.

Het aanbieden van de juiste vestigingsmilieus voor kennisintensieve life science bedrijven, heeft als doel de positie van de regio en die van Nederland in de mondiale kennissamenleving verder te verstevigen. Het Bio Science Park, op nog geen twintig minuten van Schiphol, is voor life science bedrijven die internationaal opereren een goede vestigingsplek. De clustering van life science bedrijven en kennisinstellingen zorgt voor kruisbestuiving in termen van onderzoek, personeel, ruimte en voorzieningen. In de internationale concurrentie om deze bedrijven is Leiden Bio Science Park de Nederlandse troefkaart. Versterking van dit Park zal leiden tot de vestiging en uitbreiding van life science bedrijven op deze locatie en zal daarmee de concurrentiekracht van de Randstad op gebied van de innovatieve en kennisintensieve bedrijvigheid vergroten. Indien de ongelijkvloerse ontsluiting niet op korte termijn tot stand komt dan bestaat het risico dat bestaande en nieuwe (internationale) bedrijven zich buiten Nederland vestigen en Nederland de kans mist om optimaal te profiteren van de huidige exponentiële groei in de life sciences; de urgentie is dus groot.

Dienstregeling en te nemen besluiten

1. FES-projectplan volledig gereed (Leiden, EZ, december 2007)
2. Indiening FES-projectplan bij CPB (EZ, januari 2008)
3. Advies CPB over FES-projectplan (CPB, maart 2008)
4. Kabinet neemt besluit over financiële bijdrage in het kader van de FES ten behoeve van de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park (Rijk, 30 april 2008) go/no go moment
5. Aanvraag door gemeente Leiden aan provincie Zuid-Holland over financiële bijdrage ten behoeve van de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park (Leiden, 30 juni 2008)
6. Besluit door provincie Zuid-Holland over financiële bijdrage ten behoeve van de ongelijkvloerse ontsluiting van het Bio Science Park (Provincie, 30 juni 2008)
7. Vaststellen Exploitatieovereenkomst gemeente Leiden en Universiteit Leiden (Leiden, uiterlijk 31-12-2008)
8. Besluit door gemeente Leiden over stedenbouwkundig plan (Leiden, uiterlijk 31-12-2008)
9. Bestemmingsplan 1e fase Bio Science Park besluit gemeenteraad (Leiden, 31-12-2009)

Wettelijke procedures

Voor het gedeelte van het Bio Science Park in Leiden is een stedenbouwkundig plan gemaakt en er wordt gewerkt aan een bestemmingsplanwijziging. Voor het deel in Oegstgeest en het meest oostelijke deel zijn al nieuwe bestemmingsplannen aanwezig.

Financiering

De investering in infrastructurele ontsluiting (dit Randstad Urgentproject) bedraagt €38 miljoen.

- Reeds gedekt privaat: n.v.t.
- Reeds gedekt publiek: €8 miljoen van gemeente Leiden.
- Tekort: €30 miljoen.

Een mogelijke dekkingsbron vanuit het Rijk is het deel van de EZ-envelop voor Sterke Regio's. Daarnaast zal de provincie Zuid-Holland om een bijdrage worden gevraagd.

De totale ontwikkelingskosten inclusief de ontsluiting van het project Bio Science Park Leiden zijn €113 miljoen euro.

Organisatie

De gemeente Leiden en het ministerie van Economische Zaken zijn op ambtelijk en bestuurlijk niveau betrokken bij de bovenstaande besluitvorming.

Via het platform LLMS (Leiden - life meets science) waarin overheid, bedrijven en kennisinstellingen vertegenwoordigd zijn, wordt informatie uitgewisseld en worden wensen van de betrokken bedrijven en instellingen in zoveel mogelijk in het project betrokken. Bedrijven zullen overigens bij de beoogde uitbreiding van het Bio Science Park éénmalig aan nieuw vastgoed en vervangingsinvesteringen 4,4 miljard investeren tot 2025.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De Minister van Economische Zaken

De Wethouder van de gemeente Leiden,
namens het College van Burgemeester en
Wethouders Leiden

.....
Maria van der Hoeven

.....
Filip van As

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 20

Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam

Doel van het project Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam is het doen van vooronderzoek (om informatie te verzamelen) t.b.v. voortgang in de besluitvorming (i.c. het nemen van een MIRT-Intakebesluit) over de aanpak van problemen in de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en haven van Rotterdam.

Camiel Eurlings , minister van Verkeer en Waterstaat

en

Jeannette Baljeu, portefeuillehouder Verkeer en vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

Besluit 1 – oktober 2007

Het nemen van een Intakebesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat en de start van een MIRT-Verkenning

Besluit 2 – eind 2008

Goedkeuring en vaststelling van het rapport “Verkenning 2^o ontsluiting Haven Rotterdam” door Bevoegd Gezag (ministeries VenW en VROM)

Besluit 3 – medio 2009

Het nemen van een Planstudie besluit (go/no go) door het Bevoegd Gezag en de start van een Planstudie (Tracé/m.e.r.-procedure)

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Als projectminister op te treden namens Rijkspartijen.
- De afspraken m.b.t. dit project namens de Rijksoverheid uit voeren.
- De samenhang te bewaken met ABvM en andere gerelateerde MIRT-projecten.

De portefeuillehouder Verkeer en vervoer van de Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- De afspraken namens de regio uit te voeren / te bewerkstelligen dat deze door de regionale en lokale overheden worden uitgevoerd.

De ambassadeur van dit project is Hans Huis in 't Veld.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

In de Netwerkanalyse Zuidvleugel zijn voor het jaar 2020 de volgende knelpunten benoemd voor de Zuidwesthoek van de Randstad en het havengebied Rotterdam:

- knelpunten in het wegennetwerk bij de Beneluxtunnel, Botlektunnel/brug en Spijkenisserbrug
- zonder extra maatregelen onvoldoende bereikbare economische gebieden, w.o. mainport Rotterdam
- de bereikbaarheid van het westelijk havengebied is kwetsbaar voor calamiteiten; het wegennet is hiervoor te weinig betrouwbaar/robuust

Geconstateerd is dat de A4-Zuid (Hoogvliet-Klaaswaal), Oranjetunnel en Blankenburgtunnel hoog scoren in oplossend vermogen, maar veel minder in kostenefficiëntie. De drie projecten verschillen in oplossingsefficiëntie niet veel van elkaar. Zij lossen voor deel dezelfde problemen op, maar voor een deel ook verschillende problemen.

Daarnaast is o.m. door de KvK Rotterdam aangegeven dat de ‘greenport’ Westland hoogwaardig en betrouwbaar bereikbaar moet zijn. Daarbij aandacht voor de relatie tussen Westland en Rotterdamse haven (realisatie van Maasvlakte 2 kan voor groei van o.m. de fruitsector zorgen). Aandacht moet worden gegeven aan de bereikbaarheid van de werkgebieden in de haven en Voorne-Putten (betere woon-werkrelaties tussen haven en noordelijke Maasoever en tussen Westland en Voorne-Putten).

Op 3 oktober 2006 in het bestuurlijk MIT-overleg is de volgende afspraak geformuleerd: “Voor het gebied Zuidwesthoek/havengebied (waterwegkruisende verbindingen en A4-Zuid) vindt een onderzoek naar de (bereikbaarheids)-problematiek plaats in het kader Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). Dit onderzoek is uiterlijk het 1^e kwartaal 2007 gereed. Op basis van het onderzoek wordt overwogen voor het gebied Zuidwesthoek/havengebied (waterwegkruisende verbindingen en A4-Zuid) een (markt)verkenning te starten. Bij de besluitvorming zal de goederenstroomproblematiek op de A15/A16 worden betrokken.”

Er worden, parallel en op elkaar afgestemd, een drietal vooronderzoeken verricht:

- 1- probleemscaan en scan van oplossingsrichtingen
- 2- Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA)
- 3- onderzoek naar mogelijke businesscases voor een extra oeververbinding Nieuwe Waterweg

Doel

Doel van het project Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam is het doen van vooronderzoek (om informatie te verzamelen) t.b.v. voortgang in de besluitvorming (i.c. het nemen van een MIRT-Intakebesluit) over de aanpak van problemen in de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en haven van Rotterdam.

Scope

De scope van de vooronderzoeken betreft de bereikbaarheid van het westelijk havengebied van Rotterdam en van Voorne-Putten.

Voorzover oplossingen worden onderzocht, wordt ook gekeken naar netwerkeffecten buiten het studiegebied (Beneluxtunnel, A29, wegennetwerk Westland,

Samenhang

Het project hangt samen met het Randstad Urgentproject PMR omdat de 2^e noordelijke ontsluiting van de Rotterdams haven een positief effect op de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 heeft en het de capaciteitsproblemen en kwetsbaarheid van de achterlandverbinding (A15) van het westelijk havengebied voor de langere termijn aanzienlijk kan verkleinen.

In die zin is er samenhang met de bestemmingsplanprocedure Maasvlakte 2.

Daarnaast kunnen positieve effecten worden verwacht voor greenport Westland.

Verder is er geen samenhang op besluitvormingsniveau.

In de Verkenningfase moet uitgebreid op de afhankelijkheid met PMR en de ontwikkelingen in het Westland worden ingegaan door bijv. het uitvoeren van een ruimtelijk-economische analyse.

Omdat private financiering van de (eventuele) realisatie van infrastructuur uitgangspunt is, dient het (eventueel) heffen van tol door private partijen binnen de kaders van en afgestemd met ABvM te zijn.

Resultaat

Resultaat van de vooronderzoeken is:

- duidelijkheid over ontwikkelingen in het gebied welke wel of niet passen in vastgestelde wensbeelden uit Nota Mobiliteit en Netwerkanalyse Zuidvleugel
- een quick scan m.b.t. de effectiviteit en haalbaarheid van een extra oeververbinding (Oranjetunnel/brug, Blankenburgtunnel/brug) of een andere oplossingsrichting effectief zouden kunnen zijn. In het vooronderzoek is een inschatting van reistijdbaten gemaakt.
- Door KvK Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam [et al] zijn voor diverse varianten van oeververbindingen businesscases opgesteld.

De resultaten leveren bouwstenen voor een gezamenlijk advies over het te nemen intakebesluit (MIRT besluit 1) in het najaar van 2007.

Bijdrage aan Randstad Urgentambities:

Het projectresultaat geeft inzicht in mogelijke vergroting van bereikbaarheid en concurrentiekracht van het westelijk Rotterdams havengebied / zuidwesthoek van de Randstad, alsmede versterking van de mogelijke interactie tussen greenport Westland en de haven van Rotterdam.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpaal 1 - september 2007

Goedkeuring en vaststelling rapport “Vooronderzoek 2^e ontsluiting Haven Rotterdam”;
door opdrachtgever

Mijlpaal 2 - september 2007

Besluit tot agendering in bestuurlijk overleg, wellicht gecombineerd met rapportage KvK
Rotterdam [et al]; door ministerie V&W, DGP en Stadsregio Rotterdam

Mijlpaal 3 – eind oktober 2007

Intakebesluit (MIRT 1) en start Verkenning (besluit 1)

Mijlpaal 4 – eind 2008

Goedkeuring rapport Verkenning (besluit 2)

Mijlpaal 5 – medio 2009

Planstudie besluit (MIRT 2) en start Planstudie (besluit 3)

Wettelijke procedures

Planologische juridische status van het project: Geen.

Planologische juridische procedures in de toekomst.

Bij een positief intakebesluit zal een tracé/m.e.r.-procedure moeten worden gevolgd.

Eerstvolgende fase is het opstellen van een MIRT-Verkenning.

Financiering

Als uiteindelijk besloten zou worden tot realisatie van een oeverkruising Nieuwe Waterweg bedragen de infrastructuurkosten indicatief € 0,5 – 1,5 miljard. Private financiering is daarbij het uitgangspunt. De private bijdragen zijn onder meer afhankelijk van de uitkomsten businesscase door KvK Rotterdam [et al] en mogelijkheden voor tolheffing

Organisatie

Deelnemers aan het project:

- Stadsregio Rotterdam
- Ministerie V&W – DGP
- Ministerie V&W – RWS
- Provincie Zuid-Holland
- Stadsgewest Haaglanden
- KvK Rotterdam
- Havenbedrijf Rotterdam

Betrokkenheid markt:

KvK Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam [et al] doen onderzoek naar mogelijke businesscases voor een extra oeververbinding Nieuwe Waterweg. Nemen deel in het project Verkenning 2^e ontsluiting Haven Rotterdam om kennisuitwisseling tot stand te brengen.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

Namens het dagelijks bestuur van de
Stadsregio Rotterdam, de portefeuillehouder
Verkeer en vervoer

.....
Camiel Eurlings

.....
Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 21

Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad

Doel

De minister van OCW en de wethouders van Amsterdam/Rotterdam/Den Haag/Utrecht stellen zich ten doel de internationale betekenis en concurrentiepositie van kunst en cultuur in de Randstad te versterken.

Subdoelen daarbij zijn het opruimen van politiek-bestuurlijke, ambtelijke en procedurele hindernissen en het tegengaan van de bestuurlijke en procedurele versnippering ter versterking van de internationale betekenis van de randstedelijke kunst en cultuur op het gebied van artistieke ontwikkeling, productie, presentatie, talentontwikkeling, discours en publieksontwikkeling waarmee een positief effect op het sociaal economische klimaat van de randstad wordt bereikt.

Zij weten zich in deze actief gesteund door het reeds enige tijd bestaande samenwerkingsverband tussen een aantal grote culturele instellingen onder de naam A'Rdam.

dr. Ronald H.A. Plasterk, minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen,

en

drs. C.G. Gehrels, de wethouder voor Cultuur van de gemeente Amsterdam

(mede namens en de wethouder voor Cultuur van de gemeente Rotterdam, O. Kaya, de wethouder van de gemeente Den Haag. J. Klijsma, de wethouder van de gemeente Utrecht, C. van Eijk)

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. voor 1 december 2007: de organisatie van een randstedelijke werkconferentie van overheden en culturele instellingen ter identificatie van de belangrijkste politiek-bestuurlijke, ambtelijke en procedurele hindernissen om tot de gewenste samenwerking en programma's te kunnen komen;
2. voor 1 januari 2008 een samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van OCW, de vier grote steden en de daarbij betrokken provincies in het gezamenlijk formuleren van een internationale culturele ambitie ter versterking van de randstedelijke culturele betekenis en concurrentiekracht;
3. voor 1 februari 2008 een samenwerkingsovereenkomst tussen de onder 2 genoemde partijen en de belangrijkste culturele instellingen om een gezamenlijk actieprogramma te formuleren
4. voor 1 februari 2008 een samenwerkingsovereenkomst tussen de onder 2 genoemde partijen en het ministerie van Economische Zaken ter versterking van de culturele component in de internationale toeristische inspanningen van het Nederlands Bureau voor Toerisme
5. in de loop van 2008 en 2009 worden – in samenwerking met de culturele instellingen - concrete programma's ontwikkeld waarmee nieuwe initiatieven mogelijk worden gemaakt ter versterking van de internationale culturele

aantrekkingskracht van de randstad en waarmee de reeds beschikbare kunst en cultuur meer en beter onder internationale aandacht gebracht zal worden.

De minister van Onderwijs, cultuur en wetenschappen verbindt zich hiertoe tot:

1. Het beschikbaar stellen van (bescheiden) ambtelijke capaciteit voor overleg met lagere overheden en ARdam in projectgroepverband
2. Het onderschrijven van breed gedragen uitkomsten van de randstedelijke conferentie en het oplossen van de geïdentificeerde knelpunten op korte termijn.
3. Het mede dragen van proceskosten, waaronder kosten voor werkconferentie en resultaatmeting.
4. Overleg met de minister van Economische zaken over de versterking van de culturele component in de internationale inspanningen van het Nederlands Bureau voor Toerisme
5. De ontwikkeling van een Randstedelijk Actieprogramma Cultuur Internationaal.

De wethouder van Cultuur van de gemeente Amsterdam (mede namens de wethouders van Rotterdam, Den Haag en Utrecht) verbindt zich hiertoe tot:

1. Het beschikbaar stellen van ambtelijke capaciteit voor overleg met rijksoverheid en ARdam in projectgroepverband
2. Het onderschrijven van breed gedragen uitkomsten van de randstedelijke conferentie en het oplossen van de geïdentificeerde knelpunten op korte termijn.
3. Het mede dragen van proceskosten, waaronder kosten voor werkconferentie en resultaatmeting.
4. De ontwikkeling van een Randstedelijk Actieprogramma Cultuur Internationaal.

De ambassadeur van het project is de heer mr.dr.s. L.C. Brinkman.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Kunst en cultuur vormen één van de belangrijkste argumenten voor internationaal bezoek van zowel zakelijke als toeristische aard. Niet alleen toeristen, maar ook internationale congresorganisaties laten hun keuze voor een bestemming en congreslocatie mede bepalen door de culturele aantrekkingskracht van de grootstedelijke omgeving. Tegelijk moet echter worden vastgesteld dat de potentie van de randstedelijke kunst en cultuur op dit moment onvoldoende wordt benut. Door politiek-bestuurlijke, ambtelijke en procedurele versnippering en door gebrek aan samenwerking tussen overheden en tussen culturele instellingen onderling binnen de randstad worden culturele programma's die er zijn onvoldoende internationaal benut en blijven kansen om nieuwe programma's te ontwikkelen liggen.

Door het versterken van zowel de ambtelijk/politieke als culturele samenwerking binnen de randstad en het opruimen van een aantal procedurele en bureaucratische belemmeringen kan ruimte worden geschapen voor het vergroten van de internationale aandacht voor het randstedelijk kunstleven als ook voor het ontwikkelen van nieuwe internationaal georiënteerde programma's.

Doel

De minister van OCW en de wethouders van Amsterdam/Rotterdam/Den Haag/Utrecht stellen zich ten doel de internationale betekenis en concurrentiepositie van kunst en cultuur in de Randstad te versterken.

Subdoelen daarbij zijn het opruimen van politiek-bestuurlijke, ambtelijke en procedurele hindernissen en het tegengaan van de bestuurlijke en procedurele versnippering ter versterking van de internationale betekenis van de randstedelijke kunst en cultuur op het gebied van artistieke ontwikkeling, productie, presentatie, talentontwikkeling, discours en publiekswerving waarmee een positief effect op het sociaal economische klimaat van de randstad wordt bereikt.

Scope

- Alle betrokken overheden: ministerie van OCW, andere betrokken ministeries (o.a. EZ), vier grote steden, 3 provincies en regio's;
- Alle vormen van kunst en cultuur die een internationale betekenis hebben, zoals beeldende kunst (zowel museaal als eigentijds), vormgeving, tentoonstellingen, klassieke muziek, popmuziek, musical, opera, dans en theater;
- Alle onderdelen van de 'bedrijfskolom' van kunst en cultuur: talentscouting, opleiding, productie, programmering, presentatie en internationale uitstraling en publiekswerving.;

Samenhang

- Het op elkaar afstemmen en het gezamenlijk formuleren van internationale ambities van OCW, grote steden en grote culturele instellingen
- Het sluiten van concrete samenwerkingsovereenkomsten op dit gebied met alle betrokken overheden. In het project wordt nadrukkelijk de afstemming gezocht met andere Randstad Urgentprojecten. Bezien wordt wat kunst en cultuur kan bijdragen aan de andere Randstad Urgentprojecten en vice versa.
- Het sluiten van concrete samenwerkingsovereenkomsten op dit gebied met alle betrokken culturele instellingen

De steun en betrokkenheid van het initiatief ARdam is reeds verzekerd. Daarbij zal verbreding worden gezocht naar de culturele instellingen uit Den Haag en Utrecht.

Resultaat

- Toename van het aantal internationale bezoeken met een kunstzinnige of culturele aanleiding.
- Toename van aandacht in internationale media voor kunsten en cultuur in de Randstad.
- Toename van het aantal internationale congressen en conferenties op de thema's kunst en cultuur
- Toename van het aantal presentaties van randstedelijke instellingen en kunstenaars in het buitenland.
- Verhoging kwaliteit van artistieke productie en aanbod in Randstad.

Wettelijke procedures

Niet van toepassing

Financiering

Voorlopig worden bestaande middelen ingezet op gezamenlijk doel.

Organisatie

- Periodiek overleg tussen OCW, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, ARdam in projectgroepverband.
- Uitvoering door ARdam aangesloten leden ondersteund door de steden gezamenlijk aangestelde projectleider.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Onderwijs, Cultuur
en Wetenschappen

De wethouder voor Cultuur van de gemeente
Amsterdam*

.....
dr. Ronald H.A. Plasterk

.....
Drs. C.G. Gehrels

Vastgesteld op 29 oktober 2007

*Mede namens de wethouders voor Cultuur van de gemeenten Rotterdam (O. Kaya), Den Haag (J. Klijsma), en Utrecht, (drs. C. van Eijk):

Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht

Doel

1. Partijen zullen zich inspannen om gezamenlijk het project “Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht” (hierna te noemen: ‘project’) tot uitvoering te brengen.
2. Het project zal leiden tot bestuurlijke afspraken over:
 - invulling van de verstedelijkingsopgave tot 2030 in de Noordvleugel Utrecht, rekening houdende met het beleid voor de nationale landschappen;
 - rol en inzet van de betrokken partijen en middelen;
 - het proces van de invulling van de verstedelijkingsopgave in provinciale, regionale en lokale ruimtelijke plannen.

Dr. Jacqueline Cramer, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en MilieuBeheer

en

Drs. Harrie Bosch, wethouder van de gemeente Utrecht, tevens lid van het bestuurlijk overleg NV Utrecht

hierna te noemen: ‘partijen’

Partijen komen het volgende overeen:

Stappenplan/ te nemen besluiten

Partijen spannen zich in om onderstaande stappen/besluiten te (laten) nemen:

Wat?	Wie?	Wanneer?
Uitwerken van het provinciale beleid voor de nationale landschappen	Provincie Utrecht	gereed in eerste kwartaal 2008
Verrichten van integrale gebiedsverkenningen en sectorale uitwerkingen.	NV Utrecht Rijk participeert inhoudelijk	gereed in eerste kwartaal 2008
Bestuurlijk overleg over: - de "tussenbalans" van de uitkomsten van integrale gebiedsverkenningen en sectorale uitwerkingen; - afspraken over vervolgacties door Rijk en/of regio.	Bestuurders NV Utrecht en Rijk	maart 2008
Uitwerken van vervolgacties en opstellen integratieslag gebiedsverkenningen en sectorale uitwerkingen	NV Utrecht Rijk participeert	vierde kwartaal 2008
Bestuurlijk overleg over de conclusies van de integratieslag, uitmondend in bestuurlijke afspraken over: - de invulling van de verstedelijkingsopgave tot 2030 in de Noordvleugel Utrecht; - rol en inzet van de betrokkenen en middelen; - het proces van de vertaling van de verstedelijkingsopgave in provinciale, regionale en lokale ruimtelijke plannen.	Bestuurders NV Utrecht en Rijk	december 2008

Verbintenis bestuurlijk duo

1. Partijen verbinden zich uiterlijk december 2008 te komen tot de hierboven genoemde bestuurlijke afspraken en tussentijds de hierboven genoemde stappen tijdig te zetten/bevorderen.
2. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verbindt zich daartoe:
 - te zorgen voor het tijdig en gezamenlijk met de regio komen tot bestuurlijke afspraken;
 - inhoudelijk bij te dragen aan de totstandkoming van de ontwikkelingsvisie;
 - de afstemming te bewaken met de samenhangende projecten Randstad Urgent (zie E);
 - interdepartementaal (ambtelijke en bestuurlijke) af te stemmen.
3. De wethouder van de gemeente Utrecht, tevens bestuurder van de NV Utrecht verbindt zich daartoe:
 - te zorgen voor een integrale afweging van de uitkomsten van de sectorale uitwerkingen en gebiedsverkenningen van de ontwikkelingsvisie;
 - te zorgen voor het tijdig en gezamenlijk met het Rijk komen tot bestuurlijke afspraken
 - te zorgen voor afstemming, draagvlak en tijdige besluitvorming met/ door de regionale partners van de NV Utrecht.

De ambassadeur van dit project is Marijke van Schendelen.

Projectomschrijving

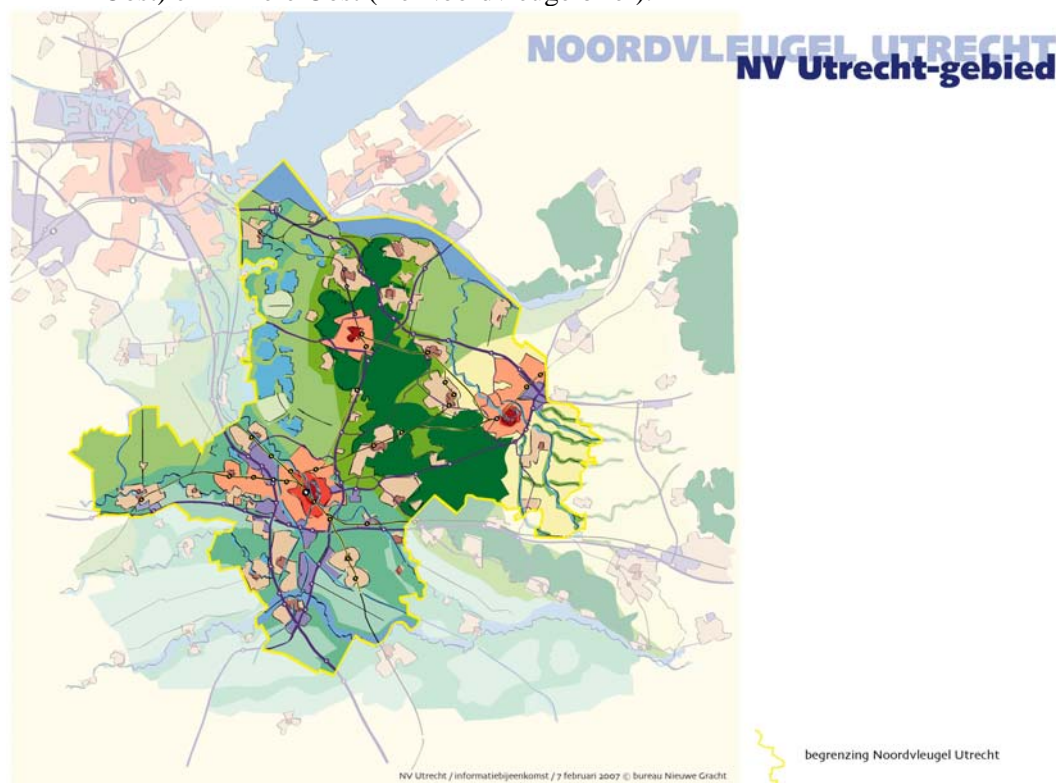
A Aanleiding

In opdracht van de minister van VROM (brief d.d. 1 april 2005) heeft de Noordvleugel Utrecht een lange termijn verstedelijkingsvisie opgesteld, met als titel “Ontwikkelingsvisie 2015-2030, verdichting en kwaliteit” (april 2007). Daarbij is een spanningsveld geconstateerd. Enerzijds is er een aanzienlijke opgave voor woningbouw en werkgelegenheidslocaties. In de Noordvleugel Utrecht moeten 65.500 woningen (bruto) gebouwd worden in de periode 2015-2030. Voor de werkgelegenheidslocaties wordt de omvang en kwaliteit momenteel nader bepaald. Anderzijds stelt de Nota Ruimte dat in nationale landschappen slechts gebouwd mag worden voor maximaal de natuurlijke bevolkingsaanwas (migratiesaldo 0), mits de kernkwaliteiten van het nationaal landschap worden versterkt of in ieder geval behouden.

De NV Utrecht is momenteel bezig op basis van genoemde Noordvleugelbrief om samen met de ministeries van LNV en VROM oplossingen te verkennen voor bovengenoemd spanningsveld.

B Geografische scope

1. Het project betreft het grondgebied van de NV Utrecht zoals weergegeven op bijgevoegde kaart.
2. Daarnaast wordt gekeken naar het gebied tussen Utrecht en Woerden (Oude Rijnzone Oost) en Almere Oost (zie Noordvleugelbrief).



C Uitgangspunten voor de verstedelijkingsopgave

1. De Ontwikkelingsvisie 2015-2030 van de NV Utrecht vormt het vertrekpunt voor het project.
2. Partijen hanteren bij de ontwikkeling van het project de uitgangspunten zoals deze voortkomen uit de Nota Ruimte, het Ontwikkelingsprogramma van het Groene Hart, Pieken in de Delta, het Actieplan Bedrijventerreinen, de Agenda Vitaal Platteland, het

Linieperspectief, de Nota Mobiliteit, het vierde nationaal MilieuBeleidsPlan, de Netwerkanalyse Utrecht, het Streekplan 2005-2015 (Provincie Utrecht), het Regionaal Structuurplan 2005-2015 (BRU).

Deze uitgangspunten hebben betrekking op:

- a. Nationale landschappen;
- b. Verstedelijking;
- c. Verkeer en vervoer;
- d. Milieu;
- e. Integrale gebiedsverkenningen en sectorale uitwerkingen (zie voetnoot 1), en worden hieronder nader uitgewerkt.

a. Nationale landschappen

- In de nationale landschappen geldt in het Rijksbeleid het 'ja,mits'-regime: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. Er is ruimte voor maximaal de natuurlijke bevolkingsaanwas, uitgewerkt in migratiesaldo nul.
- De begrenzing van het Groene Hart is vastgelegd in de Nota Ruimte.
- Wat betreft het nationaal landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie vormt het 'Linieperspectief' het uitgangspunt.
- Landbouw moet als economische drager van het landelijk gebied toekomstgericht en concurrerend blijven.

b. Verstedelijking

- Het project wordt integraal benaderd. Integraliteit houdt in dat er gekeken wordt naar duurzaam wonen, werken, mobiliteit en groenblauw en milieu, waarbij rekening wordt gehouden met milieuadaptatie en gewenste woonmilieu's.
- Potentiële verstedelijkingslocaties worden verkend vanuit de (kern)kwaliteiten van het gebied, waarbij de lagenbenadering leidend is.⁶
- Gebieden ten oosten en westen van de stad Utrecht zijn in de Agenda Vitaal Platteland aangewezen als zoekgebied voor recreatie. Hier moet recreatief groen gerealiseerd worden dat bijdraagt aan een gezond en wervend woon- en werkklimaat, waarbij tekorten aan dagrecreatiemogelijkheden worden opgeheven en nieuwe tekorten worden voorkomen.
- Er wordt uitgegaan van de volgende ruimtelijke keuzes (waarover voor een groot deel al bestuurlijke overeenstemming is bereikt binnen de NV Utrecht en met het Rijk):
 - een ambitieuze binnenstedelijke opgave van minimaal 21.500 woningen;
 - een voltooiing en/of verdichting van de grote (uitleg)locaties met 7.000 woningen
 - een overloop naar Almere Oost van 10.000 tot 15.000 woningen;
 - realisatie van 3.000 tot 5.000 woningen in het gewest Eemland.
- Voor een kwart van de woningbehoefte, 15.000 à 20.000 woningen, moet in het stadsgewest Utrecht nog ruimte gevonden worden. Het vinden van geschikte ruimte in het stadsgewest Utrecht is een zeer complexe opgave, met name vanwege de ligging ten opzichte van de nationale landschappen het Groene Hart, het Rivierengebied en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- In de Gooi en Vechstreek en Amersfoort-Eemland ligt er vooral een opgave om de woningbouwopgave en de behoefte aan bedrijventerreinen in te passen in de beperkt beschikbare ruimte en af te stemmen op de kwaliteit van het landschap.
- Het volgende stappenplan wordt als leidraad gehanteerd voor het afwegingsproces om te komen tot geschikte verstedelijkingslocaties in het stadsgewest Utrecht:
 1. maximale inspanning binnenstedelijk;

⁶ In dit kader worden integrale gebiedsverkenningen (Oude Rijnzone Oost, Kromme Rijn/ Lekzone, Amersfoort/Eemland, Rijnenburg) en sectorale uitwerkingen (Binnenstedelijke opgave, Groenblauw, Randstadspoor, Werkgelegenheidslocaties) uitgevoerd.

2. het optimaal benutten van de mogelijkheden van Randstadspoor (bestaande en nieuwe haltes) en de bestaande en geplande (auto) infrastructuur;
3. het kleinschalig bouwen in en nabij kleine kernen en bij voorkeur gekoppeld aan haltes van (hoogwaardig) openbaar vervoer;
4. het benutten van bestaande en geplande woningbouwlocaties.

c. Verkeer en vervoer

- Een ruimtelijke visie en programma vormt de basis voor de netwerkaanpak van een pakket aan maatregelen als logisch vervolg op de netwerkanalyse conform de Nota Mobiliteit.
- Samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer wordt onder andere vergroot door infrastructuur te gebruiken als structurerend principe in het ruimtelijk beleid.
- Er wordt gestreefd naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten.
- Bij het opstellen van ruimtelijke plannen worden de gevolgen op ondermeer de bereikbaarheid en de infrastructuur in kaart gebracht.
- Bij nieuw ruimtelijk beleid wordt rekening gehouden met de voorgenomen infrastructuurele uitbreidingen van het rijk en de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en veiligheid.

d Milieu

Milieuambities dienen vanaf het begin van de planontwikkeling te worden meegenomen; ze bepalen immers mede wat de integrale kwaliteitsambities zijn voor het gebied, gericht op het verhogen van de leefomgeving en een duurzame ontwikkeling en inrichting van het gebied.

e Integrale gebiedsverkenningen en uitwerkingen

- De Oude Rijnzone Oost in het Groene Hart is een transformatiezone. Dat betekent dat het deels een verrommeld gebied is waar een stevige kwaliteitsverbetering gerealiseerd moet worden.
- Het streven van het Rijk is om 40% van het totale uitbreidingsprogramma aan woningen en arbeidsplaatsen in bestaand bebouwd gebied te realiseren. De NV Utrecht gaat uit van een binnenstedelijke bouwopgave van 21.500 op een totaal van 65.500 woningen. Dit komt neer op 33%. Bij investeringsbeslissingen wordt van een binnenstedelijke productie van woningen en arbeidsplaatsen van 25% uitgegaan.
- Het Rijk hanteert bij de opzet van nieuwe locaties het richtgetal van circa 75m² groen per woning.
- De SER-ladder geldt bij herstructurering en aanleg van bedrijventerreinen.
- Er is tijdig voldoende ruimte voor (NIMBY-) bedrijven, waarbij rekening wordt gehouden met bereikbaarheid, milieuzonering, zorgvuldig ruimtegebruik en kwaliteit (landschap, stedenbouw en architectuur).

D. Samenhang

1. Het aantal en de locaties van woningbouw in dit Randstad Urgentproject kan van invloed zijn op de verkeer- en vervoersproblematiek in de regio Utrecht, met name in het geval van een uitleglocatie. Daarmee is samenhang met het Randstad Urgentproject "Draaischijf Nederland". Een aantal scenario's uit de ontwikkelingsvisie zal worden doorgerekend op verkeerseffecten.
2. De voortgang en uitkomsten van "Draaischijf Nederland" worden bestuurlijk besproken in het Utrechtse Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB). Hierin zitten dezelfde partners als in de NV Utrecht. In het bestuurlijk overleg in NV Utrecht verband worden, wanneer relevant de UVVB partners uitgenodigd.

3. Van de 65.500 te realiseren woningen worden er 10.000 tot 15.000 gesitueerd in Almere Oost, overeenkomstig de Noordvleugelbrief. De (robuustheid van de) verkeersmaatregelen (weg en OV) op de verbinding Utrecht-Almere is van grote betekenis voor de 'Schaalsprong Almere'. Vanuit de NV Utrecht wordt bestuurlijk geparticipeerd in het traject van de door Almere op te stellen Ontwikkelingsvisie Almere Oost.
4. Afstemming over de groenblauwe kansen en opgaven is noodzakelijk met het Randstad Urgentproject "Natte as". Daar waar de uitwerking van de beide Randstad Urgentprojecten betrekking hebben op het Groene Hart wordt inhoud en proces op elkaar afgestemd.
5. Er is een inhoudelijke en procedurele samenhang met Randstad Urgentproject "Groot Mijdrecht Noord". De aantallen woningen in de Nationale Landschappen worden gezamenlijk bepaald.
6. De betrokken provincies zijn bezig met de verdeling van migratiesaldo nul (35.700 woningen tot 2020) mbt het Groene Hart.

E. Resultaat

Partijen komen tot bestuurlijke afspraken over:

1. invulling van de verstedelijkingsopgave tot 2030 in de Noordvleugel Utrecht, rekening houdende met het beleid voor de nationale landschappen;
2. planuitwerking en uitvoering van de verstedelijkingsopgave;
3. rol en inzet van de betrokken partijen en middelen;
4. het proces van de vertaling van de verstedelijkingsopgave in provinciale, regionale en lokale ruimtelijke plannen.

Daarmee wordt een aanzienlijke bijdrage geleverd aan versterking van leefomgevingkwaliteit en concurrentiekracht van de Randstad als geheel.

F. Wettelijke procedures

Geen

G. Financiering

De proceskosten worden gezamenlijk gedragen door de NV Utrecht partners (zie J). Tijdens het bestuurlijk overleg in december 2008 worden afspraken gemaakt over middelen.

H. Organisatie

1. Deelnemers aan dit project zijn:
rijk: VROM (inclusief WWI), VenW (inclusief RWS), LNV en EZ.
regio: Alle NV Utrecht partners⁷, maar gelet op het accent op het stadsgewest Utrecht met name de provincie Utrecht (gedeputeerde Krol), de gemeente Utrecht (wethouder Bosch) en het Bestuur Regio Utrecht (portefeuillehouder de Jong).

2. Het project zal uitgewerkt worden in de bestaande NV Utrecht organisatie. Het overleg met het Rijk wordt vanuit deze structuur voorbereid. Binnen de NV Utrecht zijn bestuurlijke trekkers aangewezen voor de verschillende integrale gebiedsverkenningen en sectorale uitwerkingen. VROM (inclusief WWI), LNV, VenW/ RWS en EZ zijn inhoudelijk betrokken bij de verkenningen en uitwerkingen.
3. Wanneer het bestuurlijk duo een knelpunt signaleert in de voortgang van het project, zal het duo zo spoedig mogelijk in overleg met elkaar komen tot een interventie om het knelpunt op te lossen.
4. Partijen spreken af elkaar over en weer steeds zo spoedig mogelijk te informeren over zaken waarvan zij weten dat deze van belang zijn voor de voortgang van het project.
5. Bij de verschillende integrale verkenningen en sectorale uitwerkingen zullen onder meer maatschappelijke organisaties, andere overheden en ook marktpartijen worden betrokken.

I. Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

de minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

de wethouder van de gemeente Utrecht,
tevens lid van bestuurlijk overleg NV
Utrecht

.....
Dr. Jacqueline Cramer

.....
Drs. Harrie Bosch

Vastgesteld op 29 oktober 2007

⁷ De NV Utrecht partners zijn: de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Hilversum, Bestuur Regio Utrecht en de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek en de provincie Utrecht. De gemeente Woerden is waarnemer in de NV-Utrecht, maar participeert wel nadrukkelijk in de gebiedsverkenning Oude Rijnzone Oost.

Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)

Doel:

Het realiseren van een samenhangende ontwikkeling en integrale uitvoering van werken, wonen, infrastructuur, recreatie en een groen-blauw structuur, gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied de Oude Rijnzone als onderdeel van het Groene Hart.

Dr. Jacqueline Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

en

Tonny van de Vondervoort, (gebieds)gedeputeerde Oude Rijnzone van de provincie Zuid-Holland

Hierna te noemen: Partijen

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:

- Besluit Uitvoeringsprogramma 2008-2020 door regio (medio 2008)
- Besluit bedrijventerreinenstrategie door regio (2008)
- Gefaseerd uitvoeringsbesluiten en start realisatie door regio (2008-2020)
- Besluit over financiële bijdrage uit Nota Ruimte Budget door Rijk (2009)

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer spant zich in:

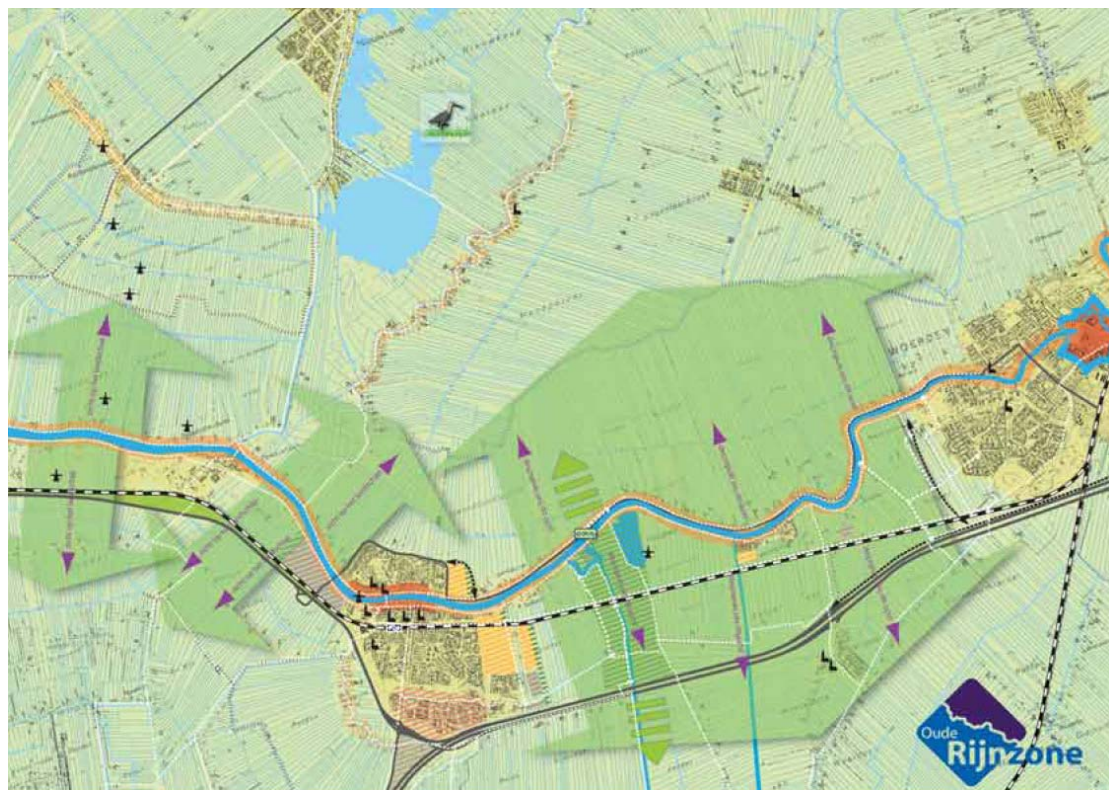
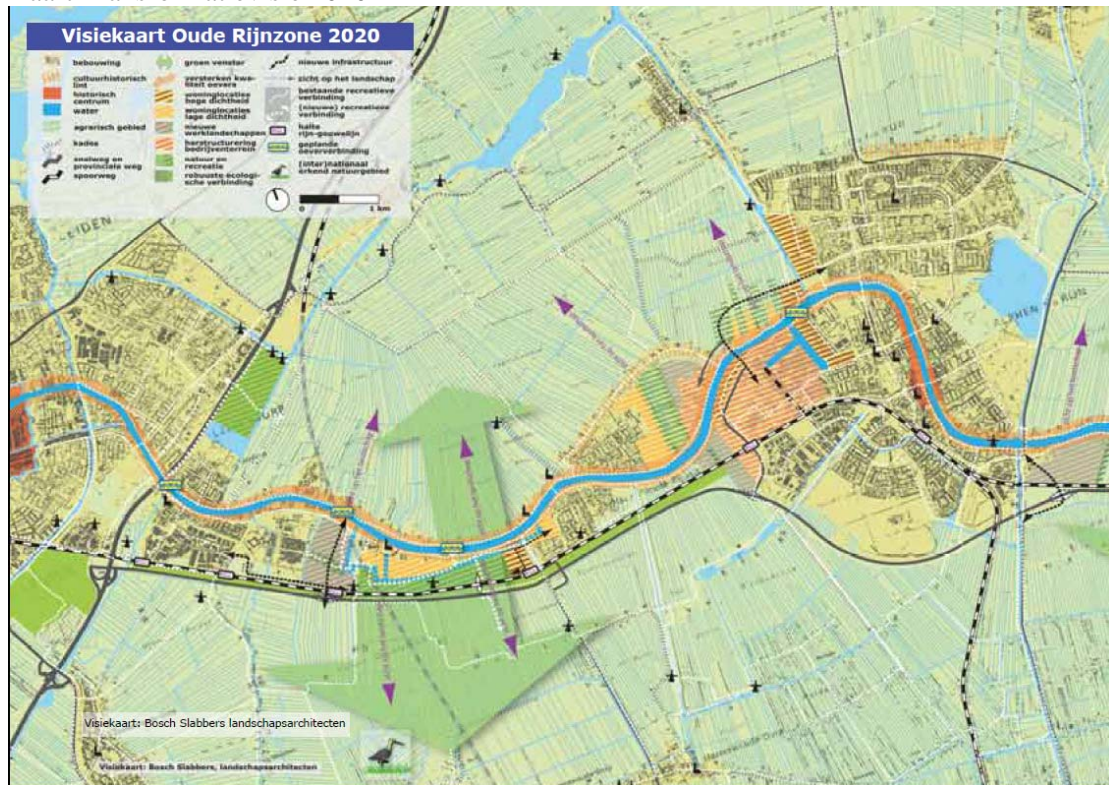
- Rijksinzet, afstemming en besluitvorming met andere ministeries te verzorgen (inhoudelijk, financieel, inzet instrumenten, kennis en deskundigheid).
- Een besluit te nemen over een financiële bijdrage uit het Nota Ruimte Budget

De projectgedeputeerde Oude Rijnzone van de provincie Zuid-Holland spant zich in:

- om in samenwerking met betrokken partijen een programma op te stellen gericht op de (gefaseerde) uitvoering van de Transformatievisie Oude Rijnzone 2020.
- voor afstemming met en draagvlak binnen de betrokken gemeenten, waterschappen en provincies Zuid-Holland en Utrecht te zorgen (inclusief derden die bij het project betrokken zijn of belanghebbend zijn)
- actief te zijn in het verkrijgen van financiële bijdragen vanuit de regio.

De ambassadeur van dit project is Ellen Verkoelen, directeur Zuid-Hollandse Milieufederatie.

Kaart Transformatievisie 2020



Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De Oude Rijnzone is een deels verrommeld en deels verouderd gebied met steden, dorpen, bedrijven en agrarische functies in een cultuurhistorisch en landschappelijk interessant lint langs de Oude Rijn van Leiden tot Woerden. Kernproblemen zijn de verouderde bedrijfsterreinen, de slechte bereikbaarheid en de ongerichte ruimtelijke ontwikkeling waardoor ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit onder druk staan.

Het project biedt een kans om centraal in de Randstad een gebied te transformeren naar een aantrekkelijke woon- en leefomgeving waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de kwaliteit van de Randstad en het Groene Hart als geheel (wonen, werken, recreatie en mooie gebieden in de Randstad).

Doel

De Partijen zullen zich inzetten voor het realiseren van een samenhangende ontwikkeling en integrale uitvoering van werken, wonen, infrastructuur, recreatie en een groen-blauw structuur, gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied de Oude Rijnzone. Dit wordt geconcretiseerd via de volgende doelstellingen:

1. Versterking van de economische vitaliteit en de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus
 - bouw nieuwe woningen, deels geconcentreerd rond haltes van de RijnGouweLijn;
 - een goede inpassing van nieuwe bebouwing in het Groene Hartlandschap, zoveel mogelijk gebundeld op de oeverwal (stedelijke rivieroever);
 - herstructurering en transformatie van bestaande bedrijventerreinen (kwaliteitsverbetering, transformaties in functies en functiemenging, zoveel mogelijk clustering bedrijven in de Hoge Milieucategorie (HMC), ruimtewinst door o.a. intensivering en stimuleren meervoudig ruimtegebruik);
 - aanleg van nieuwe bedrijventerreinen met Groene Hart kwaliteit (groene werklandschappen).

2. Versterken groenblauwe kwaliteit (natuur, water, landschap, recreatie, cultuurhistorie): versterken visuele en functionele verbindingen Oude Rijnzone met het omliggende Groene Hart, zowel langs de Oude Rijn als in noord-zuidrelaties:
 - realiseren van een doorgaande recreatieve route langs de Oude Rijn met toeristische attracties gekoppeld aan het cultureel erfgoed (Molens, industrieel erfgoed zoals Nieuw Werklust, De Limes en het Groene Hart bezoekerscentrum Wierickerschans);
 - realiseren van ecologische en recreatieve dwarsverbindingen tussen de veenweidegebieden ten noorden en zuiden van de Oude Rijnzone, gekoppeld aan nieuwe en bestaande landschapselementen, waaronder de ‘Natte As’ in het gebied tussen Woerden en Bodegraven;
 - realiseren van een ecologische en recreatieve verbinding langs de Oude Rijn en N11;
 - versterken van de belevingswaarde: behoud van zichtbare cultuurhistorie, de rivier als samenhangend element, het vrijhouden van zichtassen (openheid) over de Oude Rijn naar het Groene Hart.

3. Benutten van en investeren in infrastructuur,
 - verbetering van de bereikbaarheid voor wonen, werken en recreatieve doeleinden;
 - verbetering verkeersveiligheid.

Scope

Het Randstad Urgentproject betreft het gebied langs de Oude Rijn tussen Leiden en Woerden in de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Het gebied is gelegen in de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Zoeterwoude, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn, Bodegraven, Woerden, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. Hierna te noemen: de regio.

Het gebied vormt onderdeel van het Nationale Landschap Groene Hart en betreft 2 van de 10 icoonprojecten die door de stuurgroep Groene Hart zijn aangewezen. Icoonprojecten zijn essentieel voor de realisatie van het Groene Hartbeleid, hebben een voorbeeld- of aanjaagfunctie en bij deze projecten is reëel zicht op de uitvoering.

Het project is uitgewerkt in een aantal stukken die leidend zijn voor de uitvoeringsfase:

1. De Transformatievisie 2020 *Focus Oude Rijn* (2006) die de strategie, uitgangspunten en ruimtebehoefte voor ruimtelijke kwaliteit, oevers, wonen, werken en het groenblauwe raamwerk bevat.
2. Het bijlagenrapport van de Transformatievisie 2020 (2006) dat deelgebieduitwerkingen bevat, waaronder een gebiedsvisie over het gebied van het Venster Bodegraven-Woerden.
3. Het rapport Ruimtelijke Kwaliteit Oude Rijnzone (2007) dat 12 richtlijnen bevat om de gewenste ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen te bepalen en toetsen.
4. Het rapport Groene Vensters Oude Rijnzone (2007) dat een uitwerking van het groen(blauw)programma en recreatieve verbindingen bevat.
5. De Verkenning Venster Bodegraven-Woerden (2006) en de Strategische Agenda Gouwe Wiericke (2007).

Belangrijke uitgangspunten waarop het Rijk de uitvoering van het project beoordeelt:

1. De integrale gebiedsontwikkeling vindt plaats binnen het beleidskader dat geldt voor het Nationaal Landschap Groene Hart (conform Nota Ruimte: ja, mits-regime, versterking kernkwaliteiten Groene Hart, migratiesaldo nul, ruimte voor lokale en regionale bedrijvigheid, maatvoering, schaal en ontwerp zijn bepalend voor het realiseren van de ruimtelijke kwaliteit), het Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007-2013 en het herziene streekplan Zuid-Holland Oost op basis van de Transformatievisie Oude Rijnzone.
2. Bundeling van de woningbouwopgave en nieuwe bedrijventerreinen in de transformatiezone Oude Rijnzone om het omliggende Groene Hart hiervan te vrijwaren.
3. Het woningbouwprogramma betreft een maximum van 8600 woningen in de periode tot 2020 (5900 inbreiding en transformatie, 2700 op nieuwe locaties) binnen migratiesaldo nul en passend bij de maat en schaal van de Oude Rijnzone en de Groene Hart kernkwaliteiten.
4. Het bedrijventerreinenprogramma, waarbij t/m 2020 maximaal 220 ha bedrijventerrein wordt geherstructureerd en t/m 2015 108 ha uitgeefbaar terrein beschikbaar is voor nieuwe bedrijven. Het netto saldo bedrijventerrein is na herstructurering, transformatie en nieuwe aanleg positief.
5. De herstructurering en nieuwe uitgifte van bedrijventerreinen worden in samenhang gerealiseerd, gekoppeld aan Groene Hart kwaliteit (groene werklandschappen, kwaliteitsverbetering, ruimtewinst).
6. Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor klimaatbestendig bouwen en duurzaam gebruik en inrichting.
7. De groen-blauwe kwaliteit (natuur, water, landschap, recreatie, cultuurhistorie) wordt versterkt: versterken visuele en functionele verbindingen Oude Rijnzone met omliggende

Groene Hart, zowel langs de Oude Rijn als in noord-zuid-relaties, vrijhouden zichtassen over de Oude Rijn.

Samenhang

De projectendichtheid (en daarmee planmatige, ambtelijke en bestuurlijke drukte) rond de Oude Rijnzone is groot. De partijen zullen alert moeten zijn op de voortgang van deze projecten en wat dat betekent voor de Oude Rijnzone. Indien nodig zullen zij inzetten op bijsturen, opdat de projecten elkaar aanvullen of versterken en eventuele inhoudelijke en procesmatige tegenstrijdigheden of belemmeringen worden voorkomen of weggenomen.

Het Randstad Urgentproject de Oude Rijnzone heeft een relatie met de volgende projecten:

1. Ruggengraat voor natuur en recreatie in het Groene Hart (Natte As): het Natte As deel dat geografisch binnen het Venster Bodegraven-Woerden valt maakt integraal onderdeel uit van de planvorming en realisatie van het Venster gericht op versterking van de groen-blauwe kwaliteit (natuur, water, landschap, recreatie, cultuurhistorie).
2. Discontinuïteiten A4-A12: naast maatregelen in het openbaar vervoer moeten maatregelen in de weginfrastructuur genomen worden om de verkeersstroom (concentratie woningbouw en bedrijven in Oude Rijnzone) op te vangen en de bereikbaarheid van de Oude Rijnzone op peil te houden.
3. Compartimentering Centraal Holland: het gebied rond de Oude Rijnzone is een potentieel zoekgebied voor compartimentering.
4. Haarlemmermeer: de waterhuishouding van de Haarlemmermeer en die van het gebied rond de Oude Rijn zijn met elkaar verbonden. Het gebiedsontwikkelingsproject Haarlemmermeer bestaat ondermeer uit grootschalige waterbergingslocaties (voor zowel piek- als seizoensberging) in combinatie met het instellen van één grondwaterpeil en compartimentering. Besluiten hierover kunnen een positieve invloed hebben op de waterhuishouding rond de Oude Rijn (waterkwantiteit en –kwaliteit).

Het Randstad Urgentproject de Oude Rijnzone heeft een relatie met de volgende projecten:

5. Oude Hollandse Waterlinie: deze loopt noord-zuid door het Venster Bodegraven-Woerden en komt geografisch deels overeen met de Natte As. Hier liggen kansen om de cultuurhistorie een zichtbare plek te geven in het landschap en waar mogelijk functioneel medegebruik.
6. Veenweidepact Gouwe Wiericke: het Venster Bodegraven-Woerden is een van de deelgebiedsuitwerkingen. Het Veenweidepact volgt een eigen besluitvormingstraject.
7. Rijn-Gouwelin: maakt deel uit van de gebiedsopgave, maar is een apart project dat een eigen besluitvormingstraject volgt.
8. Routeontwerp A12: betreft apart project, inpassing A12 maakt wel deel uit van de gebiedsopgave, heeft vooral invloed op de ruimtelijke kwaliteit van het Venster Bodegraven-Woerden.
9. Randstad 380 kV verbinding: het tracé van de voorgenomen 380 kV hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Den Haag zal het Oude Rijnzonegebied doorkruisen en heeft invloed op de te realiseren ruimtelijke kwaliteit in de Oude Rijnzone, specifiek voor de vensterfunctie. De tracébevestiging van deze Randstad 380 kV verbinding volgt een apart pkb- en vergunningstraject en maakt dus geen onderdeel uit van het Randstad Urgentproject Oude Rijnzone.

Resultaat

Het uiteindelijke projectresultaat zal zijn:

1. Een per weg, openbaar vervoer en langzaam (recreatief) verkeer bereikbaar gebied binnen de Randstad met aantrekkelijke woonmilieus, bedrijventerreinen met Groene Hart kwaliteit (groene werklandschappen) en recreatief-toeristische attracties gekoppeld aan het cultureel erfgoed (molens, industrie, Limes, Oude Hollandse Waterlinie, Fort Wierickerschans).

2. Een gebied met sterke visuele en functionele verbindingen (recreatief en ecologisch) met het omliggende Groene Hart, zowel langs de Oude Rijn als in noord-zuidrelaties.
3. Concentratie van woningbouw en bedrijventerreinen in de Oude Rijnzone, waardoor het Groene Hart buiten de transformatiezone Oude Rijnzone zoveel mogelijk wordt gevrijwaard van nieuwe woningbouw- en bedrijventerreinenlocaties.

Dienstregeling en te nemen besluiten

De Partijen zullen zich inzetten om tijdens deze kabinetsperiode te komen tot de volgende stappen en besluiten:

1. Besluit Uitvoeringsprogramma 2008-2020 en ondertekening nieuwe regionale samenwerkingsovereenkomst door de regio (medio 2008)
2. Besluit oprichting regionale uitvoeringsorganisatie door Stuurgroep de regio (medio 2008)
3. Inzet Kwaliteitsteam door Rijk (2008)
4. Uitvoering Pilot Ontwerpen met Water door Rijk (2008)
5. Besluit over bedrijventerreinenstrategie door de regio (2008)
6. Concretisering van de Transformatievisie 2020 via gebiedsuitwerkingen (in clusters) en ondertekenen van clusteruitvoeringscontracten door de regio, inclusief besluit over eigen bijdrage publieke partijen aan deze deelplannen. (2008-2012)
7. Besluit over uitvoering herstructurering bedrijventerreinen Broekvelden, Rijnhaven, Grootte Waard, Oosthoek (middelen, vergunningen) door de regio (2009)
8. Besluit over uitwerking aansluiting N11- Zoeterwoude via het programma Aansluitingen van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel (2009)
9. Besluit over financiële bijdrage uit Nota Ruimte Budget door het rijk (2009)
 - a. Resultaten (M)KBA najaar 2007
 - b. Beoordeling (M)KBA door CPB/RPB/MNP voorjaar 2008
 - c. Besluit Verkenningsfase, start Uitwerkingsfase eind 2008
 - d. Opstellen business case 2009
 - e. Opstellen procedureel kader uitvoeringsfase inclusief 2009
 - f. Besluit Uitwerkingsfase, start Uitvoeringsfase eind 2009
10. Besluit bijsturing na eerste monitormoment door regio 2010
11. Gefaseerd uitvoeringsbesluiten en start realisatie door het rijk (2008-2020 (finish))

Het rijk biedt de regio de mogelijkheid samen een Kwaliteitsteam in te zetten om uit te werken hoe de gewenste ruimtelijke kwaliteit geborgd kan worden in de uitvoeringsfase, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen.

Het rijk biedt de regio de mogelijkheid om samen een pilot Ontwerpen met Water uit te voeren voor het Natte As deel in het Venster Bodegraven-Woerden, waarbij je via ontwerp keuzemogelijkheden voor de uitvoering in beeld brengt gericht op ruimtelijke kwaliteit en medegebruik. De pilot kan bijdragen aan het verkrijgen van draagvlak voor de Natte As en snellere uitvoering van de plannen in dit gebied.

Wettelijke procedures

Het programma tot 2015 van project Oude Rijnzone is opgenomen in de partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland-Oost, door Provinciale Staten vastgesteld op 30 mei 2007.

De lokale planologische procedures moeten doorlopen worden.

Financiering

De uitvoeringskosten worden op dit moment geschat op €80 tot €150 miljoen (afhankelijk van het uiteindelijke ambitieniveau groen en infraprogramma) exclusief kosten herstructurering bedrijventerreinen.

Dekking vanuit het rijk

Een definitieve bijdrage van het rijk is nog niet vastgesteld. Het gaat hierbij onder meer om een mogelijke bijdrage uit het Nota Ruimte Budget en mogelijke toekenning van TOPPER-subsidie.

Dekking vanuit de regio

Een definitieve bijdrage vanuit de regio (provincies, gemeenten, waterschappen) is nog niet vastgesteld. De uitgangspunten voor de regionale bijdragen worden vastgelegd in de regionale samenwerkingsovereenkomst.

Dekking privaat

Er is nog geen zicht op de financiële bijdrage uit private bronnen. Marktpartijen zullen naar verwachting de uitvoeringscontracten mede ondertekenen, omdat zij bereid zijn te investeren in de realisatie van het project. Het ligt in de verwachting dat gebiedsontwikkeling meerwaarde oplevert, waarbij de opbrengsten uit (rode) ontwikkelingen kunnen worden geïnvesteerd in ruimtelijke kwaliteit. De Partijen streven hiernaar.

Organisatie

Uitvoeringsbesluiten over het project Oude Rijnzone worden genomen door de Stuurgroep Oude Rijnzone waarin de betrokken overheden (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) zijn vertegenwoordigd. De voorzitter van de Stuurgroep is de gebiedsgedeputeerde Oude Rijnzone van de provincie Zuid-Holland. De leden van de Stuurgroep Oude Rijnzone zorgen voor draagvlak bij en formele besluitvorming door hun college van gedeputeerden en Provinciale Staten, college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad. Het projectbureau Oude Rijnzone vormt het dagelijks coördinatiepunt.

Maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd in de klankbordgroep Oude Rijnzone. In 2008 zal per uitvoeringscontract van (clusters van) deelprojecten overleg en besluitvorming plaatsvinden over rol en inzet van maatschappelijke organisaties en marktpartijen bij de uitvoering. Er zijn zo'n 75 organisaties (burgers, ngo's, bedrijven, etc.) actief betrokken bij het project Oude Rijnzone.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De gebiedsgedeputeerde Oude
Rijnzone van de provincie Zuid-Holland

.....
Dr. Jacqueline Cramer

.....
Tonny van de Vondervoort

Haarlemmermeer

Doel

Het bereiken van een duurzaam waterbeheer voor waterkwaliteit en –kwantiteit waarbij huidige knelpunten en te verwachten knelpunten door klimaatverandering worden opgelost.

Het versterken van het internationaal vestigingsklimaat rond luchthaven Schiphol door de realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu door het combineren van wonen, water en groen/recreatie.

G. Verburg, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

en

A.M.C.A. Hooijmaijers, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Holland

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- | | |
|--|---------------|
| j. Besluit inzet Gemeenschappelijk Ontwikkelbedrijf | november 2007 |
| k. Bestuursovereenkomst publieke partijen
(vastgesteld door de stuurgroep) | april 2008 |
| l. Interdepartementaal besluit toelating uitwerkingsfase
van het Nota Ruimte budget | december 2008 |
| m. Vaststellen Programma van eisen | april 2009 |
| n. Overeenkomst publiek privaat | oktober 2009 |
| o. Vaststellen bestemmingsplan | begin 2011 |
| p. Start realisatie | begin 2012 |

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verbindt zich daartoe:

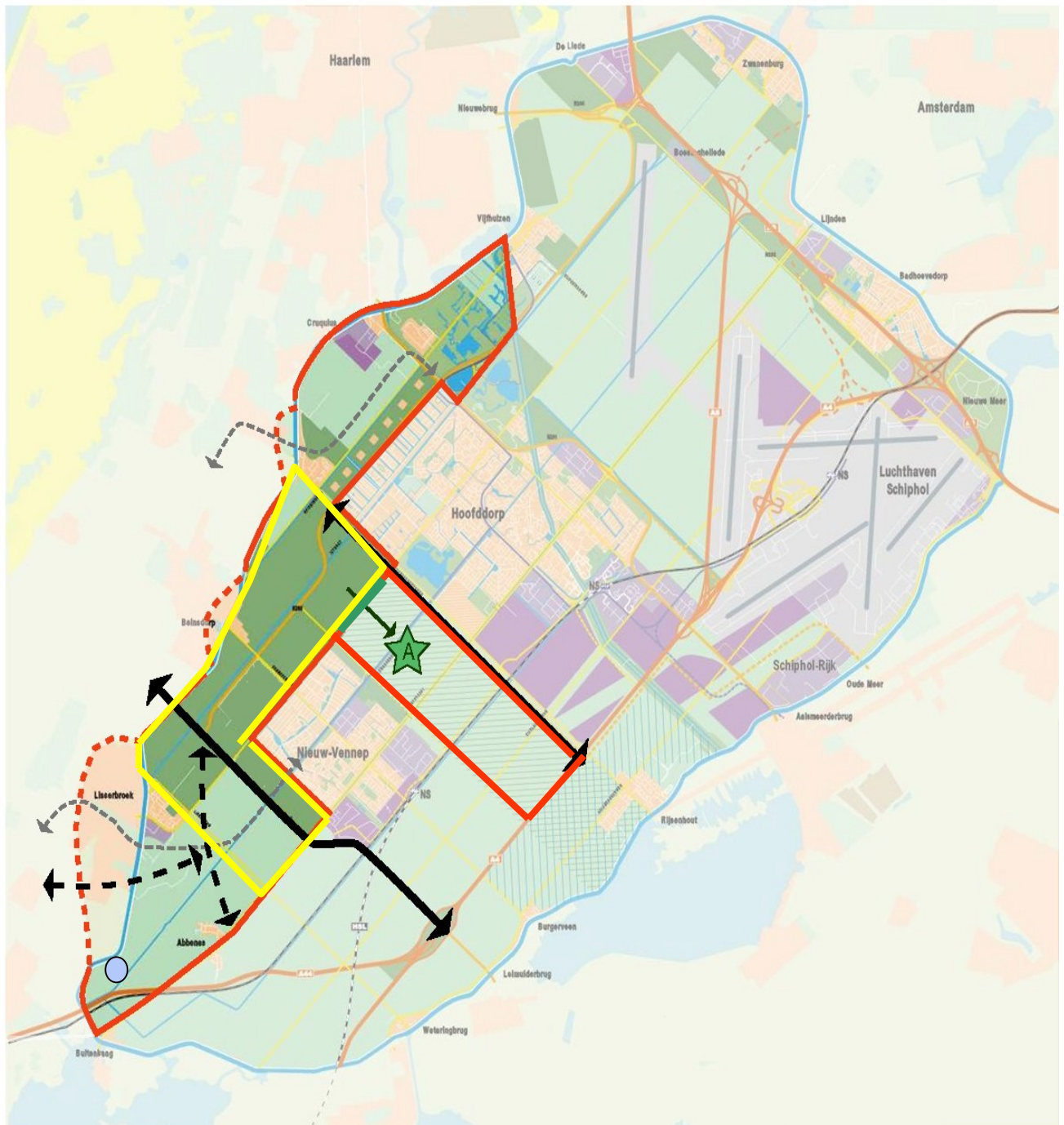
50. De besluitvorming van de rijkspartijen te coördineren.
51. De raakvlakken met aanpalende projecten te bewaken en mogelijke knelpunten hiermee op te lossen dan wel voor te leggen aan de programma minister van V&W.
52. In te spannen voor een tijdige besluitvorming over de rijksbijdrage.
53. De afstemming met de andere ministeries te verzorgen.







De gedeputeerde Ruimtelijke Ordening van de Provincie Noord-Holland verbindt zich daartoe:

54. De gebiedsontwikkeling volgens planning te realiseren.
55. Zorg te dragen voor besluitvorming binnen het project Westflank Haarlemmermeer.
56. De raakvlakken met aanpalende projecten te bewaken en mogelijke knelpunten hiermee op te lossen dan wel voor te leggen aan de programma minister van V&W.
57. Invullen van het opdrachtgeverschap voor de gebiedsontwikkeling.
58. Verzorgen van interprovinciaal en gemeentelijk draagvlak.

De ambassadeur van dit project is Elco Brinkman.

Grenzen gebiedsuitwerking: Westflank



-  Studiegebied Westflank
-  Nieuwe wegverbinding
-  Nieuwe wegverbinding indicatief
-  Nieuwe OV-verbinding indicatief
-  Amstelgroen
-  Piekber

-  Studiegebied UPR project

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De essentie van het probleem is het op orde brengen en houden van het watersysteem in de Haarlemmermeer met een positief effect op het beheergebied van Rijnland, rekening houdend met de huidige knelpunten en de gevolgen van klimaatverandering in Laag Nederland, in combinatie met het opheffen van het tekort aan woningen in de Noordvleugel en het versnellen van de realisatie van de strategische groenopgave.

Doel

Het bereiken van een duurzaam waterbeheer voor waterkwaliteit en –kwantiteit waarbij huidige knelpunten en te verwachten knelpunten door klimaatverandering worden opgelost. Het versterken van het internationaal vestigingsklimaat rond luchthaven Schiphol door de realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu door het combineren van wonen, water en groen/recreatie.

Scope

Het deelproject maakt onderdeel uit van het project Westflank Haarlemmermeer. (Totale opgave: 15.000 woningen, 1.634 hectare strategisch groen + groen behorend bij nieuwe uitleg, 1 mln. m³ piekberging en 2 mln. m³ seizoensberging en bijbehorende infrastructuur). Op bijgaande kaart is in rood de begrenzing aangegeven van het hele project, waarvoor de GOB-verkenning wordt uitgevoerd. Het studiegebied van het Randstad Urgentproject is met geel aangegeven.

Het studiegebied van het Randstad Urgentproject omvat niet de gehele Westflank. Hiervoor is gekozen omdat het zwaartepunt van het klimaatbestendig bouwen zijn neerslag zal krijgen in het gele studiegebied en dit gebied met voorrang wordt gerealiseerd. Op dit moment is ongeveer bekend waar de seizoensberging gerealiseerd kan worden. Om die reden is de exacte begrenzing van het Randstad Urgentproject nog onderwerp van studie.

Binnen het studiegebied gaat het globaal om de realisatie van seizoensberging (uitgangspunt 2 mln. m³) recreatieve groengebieden (ca. 850 ha.), ca. 3.000 woningen en de hierbij benodigde infrastructuur.

Om de beschikbaarheid van energie in de Randstad te garanderen, is een nieuwe hoogspanningsverbinding (380kv) nodig. De noodzaak hiervan wordt onderschreven. Het is belangrijk dat er ruimte wordt gecreëerd om dat op een duurzame wijze mogelijk te maken in de Haarlemmermeer. Het realiseren van een hoogspanningsverbinding in de Westflank heeft echter grote gevolgen voor het huidige planvormingsproces. De inpasbaarheid van de hoogspanningsverbinding zal derhalve op zeer korte termijn worden onderzocht met het oog op de ambities en de integrale opgave van de Westflank. Besluitvorming over de tracering van de 380 kV-verbinding vindt plaats in PKB-verband.

Het innovatieve karakter van het project is gelegen in het duurzaam combineren van de functies rood, groen en blauw.

Samenhang

Binnen het gebied Haarlemmermeer spelen nog vijf projecten in Randstad Urgent: Werkstad A4, de ontwikkelingsmogelijkheden voor de lange termijn op Schiphol, O.V. SAAL, Transitie Greenports en A4 Schiphol.

Alle vijf genoemde projecten zijn inhoudelijk gerelateerd aan ontwikkelingen in de Westflank van Haarlemmermeer en daarmee mogelijk aan het Randstad Urgentproject.

Samenhang op besluitvormingsniveau: Besluitvorming over de groei van Schiphol (schuiven met de 20 ke-contouren) kan direct van invloed zijn op de planologische mogelijkheden binnen het Randstad Urgentproject Haarlemmermeer. Besluitvorming over de parallelstructuur A4 heeft direct effect op het bereikbaarheidsprofiel van de Westflank van Haarlemmermeer.

Resultaat

Door het project ontstaat een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu in een groen blauwe setting. Door de verbeteringen in het watersysteem wordt een duurzaam antwoord gegeven op de waterhuishoudkundige problemen die door de klimaatverandering ontstaan of worden vergroot. De aanleg van grote recreatiegebieden draagt bij aan de leefbaarheid rondom de luchthaven. De locatie bevindt zich dicht bij werkgebieden wat een gunstig effect heeft op de bereikbaarheidsproblemen in het gebied.

Dienstregeling en te nemen besluiten

- Verkenning door GOB (november 2007)
- Bestuursovereenkomst publieke partijen (april 2008) over inhoud, organisatie en financiering van het vervolgtraject
- Selectie projecten uitwerkingfase Nota Ruimte aan de hand van MKBA (december 2008)
- Overeenkomst publiek privaat (begin 2010)
- Aanpassen bestemmingsplan (begin 2011)
- Start realisatie (begin 2012)

Wettelijke procedures

In beginsel wordt gebruik gemaakt van een bestemmingsplanprocedure. Voor de projecten worden alle benodigde planologische procedures (MER, bestemmingsplan, etc.) tijdig doorlopen. Indien nodig zal bezien worden waar juridische doorzettingsmacht noodzakelijk zou kunnen zijn.

Financiering

Dit wordt uitgewerkt in een financiële verkenning die gekoppeld is aan het ontwerpproces van de Westflank Haarlemmermeer. In deze planvormingsfase zijn de exacte bedragen nog niet aan te geven. Het eindresultaat zal evenwel worden opgenomen in de te sluiten Bestuursovereenkomst. Met betrekking tot de toekenning uit het Nota Ruimte Budget wordt zonodig een voorbehoud gemaakt en zal een procesafpraak worden opgenomen.

Het project bestaat uit de volgende elementen:

Realisatie groen

De realisatie van groen (ca. 850 ha.) zal voor een deel gefinancierd worden uit zogenaamde Rood voor Groen constructie (ca. 200 ha.) en de door het rijk aan de provincie beschikbaar gestelde ILG middelen (ca. 650 ha.) nader uit te werken in de eerder genoemde financiële verkenning

Realisatie waterberging

Voor de realisatie van de seizoensberging vindt een verkenning plaats voor een beroep op het Nota Ruimte budget en zal een bijdrage gevraagd worden uit de realisatie van woningen in de Westflank. Voor wat betreft de claim op nota Ruimte middelen zal voorjaar 2008 een MKBA worden opgesteld.

Realisatie Infrastructuur

De infrastructuur in het zoekgebied van Randstad Urgent is onderdeel van de verkeersstudie voor de gehele regio die momenteel door de Provincie Zuid Holland wordt uitgevoerd. Deze resultaten worden ook meegenomen in de financiële verkenning van de Westflank. Voor de realisatie in het gebied van Randstad Urgent zal een beroep gedaan worden op de BDU middelen (Brede Doel Uitkering) die door het rijk aan de stadsregio Amsterdam ter beschikking zijn gesteld.

Realisatie Rood

Deze behoeft geen overheidsbijdrage.

Organisatie

Deelnemers Stuurgroep Haarlemmermeer

Rijk: ministerie van LNV (de directeur Regionale Zaken West) en ministerie van VROM (DG Ruimte, de clustermanager Noordwest)

Provincie Noord-Holland: A.M.C.A Hooijmaijers (voorzitter)

Gemeente Haarlemmermeer: M. Bezuijen

Hoogheemraadschap van Rijnland: A. Straathof

De minister van LNV is aangewezen als coördinerend bewindspersoon voor wat betreft de realisatie van de integrale opgave voor de Westflank Haarlemmermeer en derhalve ook het Randstad Urgentproject. Het ministerie van LNV treedt in deze op namens het Rijk en is verantwoordelijk voor een adequate interdepartementale en regionale afstemming.

Provincie Noord-Holland verzorgt het opdrachtgeverschap over zaken die over de gemeentegrenzen heengaan en van regionaal belang zijn.

De gemeente Haarlemmermeer is verantwoordelijk voor de ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor een veilige en duurzame waterhuishouding tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Landbouw, Natuur en
Voedselkwaliteit

De gedeputeerde Ruimtelijke Ordening
van de provincie Noord-Holland

.....
G. Verburg

.....
A.M.C.A. Hooijmaijers

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 24

Zuidplaspolder

Doel

- ❖ De integrale gebiedsontwikkeling van de Zuidplaspolder voor wonen, werken, glas en groen/water inclusief recreatie en bereikbaarheid;
- ❖ Het sturen op innovatieve en duurzame concepten. Uitgangspunt daarbij is het ontwikkelen en toepassen van klimaatbestendige en milieu- en ruimtesparende oplossingen met een voorbeeldwerking;
- ❖ Het bevorderen van de integrale uitvoering.

Dr. Jacqueline Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

en

Drs. Govert Veldhuijzen, gedeputeerde⁸ van de provincie Zuid-Holland, tevens in de hoedanigheid van voorzitter van de Stuurgroep Zuidplas

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

Rijk

- ❖ Besluit over kostenverdeling rijk – regio parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (*1 november 2007*);
- ❖ Besluit over de toelating tot de uitwerkingsfase van de procedure van het budget Nota Ruimte (*1 december 2008*);
- ❖ Besluit over start planstudie parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog en de daarbij behorende rijksbijdrage (MIRT) (*1 december 2008*);
- ❖ Besluit over de financiële steun uit het budget Nota Ruimte aan het eind van de uitwerkingsfase (*1 juli 2009*).

Provincie en Zuidplaspoldergemeenten

- ❖ Besluit over kostenverdeling regio - rijk parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (*1 november 2007*);
- ❖ Vaststelling Handboek Hoofdplanstructuur, kwaliteitsleidraad en input voor bestemmingsplannen (*1 juli 2008*);
- ❖ Vaststelling uitvoeringsstrategie klimaatbestendigheid na afronding hotspot-onderzoek klimaat (*1 november 2008*);
- ❖ Besluit over eigen bijdrage publieke partijen aan deelplannen Restveen en Groene waterparel en Zuidplas-Noord (voorheen Glastuinbouwbedrijvenlandschap) (*1 juli 2009*);
- ❖ Go / no go besluit Restveen en Groene waterparel (*1 juli 2009*);
- ❖ Besluit over (gefaseerde integrale uitvoering van) het Startprogramma 2010-2020 (*1 november 2009*);
- ❖ Besluit over de realisering onderliggend wegennet (*1 november 2009*).

⁸ De Gedeputeerde verkeer en vervoer is voorzitter van de Stuurgroep Zuidplas, waarin naast de provincie de vijf Zuidplaspoldergemeenten, stad en regio Rotterdam en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard participeren.

Zuidplasp gemeenten

- ❖ Besluit over bestemmingsplannen behorend bij de zes deelplannen (*1 juli 2009*);
- ❖ Besluitvorming door gemeenten over het vastleggen van tracés van onderdelen van het onderliggende wegennet in hun bestemmingsplannen (*1 juli 2009*).

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer spant zich in:

- afstemming en besluitvorming met andere ministeries te verzorgen (inhoudelijk en financieel);
- een besluit te initiëren over een bijdrage uit het budget Nota Ruimte.

De gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland spant zich in:

- de planvorming en uitvoering van het project te verzorgen;
- de ontwikkeling van innovatieve en duurzame concepten voor een klimaatbestendige en duurzame inrichting van de Zuidplaspolder te initiëren;
- de afstemming met en draagvlak binnen de betrokken partijen, waaronder de Zuidplasp gemeenten, te verzorgen (inclusief derden die bij het project betrokken zijn of belanghebbend zijn);
- actief te zijn in het verkrijgen van financiële bijdragen vanuit de regio.

De ambassadeur van dit project is Riek Bakker.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

De Zuidplaspolder is de droogmakerij tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda (driehoek RZG). Dit gebied maakte voorheen deel uit van het Groene Hart. In de Zuidvleugel van de Randstad spelen grote ruimtelijke vraagstukken. Concreet gaat het om:

- ❖ In de Zuidvleugel van de Randstad is een tekort aan de juiste, landelijk woonmilieus in aanvulling op de binnenstedelijk woonmilieus.
- ❖ De aantrekkelijkheid van de woon- en leefomgeving voor bestaande en toekomstige bewoners van de Randstad staat onder druk als gevolg van een tekort aan groen, natuur en recreatie in en om de steden.
- ❖ De Zuidplas verrommelt en de landschappelijke panorama's vanaf snel- en spoorwegen dreigen te verdwijnen.
- ❖ De versterking van de greenports in de Randstad enerzijds, en de ruimte- en milieudruk anderzijds vragen om innovatieve concepten in het glas/bedrijvenlandschap ten aanzien van energie-, ruimte- en watergebruik.
- ❖ De ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties in de Randstad moet klimaatbestendig zijn. Dat betekent dat maatregelen gericht op vermindering van overstromingsrisico's en tegen wateroverlast door intensieve regen, worden afgestemd op de klimaatverandering en bodemdaling gedurende de voorziene levensduur van de woningen.
- ❖ Een planmatige benadering voor de integrale gebiedsopgave en transformatie van de Zuidplaspolder moet de problematiek het hoofd bieden en de aanwezige kansen benutten.

Doel

Het doel van de gezamenlijke inspanning voor het Randstad Urgentproject Zuidplaspolder is:

- ❖ De integrale gebiedsontwikkeling van de Zuidplaspolder voor wonen, werken, glas en groen/water inclusief recreatie en bereikbaarheid;
- ❖ Het sturen op innovatieve en duurzame concepten. Uitgangspunt daarbij is het ontwikkelen en toepassen van klimaatbestendige en milieu- en ruimtesparende oplossingen met een voorbeeldwerking;
- ❖ Het bevorderen van de integrale uitvoering.

Hierdoor wordt de problematiek aangepakt en worden de kansen voor het gebied benut.

Scope

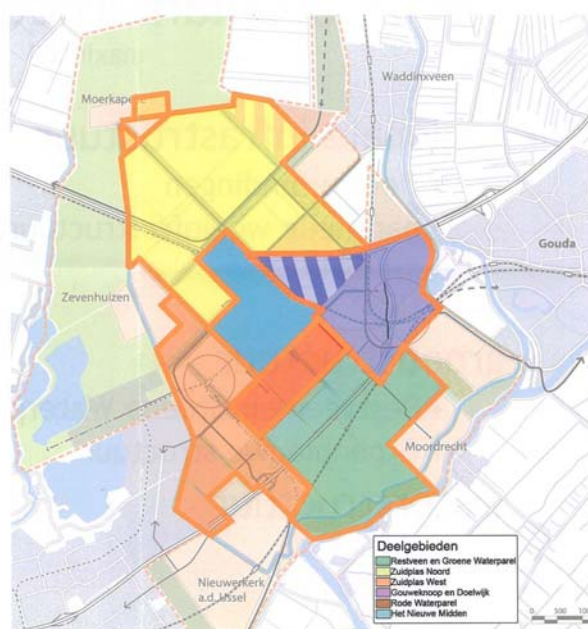
Het project Zuidplaspolder biedt ruimtelijk de mogelijkheden om programma's te accommoderen, zowel voor werken, wonen als recreëren in met een planhorizon 2030. Voor de periode 2010-2020 is een startprogramma ontwikkeld voor de deelgebieden: Restveen en Groene Waterparel, Zuidplas-Noord (met het glastuinbouwbedrijvenlandschap), Zuidplas-West, Rode Waterparel, het Nieuwe Midden en de Gouweknoop. Het Startprogramma, waarover tussen de Zuidplaspact partijen bestuurlijke overeenstemming bestaat, betreft voor de periode 2010-2020: 7.000 woningen, geconcentreerde ontwikkeling van 200 ha nieuwe en verplaatsing van 80 ha verspreide kassen in een glasbedrijvenlandschap, de realisatie van 110 ha bedrijventerrein, de aanleg van parallelle weginfrastructuur, een station en circa 400 ha natuur, inclusief ruimte voor waterberging. Voor wat betreft de woningbouw ligt het accent op landelijk wonen in aan te leggen landschap en dorpsuitbreidingen. Dit programma fungeert aanvullend op de binnenstedelijke programma's van de deelnemende gemeenten.

In de periode 2008-2011 worden planvoorbereidingen getroffen en afspraken gemaakt over uitvoering en financiering. In het kader van de samenwerking in Randstad Urgent dienen specifieke afspraken gemaakt en besluiten genomen te worden over:

- de realisering van het deelprogramma Restveen en Groene waterparel (go/no go);
- de mogelijkheid van een voorbeeldproject voor (natte) natuur, recreatie, panorama's en tegen verrommeling, eventueel voorzien van een educatief centrum in het gebied;
- de inzet van rijksmiddelen uit het budget Nota Ruimte
- aanvullende maatregelen klimaatbestendigheid na afronding van het hotspot onderzoek klimaat voor de Zuidplas;
- een handboek voor kwaliteitsborging in bestemmingsplannen;
- implementatie van specifieke maatregelen rond zuinig energie-, water- en ruimtegebruik binnen het glastuinbouwbedrijvenlandschap in het deelprogramma Zuidplas-Noord;
- de realisering van de parallelle weginfrastructuur en een station
- het programma van de integrale uitvoering.



Deelgebieden



Samenhang

Het project Zuidplas heeft samenhang met de volgende Randstad Urgentprojecten:

1. Stadshavens: de woonmilieus Stadshavens en Zuidplaspolder zullen complementair zijn. Over kwaliteit en kwantiteit zijn regionale afspraken gemaakt.
2. Compartimentering 'centraal Holland': compartimentering draagt bij aan klimaatbestendigheid van de Zuidplaspolder. Compartimentering 'centraal Holland' wordt binnen dit project gezien op dijkringniveau en niet op polderniveau. Eventuele maatregelen op polderniveau krijgen de aandacht binnen het project Zuidplas.
3. Flessenhals A4 en A12: de bereikbaarheid op de wegvakken A12 Zoetermeer –Gouda en A12 Gouda – Woerden kan van invloed zijn op de ontwikkelingsmogelijkheden van woon- en werklocaties in de Zuidplaspolder.

Over de samenhangende projecten vindt afstemming plaats.

Resultaat

Het uiteindelijk resultaat van de gezamenlijke inspanning voor het Randstad Urgentproject Zuidplaspolder is de integrale ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige en klimaatbestendige Zuidplaspolder. Over het totaalprogramma en de bereikbaarheid zijn afspraken

gemaakt. Het deelprogramma Restveen en Groene waterparel is gerealiseerd in de vorm van (natte) natuur, mogelijkheden voor (water)recreatie, panorama's, waterberging en een eventueel educatief centrum. Er zijn specifieke maatregelen getroffen rond zuinig energie-, water- en ruimtegebruik binnen het glastuinbouwbedrijvenlandschap in het deelprogramma Zuidplas-Noord.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Onderstaande partijen zullen zich inzetten om tijdens deze kabinetsperiode te komen tot de volgende besluiten:

Rijk

- ❖ Besluit over kostenverdeling rijk – regio parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (*1 november 2007*);
- ❖ Besluit over de toelating tot de uitwerkingsfase van de procedure van het budget Nota Ruimte (*1 december 2008*);
- ❖ Besluit over start planstudie parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog en de daarbij behorende rijksbijdrage (MIRT) (*1 december 2008*);
- ❖ Besluit over de financiële steun uit het budget Nota Ruimte aan het eind van de uitwerkingsfase (*1 juli 2009*).

Provincie en Zuidplasp gemeenten

- ❖ Besluit over kostenverdeling regio - rijk parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (*1 november 2007*);
- ❖ Vaststelling Handboek Hoofdplanstructuur, kwaliteitsleidraad en input voor bestemmingsplannen (*1 juli 2008*);
- ❖ Vaststelling uitvoeringsstrategie klimaatbestendigheid na afronding hotspot-onderzoek klimaat (*1 november 2008*);
- ❖ Besluit over eigen bijdrage publieke partijen aan deelplannen Restveen en Groene waterparel en Zuidplas-Noord (voorheen Glastuinbouwbedrijvenlandschap) (*1 juli 2009*);
- ❖ Go / no go besluit Restveen en Groene waterparel (*1 juli 2009*);
- ❖ Besluit over (gefaseerde integrale uitvoering van) het Startprogramma 2010-2020 (*1 november 2009*);
- ❖ Besluit over de realisering onderliggend wegennet (*1 november 2009*).

Zuidplasp gemeenten

- ❖ Besluit over bestemmingsplannen behorend bij de zes deelplannen (*1 juli 2009*);
- ❖ Besluitvorming door gemeenten over het vastleggen van tracés van onderdelen van het onderliggende wegennet in hun bestemmingsplannen (*1 juli 2009*).

Dit afsprakenkader eindigt als de hierboven genoemde besluiten zijn genomen, maar niet later dan het einde van deze kabinetsperiode.

Wettelijke procedures

In 2004 is de Interregionale Structuurvisie driehoek RZG Zuidplas door 23 publieke en private partijen vastgesteld, in 2005 uitgewerkt in het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) en tevens vertaald in een streekplanherziening. In mei 2006 hebben de Staten van Zuid-Holland ingestemd met de Tweede partiële herziening van het Streekplan Zuid-Holland Oost voor de Zuidplas, alsmede met de Strategische Milieubeoordeling (SMB). Voor de deelgebieden worden bestemmingsplannen opgesteld, waarnodig in combinatie met een milieu-effect-rapportage. Deze bestemmingsplannen zullen in ieder geval worden getoetst aan de structurerende elementen (bindend) en kernpunten (richtinggevend) uit het vigerende ruimtelijk toetsingskader, zijnde op dit moment het Streekplan.

Financiering

De integrale uitvoering van het Startprogramma voor de Zuidplas vergt in de periode 2010-2020 van publieke partijen een additionele financiering van 400 mln euro.

Aan het Rijk is een bijdrage gevraagd voor de realisering van Restveen- en Groene Waterparel, het innovatieve karakter van het Glasbedrijvenlandschap (Zuidplas-noord), de parallelle infrastructuur en aanvullende kleine, infrastructurele maatregelen om voldoende klimaatbestendig te zijn. Een eventuele bijdrage komt ten laste van het Nota Ruimte budget (FES) en het Infrafonds (MIRT).

Parallel aan de bijdrage van de rijksoverheid vindt het traject van de provinciale bijdrage plaats (o.a. uit Meerjaren Programma Infrastructuur). In het Uitvoeringsprogramma van het Coalitieakkoord 2007-2011 wordt de verbetering van de ontsluiting van de Zuidplas opgenomen. Private (ontwikkelings)partijen worden uitgenodigd deel te nemen aan Gebieds Ontwikkelings Maatschappijen (per deelgebied) waarbij een bijdrage wordt afgesproken voor de bovenplanse verevening door de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (ROZ) .

Organisatie

Besluiten over het project Zuidplaspolder worden genomen door de Stuurgroep Zuidplas bestaande uit de provincie Zuid-Holland, gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Moordrecht, Waddinxveen, Gouda, Rotterdam, de Stadsregio Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. De Stuurgroep Zuidplas is het bestuurlijk coördinerende gremium; de afzonderlijke publieke partijen zorgen voor democratische legitimatie van de plannen die binnen hun competentie vallen. De voorzitter van de Stuurgroep Zuidplas is de in dit afsprakenkader genoemde Gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland. De voorzitter van de Stuurgroep is verantwoordelijk voor de afstemming binnen de regio, voor zover vertegenwoordigd in de Stuurgroep.

De plannen en besluiten worden voorbereid door het projectbureau driehoek RZG Zuidplas (projectdirecteur P. Hordijk). Het FORUM Zuidplas is een klankbordorganisatie van 25 partijen uit het maatschappelijk en economisch middenveld en de departementen Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening, Milieu, Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. De rijksinbreng wordt gecoördineerd door het ministerie van VROM. De Minister van VROM is verantwoordelijk voor de afstemming binnen het Rijk. De vijf gemeenten in de Zuidplas: Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan den IJssel, Moordrecht, Waddinxveen, Gouda hebben samen met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam de Publieke Grondbank opgericht voor met als doel strategische gelegen gronden in het gebied aan te kopen.

Met ingang van 1 januari 2008 wordt de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas opgericht die zorg draagt voor a) programmering b) bovenplanse verevening en fondsvorming c) kwaliteitsborging d) programmering/uitvoering hoofdplanstructuur. Deelnemers aan deze gemeenschappelijke regeling zijn dezelfde partijen als de Publieke Grondbank. Ook zal de ROZ in de loop van 2008 de taak van de stuurgroep overnemen.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Volkshuisvesting,

De gedeputeerde

Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

van de provincie Zuid-Holland

.....
Dr. Jacqueline Cramer

.....
Drs. Govert Veldhuijzen

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 25

Toekomstagenda Markermeer-IJmeer

Doel:

Een veilige, klimaatbestendige, aantrekkelijker en gezondere leefomgeving draagt in belangrijke mate bij aan de vergroting van de economische aantrekkingskracht van de Noordvleugel van de Randstad. In het Markermeer-IJmeer liggen nog nader te bepalen taakstellingen en ontwikkelopgaven voor ecologie, waterhuishouding en waterkwaliteit, mede in relatie tot de cumulatieve effecten van allerlei ontwikkelingen in het gebied en de samenhang met het de projecten Schaalsprong Almere en planstudie OV SAAL. Besluitvorming over de inrichting en ontwikkelopgave van het Markermeer-IJmeer is een belangrijke drager voor andere Randstad Urgentbesluiten als die over de stedelijke schaalsprong van Almere en andere besluiten over wonen en werken in dit deel van de Randstad.

Daarom heeft het kabinet in de Noordvleugelbrief besloten om een lange termijn visie voor IJmeer/Markermeer op te stellen (besluit B13) en vóór 2010 een principe besluit te willen nemen over eventuele buitendijkse ontwikkelingen, een eventuele IJmeerverbinding en maatregelen voortvloeiend uit de ontwikkelingsopgave Markermeer-IJmeer (B7).

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van het Markermeer-IJmeer gaat het om het bereiken van:

- een toekomstbestendig en veerkrachtig ecologisch systeem;
- de klimaatbestendigheid van het gebied op het vlak van de zoetwatervoorraad en waterveiligheid;
- duurzaam, hoogwaardig en efficiënt ruimte scheppen voor andere functies zoals wonen, werken, recreatie en infrastructuur;
- verhoging van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

A.L. Greiner, projectgedeputeerde Toekomstagenda Markermeer-IJmeer van de provincie Flevoland

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

Toekomstige inrichting en ontwikkelruimte van het Markermeer-IJmeer:

1. Februari 2008: Initiëren van richtinggevende besluitvorming door rijk en provincies Flevoland en Noord-Holland over:
 - Toekomstperspectief met ontwikkelvarianten voor het Markermeer-IJmeer,
 - De inhoudelijke en procedurele afstemming met Beheerplan IJsselmeergebied, Natura 2000 instandhoudingsdoelen IJmeer en Markermeer en uitwerking van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. In ieder geval deze activiteiten zo richten, zodat deze ook “no-regret” zijn voor de verschillende ontwikkelvarianten.

- q. Juni 2009: Initiëren van richtinggevende besluitvorming door rijk en provincies Flevoland en Noord-Holland over de toekomstige inrichting en ontwikkelruimte van het Markermeer-IJmeer inclusief bijbehorend ecologisch maatregelenpakket, mede in relatie tot Schaalsprong Almere, OV-SAAL en Beleidskader IJsselmeergebied (geen Randstad Urgentproject).

Pilot Natuurontwikkeling:

- r. Opdracht planstudie, februari 2008
- s. Projectbesluit, december 2008
- t. Uitvoeringsbesluit (gunning contract), december 2009
- u. Start aanleg, januari 2010

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Gedelegeerd opdrachtgever te zijn voor het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer namens het Rijk,
- coördineren afstemming binnen en besluitvorming van het rijk.

De Gedeputeerde van de Provincie Flevoland verbindt zich daartoe:

- gedelegeerd opdrachtgever te zijn voor het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer namens de regio,
- zorg dragen voor afstemming met benodigde besluitvorming bij andere decentrale overheden,
- organiseren van regionaal draagvlak

De ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijk afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

- Het gebied heeft beschermde waarden vanuit Natura 2000, maar de natuurwaarde van het gebied neemt af;
- Als gevolg van klimaatverandering vragen de lange termijnvraagstukken van zoetwatervoorraad en veiligheid om nadere keuzes omtrent de omgang met het Markermeer/IJmeer vanuit waterbeheer, dit heeft consequenties voor andere functies in en rond het gebied;
- De vele initiatieven voor (bouw)activiteiten langs de kust en in het water van het Markermeer-IJmeer leggen druk op het gebied. Diverse initiatieven laten ook zien dat het combineren van activiteiten kansen biedt.

Doel

Een veilige, klimaatbestendige, aantrekkelijke en gezondere leefomgeving draagt in belangrijke mate bij aan vergroting van de economische aantrekkingskracht van de Noordvleugel van de Randstad. In het Markermeer-IJmeer liggen nog nader te bepalen taakstellingen en ontwikkelopgaven voor ecologie, waterhuishouding en waterkwaliteit, mede in relatie tot de cumulatieve effecten van allerlei ontwikkelingen in het gebied en de samenhang met de projecten Schaalsprong Almere en planstudie OV SAAL. Besluitvorming over de inrichting en ontwikkelopgave van het Markermeer-IJmeer is een belangrijke drager voor andere besluiten van Randstad Urgent, zoals die over de stedelijke schaalsprong van Almere en andere besluiten over wonen en werken in dit deel van de Randstad.

Daarom heeft het kabinet in de Noordvleugelbrief besloten om een lange termijn visie voor IJmeer/Markermeer op te stellen (besluit B13) en vóór 2010 een principe besluit te willen nemen over eventuele buitendijkse ontwikkelingen, een eventuele IJmeerverbinding en maatregelen voortvloeiend uit de ontwikkelingsopgave Markermeer-IJmeer (B7).

In het Markermeer-IJmeer ligt een groen/blauwe opgave die bestaat uit:

- een toekomstbestendig en veerkrachtig ecologisch systeem;
- de klimaatbestendigheid van het gebied op het vlak van de zoetwatervoorraad en waterveiligheid.

Gelijktijdige aanpak van het Markermeer-IJmeer en de Schaalsprong Almere komt tegemoet aan de volgende doelen:

- Duurzaam, hoogwaardig en efficiënt ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies;
- Leefbaarheid van de regio Amsterdam-Almere-IJmeer-Markermeer waarborgen en vergroten;
- Ruimtelijke kwaliteit verbeteren, met toepassing van ontwikkelingsplanologie.

De natuurpilot werkt concrete ecologische maatregelen uit en voert deze ook uit. Gekoppeld daaraan worden bestaande en nieuwe projecten door veldonderzoek geëvalueerd op hun waarde voor de ecologische ontwikkeling. De natuurpilot levert het volgende op:

- kennis over de effectiviteit en het rendement van bestaande en nieuwe ingrepen op natuur en waterkwaliteit.
- Concrete voorbeelden van aantrekkelijke, robuuste én toegankelijke wetlandnatuur.
- Voldoende zekerheid over de haalbaarheid van de realisatie van een duurzaam ecologisch systeem.
- Integrale manier van denken, samenwerken en doortastend besluiten voor natuurontwikkelingsprojecten door overheden en private partijen.

Scope

Integrale besluitvorming over de toekomstbestendige inrichting van het Markermeer/IJmeer en de daarbij behorende maatregelen, mede in relatie tot de besluitvorming over Schaalsprong van Almere, OV-SAAL en Beleidskader IJsselmeergebied (geen Randstad Urgent-project)

Samenhang

Inhoudelijke samenhang:

- Er is inhoudelijke samenhang met de projecten Schaalsprong Almere en OV-SAAL (buitendijkse ontwikkelingen) wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (van invloed op besluitvorming over Schaalsprong Almere), ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad (relatie met ruimtelijke kwaliteit Markermeer-IJmeer) en Ruggengraat voor natuur en recreatie in het Groene Hart (Natte As: EHS-verbinding met IJmeer).
- De Toekomstagenda is een uitwerking binnen de kaders van het Beleidskader IJsselmeergebied.

Samenhang van besluitvorming:

- De projecten Toekomstagenda Markermeer-IJmeer, Schaalsprong Almere en OV-SAAL hebben een wederzijdse afhankelijkheid met betrekking tot inhoud en procesgang. Het project Toekomstagenda Markermeer-IJmeer mag niet los van die andere 2 projecten worden beschouwd;
- Uitgangspunt voor de besluitvorming wordt gevormd door het Beleidskader IJsselmeergebied, waarvan het concept in december 2007 gereed is. Dit beleidskader maakt geen onderdeel uit van Randstad Urgent.
- Tevens wordt afgestemd met de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en Natura 2000.

De drie bestuurlijke projectduo's van Toekomstagenda Markermeer-IJmeer, Schaalsprong Almere en OV-SAAL nemen in februari 2008 een richtinggevend besluit over:

- a. De wijze waarop afgestemde besluitvorming over de formele plandocumenten (structuurvisie, planMER etc.) tussen TMIJ, Schaalsprong Almere en OV-SAAL op elkaar wordt afgestemd;
- b. de (formele) planfiguren die benodigd zijn om de wederzijdse afhankelijkheid en eventuele volgtijdelijkheid blijvend (ook tijdens de uitvoering) te waarborgen;
- c. Hoe maatschappelijke partijen worden betrokken.

Dienstregeling en te nemen besluiten

A. *Toekomstige inrichting en ontwikkelruimte van het Markermeer-IJmeer:*

1. Advies voor de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer, december 2007:

- a. Verkenning van een maatschappelijk gedragen ambitie voor waterbeheer, ecologie en ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie)
- b. een beperkt aantal ontwikkelvarianten, in afstemming met de varianten van Schaalsprong Almere en OV-SAAL, en met de ontwikkelingsbeelden voor Beleidskader IJsselmeergebied
- c. voorzet voor ontwikkelingsruimte voor functies als bouwen, infrastructuur en recreatie,
- d. aanzet voor een ecologisch maatregelenpakket
- e. benoemen van principiële keuzes

2. Richtinggevend besluit, februari 2008:

Op basis van het advies voor de Toekomstagenda (zie 1) en het concept Beleidskader IJsselmeergebied neemt het bestuurlijk koppel besluiten over:

- a. Toekomstperspectief en de ontwikkelvarianten voor het Markermeer-IJmeer;
- b. Planologische borging: de juridische status van de besluitvorming;
- c. de inhoudelijke en procedurele afstemming met Beheerplan IJsselmeergebied, Natura 2000 instandhoudingsdoelen IJmeer en Markermeer en uitwerking van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. In ieder geval deze activiteiten zo richten, zodat deze ook “no-regret” zijn voor de verschillende ontwikkelvarianten.
- d. Proces naar besluitvorming over het bijbehorend ecologisch maatregelenpakket:

3. Definitieve besluitvorming over de toekomstige inrichting en ontwikkelruimte van het Markermeer-IJmeer, inclusief bijbehorend maatregelenpakket, mede in relatie tot Schaalsprong Almere en OV-SAAL juni 2009

- a. Rijksbesluitvorming FES-budget Nota Ruimte in afstemming met Schaalsprong Almere
- b. Besluitvorming evt. aanvullende financiering door het Rijk
- c. Besluitvorming over financiering door provincies Flevoland, Noord-Holland, Almere, Amsterdam, Lelystad en andere kustgemeenten
- d. Hoe PPS-afspraken invlechten

B. *Pilot Natuurontwikkeling: PM, planning afhankelijk van beschikbaar komen budget*

5. Opdracht planstudie, februari 2008
6. Projectbesluit, december 2008
7. Uitvoeringsbesluit (gunning contract), december 2009
8. Start aanleg, januari 2010
9. Uitvoering

Wettelijke procedures

Afhankelijk van richtinggevende besluiten ad A.2 en A.3 in februari 2008 (zoals opstellen van Structuurvisie, PlanMER, eventuele bestemmingsplanwijzigingen en overige vergunningen).

Financiering

- Realisering van de besluiten is mede afhankelijk van de gekozen ambitie en besluitvorming over Schaalsprong Almere, OV-SAAL en Beleidskader IJsselmeergebied.
- Onderzocht wordt in hoeverre gedeeltelijke financiering mogelijk is door synergie te zoeken met de besluitvorming over de (financiering van de) maatregelen ten behoeve van de rijksbeheersplannen voor Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water en de aanpak van de veiligheid van de Markermeerdijken en Houtribdijk.
- Technisch zijn er mogelijkheden om werk met werk te maken door bijv. het aanbrengen van ophoogzand voor buitendijkse ontwikkelingen, natuurontwikkeling en veiligheid te koppelen. Dit kan sterk kostenbesparend werken.
- Dit project volgt de procedure van het FES-budget Nota Ruimte
- Bijdrage provincies Flevoland, Noord-Holland, Almere, Amsterdam, Lelystad en andere gemeenten, en mogelijkheden uit PPS en fasering zijn op dit moment onbekend
- De pilot natuurontwikkeling á €25 mln wordt gefinancierd vanuit het rijk.

Organisatie

- Stuurgroep TMIJ, waarvan de samenstelling per fase kan wisselen, maar in ieder geval: Gedeputeerden Flevoland en Noord-Holland, Wethouders van de gemeenten Amsterdam, Almere en Lelystad en namens rijk directeur V&W/DG Water. Periodiek overleg van het bestuurlijk koppel met ambassadeur, 1x per kwartaal , vaker indien nodig

Bewaking samenhang tussen projecten

- Periodiek Projectleidersoverleg tussen Toekomstagenda Markermeer-IJmeer, Schaalsprong Almere, OV-SAAL lange termijn en Beleidskader IJsselmeergebied. Maandelijks, vaker indien nodig;
- Overleg tussen de bestuurlijke koppels van de projecten, of opschalen naar bestuurlijk overleg Randstad Urgent of bemiddeling door de programmaminister;

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De Staatssecretaris van
Verkeer en Waterstaat

Projectgedeputeerde TMIJ
van de provincie Flevoland

.....

J.C. Huizinga-Heringa

.....

A.L. Greiner

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Schaalsprong Almere 2030

Doel:

De doorgroei van Almere naar een complete stad met 350.000 inwoners in 2030 met een eigen herkenbare identiteit, door de bouw van 60.000 woningen, het volwaardig doorontwikkelen van de sociaal economische structuur met een goede bereikbaarheid via de weg en openbaar vervoer, onder gelijktijdige versterking van de groenblauwe structuur. Over deze groeiopgave leggen rijk en Almere afspraken vast in een Integraal Afsprakenkader Almere 2030

Dr. Jacqueline Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

en

Dhr. Adri Duivesteijn, wethouder Ruimtelijke Ordening en Wonen van Almere

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:
Gezamenlijke vaststelling van een Integraal Afsprakenkader Almere 2030 vóór 31 december 2009.

Dit Afsprakenkader zal bestaan uit:

1. de ruimtelijke keuzes die volgen uit de (concept) structuurvisie schaalessprong Almere 2030;
2. de uitvoeringsstrategie met betrekking tot planning, fasering, organisatie, inzet (wettelijke) instrumenten en verantwoordelijkheden rijk en decentrale overheden voor uitvoering van (onderdelen) van de schaalessprong Almere 2030;
3. het financieel kader met waarborgen dat Almere de ontwikkelingsopgave op financieel verantwoorde wijze op zich kan nemen;
4. de vereiste condities voor de schaalessprong Almere 2030 vanuit de samenhangende Randstad Urgent projecten (bereikbaarheid Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, Draaischijf Nederland, Duurzaam Bouwen in de Utrechtse Regio, Toekomstagenda IJmeer/Markermeer en Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie luchthaven);
5. besluitvorming over de eventuele inzet van middelen uit het Nota Ruimte Budget.

Met de vaststelling van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 worden de keuzes over de genoemde bouwstenen door het rijk en de gemeente Almere gevalideerd.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer spant zich daartoe in om:

- de inhoudelijke en procesmatige voorbereidingen voor de te nemen besluiten te treffen inclusief de zorg voor het maatschappelijk draagvlak voor het project;
- producten te leveren en besluiten te nemen die een bouwsteen zijn voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030;
- te zorgen voor de coördinatie op rijksniveau;

- voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 begunstigende besluiten in het Kabinet en de Tweede Kamer uit te lokken.

De wethouder van Ruimtelijke Ordening en Wonen van Almere spant zich daartoe in om :

- de inhoudelijke en procesmatige voorbereidingen voor de te nemen besluiten te treffen inclusief de zorg voor het maatschappelijk draagvlak voor het project;
- producten te leveren en besluiten te nemen die een bouwsteen zijn voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030;
- te zorgen voor coördinatie op het decentrale niveau;
- verantwoordelijkheid te nemen voor de besluitvorming op decentraal niveau over het Integraal Afsprakenkader Almere 2030.

De ambassadeur van dit project is Marieke van Lier Lels

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijk afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Het Kabinet heeft in de Nota Ruimte (2005) en de Noordvleugelbrief (2006) de verstedelijkingsopgave voor het noordelijk deel van de Randstad en de regio Utrecht gekwantificeerd. In de Noordvleugel Amsterdam wordt uitgegaan van een toevoeging van 150.000 woningen in de periode 2010 - 2030. Dit is inclusief de autonome groei van Almere. Voor de regio Utrecht is een uitbreidingsbehoefte van 69.000 woningen in de periode 2015 – 2030 vastgesteld. In de Noordvleugelbrief is aangegeven dat de opvangcapaciteit in de NV Utrecht 15.000 woningen kleiner is dan ten tijde van de Nota Ruimte werd aangenomen. Kwalitatief is er behoefte aan gedifferentieerde woningbouw in stedelijke en groene milieus. Het Kabinet wil echter de kwetsbare gebieden in de Randstad (o.a. Groene Hart) ontzien en ruimte houden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Daarom is voor een sterke groei van Almere gekozen. Tevens heeft het Kabinet geconstateerd dat binnen het noordelijk deel van de Randstad en Flevoland sprake is van een onevenwichtige woonwerk balans. Het gevolg is een dagelijkse grote forensenstroom uit Almere in de richting van Amsterdam en Schiphol. Dit veroorzaakt congestie in de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere, waardoor de gewenste economische ontwikkeling in de Noordvleugel wordt geremd. Over deze analyse en de daarop gebaseerde keuzes bestaat overeenstemming met de regio's Noordvleugel en NV Utrecht.

Almere biedt mogelijkheden om aan de genoemde ruimtebehoefte voor de regio te voldoen. De gemeente Almere staat positief tegenover deze groeiopgave mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. Het betreft een aantal (nu nog ontbrekende) voorwaarden waarmee de stad in staat wordt gesteld om uit te groeien tot een duurzame, evenwichtige en complete stad. De voorwaarden voorzien er ook in dat negatieve effecten op lokaal, regionaal en nationaal niveau worden vermeden.

De groeikansen van Almere betekenen een dubbele uitdaging. Enerzijds groeit Almere uit tot een integraal onderdeel van de Noordvleugel. De stad draagt bij aan de economische structuurversterking van het gehele gebied. Amsterdam en Almere vormen sociaal-economisch een dubbelstad. De steden zijn complementair aan elkaar. Anderzijds ontwikkelt Almere binnen die context een eigen herkenbare identiteit met volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. De stad ontwikkelt zich tot een complete, evenwichtige stad, met grootstedelijke en culturele voorzieningen.

Doel

Doel van dit project is de doorgroei van Almere naar een complete stad met 350.000 inwoners in 2030 met een eigen herkenbare identiteit, door de bouw van 60.000 woningen, het volwaardig doorontwikkelen van de sociaal economische structuur met een goede bereikbaarheid via de weg en openbaar vervoer, onder gelijktijdige versterking van de groenblauwe structuur. Over deze groeiopgave leggen rijk en Almere afspraken vast in een Integraal Afsprakenkader Almere 2030.

Deze bestuurlijke afspraken betreffen het voorbereiden van een Integraal Afsprakenkader Almere 2030 van rijk en regio dat de noodzakelijke voorwaarden schept voor de integrale ontwikkeling van Almere en dat afspraken bevat over de uitvoering. Partijen stellen zich tot doel om het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 in 2009 te ondertekenen. De integrale ontwikkeling van Almere wordt in dit verband aangeduid als “Schaalsprong Almere 2030”.

Rijk en regio kiezen voor een metropolitane strategie voor de Noordvleugel met als doelen: de versterking van de internationale concurrentiepositie, vergroting van de leefbaarheid en het ontzien van kwetsbare gebieden. Een duurzame economische groei vraagt om een hoogwaardig vestigingsklimaat. In samenhang met de verbetering van de bereikbaarheid is het de opgave om in de Noordvleugel aantrekkelijke nieuwe woon/werklocaties te ontwikkelen.

Almere heeft kwantitatief ruimte voor de ontwikkeling van 60.000 nieuwe woningen en extra werklocaties (in totaal 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen). Ook kan in Almere kwalitatief aan de uitbreidingsbehoefte worden voldaan. Hiertoe biedt de ligging aan IJmeer / Markermeer en het toekomstige Oostvaarderswold unieke kansen om nieuwe en bijzondere woon-, werk- en leefmilieus op grote schaal te creëren. De gemeente Almere wil deze kwantitatieve en kwalitatieve mogelijkheden benutten.

Het rijk en Almere hebben gezamenlijk de ambitie om de thema's duurzaamheid en ecologie als leidende en richtinggevende principes in de stedelijke ontwikkeling te hanteren. Deze principes worden ingezet op alle onderdelen van de Schaalsprong Almere 2030, en vertaald in de ontwerpmethodiek. Hierbij wordt ingezet op het duurzaamheidsprincipe "Cradle to cradle" en de biodiversiteit in het stedelijk groen ("ecologische stad"). Deze thema's worden bepalend voor de eigen identiteit van Almere met bijbehorende aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus. Bijzondere aandacht zal daarbij krijgen het vraagstuk van de klimaatbestendigheid, de waterhuishoudkundige kenmerken van het gebied, de borging van de veiligheid en de waterkwaliteit in het gebied.

De ambitie is om hiermee een nieuwe standaard te zetten voor de toepassing van duurzaamheidsprincipes bij gebiedsontwikkeling. Ingezet wordt om deze standaard te ontwikkelen met het bureau William McDonough + Partners. Hierbij wordt deze expertise in verbinding gebracht met die van Nederlandse bureaus voor stedenbouw en architectuur en kennisinstututen op gebied van duurzaamheid en stedelijke ontwikkeling.

Scope

Deze bestuurlijke afspraken bevatten de belangrijkste gezamenlijke uitgangspunten en afspraken tussen rijk en Almere, waarmee de gezamenlijke voorbereiding van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 wordt geregeld. Rijk en Almere, formuleren in deze bestuurlijke afspraken een gezamenlijk belang en een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de Schaalsprong Almere 2030.

De totale opgave voor Almere die wordt aangegeven met de term Schaalsprong Almere 2030 omvat de doorgroei naar een stad met 350.000 inwoners in 2030. Dit vraagt nieuwe stadsdelen (Pampus en Oost) en grote aanpassingen in het bestaand stedelijk gebied. Concreet gaat het om een integrale opgave voor de periode 2010 – 2030 met onder meer de volgende aspecten:

- robuuste ontsluiting over de weg en via openbaar vervoer;
- woningbouwopgave van 60.000 woningen;
- versterking van de sociaal economische structuur (o.a. grootstedelijke en culturele voorzieningen en werkgelegenheid);
- verbetering van de groenblauwe structuur (incl. natuurontwikkeling en -compensatie) .

Samenhang

Randvoorwaardelijk voor de start van de uitvoering van de schaalsprong Almere 2030 is een kabinetsbesluit voor een robuuste ontsluiting van Almere op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere.

Vervolgens wordt het besluit over de schaalsprong Almere 2030 in samenhang genomen met de besluiten over andere Randstad Urgentprojecten:

- Project OV Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (i.v.m. bereikbaarheid en IJmeerverbinding);

- Project ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie met de Luchthaven Lelystad (i.v.m. oostelijke uitbreiding Almere en werkgelegenheid);
- Draaischijf Nederland (i.v.m. de bereikbaarheid over de weg en met OV tussen de regio Utrecht en Almere);
- Duurzaam Bouwen in de Utrechtse Regio (i.v.m. de nadere definiëring en validering van de bouwopgave voor de woningzoekende uit de regio Utrecht);
- Project Toekomstagenda IJmeer / Markermeer (i.v.m. buitendijks bouwen bij Pampus in combinatie met natuurinvesteringen, IJmeerverbinding en de kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de regio als geheel). Voor het IJsselmeergebied als geheel wordt op initiatief van de Staatssecretaris van V&W een beleidskader opgesteld. Dit “beleidskader IJsselmeergebied” vormt het uitgangspunt voor ontwikkelingen in het IJmeer/Markermeer en de buitendijkse ontwikkelruimte. Het (concept) beleidskader IJsselmeergebied is uiterlijk 31 december 2007 gereed.

Schaalsprong Almere 2030 heeft een afhankelijkheid met bovenstaande Randstad Urgentprojecten ten aanzien van inhoud en procesgang. Deze bestuurlijke afspraken over de Schaalsprong Almere 2030 mogen niet los worden beschouwd van de bovenstaande projecten. Naast deze projecten heeft de schaalsprong Almere 2030 een samenhang met het project Oostvaarderswold. Dit is de blauwgroene voorinvestering in de omgevingskwaliteit aan de oostkant van Almere.

Partijen spannen zich in om uiterlijk 28 februari 2008 door de projectduo's van bovenstaande Randstad Urgentprojecten op initiatief van het rijk een besluit te laten nemen met betrekking tot:

- de wijze waarop geïntegreerde besluitvorming over de formele plandocumenten (structuurvisie, planMER etc.) op elkaar wordt afgestemd;
- de (formele) planfiguren die benodigd zijn om de wederzijdse afhankelijkheid en eventuele volgtijdelijkheid blijvend (ook tijdens de uitvoering) te waarborgen.

Resultaat

Het resultaat van het project Schaalsprong Almere 2030 zal bestaan uit een Integraal Afsprakenkader Almere 2030, waarover overeenstemming bestaat tussen rijk en gemeente Almere inclusief de inhoudelijke, procesmatige en financiële randvoorwaarden. Op basis van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 wordt in 2010 gestart met de (gefaseerde) uitvoering van de Schaalsprong Almere.

Dienstregeling en te nemen besluiten

De structuurvisie schaalsprong Almere 2030 is het inhoudelijk integratiekader voor de Schaalsprong. De planning van de structuurvisie is kaderstellend voor de planning van de overige producten van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030. De fasen c.q. mijlpalen voor de besluitvorming zijn:

1. Structuurvisie (met de onderdelen die voortkomen uit Noordvleugelbrief o.a. Masterplan Pampus, Ontwikkelingsstrategie oost, A6 zone, Toeristisch-recreatief potentieel Kustzone, Dubbelstad Almere – Amsterdam, Verkenning Stedelijke bereikbaarheid Almere) - trekker Almere
 - 31 December 2007: definiëren ruimtelijke alternatieven*
 - 30 Juni 2008: vaststellen afwegingskader ruimtelijke alternatieven structuurvisie*
 - 31 December 2008: definiëren voorkeursalternatief (concept) structuurvisie voor de schaalsprong Almere 2030*
2. Uitvoeringsstrategie - trekker Almere i.s.m. GOB

- 31 December 2007: vaststellen plan van aanpak
- 31 December 2008: definiëren uitvoeringsstrategie*

3. Financieel kader – trekker VROM i.s.m. GOB

- 31 December 2007: vaststellen plan van aanpak
- 30 Juni 2008: vaststellen analyse financiële effecten schaa sprong Almere 2030*
- 31 December 2008: definiëren financieel kader*

Integraal Afsprakenkader Almere 2030 - trekker VROM

- 30 April 2008: vaststellen plan van aanpak
- 31 Maart 2009: concept Integraal Afsprakenkader Almere 2030
- Uiterlijk 31 December 2009: ondertekening Integraal Afsprakenkader Almere 2030*

Voor vaststelling door bevoegd gezag(en) worden de (tussen)producten minimaal voorgelegd aan de besturen van de betrokken overheden. Voor rijk en Almere zijn de go / no go momenten met een* aangegeven.

Wettelijke procedures

Het rijk vraagt Almere om een structuurvisie voor de schaa sprong Almere 2030 op te stellen. Deze structuurvisie moet voldoen aan de vereisten van de Wet ruimtelijke ordening (nieuwe Wro). Afhankelijk van het type besluit dat de gemeente zal nemen, wordt zonodig het daarvoor geëigende afwegingskader toegepast (planMER, MKBA, Passende Beoordeling VHR). De rijksoverheid zal de inhoud van de structuurvisie en de afwegingskaders als uitgangspunt hanteren voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030.

Het project heeft betrekking op het grondgebied van de gemeenten Almere en Zeewolde. De condities voor een verantwoorde schaa sprong Almere 2030 (o.a. bereikbaarheid en natuurcompensatie) hebben betrekking op een groter gebied. Dit strekt zich uit over de provincies Noord Holland, Flevoland en Utrecht.

Voor de voorbereiding en gefaseerde uitvoering van de schaa sprong Almere 2030 zullen de procedures uitgelijnd worden. Daar waar noodzakelijk zijn Rijk en Almere bereid om haar verantwoordelijkheden en instrumentaria (o.a. projectenprocedure, aanwijzingsbevoegdheid) in te zetten ten behoeve van voortgang en slagvaardigheid van de uitvoering. Voor de voorbereidingsfase worden de procedures nader uitgewerkt door Almere. Dit zal gebeuren in samenspraak met de regio waaronder de provincie Flevoland en Zeewolde. Uiterlijk 31 januari 2008 worden afspraken gemaakt door het bestuurlijk duo over de implementatie ervan.

Financiering

Rijk en Almere zien de schaa sprong Almere 2030 als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Zij hebben gezamenlijk de ambitie om Almere verder tot ontwikkeling te brengen zodat een vitale duurzame stad ontstaat. Het rijk erkent dat de unieke opgave voor Almere vraagt om unieke en specifieke financiële oplossingen van het rijk. Het gaat verder dan de financiering van een tweetal VINEX-locaties. Het gaat om het creëren van financiële kaders voor de (door)ontwikkeling van een complete stad.

Rijk en Almere maken afspraken over waarborgen dat Almere de opgave op financieel verantwoorde wijze op zich kan nemen. Dit heeft betrekking op: voorbereidingskosten, grondverwerving, investeringen, risicodragende participatie overheden en exploitatie. Hiervoor brengen Rijk en Almere gezamenlijk de financiële effecten van een evenwichtige schaa sprong

Almere 2030 in beeld. Ondersteunend voor het financieel kader worden een KBA en businesscase opgesteld. Voor de financiering van de schaa sprong Almere 2030 blijven de kabinetsbesluiten zoals genoemd in de Noordvleugelbrief van kracht.

De schaa sprong Almere 2030 is door het kabinet aangemerkt als één van de geselecteerde projecten die in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage uit het Nota Ruimte budget voor ondersteuning van complexe integrale gebiedsontwikkelingen van nationale betekenis en die een aanzienlijke mate van rijksverantwoordelijkheid dragen.

De decentrale projectkosten voor de werkzaamheden ten behoeve van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 bedragen volgens raming €20 miljoen. Dit is inclusief de kosten voor de trajecten die op basis van de Noordvleugelbrief zijn opgestart met name Task Force Pampus, ontwikkelingsstrategie Oost, A6 zone, Toeristisch Recreatief Potentieel Kustzone. Over een bijdrage van het rijk tot een bedrag van in totaal €2.117.500 in deze laatstgenoemde vier lopende trajecten zijn eerder afspraken gemaakt. In aanvulling op die afspraken is het rijk bereid tot een voorfinanciering tot een bedrag van €8 mln, als bijdrage in de planontwikkelingskosten van de gemeente Almere ten behoeve van de Schaa sprong Almere 2030, tot het moment van definitieve vaststelling van de businesscase c.q. het afsluiten van het integraal Afsprakenkader. Deze voorfinanciering vindt plaats in twee tranches (2008 en 2009).

In 2009, als onderdeel van de definitieve besluitvorming over het Integraal afsprakenkader Schaa sprong Almere, zal het rijk op basis van de dan voorliggende afweging beslissen over de eventuele toekenning van een bijdrage uit het nota Ruimte Budget aan de realisatie van (onderdelen van) de Schaa sprong Almere. Wordt zo'n bijdrage in de realisatie toegekend dan zal de voorfinanciering van gemaakte plankosten (max. €8 mln) daarmee worden verrekend.

Organisatie

Het projectduo bestaat uit de minister van VROM en de wethouder ruimtelijke ordening en wonen van de gemeente Almere. Zij zijn verantwoordelijk voor de inhoudelijke en procesmatige voorbereiding van de besluiten inclusief het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor het project. Daartoe leveren zij producten (cq nemen zij besluiten) die een bouwsteen zijn voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030.

- De minister VROM richt zich op de coördinatie op het rijksniveau. Dit heeft betrekking op onder meer de ministeries van Financiën, VROM, V&W, EZ, LNV en BZK alsmede het GOB. De minister spant zich in om voor het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 begunstigende besluiten in het Kabinet en de Tweede Kamer uit te lokken inclusief: de noodzakelijke condities buiten het grondgebied van Almere om de schaa sprong Almere 2030 mogelijk te maken (o.a. bereikbaarheid en natuurcompensatie zie samenhang andere Randstad Urgentprojecten);
- het financieel kader van de schaa sprong Almere 2030;
- inzet rijksinstrumentarium voor realisatie onderdelen schaa sprong Almere 2030;

De doorlopende afstemming en inbreng van de rijksstandpunten en belangen gedurende de voorbereiding van de onderdelen van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 worden geborgd middels een vaste vertegenwoordiger namens de minister in het decentrale projectteam.

De wethouder Ruimtelijke Ordening en Wonen van Almere richt zich op de coördinatie van het decentrale niveau. Dit heeft betrekking op onder meer de provincie Flevoland, Utrecht en Noord Holland, de gemeenten Almere, Amsterdam, Zeewolde en Lelystad en het waterschap Zuiderzeeland. Tevens draagt de wethouder specifieke verantwoordelijkheid voor de besluitvorming op decentraal niveau van het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 en in het bijzonder:

- de structuurvisie Almere 2030 inclusief het afwegingskader;

- de uitvoeringsstrategie voor de schaa sprong Almere 2030 inclusief het verwerven van draagvlak bij andere decentrale overheden om – waar nodig - hun instrumentarium in te zetten voor de realisatie.

Voor dit project wordt een ambassadeur aangesteld. De ambassadeur heeft een aanjaagfunctie. Hij houdt de bestuurders scherp op snelheid en kwaliteit van de besluitvorming. Hiernaast is hij verantwoordelijk voor het organiseren van de actieve betrokkenheid van de maatschappelijke organisaties.

Minimaal eens per twee maanden heeft het projectenduo samen met de ambassadeur een voortgangsoverleg. Twee keer per jaar legt het projectenduo verantwoording af over de voortgang aan de programmaminister Randstad Urgent. De bijeenkomsten worden belegd door VROM. Het gezamenlijk overleg voorziet er in dat de door afzonderlijke partijen te leveren producten met de wederpartij zijn afgestemd, zodat draagvlak bestaat voor de daarop te baseren besluitvorming en de opname van essentiële besluiten in het Integraal Afsprakenkader Almere 2030. Voor de gezamenlijke aanpak en werkwijze van rijk en Almere om te komen tot een Integraal Afsprakenkader Almere 2030 wordt een overall projectplan opgesteld. Dit wordt opgesteld door VROM en Almere en zal uiterlijk 31 december 2007 worden voorgelegd en vastgesteld door het bestuurlijk duo.

Communicatie met omgeving

De structuurvisie zal aan de wettelijke vereisten van inspraak voldoen. Hier bovenop is een actieve participatie van maatschappelijke organisaties bij de schaa sprong Almere 2030 gewenst. Gezien de integraliteit van de opgave worden zij aangezet om het vraagstuk en de oplossingen evenals de overheden ook integraal te benaderen. Hiertoe zal een platform worden opgericht. Voor de bewoners van Almere wordt ingezet op een actieve informatievoorziening. Deze uitgangspunten worden uitgewerkt in een communicatiestrategie.

Slotbepalingen

Deze bestuurlijke afspraken gaan in op de dag nadat de beide partijen het convenant hebben ondertekend en eindigt op de dag waarop partijen het Integraal Afsprakenkader Almere 2030 hebben gesloten, doch uiterlijk op 31 december 2009. De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De wethouder van Ruimtelijke Ordening en
Wonen van Almere

.....
Dr. Jacqueline Cramer

.....
Dhr. Adri Duivesteijn

Vastgesteld op 29 oktober 2007
Project 27

Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)

Doel:

Versnellen van de realisatie van de Groene Ruggengraat in het Groene Hart zodat deze in 2018 echt af is

De Natte As is een robuuste natuurverbinding tussen de Zeeuwse Delta en het Lauwermeer. Van de Alblasserwaard tot het Randmeren loopt hij door het Groene Hart. Hier worden de doelen ondergebracht in een open landschap, een soort **Groene Ruggengraat** door het Groene Hart. De Natuuropgaven worden geïntegreerd met de opgaven voor het *waterbeheer*, het tegengaan van *bodemdaling*, de ontwikkeling van de *landbouw* en het *landschap* en de groeiende behoefte aan *recreatie*. Ook de kruising van de Natte As met soms grote bundels infrastructuur vraagt expliciet aandacht in het Groene Hart. Provincies werken in de komende twee jaar gezamenlijk aan een provinciale structuurvisie voor het Groene Hart. In de gemeenschappelijke onderlegger daarvoor wordt expliciet de Groene Ruggengraat opgenomen om de ruimtelijke en inhoudelijke samenhang te kunnen garanderen.

Het Randstad Urgentproject zet regie op de uitvoering met onder andere een gemeenschappelijk uitvoeringsplan. We nemen belemmeringen weg, passen nieuwe arrangementen toe door de koppeling van natuurdoelen aan doelen voor recreatie en landbouw. We nemen als regio en rijk samen de monitoring en evaluatie ter hand en in drie geselecteerde projecten spannen partijen zich specifiek in om te vernieuwen en belemmeringen weg te werken.

G. Verburg, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

en

R.W. Krol, gedeputeerde ruimtelijke ordening en landelijk gebied van de provincie Utrecht en lid van de Stuurgroep Groene Hart

Komen overeen zich in te zetten voor de volgende acties:

<i>Minister Verburg en Gedeputeerde Krol zijn samen verantwoordelijk voor:</i>		<i>wanneer</i>
1.	Besluit over specifieke inspanningen voor drie projecten (zie vetgedrukt hieronder) om deze te kunnen versnellen.	01-02-2008
2.	Gemeenschappelijk uitvoeringsprogramma met alle op te lossen knelpunten benoemd	01-02-2008
3.	Ontwikkelen en toepassen van nieuwe arrangementen met de private sector	01-08-2008
4.	Rapporteren over het resultaat tot op heden en verbinden daaraan van een monitoringsinstrument	01-01-2008
5.	Verkenning en zo mogelijk afspraken over wijze van financiering van knelpunten in de ontsnippering bij infrastructuur.	01-02-2008
6.	Realisatie van Natuur binnen de Veenweideprojecten vanuit de doelen van de Nota Ruimte en met gebruik van bijbehorende middelen onder voorwaarde van nadere Kabinetsbesluitvorming.	2007- 2018
<i>Gedeputeerde Krol is verantwoordelijk voor:</i>		
7.	Vaststellen van gemeenschappelijk deel van de ruimtelijke structuurvisie Groene Hart van de drie provincies	01-06-2008
8.	Ruimtelijke inpassing van de Groene Ruggengraat vastgesteld op het niveau van provinciale structuurplannen	31-12-2008
9.	Rapporteren over de knelpunten in de ontsnippering	01-01-2008
10.	Onverminderde doorgang van verwerven, ruilen en inrichting van gebieden	2007- 2018
De provincie Zuid Holland realiseert:		
11.	1. Gebiedsplan voor het gebied Gouwe Wiericke vastgesteld en in uitvoering	31-12-2010
12.	Natuurgebiedplan Krimpenerwaard vastgesteld	01-08-2008
13.	Kruising Groene Ruggengraat met de A 12 gerealiseerd	31-12-2008
De provincie Utrecht realiseert:		
14.	2. Gebiedsplan Wilnis –Vinkeveen vastgesteld, uitvoering gestart	31-12-2010
15.	Ruimtelijke keuzes Vechtstreek (Utrecht) gerealiseerd	31-12-2008
16.	Ontsnippering Amsterdam Rijn kanaal bij Nieuwe Wetering gerealiseerd	31-12-2011
De provincie Noord Holland realiseert:		
17.	3. een financieringsplan, met afspraken tussen rijk en provincie, voor de Natuurverbinding Naardermeer – Ankeveense Plassen	01-04-2008
18.	Ruimtelijke keuzes gemaakt in noordelijk deel	01-03-2008

De ambassadeur van dit project is de heer J. Heijkoop.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

Definitie

De Groene Ruggengraat is een robuuste ecologische verbinding van de grote Nederlandse wetlands (van de Zeeuwse Delta tot aan het Lauwersmeer) en onderdeel van een Europees netwerk van wetlands. In het Groene Hart werken partijen aan de realisatie van een verbinding tussen de Randmeren via de Groene Uitweg, Vechtstreek, De Venen, de Reeuwijkse plassen en de Waarden naar de Biesbosch ten zuiden van Gorinchem. Deze verbinding gaat grotendeels door het laaggelegen veenweidegebied.

In het Groene Hart verbinden we zowel de laagveenmoerassen als de natte graslandssystemen met elkaar. Deze verbinding realiseren we door nieuwe natuur te laten ontwikkelen, waarlangs plant- en diersoorten kunnen migreren, grotere populaties kunnen vormen en betere kansen hebben op overleving. Mede met het oog op de klimaatsveranderingen is dit belangrijk.

Leidend bij de realisatie van de Groene Ruggengraat zijn de afspraken gemaakt in:

- Afsprakenkader robuuste verbindingen tussen Rijk en provincies uit 2003
- Nota Ruimte
- Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007-2013
- Bestuursvereenkomsten ILG
- Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), 2004
- Randstad Urgent

De provincies zorgen dat de Groene Ruggengraat er komt binnen de Rijkskaders (incl. Randstad Urgent). Naast de al eerder vastgelegde EHS-opgave, is hiervoor voor het Groene Hart totaal 2650 ha nieuwe natuur beschikbaar, onderverdeeld in Zuid-Holland: 2000 ha, Utrecht: 400 ha en Noord-Holland: 250 ha. Volgens de afspraken is de Groene Ruggengraat in 2008 begrensd en in 2018 volledig aangelegd.

Belemmeringen

De Groene Ruggengraat is moeilijk te realiseren in het Groene Hart:

1. De natuurdoelen conflicteren soms met andere doelen, waardoor het draagvlak soms beperkt is:
 - De verbinding is veelal geprojecteerd binnen het cultuurhistorisch landschap van de diepe veenweidegebieden. Een gedeeltelijke transformatie naar laagveenmoerassen is een ingrijpende opgave en beperkt het perspectief op voortzetting van het huidige agrarische gebruik. Daardoor is moeilijk draagvlak te verwerven bij de agrariërs en lokale overheden.
 - Waterbeheer: in de veenweidegebieden wordt gewerkt aan een verregaande vereenvoudiging en verduurzaming van het waterbeheer (Nota Ruimte) en dat kan conflicteren met natuurdoelen die specifieke eisen stellen aan droogleggingen.
2. De veranderopgave is groot:
 - In gebieden moet ook worden geïnvesteerd in andere doelen zoals landbouw, plattelandontwikkeling, recreatie, waterbeheer, tegengaan bodemdaling, en landschap.
 - Door de hoge gronddruk zijn moeilijk extra hectares te verwerven.
 - Soms moeten lopende landinrichtingsprojecten worden bijgesteld.
3. Op verschillende plaatsen doorkruist de Groene Ruggengraat complexe bundels van infrastructuur:

De kruising van de regionale en lokale infrastructuur vraagt vele miljoenen per provincie. Er is nog geen totaaloverzicht over benodigde investeringen en dekkingen. Voor de kruisingen met Rijksinfrastructuur is geld gereserveerd via de Rijksafspraken in het ILG. Bij de gebiedsuitwerkingen wordt duidelijk of deze reservering voldoende is. In de evaluatie van het

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in 2008/2009 gaan we na of het ontsnipperingsbudget voor rijksinfrastructuur past bij de ambities voor 2018.

Context

De Groene Ruggengraat realiseren we binnen enkele belangrijke ontwikkelingen:

1. De Wet Inrichting Landelijk Gebied en de bestuursovereenkomsten Investeringsbudget Landelijk Gebied. Per 1 januari 2007 zijn verwerving, inrichting en beheer (inclusief de aanpak van de ontsnipperingsknelpunten uit het MJPO) gedecentraliseerd naar de provincies, die dit gebiedsgericht uitvoeren. Hierbij zijn ook afspraken gemaakt over realisatie van de Groene Ruggengraat. Als onderdeel van het ILG, is het subsidiestelsel voor inrichting en beheer van de Ecologische Infrastructuur (EHS) overgedragen aan de provincies, dus ook voor het beheer van de robuuste verbindingzones. In overleg tussen Rijk en Provincies wordt het Programma Beheer in 2009 grondig herzien en aangepast aan de ILG filosofie (regionale integrale inrichting- en beheersplannen). Dit heeft mogelijk consequenties voor de sturing van de ruimtelijke keuzes en inrichting en beheer. Dat geeft meer ruimte voor maatwerk bij de realisatie van de Groene Ruggengraat.
2. De herstructurering van de Westelijke Veenweiden (Nota Ruimte).
Op basis van de lagenbenadering (waterbeheer en bodemdaling) wordt voor delen van de diepe veenweiden een herprioritering van de functies voorzien, via integrale gebiedsontwikkeling. Natuur met verschillende doelen is een resultaat van deze benadering en spoort soms goed met de doelen van de Natte As.
3. Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007-2013.
Hierin is de Natte As als icoon benoemd evenals de realisering van recreatieve routenetwerken in de relatie stad-land.
4. De Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en de verdrogingbestrijding (TOP-gebieden).

Opgave

Gegeven deze belemmeringen en context is het van belang om versnelling aan te brengen door het *verbreden* van de aanpak. Verbreding is nodig omdat op de beoogde locaties ook andere grote opgaven liggen, zoals het oplossen van de veenweideproblematiek (tegengaan bodemdaling, duurzaam waterbeheer, minder peilvakken, veiligheid), recreatie en vestigingsklimaat (routestructuren), landbouw (innovaties) en landschap. Een verbrede, integrale aanpak biedt de beste garanties op het duurzaam functioneren van de laagste delen van het Veenweidegebied.

Doel

Versnellen van de realisatie van de Groene Ruggengraat in het Groene Hart zodat deze in 2018 echt af is

Scope

Gegeven de gelijktijdig in deze regio te realiseren beleidsdoelen voor water, bodem, natuur, landbouw, landschap en recreatie én de veranderende context (inclusief Randstad Urgent), definiëren en presenteren we de Natte As nu als een integrale opgave: een **Ruggengraat voor Natuur en Recreatie door het Groene Hart** (werktitel) waarin de genoemde doelen integraal worden gerealiseerd.

We organiseren gebiedsprocessen waarin kansen en problemen worden gesignaleerd en opgelost. We zetten nieuwe arrangementen (bijvoorbeeld nieuwe vormen van beheerafspraken met particuliere grondeigenaren) in om doorbraken te realiseren. Waar nodig herprioriteren we middelen. Drie projecten worden geadopteerd voor 2007 – 2011 om samen (Rijk-regio) de problemen en kansen te verkennen en de uitvoering te versnellen.

Resultaat in 2011

- De aanwijzing van de Groene Ruggengraat heeft plaatsgevonden op het niveau van de gemeenschappelijke onderlegger voor de structuurvisie Groene Hart,
- In verschillende delen is een doorwerking gemaakt naar natuurgebiedsplannen
- Aankoop, inrichting en beheer van gebieden is onverkort voortgezet;
- Op enkele plaatsen zijn kruisingen van de Groene Ruggengraat met de infrastructuur ingericht.
- Uitvoering is versneld in verschillende gebieden omdat:
 - Nieuwe arrangementen voor uitvoering zijn ontwikkeld en toegepast;
 - Er goede afspraken zijn gemaakt over de beschikbaarheid van geld voor de kruising van de infrastructuur voor de kortere en langere termijn.
 - In de Veenweideprojecten (Nota Ruimte) zijn de doelen van de Natte As opgenomen en verbreed naar de doelen voor water, bodem, landschap, recreatie en landbouw.

Toelichting op voorgenomen acties

Ruimtelijke keuzes

- In de Stuurgroep Groene Hart is er consensus over een gemeenschappelijke structuurvisie. Als basis daarvoor maken de 3 provincies samen een onderlegger met daarin de gemeenschappelijke opgaven. Een belangrijk element in die onderlegger is de Groene Ruggengraat. Daarbij wordt aangesloten op de al bestaande ruimtelijke aanwijzingen en worden nieuwe aanwijzingen gemaakt. Voor grote delen van het Groene Hart is de ligging van de Ruggengraat ruimtelijk gedefinieerd. De concrete begrenzing en de feitelijke realisatie vindt plaats binnen de processen van gebiedsontwikkeling in natuurgebiedsplannen, c.q. de voorziene regionale integrale inrichting- en beheersplannen (ILG filosofie, inclusief herstructurering veenweiden).

Uitvoering

- Aan de Groene Ruggengraat wordt op dit moment volop gewerkt, juist in integrale gebiedsprocessen, bijvoorbeeld in de Krimpenerwaard. We rapporteren op korte termijn over hoever we al zijn en maken een monitoringsafpraak.
- We gaan onverkort door met verwerven, inrichten en beheren voor zover de ruimtelijke keuzes zijn gemaakt
- We adopteren als Rijk en Regio drie gebieden. Daar geven we de bestuurlijke aandacht aan om belemmeringen hoe dan ook uit de weg te ruimen (casus adoptie). Het zijn gebieden die variëren in problematiek, en belemmeringen. De drie gebieden zijn:
 - (1) Gouwe Wiericke (Zuid-Holland): samenbrengen van verschillende doelen – landbouw, recreatie, cultuurhistorie;
 - (2) Wilnis – Vinkeveen (Utrecht), een veenweideproject met een expliciete spanning tussen (a) goede landbouw met agrarisch natuurbeheer, (b) de doelen van de Natte As en (c) versnippering van Waterbeheer. De bestuursopdracht (26-4-2007) is en blijft hier onverkort van kracht.
 - (3) Begrenzing Noordelijke Vechtstreek (Noord-Holland).
- De ontsnippering van de Groene Ruggengraat zetten we door, binnen de beperkte financiële middelen. Dat zijn de best mogelijke oplossingen vooruit lopend op kansen voor betere oplossingen op het moment dat infrastructuur aan onderhoud of vernieuwing toe is (denk aan Betuwelijn, spoorlijn Amsterdam-Utrecht, e.d.). Tussenliggende gebieden richten we in vooruitlopend op uitzicht op ontsnippering.
- Ontwikkeling van nieuwe arrangementen voor de realisatie van doelen voor verbinding van natuur binnen de Groene Ruggengraat. Om te kunnen verbreden naar bijvoorbeeld recreatie en landbouw ontwikkelen we nieuwe arrangementen en passen die toe in praktijkexperimenten. Het private initiatief reiken we mogelijkheden aan om bij te dragen aan de Groene Ruggengraat. Voorbeelden zijn vernieuwingen in particulier natuurbeheer, waterlandgoederen, en recreatie.

Faciliteiten / middelen

➤ Provincies maken samen met het Rijk een beeld van de kosten volgens de huidige inzichten. Deze worden geconfronteerd met bestaande financiële afspraken en van daaruit (her)prioriteren we binnen bestaande budgettaire mogelijkheden.

We kunnen geen waterdichte financieringsafspraken maken voor onder meer investeringen uit het ILG voor de hele periode tot 2018, maar wel inspanningsverplichtingen op ons nemen. Dat schept vertrouwen en daarop willen we doorzetten.

Sturing

➤ Sturing vindt plaats via de onderlegger voor de ruimtelijke structuurvisie, de monitoring en evaluatie, de gemeenschappelijke organisatie en het uitvoeringsplan dat we snel als eerste gaan maken.

Samenhang

Randstad Urgentprojecten:

1. Polder Groot Mijdrecht Noord: deze polder maakt onderdeel uit van de Ruggengraat voor natuur en recreatie.
2. Oude Rijn Zone. Afstemming vindt plaats over het Venster Bodegraven-Woerden.
3. Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. De tracékeuze en fasering van groene projecten (Groene Uitweg) is in dit gebied gekoppeld aan besluitvorming over infrastructuur (Schiphol-Almere, SAAL). Synchronisatie is wenselijk. Vastgesteld moet worden waar besluitvorming over infrastructuur in relatie tot groene verbindingen versneld moet worden.
4. Duurzaam bouwen in Utrechtse regio: vanuit dit project wordt bij projecten richting Groene Hart contact opgenomen over de uitwerking van groenblauwe kwaliteiten.

Overige projecten

1. Nota Ruimte project Westelijke veenweiden:
 - Krimpenerwaard: gebiedsproject herstructurering westelijke veenweiden
 - Wilnis-Vinkeveen: idem
 - Gouwe-Wiericke: idem
2. Herijkt Plan de Venen, 2007 (Utrecht): naast Wilnis-Vinkeveen, worden hier in diverse deelgebieden doelen van de Natte As gerealiseerd.
3. Gebiedsvisie Vechtstreek (Utrecht)
4. Naardermeer-Ankeveense Plassen
5. Transformatie Merwedezone en Alblasserwaard
6. Nieuwkoop

Wettelijke procedures

Planologisch verankeren met instrumenten Wro (Streekplan/Structuurvisie, Bestemmingsplannen).

Aankooptitel en subsidieregelingen verankeren in Natuur- en beheersgebiedsplannen/rechtsopvolger daarvan)

De ruimtelijke inpassing van de Groene Ruggengraat is grotendeels bekend en wordt samengebracht in de onderlegger voor de gemeenschappelijke structuurvisie. De begrenzing kan in 2008 worden afgerond. Keuzes op niveau van bestemmingen vinden later plaats, veelal als resultaat van de gebiedsprocessen

Financiering

Genoemde bronnen en bedragen zijn niet uitsluitend voor natuur gereserveerd, maar voor herstructurering in gebieden voor velerlei doelen.

1. Herstructurering Veenweide: Nota Ruimte middelen: de exacte, inzet namens het Rijk is afhankelijk van besluitvorming door het Kabinet op basis van projectvoorstellen, waarin rekening wordt gehouden met inzet ILG-middelen.
2. ILG 2007 – 2013, €120 mln., genoemd in het Uitvoeringsprogramma Groene Hart
3. Noordvleugelbrief rijk voor kruising met A1 (FES middelen €33mln.)
4. Diverse provinciale investeringen voor ontsnippering infra

Om de gewenste versnelling te realiseren via dit Randstad Urgentproject is uitzicht nodig op de beschikbaarheid van middelen voor:

- Ontsnippering van (regionale) infra (nader te bepalen)
- De langere termijn (nader te bepalen)

Op basis van de nadere uitwerking van de plannen kan blijken dat versnelde financiering door de provincies wenselijk is op basis van garanties over de inzet van ILG-middelen

Organisatie

De Groene Ruggengraat wordt geprogrammeerd en gerealiseerd door de individuele provincies. De afspraken hierover met het Rijk lopen via het ILG. Het Uitvoeringsplan voor het Groene Hart heeft de Natte As als icoon benoemd om de uitvoering en de onderlinge samenhang te versterken. Dit icoon is een basis voor het Randstad Urgentproject. De kwalitatieve en kwantitatieve sturing op de uitvoering vindt plaats volgens verschillende mechanismen:

- Het bestuurlijke en ambtelijke overleg over de Groene Ruggengraat vindt plaats binnen de samenwerking Rijk-Provincie rond het Groene Hart.
- Een ambtelijke project start up van Rijk en provincie staat gepland voor 1 november. De projectorganisatie wordt daarna verder ingevuld.
- In de gemeenschappelijke onderlegger voor de Structuurvisie van het Groene Hart wordt de Groene Ruggengraat goed verankerd.
- Uitvoeringsplan Groene Ruggengraat wordt gemaakt door regio en rijk samen.
- Regio en Rijk adopteren drie projecten om samen goed te kunnen sturen op de uitvoering. Dit heeft een uitstraling naar de rest.

De bestuurlijk verantwoordelijken van de regio zijn vertegenwoordigd in de stuurgroep Groene Hart. Deze verankering borgt de bewaking van de samenhang. De realisatie van de Groene Ruggengraat wordt voortdurend gemonitord.

<i>UPR verantwoordelijken</i>	
Bestuurlijk verantwoordelijke Rijk	Minister Verburg
Bestuurlijk verantwoordelijke regio	Gedeputeerde Krol (Utrecht)

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Landbouw, Natuur en
Voedselkwaliteit

De gedeputeerde ruimtelijke ordening en
landelijk gebied van de provincie Utrecht en
lid van de Stuurgroep Groene Hart

.....
G. Verburg

.....
R.W. Krol

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 28

Mooi en Vitaal Delfland

Doel:

Met het project Mooi en Vitaal Delfland⁹ willen wij de volgende doelen bereiken:

1. het duurzaam in stand houden en ontwikkelen van het weidse landschap en de mooie natuur
2. het verbeteren van het beheer van het landelijke gebied
3. het opknappen van het landschap en het uitbreiden van het groen
4. het verbeteren van de agrarische structuur en het in stand houden van de veehouderijsector
5. het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijke gebied voor recreanten
6. het geven van meer bekendheid aan het weidse landschap en de mooie natuur
7. het versnellen van de uitvoering van concrete plannen voor verbetering van het landschap, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten.

G. Verburg, minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,

en

Mr. C. van der Kamp, bestuurder in Delfland¹⁰

Spreekt het volgende af:

BEOOGD RESULTAAT

Duurzaam in stand houden en ontwikkelen en beter beheren

Wij hebben geregeld dat een blijvende bescherming van het landelijke gebied is gewaarborgd, waarbij een duurzame ontwikkeling mogelijk is gebleven die past bij het open en groene karakter van het landelijke gebied. Beschermen van wat mooi is, tegenhouden van wat lelijk of vervuilend is of de open ruimte aantast, maar ook: het landelijke gebied beheren en ontwikkelen, een bijdrage van de betrokken overheden daarvoor regelen, en het bewaren van een goed evenwicht tussen de belangen van platteland én stad.

De bescherming richt zich op het Midden-Delflandgebied, maar ook de Oude Leede, de Akerdijkse Plassen en - waar dat zinvol is gebleken - andere deelgebieden in Delfland.

Wij hebben de Delflandraad laten instellen, in het verlengde van én in plaats van de oude Reconstructiecommissie Midden-Delfland en de recreatieschappen. Deze raad is verantwoordelijk voor de organisatie, uitvoering en financiering van de bescherming, het beheer en de ontwikkeling van het landelijke gebied.

Om bovenstaande doelen te bereiken is er in maart 2008 gekozen voor een wet, tenzij is gebleken dat er een beter alternatief is. Op 1 januari 2009 is een wetsvoorstel ingediend, of een voorstel voor besluitvorming over een alternatieve regeling voorgelegd, als opvolger van de huidige Reconstructiewet Midden-Delfland.

⁹ *Delfland is de werktitel voor het gebied tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. In het Plan van aanpak is de begrenzing van het projectgebied aangegeven.*

¹⁰ *De heer van der Kamp is wethouder in de gemeente Midden-Delfland.*

De nieuwe regeling, de Delflandraad, een bijdrage van de betrokken overheden voor beheer en ontwikkeling van het landelijke gebied, evenwicht tussen de belangen van platteland én stad: deze inspanningen in dit project zijn voorbeelden voor grote groengebieden in Nederland anders dan nationale parken en landschappen. In zulke gebieden zijn namelijk het beheer, de ontwikkeling en de financiering sterk versnipperd.

Opknappen van het landschap, uitbreiden van het groen, verbeteren van de agrarische structuur en in stand houden van de veehouderijsector

In 2011 is in het Midden-Delflandgebied (55 ha) en de Groenzone Berkel-Pijnacker (20 ha) vijfenzeventig hectare aan verspreid liggende kassen opgeruimd. De vrijkomende grond is gebruikt om extra groen aan te leggen of boeren aan meer grond te helpen, waardoor ook de openheid en toegankelijkheid (paden) van het landschap is behouden en bevorderd. Ongeveer honderdtwintig hectare grond die is verworven in de reconstructie van Midden-Delfland, maar niet is aangewend voor de herverkaveling, wordt daarvoor gebruikt. Ondernemers worden terzijde gestaan bij het doen van investeringen in nieuwe recreatievoorzieningen. De kosten van de aanleg van nieuw groen in het gebied zijn mede voor rekening van de inwoners van de regio.

Beter bereikbaar maken voor recreanten

In 2011 zijn in Delfland en naar Delfland toe verscheidene wandelpaden, fietspaden en vaarwegen aangelegd. Verder is er, in samenwerking met het project Transitie Greenports, een ecologische zone tussen de kust en Delfland tot stand gekomen, die ook voor recreatie is te gebruiken (de Poelzone in het Westland). Het streven is om vanaf 2013 Delfland voor de recreanten per fiets, te voet of per openbaar vervoer beter bereikbaar te maken. De plannen hiervoor zijn in 2008 opgesteld en van geld voorzien.

Beter bekend maken bij de inwoners van de regio

Vanaf 2010 worden het weidse landschap en de mooie natuur en de mogelijkheden tot recreatie voortdurend en op allerlei wijzen onder de aandacht gebracht van de inwoners van de regio.

Versnellen van de uitvoering van plannen

Vóór mei 2008 hebben wij alle concrete plannen voor verbetering van het landschap waaronder het opruimen van de verspreid liggende kassen, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten, samenhangend in beeld gebracht.

Ook hebben wij bepaald welke van deze plannen op welke wijze versneld konden worden uitgevoerd. Belangrijk bij de keuze ervan is geweest of er voor de plannen voldoende geld beschikbaar was.

Vooruitlopend op de aanleg van de weg, zijn de kwaliteitsprojecten van rijksweg A4 door Midden-Delfland voltooid

OVERIGE AFSPRAKEN

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit neemt op zich:

- te zorgen voor afstemming met en draagvlak voor dit project bij de andere betrokken ministers;
- zich in te spannen om een bijdrage uit het budget voor de Nota Ruimte te krijgen;
- zich ervoor in te spannen dat ongeveer honderdtwintig hectare grond, die is verworven in het kader van de reconstructie Midden-Delfland maar niet is aangewend voor de herverkaveling, ingezet kan worden voor de doelen van dit project.

De bestuurder in Delfland neemt op zich

- te zorgen voor afstemming met en draagvlak voor dit project bij de andere betrokken bestuurders in de regio.

Wij nemen samen op ons:

- om verantwoordelijkheden helder te benoemen en daarmee ervoor te zorgen dat beschikbaar geld daadwerkelijk wordt aangewend voor de doelen van dit project;
- ons in te spannen om, samen met "groene partners" (overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties), extra geld bijeen te brengen dat noodzakelijk is voor de doelen van dit project;
- de werkzaamheden binnen dit project af te stemmen met die binnen het project Transitie Greenports.

De ambassadeur van dit project is de heer J.J. van Duijn.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

Behoud van mooie en vitale groene gebieden is een strategische opgave voor de Randstad

De Randstad is het drukste deel van Nederland. Veel mensen wonen, werken en recreëren hier op een betrekkelijk klein oppervlak. Nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en wegen tasten het authentieke Hollandse polderlandschap aan en maken de toch al schaarse ruimte om te recreëren kleiner en verminderen de kwaliteit ervan. Die ruimte is ook nogal eens verrommeld en slecht bereikbaar. Ruimte voor recreatie en een mooi landschap zijn echter een belangrijke factor om ergens te gaan wonen en daarmee ook aantrekkelijk voor bedrijven.

Versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, een belangrijk doel van dit kabinet, vereist ook de instandhouding en vergroting van de waarde van de groene gebieden voor de Randstad. Het betreft dan vooral de waarde op het gebied van natuur, landschap, water, recreatie en cultuurhistorie. Groene gebieden verliezen in de huidige situatie vaak de economische strijd tegen rode bestemmingen, omdat de waarde van het groen in het huidige economische verkeer geen prijs kent en dus geen inkomsten oplevert voor grondeigenaren, projectontwikkelaars en overheden. Er bestaat, met uitzondering van de nationale landschappen en parken, geen goede oplossing voor de bescherming, sturing en financiering van de ontwikkeling en het beheer van deze groene gebieden, die vooral een regionale waarde hebben. Het is absoluut noodzakelijk om hier structureel verandering in te brengen. Dit vereist een bestuurlijke doorbraak bij alle betrokken overheden.

Een doorbraak in Delfland

Het Delflandgebied tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag biedt hiervoor goede mogelijkheden. Dit is voor een groot deel een open en groen polderlandschap, met kleine dorpen, boerderijen, windmolens, gemalen, weggetjes, bruggetjes, sloten en plassen, waar stedelingen kunnen wandelen, fietsen, varen, zwemmen of gewoon genieten van de natuur.

Het weidelandschap wordt grotendeels in stand gehouden door melkveebedrijven. Deze krijgen het in de toekomst moeilijker. Om het gebied goed te houden, is het dus noodzakelijk dat de boeren naast het houden van vee en het uitbreiden van hun bedrijf andere activiteiten (kunnen) ontplooiën, zoals de verkoop van streekproducten, zorgverlening of het bieden van vertier aan de recreanten. Dit biedt een waarborg voor de instandhouding van het landschap.

Het gebied is moeilijk bereikbaar vanuit de steden, hier en daar wat minder fraai en zelfs aan het dichtslibben, en ook weinig bekend bij de stedelingen. Bovendien staat het voortdurend bloot aan pogingen om de stad uit te breiden ten koste van het platteland. Het gebied moet dus worden behouden en opgeknapt, maar ook meer bekendheid krijgen. Verder moet waar mogelijk het groen worden uitgebreid en het beheer ervan verbeterd.

Nieuw zijn deze ideeën niet. De gemeenten, de provincie en andere partijen hebben al plannen voor het gebied bedacht. Veel van deze plannen wordt echter slechts ten dele uitgevoerd of met veel vertraging. Dit komt door geldgebrek, ingewikkelde en langdurige procedures, tegengestelde belangen van partijen of een hoge grondprijs. Plannen die onze woon- en werkomgeving juist aantrekkelijker kunnen maken.

Het belang hiervan is zo groot dat dit kabinet het project Mooi en Vitaal Delfland heeft opgenomen in het Randstad Urgent. 'Mooi', omdat de kwaliteit zo moet zijn dat mensen er graag komen. 'Vitaal' wil zeggen: met dynamiek. Een "vitaal" gebied is in dit verband een gebied dat zich in brede zin, economisch, sociaal en fysiek, blijft ontwikkelen met behoud van de landschappelijke en natuurkwaliteiten ervan.

Wij verbinden ons aan het welslagen van dit project. De betrekkelijk kleine en overzichtelijke schaal van het Delflandgebied en de grote motivatie van de betrokken partijen om juist hier deze doorbraak te bereiken, geeft een grote kans op succes in deze kabinetsperiode. Een succes dat absoluut noodzakelijk is om ook de grote en complexe groene gebieden als het Groene Hart te kunnen behouden.

DOEL

Met het project Mooi en Vitaal Delfland willen wij de volgende doelen bereiken:

1. het duurzaam in stand houden en ontwikkelen van het weidse landschap en de mooie natuur
2. het verbeteren van het beheer van het landelijke gebied
3. het opknappen van het landschap en het uitbreiden van het groen
4. het verbeteren van de agrarische structuur en het in stand houden van de veehouderijsector
5. het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijke gebied voor recreanten
6. het geven van meer bekendheid aan het weidse landschap en de mooie natuur
7. het versnellen van de uitvoering van concrete plannen voor verbetering van het landschap, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten.

STRATEGIE

Evenwicht

Wij willen dat er een goed evenwicht tussen de doelen wordt bewaard en dat ze elkaar onderling versterken.

Aansluiten bij bestaande visies

Er bestaat in de regio een grote mate van overeenstemming over de groenopgave. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om voor het gehele gebied een nieuwe visie te maken. Het accent ligt op het mooi en vitaal maken en houden van het gebied binnen de kwaliteitsbeelden van de aanwezige ruimtelijke visies en plannen (waaronder de provinciale structuurvisie, de streekplannen, het RSP Haaglanden, het RR2020 van de Stadsregio Rotterdam en de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025).

Stimuleren

Wij zien in het gebied een groot aantal initiatieven en investeringen om een mooi en vitaal Delfland te verwezenlijken. Er is veel energie bij de lokale bevolking, ondernemers en overheden om hun bijdragen te leveren aan de doelstellingen van het project. Wij zullen deze initiatieven waar mogelijk ondersteunen en stimuleren zodat zij versneld kunnen worden uitgevoerd.

Het project Mooi en Vitaal Delfland is niet van onszelf. Wij verwachten nieuwe stimulansen en initiatieven van de gemeenten, de provincie, de regionale samenwerkingsorganen, de waterschappen, de bedrijven en de burgers. Wij geven deze nieuwe initiatieven graag een steun in de rug.

Duurzame samenhang en samenwerking

Het beheer, de ontwikkeling en de financiering van het landelijke gebied in Delfland zijn sterk versnipperd tussen veel partijen: gemeenten, de provincie, waterschappen, stadsregio's, de rijksoverheid, maar ook private partijen zoals de agrariërs, grondeigenaren en Natuurmonumenten, en samenwerkingsverbanden zoals de recreatieschappen en de Reconstructiecommissie Midden-Delfland. Meer samenhang en een duurzame samenwerking tussen alle betrokken partijen zijn noodzakelijk voor een blijvend mooi en vitaal Delfland.

Strategie voor een blijvend mooi en vitaal Delfland

Wij kiezen hiervoor de volgende strategie:

- het ondersteunen van initiatieven van maatschappelijke organisaties, bedrijven en burgers, maar ook overheden waar dit nodig is (het proces van de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025 is een goed voorbeeld van hoe dat kan)
- het gebruiken van alle middelen en samenwerkingsvormen die hebben bewezen succesvol te zijn (voorbeeld: de Reconstructiewet Midden-Delfland)
- het doorbreken van patronen die hebben bewezen een mooi en vitaal Delfland te belemmeren, zoals de sterke scheiding tussen stad, landbouw, natuur en kassen
- het tot stand brengen van een samenhangende en duurzame wijze van financieren van de instandhouding en ontwikkeling van het landelijke gebied in Delfland

Voor het slagen van deze strategie is het belangrijk om lokale initiatieven te benutten en te stimuleren.

Verankering

Wij vinden het noodzakelijk de afspraken die hiervoor nodig zijn duurzaam te verankeren. Het betreft dan:

- de duurzame instandhouding en ontwikkeling van het landelijke gebied (inhoudelijk)
- een verbeterde en versterkte bestuurlijke en operationele samenwerking tussen de gebiedspartners, die concreet gestalte krijgt in een Delflandraad (bestuurlijk)
- een samenhangende en duurzame wijze van financieren van de instandhouding en ontwikkeling van het landelijke gebied (financieel).

Hiermee wordt de basis gelegd voor het ook op de lange termijn gezamenlijk realiseren van de doelen van het project Mooi en Vitaal Delfland.

REIKWIJDTE

Geografisch

Het project betreft de groene gebieden in Delfland. De grenzen die wij voorlopig hebben getrokken, omvatten alle gebieden met een groen karakter tussen de steden Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Groene gebieden waarover al is besloten om die te gebruiken als woongebied of bedrijventerrein, hebben wij erbuiten gelaten. Delfland krijgt in dit project nog scherpere grenzen.

Delfland bestaat uit deelgebieden, die elk een eigen karakter hebben en een eigen aanpak vergen. Dit zijn onder meer:

Midden-Delflandgebied: de Reconstructiewet Midden-Delfland, die sinds 1977 voor een goede bescherming heeft gezorgd, loopt eind 2008 af. De reconstructie heeft tot dusver recreatiegebieden, recreatieve wandel- en fietsroutes, een aantal unieke natuurgebieden en een authentiek agrarisch veenweidegebied opgeleverd. Hiermee zijn de belangen van zowel de stad als het platteland gediend. Aan de reconstructie heeft één instantie, de Reconstructiecommissie Midden-Delfland, leiding gegeven.

Middengebied van de Groenblauwe Slinger: dit gebied beslaat het zogenaamde transformatiegebied in de Groenblauwe Slinger vanaf de A13 tot en met de Nieuwe Driemanspolder. Door oprukkende verstedelijking en glastuinbouw is hier de open ruimte de afgelopen vijftientig jaar zeer sterk afgenomen. Juist hier willen wij dat nieuw groen wordt aangelegd, de natuur versterkt en de bereikbaarheid voor recreanten vergroot.

Oude Leede en Akerdijkse Plassen: deze gebieden vormen een uniek veenweidenlandschap ten oosten van rijksweg A13. Zij maken deel uit van het middengebied van de Groenblauwe Slinger, maar lijken wat landschap en natuur betreft sterk op het Midden-Delflandgebied. Het groene deel van Schieveen valt ook onder het project Mooi en Vitaal Delfland.

Maasmondgebied: dit gebied, ten noorden van de Nieuwe Waterweg en ten westen van Maassluis, is een belangrijke schakel tussen het Midden-Delflandgebied en de kust. Het is een mogelijk recreatiegebied naast Hoek van Holland en het Staelduinse Bos.

Recreatieve routes: dit zijn doorgaande groene routes vanuit de omringende steden naar en door Delfland. De routes zijn waardevol voor de recreatie, het landschap en de natuur. Eén route loopt van het Midden-Delflandgebied naar de kust via de Poelzone in het Westland.

Inhoudelijk

Het project omvat alle werkzaamheden die leiden tot het resultaat dat wij willen bereiken. In het plan van aanpak zijn deze verder uitgewerkt.

Begrenzing in de tijd

Het project loopt tot het einde van deze kabinetsperiode (voorjaar 2011). De doorwerking ervan heeft een veel langere looptijd. Deze looptijd zal gedurende het project worden vastgesteld en worden uitgewerkt in concrete investering- en uitvoeringsplannen. In het plan van aanpak is dit nader uitgewerkt.

BEOOGD RESULTAAT

Duurzaam in stand houden en ontwikkelen en beter beheren

Wij hebben geregeld dat een blijvende bescherming van het landelijke gebied is gewaarborgd, waarbij een duurzame ontwikkeling mogelijk is gebleven die past bij het open en groene karakter van het landelijke gebied. Beschermen van wat mooi is, tegenhouden van wat lelijk of vervuilend is of de open ruimte aantast, maar ook: het landelijke gebied beheren en ontwikkelen, een bijdrage van de betrokken overheden daarvoor regelen, en het bewaren van een goed evenwicht tussen de belangen van platteland én stad.

De bescherming richt zich op het Midden-Delflandgebied, maar ook de Oude Leede, de Akerdijkse Plassen en - waar dat zinvol is gebleken - andere deelgebieden in Delfland.

Wij hebben de Delflandraad laten instellen, in het verlengde van én in plaats van de oude Reconstructiecommissie Midden-Delfland en de recreatieschappen. Deze raad is verantwoordelijk voor de organisatie, uitvoering en financiering van de bescherming, het beheer en de ontwikkeling van het landelijke gebied.

Om bovenstaande doelen te bereiken is er in maart 2008 gekozen voor een wet, tenzij is gebleken dat er een beter alternatief is. Op 1 januari 2009 is een wetsvoorstel ingediend, of een voorstel voor besluitvorming over een alternatieve regeling voorgelegd, als opvolger van de huidige Reconstructiewet Midden-Delfland.

De nieuwe regeling, de Delflandraad, een bijdrage van de betrokken overheden voor beheer en ontwikkeling van het landelijke gebied, evenwicht tussen de belangen van platteland én stad: deze inspanningen in dit project zijn voorbeelden voor grote groengebieden in Nederland anders dan nationale parken en landschappen. In zulke gebieden zijn namelijk het beheer, de ontwikkeling en de financiering sterk versnipperd.

Opknappen van het landschap, uitbreiden van het groen, verbeteren van de agrarische structuur en in stand houden van de veehouderijsector

In 2011 is in het Midden-Delflandgebied (55 ha) en de Groenzone Berkel-Pijnacker (20 ha) vijfenzeventig hectare aan verspreid liggende kassen opgeruimd. De vrijkomende grond is gebruikt om extra groen aan te leggen of boeren aan meer grond te helpen, waardoor ook de openheid en toegankelijkheid (paden) van het landschap is behouden en bevorderd. Ongeveer honderdtwintig hectare grond die is verworven in de reconstructie van Midden-Delfland maar niet is aangewend voor de herverkaveling wordt daarvoor gebruikt. Ondernemers worden terzijde gestaan bij het doen van investeringen in nieuwe recreatievoorzieningen. De kosten van de aanleg van nieuw groen in het gebied zijn mede voor rekening van de inwoners van de regio.

Beter bereikbaar maken voor recreanten

In 2011 zijn in Delfland en naar Delfland toe verscheidene wandelpaden, fietspaden en vaarwegen aangelegd. Verder is, in samenwerking met het project Transitie Greenports, er een

ecologische zone tussen de kust en Delfland tot stand gekomen, die ook voor recreatie is te gebruiken (de Poelzone in het Westland). Vanaf 2013 is Delfland voor de recreant per fiets, te voet of per openbaar vervoer goed bereikbaar. De plannen hiervoor zijn in 2008 opgesteld en van geld voorzien.

Beter bekend maken bij de inwoners van de regio

Vanaf 2010 worden het weidse landschap en de mooie natuur en de mogelijkheden tot recreatie voortdurend en op allerlei wijzen onder de aandacht gebracht van de inwoners van de regio.

Versnellen van de uitvoering van plannen

Vóór mei 2008 hebben wij alle concrete plannen voor verbetering van het landschap, waaronder het opruimen van de verspreid liggende kassen, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten, samenhangend in beeld gebracht.

Ook hebben wij bepaald welke van deze plannen op welke wijze versneld konden worden uitgevoerd. Belangrijk bij de keuze ervan is geweest of er voor de plannen voldoende geld beschikbaar was.

Vooruitlopend op de aanleg van de weg, zijn de kwaliteitsprojecten van rijksweg A4 door Midden-Delfland voltooid.

ACTIES EN BESLUITEN

1. Wij maken:
 - a. een overzicht van alle concrete plannen voor verbetering van het landschap, waaronder het opruimen van verspreid liggende kassen, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten in Delfland
 - b. een ruimtelijke inventarisatie van Delfland
 - c. een keuze van de plannen waarvan wij de uitvoering willen doen versnellen.Deze acties worden in februari 2008 voltooid; de regio neemt daartoe het initiatief.
2. Op grond hiervan:
 - a. maken wij een uitvoeringsplan waarin staat hoe en met welke prioriteit wij de gekozen plannen versneld zullen doen uitvoeren
 - b. bepalen wij de uiteindelijke grenzen van het gebied dat onder het project Mooi en Vitaal Delfland valt
 - c. maken wij een analyse en een berekening van de beheeropgave, met een onderverdeling naar deelgebied.

In maart 2008 worden deze acties voltooid en in mei 2008 wordt over genoemde onderwerpen besloten; de regio neemt daartoe het initiatief.

3. Voor de verlenging en de geografische en inhoudelijke verruiming van het beschermingsregime van de huidige Reconstructiewet Midden-Delfland, start de rijksoverheid een wetgevingsprocedure, tenzij een andere regeling effectiever blijkt te zijn. In het laatste geval ligt het initiatief voor deze regeling bij de regio. Het besluit over deze keuze wordt in maart 2008 genomen. Op 1 januari 2009 ligt er een wetsvoorstel, of een voorstel voor besluitvorming over een alternatief, voor.
4. De Delflandraad wordt ingesteld. De rijksoverheid en de regio nemen daartoe het initiatief. De raad treedt in de plaats van de Reconstructiecommissie Midden-Delfland en de recreatieschappen. De raad
 - a. voert de beoogde wet of regeling uit en handhaaft deze;
 - b. geeft leiding aan het beheer en de ontwikkeling van het landelijke gebied in Delfland.

Deze organisatie start formeel zodra de beoogde wet of regeling in werking treedt.

Vooruitlopend hierop stellen wij een tijdelijke informele Delflandraad in per 1 januari 2009.

5. Wij bevorderen dat de provincie Zuid-Holland voor het onder punt 2 genoemde uitvoeringsplan het benodigde geld uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied ter beschikking stellen, in overeenstemming met de Bestuursovereenkomst 2007-2013 tussen de

rijksoverheid en de provincie Zuid-Holland. De regio voert deze actie in mei 2008 uit. Het gaat om geld voor die projecten die een bijdrage aan de doelen van het project Mooi en Vitaal Delfland leveren. Volgens dezelfde overeenkomst maken de rijksoverheid en de provincie over de besteding van dit geld in 2010 de tussenbalans op.

6. Wij bevorderen dat de betrokken gemeenten geld uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing besteden aan de doelen van het project Mooi en Vitaal Delfland. De regio voert deze actie in 2007 uit.

Budget Nota Ruimte

Samen met de bestuurlijke trekker uit de regio van het project Transitie Greenports, de heer J. van der Tak, verzoeken wij om een bijdrage uit het budget voor de Nota Ruimte. Dit geld is bestemd voor het maken van aantrekkelijke verbindingen voor natuur en recreatie en het opruimen van verspreid liggende kassen. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft al in een brief aan de Tweede Kamer (29 435, Nr. 192, 2 juli 2007) laten weten dat zij dit verder wil verkennen, een eerste stap op weg naar een mogelijke bijdrage.

Bij de subsidieaanvraag horen de volgende acties en besluiten:

1. Wij stellen een projectplan op en dienen het in, samen met een ruimtelijke visie, die zo veel mogelijk past bij de ruimtelijke visies in de regio die er al zijn. Dit gebeurt uiterlijk februari 2008; de rijksoverheid neemt het initiatief daartoe.
2. De rijksoverheid maakt een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het ingediende project (uiterlijk september 2008 gereed).
3. De rijksoverheid laat een onafhankelijk planbureau de maatschappelijke kosten-batenanalyse beoordelen (oktober 2008).
4. Het kabinet beslist op grond van deze beoordeling of het project mag doorgaan in de procedure (najaar 2008).
5. Wij laten voor het (goedgekeurde) project in het najaar van 2008 een business cases opstellen. De rijksoverheid neemt het initiatief daartoe.
6. De gemeenten, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland besluiten over hun financiële bijdragen aan het project (november 2008-februari 2009).
7. De rijksoverheid zal de business case van het project beoordelen (augustus 2009).
8. Het kabinet besluit over de toekenning van een financiële bijdrage aan het project (oktober 2009).
9. Als alle planologische procedures zijn doorlopen (december 2010), wordt in 2011 begonnen met de uitvoering van het project.

Verdere acties of besluiten die nodig zijn voor het project Mooi en Vitaal Delfland, zijn beschreven in het plan van aanpak en/of worden tijdens de uitvoering van het project door ons vastgesteld.

WETTELIJKE PROCEDURES

Nieuwe wet of regeling voor verlenging en verruiming beschermingsregime

Zie onder 'BEOOGD RESULTAAT', Duurzaam in stand houden en ontwikkelen en beter beheren', en onder 'ACTIES EN BESLUITEN', punt 3.

Nieuwe landschapontwikkelingsplannen

Voor het Midden-Delflandgebied stellen de zes gebiedsgemeenten en het Hoogheemraadschap van Delfland momenteel een landschapontwikkelingsplan op. Dit bouwt voort op de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025, die onder leiding van de gemeente Midden-Delfland is gemaakt.

In aansluiting hierop stelt de gemeente Pijnacker-Nootdorp vóór 2009 een landschapontwikkelingsplan op voor de Oude Leede, de Akerdijkse Plassen en zonodig ook de Groenzone Berkel-Pijnacker en andere deelgebieden. Dit gebeurt met deelneming van de overige gebiedsgemeenten en met ondersteuning van ons.

De landschapsonwikkelingsplannen zijn een goed hulpmiddel bij de duurzame instandhouding en ontwikkeling van het landelijke gebied.

Versnelde uitvoering van wettelijke procedures

Wij spannen ons ervoor in dat bij projecten die wij ondersteunen de wettelijke procedures worden versneld.

FINANCIERING

Voor de doelen van het project Mooi en Vitaal Delfland is geld uit onder meer de volgende bronnen beschikbaar, dan wel worden de volgende dekkingsbronnen verkend:

- budget Nota Ruimte
- Investeringsbudget Landelijk Gebied
- Groenfonds Midden-Delfland
- Fonds DOP-NOAP (verbeteren landschap en cultuurhistorie)
- Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- geld op grond van het Brouwerakkoord (Oranjebuitenpolder)
- geld van het Hoogheemraadschap van Rijnland (Nieuwe Driemanspolder)
- geld van het project Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (kwaliteitsprojecten).

Wij zetten samen met de heer Van der Tak in op een bijdrage uit het budget voor de Nota Ruimte. Dit geld is bestemd voor aantrekkelijke verbindingen voor natuur en recreatie en het opruimen van verspreid liggende kassen.

In het voorjaar van 2008 kunnen wij op grond van het gemaakte overzicht van alle concrete plannen voor verbetering van het landschap, waaronder het opruimen van verspreid liggende kassen, de natuur, de waterhuishouding, het recreatieaanbod en de bereikbaarheid voor recreanten, per plan berekenen hoeveel geld er nodig is en hoeveel er nog ontbreekt. Wij willen, samen met zogenaamde groene partners (overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties), het benodigde ontbrekende geld bijeenbrengen. Daar waar sprake is van onderbenutting van projectmiddelen onderzoeken we of dat veroorzaakt wordt door de voorwaarden die daarover gesteld zijn en benutten we de kansen om deze in te zetten.

De rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en de gezamenlijke gemeenten delen in nader overleg de organisatie- en proceskosten van dit project.

SAMENHANG

Samenhang met andere projecten van het Urgentieprogramma Randstad

Transitie Greenports: de werkzaamheden binnen het project Mooi en Vitaal Delfland stemmen wij af met de bestuurlijke trekkers van het project Transitie Greenports. Samen met hen dienen wij een verzoek in om een bijdrage uit het budget voor de Nota Ruimte. Daarnaast stemmen wij de ontsluiting van de kassengebieden in Delfland en de bereikbaarheid voor recreanten op elkaar af.

A4 Midden-Delfland: bij het besluit tot doortrekking van rijksweg A4 door Midden-Delfland, komt er ook geld beschikbaar voor een ruimtelijke inpassing ervan (afspraken binnen het project Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam).

Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Vlinderstrik en Schiezone: de aanleg van deze natuur- en recreatiegebieden gebeurt binnen het project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Planstudie A16-13: er is een verband tussen de inpassing van de A16-13 en de aanleg van natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik.

Uitbreiding spoorcapaciteit Den Haag-Rotterdam: dit biedt de mogelijkheid voor landschappelijke inpassing en het wegnemen van barrières, bijvoorbeeld tunneltjes, waardoor recreanten de spoorweg kunnen kruisen.

Samenhang met andere projecten

Randstad 380 kV: de rijksoverheid wil een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Wateringen laten aanleggen. Dit plan schaadt de natuur- en recreatiegebieden in Delfland. Besluitvorming over de tracering van de 380 kV-verbinding vindt plaats binnen het verband van de planologische kernbeslissing Randstad 380 kV.

Wateropgaven en waterkader Haaglanden: wij verwachten dat de discussie over klimaat en ruimte tot aanvullende investeringsopgaven leidt. Wij ondersteunen de plannen van het waterschap.

G4P3: dit is een project van diverse overheden om de aanleg van groen in de Randstad te doen versnellen door een betere samenwerking tussen de grote steden en de provincies.

ORGANISATIE

Voor het project Mooi en Vitaal Delfland fungeren wij zelf als stuurgroep en als bestuurlijk opdrachtgever.

Alleen samen met de betrokken overheden en samenwerkingsorganen kunnen wij ervoor zorgen dat dit project tot een succes wordt. Wij hebben hun instemming nodig. Zij zullen de (formele) besluiten moeten nemen die nodig zijn. Wij willen hun dit zeker niet uit handen nemen. Wel zullen wij hen ondersteunen, aansporen en hen zonodig op hun bestuurlijke verantwoordelijkheden wijzen.

In goed (informeel) overleg met collega-bestuurders van de rijksoverheid en de regio, voeren wij het project Mooi en Vitaal Delfland uit. Het gaat om de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Verkeer en Waterstaat, en de bestuurders van de provincie Zuid-Holland, de gemeenten in en rond Delfland, het Stadsgebied Haaglanden, de Stadsregio Rotterdam, het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. We zullen met nadere voorstellen komen om dit overleg vorm te geven waarbij een slagvaardige regionale samenwerking wordt beoogd.

Zonder maatschappelijk initiatief en draagvlak is een mooi en vitaal Delfland een illusie. Daarom willen wij eveneens overleggen met bewoners, grondeigenaren en terreinbeheerders, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven in Delfland. Ook hun steun en ideeën vinden wij heel belangrijk. Hiervoor richten wij een "maatschappelijke denktank" op.

Wij zijn van mening dat in dit project doelgerichtheid voorop moet staan: Wat werkt het beste om een zo goed mogelijk resultaat te bereiken? Wij denken dat hiervoor soms creatieve en ongebruikelijke oplossingen nodig zijn.

Onze visie en strategie hebben wij verder uitgewerkt in het plan van aanpak. Dit vormt één geheel met deze bestuurlijke afspraken.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.
In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt:
het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De bestuurder in Delfland

De minister van Landbouw, Natuur en
Voedselkwaliteit

.....
Mr. C. van der Kamp

.....
G. Verburg

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 29

Groot Mijdrecht Noord

Doel

Een klimaatbestendige duurzame inrichting van de polder Groot Mijdrecht Noord.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

J. Binnekamp, gedeputeerde Water van de Provincie Utrecht

Een onafhankelijke Onderzoekscommissie onder leiding van dhr. J. Remkes verricht onderzoek naar de juistheid en volledigheid over de onderzoeken en rapporten over water en bodemdaling in de polder Groot Mijdrecht Noord. De resultaten van dit onderzoek zijn voor de provincie en het rijk van groot belang bij de keuze voor een duurzame oplossing voor deze polder. Eén van de mogelijke oplossingen voor de problemen van Groot Mijdrecht Noord die door de Commissie Remkes worden onderzocht is de strategie “plas”. Deze specifieke oplossingsrichting zou ook waterberging als functie voor het gebied mogelijk maken.

Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Beoordeling van de uitgevoerde onderzoeken door de onafhankelijke van deskundigen op het gebied van water en bodemdaling (Cie Remkes) en op basis daarvan een oordeel door de provincie over de handhaafbaarheid van de strategie “plas” als mogelijke oplossingsrichting begin 2008.
2. Een besluit over de opname van dit project in de uitwerkingsfase in het kader van de aanvraag voor een bijdrage uit Budget van Nota Ruimte midden vóór juli 2008 en definitieve besluitvorming over deze bijdrage uiterlijk juli 2009, waarbij beide partijen zich inspannen dit besluit zoveel eerder als mogelijk te realiseren.
3. Inzicht in financiële haalbaarheid van project GMN vòòr juli 2008.
4. Inzicht september 2008 Provincie Utrecht over omvang woningbouw in relatie tot “migratiesaldo nul”.
5. Besluit Provinciale Staten Utrecht september 2008 over de ruimtelijke strategie.
6. Vaststellen vervolgtraject september 2008 (bv planvoorbereiding of verankering van bovenstaande besluiten in structuurvisie).

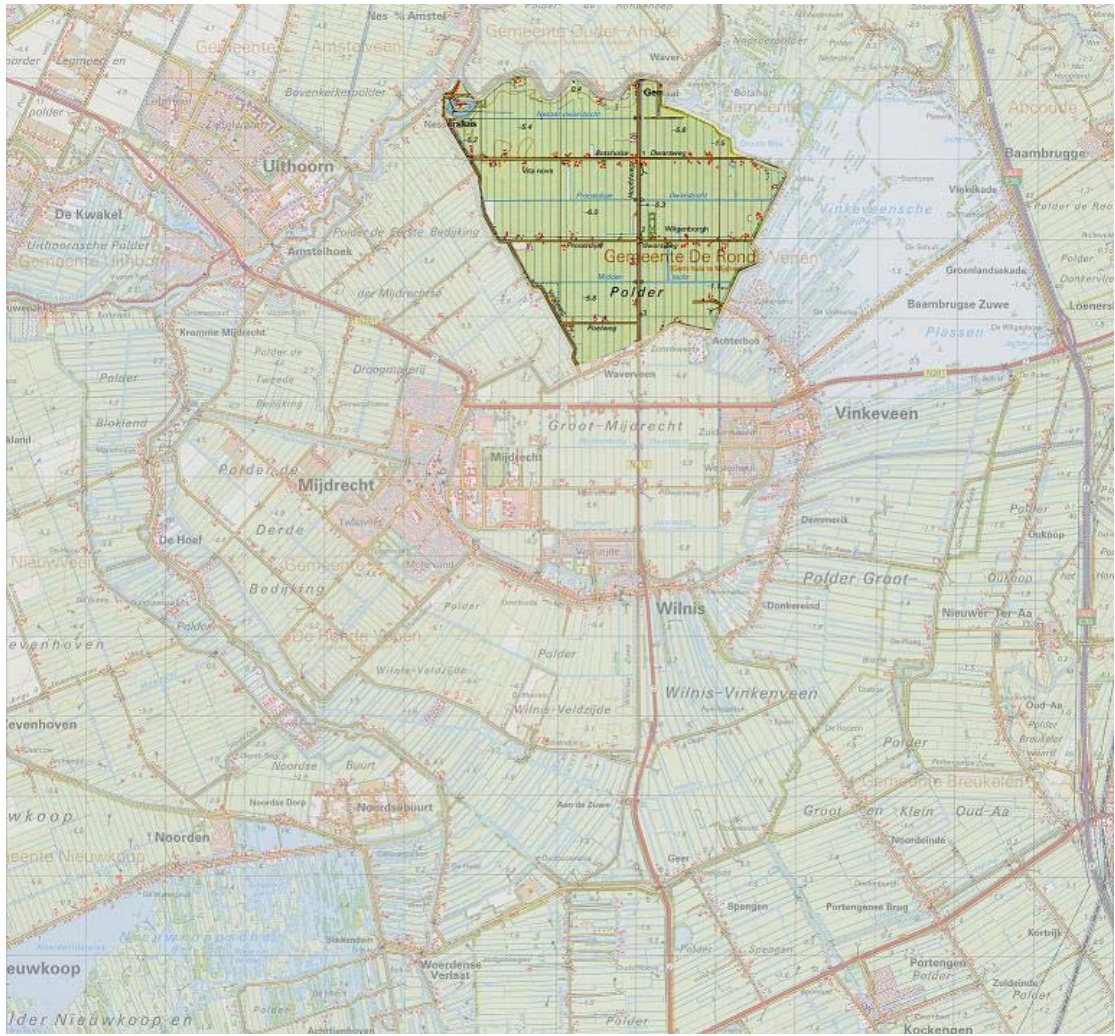
De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- Rijksinzet, afstemming en besluitvorming met andere ministeries te verzorgen.
- Op rijksniveau te zorgen voor afstemming en consistentie met de Randstad Urgentprojecten “Groene ruggengraat voor natuur en recreatie” en “Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio”.
- Dat op rijksniveau besluiten worden genomen over de toekenning van Nota Ruimte Budget.
- Gezamenlijk met de provincie de financiële haalbaarheid inzichtelijk te maken.
- Een regulier overleg met gedeputeerde Water van provincie Utrecht in te stellen tbv bespreking van het project GMN.

De gedeputeerde Water van de provincie Utrecht verbindt zich daartoe:

- Naar aanleiding van het advies van de Cie Remkes door de provincie een besluit te laten nemen over de handhaafbaarheid van de strategie “plas” als mogelijke oplossingsrichting voor de problemen van de polder.
- Te stimuleren dat besluitvorming september 2008 door PS een duurzame oplossing omvat.
- Op regionaal niveau te zorgen voor afstemming en consistentie met de Randstad Urgentprojecten “Groene ruggengraat voor natuur en recreatie” en “Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio”.
- Dat op regionaal niveau informatie aan het rijk wordt verleend t.b.v. de besluitvorming over de toekenning van Nota Ruimte Budget.
- Gezamenlijk met V&W de financiële haalbaarheid inzichtelijk te maken.
- Inzicht te bieden over de omvang van woningbouw in relatie tot “migratiesaldo nul”.

De ambassadeur van dit project is de heer F.W.R. Evers.



Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

De hieronder gepresenteerde bevindingen zijn – voor zover zij betrekking hebben op water en bodemdaling in de polder Groot Mijdrecht Noord – momenteel onderwerp van studie van de onafhankelijke Onderzoekscommissie onder leiding van dhr. J. Remkes. Deze commissie presenteert haar rapportage naar verwachting december 2007.

Aanleiding

Groot Mijdrecht Noord (GMN) is als onderdeel van de Westelijke Veenweiden opgenomen in de Nota Ruimte en is een iconoproject in het Uitvoeringsprogramma voor het nationale landschap Groene Hart 2007-2013. In het Randstad Urgent is GMN daarnaast opgenomen als mogelijke locatie voor grote waterberging i.h.k.v. klimaatbestendigheid van de Randstad.

GMN is een diepe droogmakerij (6 m onder NAP) met een toenemend waterprobleem. Om deze droog te houden is voortdurende bemaling nodig: gemiddeld 1,5 m³/seconde. Dat betekent een ineffectief (het probleem wordt door bemaling verergerd, de grond daalt voortdurend waardoor landbouw onmogelijk wordt) en duur (hoge beheerslasten) systeem waarbij “vervuild” (brak, voedselrijk) water naar de omgeving wordt afgevoerd. Dit is niet in lijn met de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Door de voortdurende diepe bemaling wordt de bodem instabiel (spontane wellen) en neemt het risico op calamiteiten toe. De ruimere omgeving verdroogt omdat schoon water uit de Vinkeveense Plassen en zelfs uit de Utrechtse Heuvelrug hier naar toe trekt. Bovendien is in de regio behoefte aan meer waterbergend vermogen in het licht van klimaatverandering: voldoende schoon water bij extreme droogte en voldoende waterbergingsmogelijkheden in geval van calamiteiten bij extreme neerslag.

Doel

Een klimaatbestendige duurzame inrichting van de polder Groot Mijdrecht Noord. Hiertoe zijn zes strategieën ontwikkeld, variërend van “niets doen” tot “plas”.

De waterproblematiek in en om de Ronde Venen moet duurzaam worden opgelost. Deze oplossing kan worden gecombineerd met de beoogde EHS – een belangrijke schakel in de Natte As – in het oostelijk deel van de polder. Tevens worden kansen benut voor recreatie, toerisme en mogelijk woningbouw. De ruimtelijke kwaliteit van de polder wordt versterkt, vooral in de delen waar deze onder druk staat als gevolg van de slechte economische vooruitzichten van de agrarische sector. Hiermee worden sociaal-culturele, ecologische en economische aspecten evenwichtig ontwikkeld. Het betreft ook een financieel duurzame oplossing.

Innovatie door toepassing van meervoudig ruimtegebruik, functie volgt peil en water als ordenend principe spelen hierbij een belangrijke rol. Met een duurzame inrichting van de polder wordt een bijdrage geleverd aan de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de Noordvleugel van de Randstad. Eventuele waterberging kan worden gecombineerd met natuur, recreatie en toerisme in het Groene Hart in de driehoek Amsterdam-Utrecht-Schiphol.

Scope

1. Een duurzame oplossing voor de gebiedsopgave die bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied en welke kansen biedt voor recreatie, natuur, mogelijke woningbouw, water en versterking van de ruimtelijke kwaliteit
2. Integrale wateropgave: in het project GMN wordt gewerkt aan een integrale aanpak van meerdere wateraspecten. Het gaat hierbij om het verbeteren van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, het tegengaan van bodemdaling en het voorkomen van het ontstaan van

spontane wellen en de behoefte aan waterberging in de regio (mede in relatie tot klimaatverandering).

3. Grootschalig waterbergingsgebied: In Randstad Urgent is polder GMN aangeduid als mogelijk (te reserveren) waterbergingsgebied .

4. Woningbouw: Bij een aantal strategieën (“meegroeien”, “ophogen” en “plas”) is woningbouw voorzien als kostendrager. Bij de woningbouw ligt er een relatie met de ruimtelijke kwaliteit, het gewenste woonmilieu en de financieringsmogelijkheden van de overheidspartijen. Voor een nadere beoordeling van het aantal woningen moet er helderheid zijn over de omvang van de woningbouw in relatie tot het “migratiesaldo nul” beleid. De drie provincies (Utrecht, Noord Holland en Zuid Holland) moeten dit beleid nog in het kader van het rijksprogramma Groene Hart uitwerken.

Het project ligt in de Provincie Utrecht, gemeente de Ronde Venen, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Samenhang

1. Veenweideproject, dat buiten Randstad Urgent valt : er ligt een inhoudelijke sterke relatie met de herstructurering van de Westelijke veenweidegebieden waarvoor de gebieden wordt gevraagd te komen tot een optimale verdeling van de functies natuur, landbouw en recreatie.
2. Natte As/Ecologische Hoofd Structuur, dat deel uitmaakt van Randstad Urgent: GMN kan (deels) onderdeel uitmaken van de ruggengraat voor natuur en recreatie.
3. Plan de Venen: polder GMN maakt hier onderdeel van uit. In Plan de Venen zijn onder meer afspraken gemaakt over de ontwikkeling van natuur, landbouw en recreatie.
4. Kaderrichtlijn Water, dat buiten Randstad Urgent valt: GMN heeft invloed op 7 waterlichamen.
5. Nationale landschappen Groene Hart en Stelling van Amsterdam, die buiten Randstad Urgent vallen.
6. Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio, dat deel uitmaakt van Randstad Urgent: er ligt een inhoudelijke relatie met de woningbouwopgave in de regio Utrecht en die van het Groene Hart.

Resultaat

Een stimulerend effect op de besluitvorming door Provinciale Staten medio 2008. Het mogelijk daadwerkelijk aanwijzen van (reserveringen voor) grootschalige waterbergingslocatie en/of het realiseren van het waterbergingsproject, inclusief financiering. Vergroting van de klimaatbestendigheid van de Randstad, en het realiseren van een duurzame inrichting van de polder als waardevol gebied voor natuur, recreatie en hoogwaardig wonen in een uitloopgebied van de Randstad.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpaal 1: Beoordeling uitgevoerde onderzoeken door onafhankelijke Cie van deskundigen op het gebied van water en bodemdaling eind januari 2008. De Cie is door de provincie ingesteld en gaat de opgestelde rapporten en berekeningen mede tbv de 6 strategieën beoordelen op juistheid en volledigheid. Zij gaat ook de feiten op het gebied van water en bodemdaling op rij zetten. Op basis van haar advies zal de provincie een besluit nemen over de handhaafbaarheid van de strategie “plas” als mogelijke oplossingsrichting begin 2008;

Mijlpaal 2: een besluit over de opname van dit project in de uitwerkingsfase in het kader van de aanvraag voor een bijdrage uit Budget van Nota Ruimte middelen voor juli 2008 en definitieve besluitvorming over deze bijdrage uiterlijk juli 2009, waarbij beide partijen zich inspannen dit besluit zoveel eerder als mogelijk te realiseren.

Mijlpaal 3: Duidelijkheid over financiële haalbaarheid project GMN vòòr juli 2008;

Mijlpaal 4: Provincie Utrecht geeft september 2008 inzicht in de toegestane omvang woningbouw GMN in relatie tot “migratiesaldo nul”.

Mijlpaal 5: Besluit PS Utrecht september 2008 over ruimtelijke strategie. Bij de voorbereiding wordt onder meer aandacht besteed aan de financiële dekking en de wijze van uitvoering/realisatie van het besluit, de planologische verankering en de uitvoeringsorganisatie.
Mijlpaal 6: Vaststellen vervolgentraject september 2008 (bv planvoorbereiding of verankering van bovenstaande besluiten in structuurvisie)

Wettelijke procedures

In het provinciale waterhuishoudingsplan en streekplan is de aanpak verankerd. Het project is opgenomen in het Meerjarenactieprogramma Streekplan. In het streekplan is het gebied aangeduid als “Wateropgave nader uit te werken”. Dit betekent dat een nadere onderbouwing nodig is t.a.v. aard en omvang van de wateropgave, de locatie van de gewenste berging en termijn waarop de locatie nodig is. Pas daarna (en na een integrale afweging van alle belangen en zicht op financiering) vindt planologische verankering plaats.

De te volgen planologische procedure is afhankelijk van de inhoud van het besluit medio 2008. Als het besluit ingrijpende nieuwe functiewijziging inhoudt, is een nadere planstudie gekoppeld aan een MER-traject nodig. Vervolgens zal, gebruik makend van het instrumentarium van de nieuwe Wro, een structuurvisie worden opgesteld.

Financiering

De kosten van de strategieën zijn gebaseerd op een financiële haalbaarheidsstudie. Afhankelijk van de strategie is de bandbreedte van de kosten €10 M - €580 M. De kosten van de meest duurzame oplossing zijn €340 M (excl. BTW). De komende periode moet zicht worden verkregen op de totale financiële dekking. Mogelijke kostendragers zijn provincie Utrecht, het waterschap AGV, gemeente De Ronde Venen, woningbouw, het rijk, ILG en de EU.

Voor een eventuele bijdrage van de rijksoverheid loopt een procedure in relatie tot het Budget Nota Ruimte middelen. GMN is geselecteerd voor het Nota ruimte Budget en het project is in de verkenningsfase. Voor juli 2008 neemt het Rijk een besluit over de opname van dit project in de uitwerkingsfase in het kader van de aanvraag voor een bijdrage uit Budget van Nota Ruimte middelen. De definitieve besluitvorming over deze bijdrage zal uiterlijk juli 2009 plaatsvinden, waarbij beide partijen zich inspannen dit besluit zoveel eerder als mogelijk te realiseren. De MKBA is gereed maar wordt mogelijk van een second opinion voorzien, de business case moet nog worden gemaakt.

De bijdrage van decentrale overheden zal afhangen van de keuze van de strategie en is afhankelijk van bijdragen van partijen.

Het Waterschap AGV heeft in juni 2007 €23 miljoen beschikbaar gesteld voor de aankoop van gronden en opstallen; een eventuele extra bijdrage wordt gezien in samenhang met besluitvorming over de ruimtelijke strategie september 2008.

De Provincie Utrecht heeft 23 miljoen gereserveerd voor de collegeperiode 2007-2011. Inzet ervan is gekoppeld aan de besluitvorming september 2008. Daarnaast heeft de provincie in het kader van ILG middelen gereserveerd voor de realisatie van EHS voor de periode 2007-2013.

Voor een aantal strategieën wordt van woningbouw opbrengsten verwacht. Hier ligt een relatie met “migratiesaldo nul”. De bijdrage van derden hangt mede af van nog uit te werken “migratiesaldo nul”.

Organisatie

De decentrale projectorganisatie bestaat uit een Stuurgroep bestaande uit bestuurders van de gemeente De Ronde Venen (burgemeester en wethouder), Hoogheemraadschap AGV (Dijkgraaf) en provincie. Gedeputeerde Binnekamp is hiervan voorzitter.

Besluiten over GMN worden op rijksniveau door V&W in overleg met Binnekamp, en in nauw overleg met LNV en VROM gedaan. GMN wordt vanuit het (rijk)programma Groene Hart

gecoördineerd door minister Verburg. Dit is van belang voor de samenhang met de andere projecten in Randstad Urgent en in het Groene hart. Gebruik zal worden gemaakt van bestaande bestuurlijke overleg minister LNV - Stuurgroep Groene Hart en van de Regiegroep Groene Hart en Westelijke veenweiden waarin rijkspartijen zijn vertegenwoordigd.

De communicatie met de pers verloopt via de projectleider Utrecht. Afstemming met de projectorganisatie Randstad Urgent verloopt via de projectleider bij V&W. Bij de totstandkoming en uitwerking van de 6 strategieën in de verkenningsfase zijn de regionale overheden, maatschappelijke organisaties en bewoners betrokken. Bewoners worden geïnformeerd en betrokken via bijeenkomsten, (nieuws)brieven, de website en berichten op de gemeentepagina in de lokale bladen en via de reflectiegroep van bewoners. Voorts zijn de maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd in een klankbordgroep en zijn de belangrijkste ook vertegenwoordigd in de Provinciaal Planologische Commissie.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar. In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van
Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Water
van de Provincie Utrecht

.....
J.C. Huizinga-Heringa

.....
J. Binnekamp

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Aanpak zwakke schakels

Doel:

Het versterken van de waterkering van de badplaatsen Noordwijk en Scheveningen en de Delflandse Kust en hand in hand laten gaan met het versterken van economische functies en recreatie en natuur in het kustgebied.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

H.M.C. Dwarshuis, gedeputeerde Water, Kust, Europa en Integrale Ruimtelijke Projecten van de Provincie Zuid-Holland

Komen overeen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- v. Het instemmen door de staatssecretaris met het hernieuwde voorkeursalternatief voor de versterking van de zeewering in Scheveningen in 2008.
- w. Het uitvoeren van de versterkingsplannen voor de waterkeringen van Noordwijk, Scheveningen en Delflandse Kust in de periode 2007-2011.
- x. Het uitvoeren van de ruimtelijke kwaliteitsplannen in het gebied rond de waterkeringen van Noordwijk, Scheveningen en Delflandse Kust in de periode 2007-2012.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- 59. Na instemming met het hernieuwde voorkeursalternatief de financiële middelen voor het hernieuwde voorkeursalternatief voor Scheveningen beschikbaar te stellen, mits de financiering voor de ruimtelijke kwaliteitsverbetering geregeld is.
- 60. Tijdige besluitvorming over de inzet van Nota Ruimte budget voor 'Den Haag internationale stad' in het kabinet te bevorderen.

De gedeputeerde Water en Kust van provincie Zuid-Holland verbindt zich daartoe:

- 61. Als regisseur voor de planvorming m.b.t. de zwakke schakels erop toe te zien dat het hoogheemraadschap van Delfland technisch en financieel goed en degelijk onderbouwde versterkingsplannen voor de zwakke schakels Delflandse kust en Scheveningen oplevert, waarna de provincie deze kan goedkeuren in respectievelijk december 2007 en 2008.
- 62. Actief te zijn in het verkrijgen van financiële bijdragen voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit in Scheveningen.
- 63. Toe te zien op uitvoering van de ruimtelijke kwaliteit door de waterschappen, gemeenten en provincie Zuid-Holland.
- 64. Toe te zien op de uitvoering van de versterkingsplannen door de waterschappen.

De ambassadeur van dit project is Ellen Verkoelen, directeur Zuid-Hollandse Milieufederatie.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving

Aanleiding

De Zuid-Hollandse kust is op bepaalde plekken (zwakke schakels) onvoldoende sterk om de veiligheid op langere termijn (tot 2050) te kunnen waarborgen. Dit is de aanleiding geweest voor het ontwikkelen van versterkingsplannen voor de zwakke schakels. Deze versterkingen gaan gepaard met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plekke van de zwakke schakels en dragen zodoende bij aan een veilige en aantrekkelijke kust voor wonen, werken en recreëren.

Doel

Het versterken van de waterkering van de badplaatsen Noordwijk en Scheveningen en van de Delflandse Kust en dit hand in hand laten gaan met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit c.q. het versterken van de functies economierecreatie en natuur in het kustgebied.

Scope

Uitvoeren van de integrale versterkingsplannen (veiligheid en ruimtelijke kwaliteit) voor de waterkeringen Noordwijk, Scheveningen en Delflandse Kust.

Samenhang

De versterking van de zwakke schakel Scheveningen heeft een relatie met het Randstad Urgentproject 'Internationale stad Den Haag'. De inhoudelijk samenhang ligt op het gebied van bereikbaarheid Den Haag en Scheveningen. De samenhang op besluitvormingsniveau ligt op het vlak van het Nota Ruimte budget. Een positief besluit over het toekennen van Nota Ruimte budget is belangrijk om de plannen voor de ruimtelijke kwaliteit bij het versterken van de waterkering uit te kunnen voeren.

Daarnaast heeft de versterking van de zwakke schakel Delflandse Kust een relatie met de duincompensatie Delflandse kust a.g.v. de aanleg van het ook in Randstad Urgent opgenomen Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR, Tweede Maasvlakte). Er is al besloten de uitvoering van de versterking van de Delflandse Kust en de duincompensatie gezamenlijk (RWS en Waterschap) uit te voeren.

Resultaat

De versterking van de prioritair zwakke schakels draagt bij aan het beschermen van de Randstad tegen overstrooming vanuit zee en het vergroten van de leefbaarheid van de Randstad. Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van Scheveningen, Noordwijk en de Delflandse kust voor investeerders, inwoners en recreanten.

Dienstregeling en te nemen besluiten

Mijlpaal 1: Start uitvoering versterking Noordwijk in 2007. Gereed 2008.

Mijlpaal 2: Vaststelling integraal versterkingsplan Delflandse kust december 2007.

Mijlpaal 3: Instemming hernieuwde voorkeursalternatief Scheveningen in 2008.

Mijlpaal 4: Vaststelling integraal versterkingsplan Scheveningen in 2008.

Mijlpaal 5: Start uitvoering versterking Delflandse kust in 2008. Gereed 2011.

Mijlpaal 6: Start uitvoering versterking Scheveningen in 2009. Gereed 2012.

Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit wordt gelijktijdig uitgevoerd met het versterken van de waterkering.

Wettelijke procedures

n.v.t

Financiering

Totale kosten: Raming kosten versterken waterkering: ca. €170 mln (incl. BTW)
Raming kosten ruimtelijke kwaliteit: ca. €40 mln (incl. BTW)

Bijdrage van de rijksoverheid: Veiligheid: ca. €170 mln (Verkeer en Waterstaat)
Ruimtelijke kwaliteit: € pm (via NR Budget in Randstad
Urgentproject 'Internationale stad Den Haag')

Bijdrage decentrale overheden: Noordwijk: ca €4 miljoen (gemeente en provincie)
Scheveningen: ca. €12 miljoen (gemeente)
Delflandse kust: €10 miljoen (provincie)

Kosten voor de veiligheid zijn gedekt via het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). De kosten voor de ruimtelijke kwaliteit zijn gedekt voor een bedrag van ca €26 mln door provincie en gemeenten. Hiertoe zijn besluiten in Provinciale Staten en gemeenteraden genomen.

Organisatie

Min. Van V&W: DG Water en RWS ZH:

Min. Van LNV, VROM, EZ

Provincie Zuid Holland

Hoogheemraadschap van Delfland, Hoogheemraadschap van Rijnland

Gemeente Den Haag, gemeente Noordwijk, gemeente Westland en deelgemeente Hoek van Holland

De provincies voeren de regie over de ontwikkeling van de integrale versterkingsplannen voor de zwakke schakels. De integrale versterkingsplannen worden opgesteld door projectgroepen, waarin provincie, gemeenten, waterschappen en RWS participeren.

De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de versterkingsmaatregelen.

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van
Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Water en Kust van
Zuid-Holland

.....
J.C. Huizinga-Heringa

.....
H.M.C. Dwarshuis

Vastgesteld op 29 oktober 2007

Project 31

Compartimentering Case ‘Centraal Holland’

Doel:

Verkennen of, en zo ja waar en onder welke voorwaarden, compartimentering een geschikte methode is om het overstromingsrisico van Centraal Holland (Dijkkring 14) te verkleinen.

J.C. Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

en

H.M.C. Dwarshuis, gedeputeerde Water, Kust, Europa en Integrale Ruimtelijke Projecten van de provincie Zuid-Holland

en

R. Kruisinga, gedeputeerde Water en Europese Zaken van de provincie Noord-Holland

komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen worden genomen:

1. Verkennen van de kansrijkheid en bepalen aard/richting/tempo van het vervolg in de regio (1 april 2008)
2. Bepalen van de kansrijkheid van compartimenteren in het landelijke veiligheidsbeleid (1 juli 2008)

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

65. capaciteit voor overleg, ondersteuning en middelen voor uitvoering van studies te leveren;
66. af te stemmen binnen het Rijk;
67. af te stemmen op het landelijke veiligheidsbeleid voor water;
68. bovenvermelde planning te halen.

De gedeputeerden van Noord-Holland en Zuid-Holland verbinden zich daartoe:

69. capaciteit voor projectleiding, coördinatie en overleg te leveren;
70. bovenvermelde planning te halen.

De ambassadeur van dit project is Wim van Vierssen.

Projectomschrijving

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

Aanleiding

In de toekomst neemt in de Randstad het overstromingsrisico toe, ook als de keringen aan de bestaande veiligheidsnorm blijven voldoen. Er is behoefte aan een veiligheidsbeleid waarin het risico van overstromingen ook door gevolgen-beperkende maatregelen vorm krijgt. De verkenning moet inzicht opleveren in de mogelijke (deel)gebieden waarin en voorwaarden waaronder compartimenteren het overstromingsrisico (kans * gevolg) in de Randstad kan verkleinen.

Doel

Verkennen of, en zo ja waar en onder welke voorwaarden, compartimentering een geschikte methode is om het overstromingsrisico van Centraal Holland (Dijkkring 14) te verkleinen.

Scope

De dijkkring Centraal-Holland is het gebied dat omsloten wordt door de kustlijn van Hoek van Holland tot IJmuiden, het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Nieuwe Maas/Waterweg. Het gaat om:

- delen van de provincie Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht;
- (delen van) de waterschappen Rijnland, Delfland, Schieland en de Krimpenerwaard, Amstel, Gooi en Vechtlanden en Stichtse Rijnlanden;
- tientallen gemeenten inclusief Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

Afhankelijk van de uitkomsten van het project kan worden besloten in een volgende fase één of meer gebiedsgerichte verkenningen voor specifieke compartimenteringsdijken binnen dijkkring 14 te starten.

Samenhang

Er is procedurele en inhoudelijke samenhang met de overige 4 cases van de landelijke compartimenteringsstudie. Er wordt dezelfde methodologie gebruikt en de uitkomsten moeten vrijwel tegelijk gereed zijn om als basis te kunnen dienen voor landelijk geldige beleidsuitspraken in de Beleidsnota Waterveiligheid 2008. De andere cases liggen buiten de Randstad en bevinden zich in een verder gevorderd stadium van ontwikkeling.

Omgekeerd zijn de overall uitkomsten van Waterveiligheid 21ste Eeuw, waarin de afweging tussen diverse gevolgenbeperkende maatregelen wordt gemaakt, van grote invloed op de toekomstige bruikbaarheid van de verkenning..

Resultaat

De verkenning levert inzicht in kansrijkheid van compartimenteren in de Randstad op. Daarmee draagt de verkenning indirect bij aan de aan Randstad Urgentambitie om de veiligheid te verhogen. Bovendien levert het samen met overige cases inzicht in de kansrijkheid van compartimenteren als gevolgen-beperkende strategie in het nationale waterveiligheidsbeleid. De conclusies uit de gehele compartimenteringsstudie zijn een belangrijke basis voor beleidsuitspraken op dit punt in de Nota Waterveiligheid (2008).

Dienstregeling en te nemen besluiten

1. Verkennen van de kansrijkheid en bepalen aard/richting/tempo van het vervolg in de regio (1 april 2008)
2. Bepalen van de kansrijkheid van compartimenteren in het landelijke veiligheidsbeleid (1 juli 2008)

Genoemde bepalingen kunnen aanleiding zijn voor aansluitende gebiedsgerichte verkenningen naar compartimentering in dijkkring 14. Of dit in het kader van Randstad Urgent plaats zal vinden, zal later worden bepaald.

Wettelijke procedures

Geen

Financiering

De provincies leveren capaciteit voor projectleiding en regionale coördinatie. V&W levert capaciteit (ondersteuning projectleiding, verbinding met andere cases) en dekt de kosten van uitbestedingen (tot een maximum van €200.000,-).

Organisatie

Bestuurlijke stuurgroep

- Staatssecretaris V&W, gedeputeerden provincies Noord-Holland en Zuid-Holland

Ambtelijke projectgroep

- Provincie Zuid-Holland (projecttrekker)
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Utrecht
- Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard
- Hoogheemraadschap van Rijnland
- V&W
- VROM

Slotbepalingen

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De staatssecretaris van
Verkeer en Waterstaat

De gedeputeerde Water en
Internationale betrekkingen
van de provincie Zuid-
Holland

De gedeputeerde Water en
Europese Zaken van de
provincie Noord-Holland

.....
J.C. Huizinga-Heringa

.....
H.M.C. Dwarshuis

.....
R. Krusinga

Randstad 2040

Samenvatting van de bestuurlijke afspraken ten aanzien van ‘Randstad 2040 (R2040)’

Doel

Vaststellen van een integrale en regionaal gedragen langetermijnvisie Randstad 2040 op hoofdlijnen, die eraan bijdraagt dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.

Dr. Jacqueline Cramer, Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

en

Maarten van Poelgeest, wethouder voor Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van de gemeente Amsterdam

en

Marnix Norder, wethouder Bouwen en Wonen van de gemeente Den Haag

Komen overeen zich te zullen inspannen:

- gezamenlijk vóór het zomerreces van 2008 de integrale lange termijnvisie Randstad vast te stellen en deze, na accordering door de Ministerraad, aan de Tweede (en Eerste) Kamer aan te bieden;
- een expliciet besluit te nemen met betrekking tot de status van de visie en de Tweede Kamer daarvan op de hoogte stellen;
- de langetermijnvisie voor de Randstad inhoudelijk te richten op: (1) een klimaatbestendige delta (veiligheid en duurzaamheid); (2) verbetering van bereikbaarheid en economische dynamiek en (3) op versterking van de kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Hiermee richt de visie zich op duurzame versterking van de concurrentiepositie, verbetering van de ‘ranking’ ten opzichte van andere grootstedelijke gebieden in Europa en op sociale cohesie, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit;
- strategische keuzen te maken ten aanzien van in elk geval de zeven in de Startnotitie Randstad 2040 geagendeerde thema’s (zie par. 3.2 t.m. 3.8 van de startnotitie) en de integrale samenhang daartussen;
- de visie op een gebiedsgerichte, gefocuste en uitvoeringsgerichte manier op te stellen en deze daarbij primair te zullen richten op bovenregionale opgaven (c.q. opgaven van nationaal belang, passend bij de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en rijksverantwoordelijkheden) waarbij de verschillende opgaven zullen worden beantwoord op het schaalniveau, dat daarvoor het meest geschikt is;
- draagvlak en steun te verkrijgen voor de lange termijnvisie Randstad 2040 bij de decentrale overheden alsmede bij de verschillende bewindslieden van het kabinet. Voor het eerste zullen de beide wethouders zich primair inzetten; voor het laatste de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu;
- aansluitend op de vaststelling van de uitvoeringsgerichte lange termijnvisie medio 2008, een nadere en meer concrete invulling en uitwerking aan de visie te geven.

Deze inspanningen vinden plaats in het kader van het Programma Randstad 2040, dat erop gericht is te anticiperen op de lange termijnontwikkelingen op het gebied van people, planet en profit van en in de Randstad, op deze ontwikkelingen in elk geval ruimtelijke antwoorden te geven en daarmee ook voor de lange termijn bij te dragen aan de duurzaamheid en concurrentiepositie van de Randstad.

Verbinden zich aan:

- proces en resultaat van de lange termijnvisie Randstad 2040. De drie partijen achten zich zowel verantwoordelijk voor de inhoud van de visie als het ten behoeve van de visie vorm te geven proces. Dit maakt dat elk van de partijen uit dit afsprakenkader in de op te starten 'dialogoog' voor Randstad 2040 (maar ook bij activiteiten in het kader van de drie andere deelprojecten: 'verdieping', 'ontwikkelingsbeelden / ontwerp' en 'uitvoeringsallianties') namens de drie partijen kan optreden.

De ambassadeur voor 'Randstad 2040' is: **René Smit**, voorzitter van het College van Bestuur van de Vrije Universiteit Amsterdam en de Christelijke Hogeschool Windesheim en commissaris van het havenbedrijf Rotterdam. Naast de projectgerelateerde activiteiten die aan alle ambassadeurs van Randstad Urgent zullen worden gevraagd, zal hem ook gevraagd worden een actieve rol te spelen tijdens de te organiseren R2040-werkconferentie in het voorjaar van 2008. Ook zal hem in elk geval gevraagd worden deel te nemen aan het critical review team Randstad 2040 om daarin een voortrekkersrol te spelen.

Bestuurlijke afspraken ten aanzien van ‘Randstad 2040 (R2040)’

Doel:

Vaststellen van een integrale en regionaal gedragen langetermijnvisie Randstad 2040 op hoofdlijnen, die eraan bijdraagt dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio.

Dr. Jacqueline Cramer, Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

en

Maarten van Poelgeest, wethouder voor Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van de gemeente Amsterdam en

Marnix Norder, wethouder Bouwen en Wonen van de gemeente Den Haag

Komen overeen zich te zullen inspannen:

- y. het gestelde doel (vaststellen van de hierboven genoemde langetermijnvisie) te realiseren en daarmee inhoudelijk uitvoering te geven aan de tweede motie-Lemstra;
- z. daarmee gelijktijdig het Programma Randstad Urgent een visionair langetermijnkader te verschaffen;
- aa. gezamenlijk vóór het zomerreces van 2008 de integrale lange termijnvisie Randstad vast te stellen en deze, na accordering door de Ministerraad, aan de Tweede (en Eerste) Kamer aan te bieden;

Scope:

- bb. de visie in analytische zin zo breed mogelijk vorm te geven (daarmee recht te doen aan people, planet én profit) en in beleidsmatige (en mogelijk ook uitvoerende zin) deze primair te richten op het fysiek-ruimtelijke domein. In de visie kan zo ook aandacht worden besteed aan kenniseconomie en sociaal-economische aspecten;
- cc. optimaal te anticiperen op de te verwachten lange termijnontwikkelingen en -daaraan gerelateerd - strategische keuzen te maken ten aanzien van in elk geval de zeven in de Startnotitie Randstad 2040 geagendeerde thema's (en de integrale samenhang tussen die thema's) en hun bijdrage aan het gestelde doel;
- dd. de langetermijnvisie voor de Randstad inhoudelijk te richten op: (1) een klimaatbestendige delta (veiligheid en duurzaamheid); (2) verbetering van bereikbaarheid en economische dynamiek en (3) op versterking van de kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Hiermee richt de visie zich op duurzame versterking van de concurrentiepositie, verbetering van de 'ranking' ten opzichte van andere grootstedelijke gebieden in Europa en op sociale cohesie, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Wat betreft de economische 'ranking' willen partijen eraan bijdragen dat de Randstad (c.q. de steden, stadsregio's en vleugels van de Randstad) in veel opzichten tot de top tien van Europese steden behoort;
- ee. de hoofdlijnen en (gebiedsgerichte) opgaven en aanpak uit de Startnotitie Randstad 2040 (het 'eerste antwoord' op de tweede motie-Lemstra) te gebruiken, zonder dat op voorhand een gebiedsindeling vastgesteld is. Dat betekent dat uitgegaan wordt van een gebiedsgerichte, uitvoeringsgerichte en gefocuste inzet die zich primair richt op bovenregionale opgaven (c.q. opgaven van nationaal belang, passend bij de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en

rijksverantwoordelijkheden) en een integrale aanpak daarvan, waarbij de verschillende opgaven zullen worden uitgevoerd op het schaalniveau, dat daarvoor het meest geschikt is. Nadere uitwerking van de lange termijnopgaven - en analyse - zal de basis zijn voor de uiteindelijke aanpak en visie;

Aanpak

- ff. gebruik te maken van ‘gebiedsgericht ontwerpen’ en - zo mogelijk - een hierbij passende atelier-achtige werkwijze, daarbij aan te sluiten op de inhoudelijke opgaven in deelgebieden van de Randstad en op basis daarvan een robuust ruimtelijk Randstadbeeld te creëren met – voor de lange termijn - sturende en inspirerende kracht voor beleid en uitvoering van overheid en markt en medewerking van maatschappelijke organisaties. Dit actuele en toekomstgerichte beeld kan daarmee de plaats innemen van het dominante Randstadconcept dat sinds de nota ‘Westen des lands’ (uit 1958) - met aanpassingen en nuanceringen in de verschillende daarna verschenen nota’s - aan de basis staat van de nationale ruimtelijke nota’s;
- gg. gebruik te maken van zowel de inzichten van planbureaus en kennisinstellingen in de actuele en toekomstige ruimtelijke en functionele verbanden in de Randstad alsmede van de neerslag daarvan in de Startnotitie Randstad 2040;
- hh. toekomstige (ruimtelijke) knelpunten in beeld te brengen en daarvoor de gezamenlijke planbureaus (RPB en MNP) te vragen een ex-ante toets op te stellen. Ook zal betrokkenheid van CPB en SCP worden vormgegeven;
- ii. in lijn met de uitspraken in de Startnotitie, adviezen van de commissie Duivestein (‘Notie van Ruimte’) en het WRR-advies ‘Ruimtelijke Ontwikkelingspolitiek’, de langetermijnvisie zo op te stellen dat deze -zo mogelijk- ook concrete uitvoeringsacties en projecten voor de lange termijn bevat, alsmede (kan leiden tot eventuele vervolgacties voor) beleidsintensiveringen en -aanpassingen. Bij vervolgacties, zal afhankelijk van de soort vervolgacties, worden nagegaan waar en hoe deze het beste kunnen worden belegd. De Randstad Urgent-projecten zijn met name gericht op de korte en middellange termijn en deze zijn ‘no-regret’ van karakter.
- jj. aansluitend op de vaststelling van de visie een overzicht – en plan van aanpak - op te stellen betreffende de noodzakelijke en/of wenselijke vervolgacties om daarmee na het zomerreces van 2008 een nadere en meer concrete invulling en uitwerking van de visie te kunnen geven;
- kk. ten behoeve van de inbreng van expertise en opvattingen én daarmee het verkrijgen van draagvlak voor de lange termijnvisie gezamenlijk een dialoog op te zetten met als doelgroepen: burgers, maatschappelijke organisaties, professionele adviseurs, marktpartijen en de vakwereld;
- ll. ten behoeve van die dialoog een voorlopige positiebepaling op te stellen die voor elk van de zeven thema’s uit de Startnotitie Randstad 2040 niet alleen een voorlopige inhoudelijke voorkeur bevat, maar ook denkbare alternatieven daarop in beeld brengt en hun integrale samenhang. Vanzelfsprekend geldt gezien recente uitspraken van het kabinet en ingezette trajecten dat de mate van openheid van de discussie verschilt per thema;
- mm. in elk geval aan de SER en aan de VROMraad (in samenwerking met de VenW-raad en de Raad voor het Landelijk Gebied) advies te vragen. Deze adviesaanvragen zullen mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat worden gedaan gezien zijn verantwoordelijkheid voor het Programma Randstad Urgent. De adviesaanvraag aan de gezamenlijke VROM-, VenW en RLG-raden)

- zal ook namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden gedaan; die aan de SER ook namens de Minister van Economische Zaken;
- nn. in aansluiting op de aankondiging in de Startnotitie en de toezegging van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu in de Tweede Kamer een internationale benchmark te laten verrichten die voortbouwt op de bevindingen uit het OESO-rapport over de Randstad ('territorial review'). Dit gebeurt in afstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat vanwege diens verantwoordelijkheid voor het Programma Randstad Urgent;
 - oo. gezamenlijk in het voorjaar van 2008 een werkconferentie te houden als afronding van de dialoog over de discussiethema's van de langetermijnvisie. Ook de resultaten van het gebiedsgericht ontwerpen, de verdieping en de uitvoeringsallianties zullen bij deze conferentie als bouwstenen worden gebruikt;
 - pp. gezamenlijk de publicitaire activiteiten rond de langetermijnvisie uit te voeren en deze ook af te stemmen met dergelijke activiteiten die Randstad Urgent als geheel betreffen;

Organisatie:

- qq. het programma Randstad 2040, alsmede de vier daarin opgenomen deelprojecten (dialoog, verdieping, ontwikkelingsbeelden / ontwerp, uitvoeringsallianties), niet alleen gezamenlijk als 'trio' bestuurlijk aan te sturen, maar ook de ambtelijke aansturing vanuit deze gezamenlijke verantwoordelijkheid gedrieën vorm te geven in een stuurgroep Randstad 2040, onder voorzitterschap van de directeur visievorming, ontwerp en strategie van VROM / DG Ruimte. Ten behoeve van een optimale verbinding met het Programma Randstad Urgent zal hierin ook een ambtelijke vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat participeren.
Partijen zullen zich er tevens voor inzetten het programmateam, dat direct aangestuurd wordt door de programmaleider Randstad 2040, gezamenlijk (vanuit rijk en regio) te bemensen. Deelnemers aan het team onderhandelen niet, opereren als teamlid zonder last en ruggespraak en dragen bij aan een goed resultaat door kennis, kunde en ervaring in te brengen. Onderhandelen over de visie is voorbehouden aan de beide wethouders en de minister. Partijen zullen gezamenlijk afspreken in welke mate ze bijdragen aan de financiering van de te ondernemen activiteiten ten behoeve van Randstad 2040;
- rr. ten behoeve van de genoemde bestuurlijke aansturing ten minste één keer per acht weken gezamenlijk overleg te voeren en daaraan ter ondersteuning een overleg van de ambtelijke stuurgroep vooraf te laten gaan;
- ss. draagvlak en steun te verkrijgen voor de lange termijnvisie Randstad 2040 bij de decentrale overheden alsmede bij de betrokken bewindslieden. Voor het eerste zullen de beide wethouders zich primair inzetten; voor het laatste de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Het is de bedoeling dat beide wethouders opereren voor de gehele Randstad en voorkomen dat ze specifiek een vertegenwoordigende rol voor de eigen 'vleugel' spelen. Om die reden willen beide wethouders ook gaan optreden in bestaande bestuurlijke overleggen van de decentrale overheden (gerelateerd aan de vier deelgebieden die de Nota Ruimte voor de Randstad onderscheidt: Noordvleugel, Zuidvleugel, Utrechtse regio en Groene Hart) waarvan ze normaliter geen deel van uitmaken.

Verbinden zich aan:

- tt. proces en resultaat van de lange termijnvisie Randstad 2040:
de drie bestuurders achten zich zowel proces- als resultaatverantwoordelijk. In de aanbiedingsbrief aan de Kamer zal de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu zo nodig aangeven over welke onderdelen eventueel geen overeenstemming is bereikt tussen partijen;
- uu. toezending aan de Tweede Kamer van de gezamenlijk vastgestelde beschrijving van de inrichting van de op te stellen lange termijnvisie en de bijbehorende status van de visie. Over die status zal een expliciet besluit worden genomen dat aan de Kamer zal worden gemeld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De beschrijving van de inrichting zal door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu worden verzorgd voorafgaand aan de gezamenlijke vaststelling van de visie;
- vv. aanbieding aan de Tweede (en Eerste) Kamer van de gezamenlijk vastgestelde visie, na accordering daarvan in de Ministerraad. Deze aanbieding zal door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu worden verzorgd en in elk geval voorafgaand aan de behandeling in de Ministerraad worden afgestemd met de Minister van Verkeer en Waterstaat, gezien diens verantwoordelijkheid voor het gehele Programma Randstad Urgent.

Voor Randstad 2040 is een Plan van Aanpak (PvA) opgesteld dat een schets van aanleiding, scope, productbeeld, planning en organisatie bevat en daarmee richtinggevend is voor het traject om te komen tot de langetermijnvisie. Het PvA maakt met de Startnotitie Randstad 2040 en de bijbehorende factsheet de opgaven en aanpak meer concreet zichtbaar en maakt duidelijk op welk geografische gebied de langetermijnvisie zich richt. Deze drie documenten maken geen onderdeel uit van de bestuurlijke afspraken. Een verkorte versie van dit PvA is als bijlage bij dit afsprakenkader gevoegd.

De afspraken zoals geformuleerd, gelden gedurende de hele kabinetsperiode van het kabinet CDA-PvdA-ChristenUnie en zijn niet in rechte afdwingbaar.
De status van deze bestuurlijke afspraken en de financiële informatie is nader uitgewerkt in de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken.

Aldus overeengekomen en in drievoud getekend te Den Haag, op 29 oktober 2007,

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

.....

dr. Jacqueline Cramer

De wethouder voor Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van de gemeente Amsterdam

.....

drs. M. van Poelgeest

De wethouder Bouwen en Wonen van de gemeente Den Haag

.....

drs. J.M. Norder

BIJLAGE: PLAN VAN AANPAK 'PROGRAMMA RANDSTAD 2040' - VERKORTE VERSIE

Aanleiding voor Randstad 2040

Het bijzondere karakter van de Randstad voor Nederland (ca. 40% van de Nederlandse bevolking en bijna de helft van het BBP) en een aantal lange termijnontwikkelingen zoals de klimaatverandering, mobiliteits- en bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen zijn aanleiding om in aansluiting op de Nota Ruimte (en de in dat kader ingediende moties Lemstra) een lange termijnvisie voor de Randstad op te stellen. Deze visie moet, voortbouwend op het huidige beleid, een lange termijnantwoord geven op de opgaven waar de Randstad voor staat en daarmee eraan bijdragen de Randstad in de toekomst een duurzame en concurrerende Europese topregio te kunnen laten zijn.

Met de Startnotitie Randstad 2040¹¹ is een eerste antwoord gegeven op de tweede motie-Lemstra die in 2006 in het kader van de Nota Ruimte door de Eerste Kamer werd aangenomen. De startnotitie agendeert een zevental thema's waarover in de op te stellen lange termijnvisie strategische keuzen moeten worden gemaakt. Ook met betrekking tot de integrale samenhang tussen deze keuzen is dat het geval.

De op te stellen integrale visie voor de Randstad versterkt de uitvoering van Randstad Urgent door ook aandacht te geven aan de lange termijn. Het Programma Randstad Urgent behelst daarmee zowel uitvoeringsprojecten voor de korte(re) termijn (en een nieuwe bestuurlijke aanpak daarvan) als inhoudelijke visievorming en een bijbehorende concretisering voor de langere termijn.

Doel lange termijnvisie en productbeeld

Hoofddoel van 'Randstad 2040' is om een integrale en breed gedragen langetermijnvisie op hoofdlijnen vast te stellen die eraan bijdraagt dat de Randstad zich ontwikkelt tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. In lijn met de drie hoofdogaven uit startnotitie en Randstad Urgent gaat het met name om:

- duurzaamheid en veiligheid ('een klimaatbestendige delta'),
- economie en bereikbaarheid ('bereikbaarheid en economische dynamiek'),
- leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale cohesie ('kwaliteit van leven c.q. een goed woon-, werk- en leefklimaat').

Hiermee komt tot uitdrukking dat het gaat om de drie pijlers van duurzaamheid: people, planet en profit.

De visie richt zich op duurzame versterking van de concurrentiepositie, verbetering van de 'ranking' ten opzichte van andere grootstedelijke gebieden in Europa en op sociale cohesie, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. De hoge positie van Amsterdam (o.m. als congres-, toeristen-, financiële en (lucht)havenstad), Rotterdam (als innovatieve havenstad), Den Haag (als 'legal capital' en toeristencentrum aan zee), maar ook die van bijvoorbeeld de greenports, geeft de Randstad een uitgangspunt die verder uitgebouwd kan worden. Wat betreft de economische 'ranking' willen partijen eraan bijdragen dat de Randstad (c.q. de steden, stadsregio's en vleugels van de Randstad) in veel opzichten tot de top tien van Europese steden behoort

Meer specifieke doelen zijn:

1. Het formuleren van voorstellen voor aanpassing/ intensivering van vigerend beleid om daarmee adequaat te anticiperen op de lange termijnduitdagingen;
2. Opstellen van een ruimtelijk planconcept dat aansluit bij de actuele ruimtelijke en functionele opgaven van de Randstad;
3. Voorsorteren op de uitvoering voor de lange termijn;
4. Helder maken van de verantwoordelijkheden van de verschillende overheden voor toekomstige opgaven en in het bijzonder duidelijk maken welke keuzen er gemaakt moeten worden wat betreft rijksverantwoordelijkheden;
5. Versterking van de uitvoering van het Programma Randstad Urgent door ook aandacht te geven aan de lange termijn.

¹¹ De startnotitie is op 22 juni 2007 vastgesteld door het kabinet.

Doel is om voor het zomerreces 2008 een integrale en regionaal gedragen langetermijnvisie Randstad 2040 op hoofdlijnen op te stellen met daarin zeven strategische keuzen, onderschreven door het verantwoordelijke bestuurlijk trio en geaccordeerd door de Ministerraad. Tot de visie op hoofdlijnen behoort – zo mogelijk - ook een concretisering in de vorm van concrete vervolgcacties en mogelijke –projecten en een robuust ruimtelijk Randstadbeeld met – voor de lange termijn - sturende kracht voor beleid en uitvoering van overheid en markt. De Startnotitie Randstad 2040 en de daarin opgenomen gebieds- en uitvoeringsgerichte aanpak en uitgangspunten zijn voor deze visie de basis, zonder dat op voorhand een gebiedsindeling vastgesteld is. De koers voor de lange termijn zal in algemene zin ook weerslag kunnen hebben op korte termijnprojecten en middellange termijnprogrammering (o.m. MIRT).

Een nader besluit over de status van de visie zal nog volgen. Het bestuurlijk trio zet zich ervoor in om de status voor de lange termijnvisie dit najaar gezamenlijk vast te stellen.

Scope

Randstad 2040 vormt de inhoudelijke, integrale langetermijnvisie voor het gehele Programma Randstad Urgent (en de daarin opgenomen projecten).

Aanpak

Het Plan van Aanpak (PvA) voor Randstad 2040 kent een viertal deelprojecten en een ‘overall’ communicatieplan.

Communicatie en overleg

Doel van het communicatietraject is brede draagvlakverwerving voor het gehele traject Randstad 2040 en de aanpak hiervan. Tot het communicatieplan behoort ook een planning van de noodzakelijke bestuurlijke overleggen van de verschillende Randstadoverheden. Vanzelfsprekend zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaande overleggen en tevens van activiteiten die door Randstad Urgent worden opgezet.

Deelprojecten

Voor de vier hiernavolgende deelprojecten geldt dat elk een eigen ambtelijke trekker heeft die wordt aangestuurd door de programmaleider Randstad 2040. In het algemeen geldt voor elk deelproject:

- Brede betrokkenheid binnen en buiten het Haagse;
- Bij ieder deelproject is ambtelijke betrokkenheid van rijk en regio;
- De vier deelprojecten zijn doel- en actiegericht en kennen een strakke planning;
- Ieder deelproject stelt aan het eind een notitie op waarin de resultaten zijn samengevat en een aanzet geschetst wordt hoe deze bouwsteen in de werkconferentie in maart 2008 wordt ingebracht. De eindproducten van ieder deelproject zijn gereed in februari 2008;
- de 4 deelprojecten (bouwstenen) vormen de basis van de werkconferentie in maart 2008.

De vier deelprojecten zijn:

- a) Dialoog;
- b) Verdieping;
- c) Ontwikkelingsbeelden / ontwerp;
- d) Uitvoeringsallianties.

a) Dialoog

Het bestuurlijke trio organiseert een ambitieuze dialoog met maatschappelijke partijen, burgers, de vakwereld en marktpartijen over de op te stellen visie. Het doel van de dialoog is om doelgericht een aantal thema's dat van betekenis zijn voor een duurzame en sterke concurrentiepositie te bediscussiëren met betrokken stakeholders op dit gebied, (ruimtelijke en mogelijk andere) oplossingsrichtingen aan te dragen en te bezien of deze oplossingsrichtingen op een algemeen gevoelen (draagvlak) gefundeerd zijn. Het gaat naast de juiste (ruimtelijke) randvoorwaarden aan de hand van strategische keuzes ook om het creëren van draagvlak voor samenwerking van de realisatie daarvan. De uitkomsten van de dialoog vormen ‘gedragen’ bouwstenen voor de lange termijn visie voor de Randstad. De dialoog levert input voor de andere deelprojecten en vormt in belangrijke mate de verbindende schakel tussen deze projecten.

b) Verdieping

Een beperkt aantal onderwerpen zal nader worden verdiept voor een onderbouwing van de te maken keuzes. Het gaat in elk geval om een integrale milieubeoordeling en een verkenning van de mogelijke knelpunten tussen verschillende ruimtevrage functies en de verwachte lange termijnontwikkelingen (ex-ante toets door RPB en MNP). Ook het CPB en SCP zullen bij het verdiepingstraject worden betrokken. Verder worden algemene adviesaanvragen opgesteld aan de SER, de VROM-raad (in samenwerking met de VenW-raad en de Raad voor het Landelijk gebied (RLG)). Ook zal een internationale benchmark worden opgesteld. Bij het verdiepingstraject zal zowel met de trendmatige ontwikkeling als ook het hoge drukscenario voor de Randstad worden gewerkt. Gezien de ambitie en het doel om te komen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio ligt het niet voor de hand uit te gaan van scenario van lage druk.

c) Ontwerp/ Ontwikkelingsbeelden

Gerelateerd aan de te maken strategische keuzes en gebiedsgericht op (delen van) de Randstad wordt gewerkt aan ruimtelijke ontwikkelingsbeelden. Deze vormen de input voor het robuuste Randstadbeeld dat moet aansluiten bij de actuele ruimtelijke en functionele opgaven van de Randstad. Hierbij zal worden voortgebouwd op de ervaringen van de Biënnale van Rotterdam en die uit het Project Routeontwerp.

d) Allianties voor uitvoering

Voor een aantal specifieke onderwerpen is in de startnotitie al aangegeven dat voor de lange termijn mogelijk actie nodig is. In dit deelproject zal voor een aantal onderwerpen worden geprobeerd samen met actoren uit het veld dit nader handen en voeten te geven. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de 'metropolitane parken' zoals verwoord in de startnotitie en aan meer samenwerking tussen de twee grote Nederlandse havens Rotterdam en Amsterdam. Het gaat erom rond een aantal lange termijnonderwerpen allianties te smeden of daaraan een eerste aanzet te geven die zou kunnen leiden tot concrete uitvoeringsacties en -projecten voor de lange termijn.

Samenhang

Randstad 2040 heeft betrekking op de gehele Randstad en is gericht op de lange termijn. Het hangt daarmee nauw samen met het gehele Programma Randstad Urgent en alle andere daarin opgenomen projecten. Er is meer in het bijzonder samenhang met de meer op de lange termijn gerichte projecten: Lange termijnverkenning Schiphol en Eén OV-autoriteit. Vanzelfsprekend zal ook afstemming plaats vinden met relevante lopende trajecten van rijk en regio die niet in Randstad Urgent zijn opgenomen. Te denken valt aan 'Noordvleugel 2040' of aan de op te stellen watervisie.

Dienstregeling en te nemen besluiten

De belangrijkste bijeenkomsten tot en met de zomer van 2008 zijn:

- Tekenend afsprakenkader door de drie verantwoordelijke bestuurders (29 oktober);
- Informeren van de Tweede Kamer betreffende aanpak en status van de langetermijnvisie (ws. najaar 2007);
- Week van de dialoog (eind januari 2008);
- Werkconferentie Randstad 2040 (maart 2008) en besluit over nadere invulling van de zeven thema's (zoals geagendeerd in de startnotitie) en hun integrale samenhang;
- Aanbieden lange termijnvisie aan Tweede Kamer (voor het zomerreces 2008);
- Overzicht van nader uit te werken vervolgacties (voor het zomerreces 2008).

Wettelijke procedures

Over de status van langetermijnvisie (en de eventuele procedurele vereisten) zal dit najaar een besluit worden genomen.

Financiering

In het eigenlijke plan van aanpak zal een beeld van de onderzoeks-, proces- en andere kosten worden gegeven.

Organisatie

Randstad 2040 wordt door rijk (Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu) en regio (wethouder Norder van Den Haag en Van Poelgeest van Amsterdam) aangestuurd en vorm gegeven op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Vanuit rijkszijde zullen naast VROM de andere ruimtelijke departementen (VenW, LNV, EZ) alsmede in elk geval BZK betrokken worden.

Bestuurlijk trio

Vergelijkbaar met de andere projecten van Randstad Urgent wordt ook Randstad 2040 aangestuurd door een bestuurlijk duo (in dit geval in de vorm van een 'trio' vormgegeven door de drie partijen uit het afsprakenkader). Het bestuurlijke trio komt bij voorkeur elke vier weken, in ieder geval elke acht weken, bij elkaar.

Ambtelijke organisatie

De ambtelijke organisatie R2040 en de stuurgroep R2040 (ambtelijke weerslag van bestuurlijke samenwerking en i.v.m. samenhang met Randstad Urgent aangevuld met een vertegenwoordiger van VenW) worden door rijk en regio vormgegeven. De ambtelijke stuurgroep komt ten minste eens per vier weken en in ieder geval eens per acht weken bij elkaar onder voorzitterschap van een vertegenwoordiger van VROM, i.c. de directeur Visievorming, Ontwerp en Strategie.

De wethouders Norder en Van Poelgeest leveren een aantal ambtelijke medewerkers voor het programmateam Randstad 2040, met werkplek bij het ministerie van VROM. Daarmee wordt 'Randstad 2040' daadwerkelijk door rijk en regio worden vorm gegeven. Vanuit VROM wordt de 'overall' programmaleider geleverd die het team direct aanstuurt; vanuit VenW de plv.programmaleider.

Draagvlakverwerving in de regio

De wethouder Van Poelgeest en wethouder Norder zijn ervoor verantwoordelijk een zo breed mogelijk draagvlak in de regio te verwerven. Hiervoor worden bestaande decentrale bestuurlijke overleggen gebruikt. Het is de bedoeling dat beide wethouders gezamenlijk de aanspreekpunten voor de regio zijn. Het is de bedoeling dat wethouder Norder deelneemt in decentrale overleggen van de Noordvleugel en de Utrechtse regio en wethouder Van Poelgeest deelneemt in overleggen van de Zuidvleugel en het Groene Hart om daarmee te stimuleren dat ze namens de gehele Randstad opereren en te voorkomen dat ze met name de eigen vleugel vertegenwoordigen. Er wordt uitgegaan van twee overlegmomenten voor het overleg van beide wethouders met de regio:

1. eind 2007;
2. voorafgaand aan de slotbijeenkomst/ werkconferentie in maart op basis van de bouwstenen.