

Noordvleugel



Samenvatting

Het kabinet staat in de Noordvleugel van de Randstad voor belangrijke besluiten. Om daadkrachtig en in samenhang te besluiten heeft het kabinet het Programma Noordvleugel ingesteld. Dit programma staat onder leiding van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het structuurdocument Noordvleugel geeft een beschrijving van de projecten in het programma Noordvleugel en gaat in op de samenhang tussen projecten. Keuzes worden in dit document niet gemaakt, wel wordt er relevante informatie gegeven voor kabinetsbesluit-vorming komende zomer.

De internationale concurrentiepositie van Nederland is de afgelopen jaren verzwakt. Om deze positie te verstevigen is het belangrijk om de Noordvleugel en NV Utrecht verder te ontwikkelen. Mogelijkheden hiervoor zijn er genoeg. Het gebied heeft een sterke economie, waardevolle groene gebieden en dynamische steden op een schaal die werken, recreëren en wonen in dit gebied aantrekkelijk maakt.

Naast ontwikkeling moet er ook aandacht zijn voor behoud van gebiedseigen kwaliteiten. Deze zorgen voor een uniek karakter en bieden kansen en voorwaarden voor ontwikkeling. Het beleid uit de rijksnota's maakt zichtbaar dat er uitdagingen liggen om alle geformuleerde ambities waar te maken. Deze uitdagingen zijn samengevat in acht kwesties waarvoor een oplossing of keuze nodig is om de gewenste ontwikkelingen dichterbij te brengen.

- Er zijn verschillende ruimtelijke opgaven ten zuidwesten van Amsterdam (verstedelijking, wateropgaven, groenprojecten) en er is ruimte nodig voor de ontwikkeling van Schiphol.
- Er is behoefte aan toplocaties voor internationale bedrijvigheid, tegelijkertijd moet een overaanbod van kantorenlocaties worden voorkomen.
- De ambitie om 40% van de woningbehoefte

binnen bestaand bebouwd gebied te realiseren, is hoog en vraagt om inspanningen van Rijk en regio.

- In Almere is een substantiële groei van de verstedelijking voorzien, terwijl op de corridor naar Amsterdam sprake is van een sterke belasting van het infrastructuurnetwerk. Verschillende wateropgaven en ambities rond groen en waterkwaliteit spelen in dit deelgebied een belangrijke rol.
- Rond de stedelijke gebieden in de Noordvleugel en NV Utrecht is de kwantiteit en toegankelijkheid van recreatief groen een aandachtspunt.
- De vraag naar groene woonmilieus in de Noordvleugel is groot, de mogelijkheid om in deze behoefte te voorzien is relatief klein.
- De ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid in NV Utrecht moet worden gevonden in een gebied dat ook randvoorwaarden kent vanuit ambities voor groene kwaliteiten.
- Nieuwe woningbouwgebieden rond Utrecht moeten worden gezocht in relatie met de problemen met de doorstroming op de infrastructuur rond Utrecht.

Marktpartijen, regionale overheden en het Rijk pakken deze kwesties op in verschillende projecten. Acht hebben een bijzondere relatie en vragen nu en de komende jaren samenhangende kabinetsbesluiten. Samen geven deze besluiten richting aan de verdere ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad.

De verstedelijking in Almere, de Zuiderzeelijn, de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, project Mainport Schiphol, de ontwikkelingsvisie Utrecht, de verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en de Zuidas, maken onderdeel uit van het programma Noordvleugel. Onlosmakelijk onderdeel zijn opgaven rond natuur, water en cultuurhistorie. De regio heeft op verzoek van het Rijk plannen opgesteld die betrokken worden bij de besluitvorming.

Tussen de projecten is sprake van een relatie op één of meerdere gebieden. Dit kan een functionele, een fysiek-geografische, financiële of een politiek-bestuurlijke en maatschappelijke samenhang zijn. Er zijn drie geografische clusters: cluster Amsterdam-Almere, cluster Haarlemmermeer-Schiphol en een cluster rond Utrecht. Op het gebiedsniveau van de Noordvleugel en NV Utrecht hebben al deze projecten relatie met de doelstelling: versterking van de internationale concurrentiepositie van dit gebied.

Inzicht in de samenhang is van belang om te voorkomen dat een besluit binnen een project dat vergesloopt is een toekomstig besluit binnen een ander project beïnvloedt of zelfs onmogelijk maakt. Op basis van de samenhang kan ook enig inzicht worden gegeven in de fasering. Wanneer een besluit over Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt uitgesteld, betekent dit dat de realisatietermijn die gepland is vanaf 2011 op zal schuiven. Om in de woningbouwbehoefte van 2010–2020 te kunnen voorzien zijn ook op korte termijn keuzes nodig.

De projecten in het programma Noordvleugel bepalen elk voor een deel de ontwikkelingsrichting van de Noordvleugel van de Randstad. Nu of in de toekomst hebben deze projecten invloed op de leefomgeving van mensen en hun beleving van het gebied. Zowel binnen het programma Noordvleugel als de individuele projecten, wordt actief samengewerkt met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en belangenpartijen. Een werkgroep van de Raden van V&W en de VROM-raad geeft advies op basis van 'open ronde tafelgesprekken'. Vertegenwoordigers van wetenschap, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en het regionaal bestuur worden hierbij uitgenodigd om van gedachten te wisselen. Deze signalen en de informatie uit de projecten vormen een belangrijke onderlegger voor besluitvorming in deze kabinetsperiode.

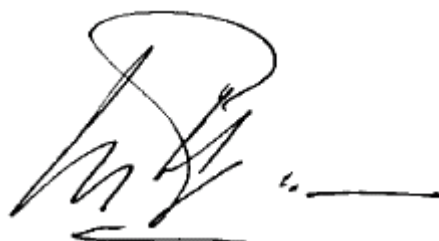
Voorwoord

Het kabinet heeft met de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte besloten tot de samenstelling van een aantal gebiedsgerichte programma's. Met deze programma-aanpak wordt gestreefd naar daadkrachtige besluitvorming over rijksprojecten, met aandacht voor de onderlinge samenhang.

In een tussentijdse evaluatie van de programma-aanpak is bekeken of hierin de juiste beleidslijn en acties worden opgepakt. Een belangrijke conclusie is dat in de verschillende nota's goede beleidslijnen staan, maar dat bij de uitvoering van het beleid samenwerking kan worden versterkt en dat sneller en concreter met een aantal projecten aan de slag kan worden gegaan.

Besluitvorming in het kader van het programma Noordvleugel biedt een kans hiervoor. Deze kabinetsperiode kan het kabinet een aantal keuzes maken rond de verdere ontwikkeling van de noordvleugel van de randstad. Keuzes die passen bij de fase waar projecten in zitten, want zorgvuldigheid staat voorop. In elk geval keuzes waar projecten verder mee kunnen en die duidelijkheid geven over de ingeslagen richting aan de betrokken overheden en inwoners van dit gebied.

Het voorliggende structuurdocument Noordvleugel is hier een hulpmiddel bij. Hierin worden geen keuzes gemaakt of besluiten genomen. Het document geeft een beschrijving van de projecten die binnen het programma zijn opgenomen en de samenhang daartussen. Inzicht hierin kan de kwaliteit van de kabinetsbesluitvorming deze kabinetsperiode versterken. Samenhang in besluiten leidt tot samenhang in ontwikkeling!

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Peijs', followed by a horizontal line.

Karla Peijs
Programma-minister Noordvleugel

Inhoudsopgave

Inleiding — 6

Leeswijzer — 7

1 Probleemanalyse — 9

Ruimtelijk-economische structuur — 10

Ruimtelijke structuur van de Noordvleugel en de NV Utrecht — 13

Algemene beleidsmatige voorwaarden — 16

Rijksambitie — 17

Ontwikkelingsperspectief Noordvleugel en NV Utrecht — 22

Kwesties — 24

Uitvoering in projecten — 25

2 Projecten in het programma Noordvleugel — 27

Kwesties gekoppeld aan projecten — 28

Verstedelijking Almere — 30

Zuiderzeelijn (Noordvleugel) en IJmeerverbinding — 32

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek — 34

Project mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid — 36

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht — 38

Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht — 40

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere — 42

Nieuw Sleutelproject Zuidas — 44

Integrale aandacht voor groen/blauw en cultuurhistorie — 46

Samenhang tussen de projecten — 48

3 Naar besluitvorming — 51

Besluitenboom — 52

Fasering — 58

Regionale overheden en maatschappelijke organisaties: betrokkenheid en opvattingen — 59

Bijlagen

1 Overzicht kosten-baten analyses en milieu-effecten — 66

2 Rijks- en regio-projecten in de Noordvleugel en de NV Utrecht — 78

Inleiding



Inleiding

Doel en status

Binnen het noordvleugelprogramma zijn projecten ondergebracht die een onderlinge relatie hebben en waarover het kabinet medio 2006 een besluit kan nemen. Deze relatie kan op één of meerdere gebieden liggen, waarbij gedacht kan worden aan een functionele samenhang (zoals bereikbaarheid, ruimte en economie, natuur milieu en water), fysiek-geografische samenhang, een relatie in kosten of een politiek-bestuurlijk en maatschappelijk verband. Deze onderlinge relatie is reden geweest voor het kabinet om te streven naar samenhangende besluiten over (onderdelen van) projecten in het programma.

In het Programma Noordvleugel zijn op basis van bovenstaande samenhang acht projecten opgenomen uit de Noordvleugel van de Randstad en Utrecht. Dit zijn:

- Verstedelijking Almere;
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek;
- Structuurvisie Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding;
- Project mainport Schiphol;
- Ontwikkelingsvisie Utrecht;
- Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht;
- Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere;
- Nieuw Sleutelproject Zuidas.

Alle projecten leveren informatie op ten behoeve van de besluitvorming over deze projecten. Deze informatie varieert van een regionale visie op de verstedelijking in een gebied, tot een volledige structuurvisie, al naar gelang de fase van het project en de keuze die voorligt. Om inzicht te krijgen in de samenhang tussen de projecten is mede op basis van deze informatie voorliggend 'Structuurdocument Noordvleugel' vervaardigd. Voor een compleet overzicht van informatie wordt verwezen naar de verschillende rapportages van de projecten. In het structuurdocument wordt vanuit een probleemanalyse en de daaruit voortvloeiende

kwesties, de samenhang tussen de projecten binnen het programma Noordvleugel duidelijk gemaakt. Aan de hand van de projecten wordt beschreven welke keuzes op basis van de (rijks)doelstellingen in dit gebied aan de orde zijn. Keuzes binnen de projecten worden in dit document niet gemaakt. Er wordt alleen relevante informatie gegeven om later in samenhang over de projecten te besluiten.

Met dit structuurdocument informeert het kabinet conform de motie Verdaas de Tweede Kamer over de visie en de voorliggende keuzes binnen het Programma Noordvleugel. Een helder overzicht over de verschillende projecten kan de kwaliteit van besluitvorming versterken.

Het structuurdocument is als document gepositioneerd tussen de rijksnota's en de individuele projecten. Hoewel voor dit document geen kosten-batenanalyse conform Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) en geen Strategische Milieubeoordeling nodig is, is in bijlage 1 economische en milieu-informatie weergegeven, waarin aanvullend op de onderzoeken die op projectniveau verricht zijn, wordt ingegaan op de onderlinge samenhang met betrekking tot deze aspecten.

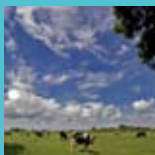
LEESWIJZER Het Structuurdokument heeft de volgende opbouw:



In hoofdstuk 1 wordt op het niveau van de Noordvleugel een integrale probleemanalyse gepresenteerd redenerend vanuit de rijksnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en de Agenda Vitaal Platteland. Deze probleemanalyse slaat neer in een aantal kwesties voor de Noordvleugel met betrekking tot de aspecten mobiliteit, verstedelijking, economie, natuur en water. Vervolgens wordt aangegeven welke projecten invulling geven aan het bereiken van deze opgaven.



In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op het programma Noordvleugel. Vanuit de in hoofdstuk 1 beschreven kwesties wordt een verband gelegd met de projecten die onderdeel uitmaken van het programma. Vervolgens wordt per project een beschrijving gegeven van de doelstelling van het project, de samenhang met de andere projecten in het programma en de keuzes die binnen het project gemaakt kunnen worden. Het hoofdstuk eindigt met een beschrijving van de samenhang op basis van de beschikbare informatie die de projecten tot nog toe hebben opgeleverd.



In hoofdstuk 3 wordt vanuit de in hoofdstuk 2 beschreven samenhangen ingegaan op de onderlinge afhankelijkheden in besluiten door inzicht te geven in de besluiten binnen de projecten die elkaar direct beïnvloeden. Verder wordt er enig inzicht gegeven in de fasering van de besluiten. Tot slot wordt er aangegeven hoe regionale overheden en maatschappelijke organisaties betrokken worden bij het programma noordvleugel en geven zij hun eigen visie op de ontwikkeling in het gebied en de besluiten die daarvoor nodig is. Afsluitend is er een beschrijving opgenomen van het vervolgproces naar besluitvorming.



In bijlage 1 wordt een samenvattend overzicht gegeven van informatie rond kosten-baten en milieu-effecten van de projecten in het programma Noordvleugel. In bijlage 2 is een overzicht van Rijks en regioprojecten in de Noordvleugel en NV Utrecht opgenomen.

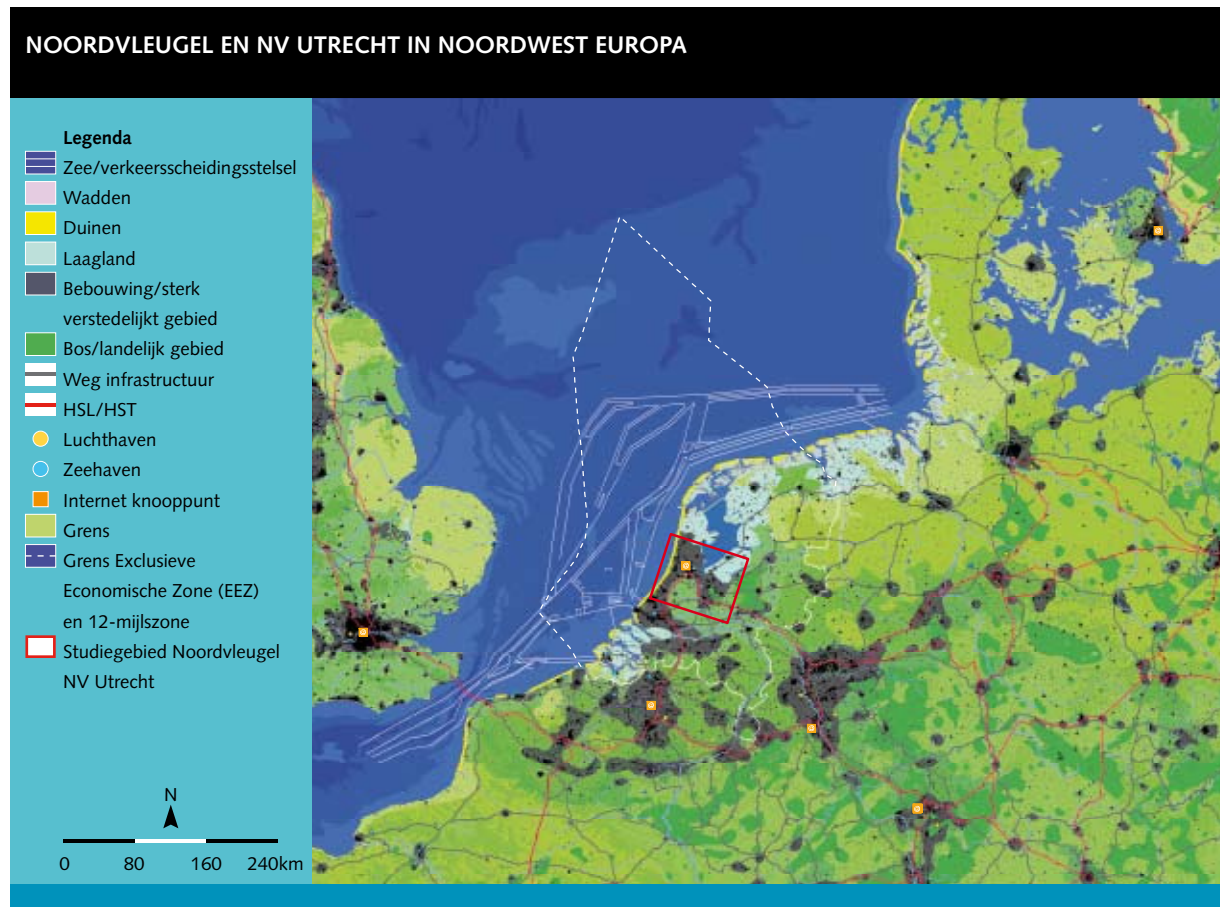
1 Probleemanalyse



1 Probleemanalyse

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kwesties gepresenteerd waarvoor rijk en regio in de Noordvleugel staan. Voor deze kwesties zoeken rijk en regio naar oplossingen, deels binnen het programma en deels daarbuiten.

Eerst beschrijven we de huidige situatie van economie, de gebiedskenmerken en algemene beleidsmatige voorwaarden. Hiernaast wordt de rijksambitie voor de Noordvleugel en NV Utrecht gezet, zoals die is beschreven in de rijksnota's. Aangevuld met de opgaven zoals die in de rijksnota's zijn geformuleerd, leidt deze analyse tot een totaalbeeld van opgaven in dit gebied. We sluiten af met een overzicht van projecten in de Noordvleugel die door zowel rijk als regio worden opgepakt.



Ruimtelijk-economische structuur

De Randstad is in Europees verband één van de belangrijkste metropolitane gebieden in Noordwest Europa, naast Londen, Parijs, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De metropolitane gebieden zijn of worden onderling verbonden door een netwerk van Trans-Europese wegverbindingen en hogesnelheidsspoorlijnen. Geografisch ligt de Randstad enigszins excentrisch ten

opzichte van de andere stedelijke gebieden. Dat maakt dat de Randstad het moet hebben van specifieke kwaliteiten. De beide mainports, de kwaliteit van het vervoersnetwerk, de economische structuur en het stedelijk milieu vormen daarvoor de ruggengraat van de internationale positionering. Speerpunt van het nationale ruimtelijke en economisch beleid is het herstellen van de economische concurrentiepositie.

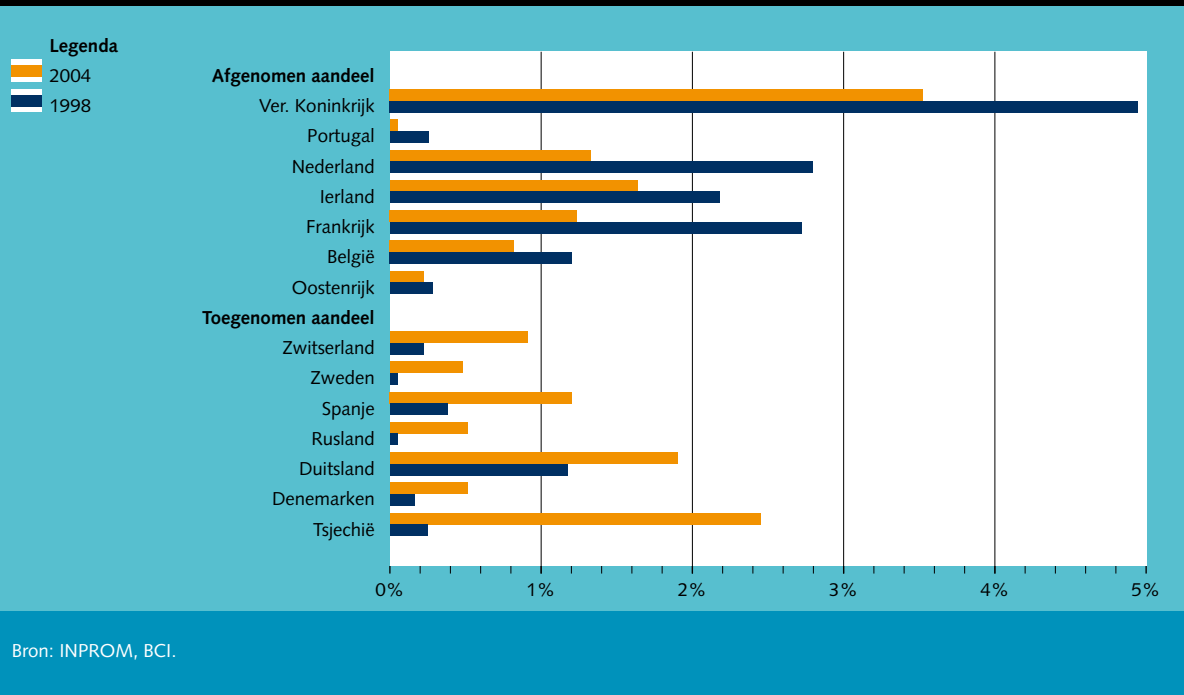
Het noordelijke deel van de Randstad speelt in het realiseren van deze nationale doelstelling een belangrijke rol. Grofweg is dat het gebied dat hoort bij de bestuurlijke gremia Noordvleugel en NV Utrecht, verder ook als zodanig aangeduid.

Ruimtelijk economische analyse

Verschillende internationale onderzoeken geven aan dat de concurrentiepositie van Nederland de afgelopen jaren is verzwakt. In het jaar 2000 bezette Nederland nog de 4^e plaats in de ranglijst van het World Economic Forum, in 2005 was Nederland gezakt naar de 12^e plaats. De relatieve teruggang van Nederland blijkt ook uit de economische groei, die volgens cijfers van het Centraal Planbureau gemiddeld een half procent is achtergebleven in vergelijking met andere landen in het Euro-gebied in de periode 2000–2004. Uit een enquête van het CBIN (Commissariaat Buitenlandse Investeringen in Nederland) in 2004 blijkt dat 36% van de internationale bedrijven het vestigingsklimaat in Nederland goed of uitmuntend vindt. Echter 47% van de bedrijven geeft aan dat het klimaat ten opzichte van 2003 verslechterd is. De verslechterde concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van andere landen blijkt ook uit figuur 1. Waar in 1998 nog ruim 2,5% van het totaal aan buitenlandse investeringen in de wereld in Nederland werd geïnvesteerd, is dit percentage in 2004 ruwweg gehalveerd.

Naast sterk gestegen arbeidskosten staan ook andere elementen van het vestigingsklimaat onder druk (bron: Economist Intelligence Unit, World Economic Forum). De knelpunten in het vestigingsklimaat zijn voor een deel generiek, zoals belastingklimaat en administratieve lastendruk. Voor een ander deel specifiek voor de Randstad, zoals congestie, schaarste aan kennisintensieve bedrijven, gebrek aan goed functionerende arbeidsmarkt.

FIGUUR 1 Bestemmingslanden buitenlandse investeringen



Noordvleugel en NV Utrecht

De Noordvleugel en de NV Utrecht zijn belangrijke troeven in de internationale concurrentiepositie van ons land. In West-Nederland (met name rond Amsterdam) vestigden zich tussen 2001 en 2003 ruim 14% van alle Europese hoofdkantoren en bijna 17% van de Europese distributiecentra. De meeste grote internationale hoofdkantoren zijn gevestigd in de Noordvleugel. De Amsterdamse regio neemt in internationale ranglijstjes een plaats in de subtop in, na grote metropolitane regio's als Londen, Parijs en Frankfurt.

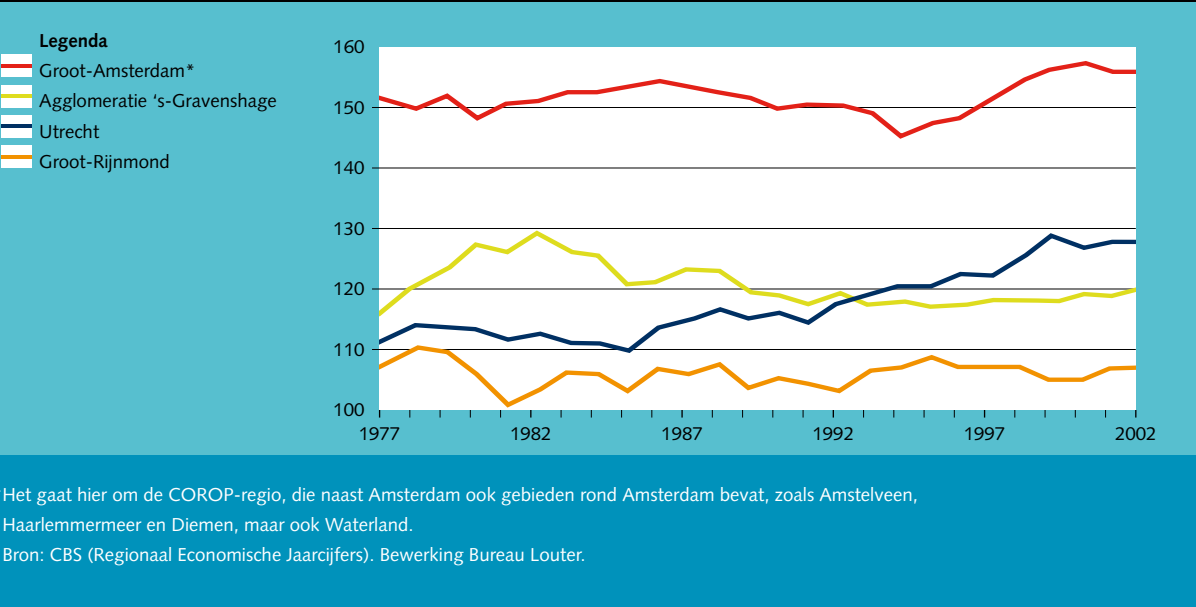
De relatief sterke positie van de Noordvleugel en NV Utrecht is niet onbedreigd. Het afgelopen jaar heeft de Amsterdamse regio zijn traditionele 5^{de} plaats af moeten staan aan Barcelona en rukken steden in Zuid-Europa en Duitsland sterk op. Bovendien staat de Amsterdamse regio slechts op de 10^e plaats wanneer gevraagd wordt waar investeerders zich zouden willen vestigen.

Economie in Groot Amsterdam en Utrecht

De bijdrage van de regio's Groot-Amsterdam en Utrecht aan de nationale economie, gemeten als Bruto-Regionaal Product in de regio, is relatief groot en de afgelopen jaren verder toegenomen (zie figuur 2). Naast een relatief hoge productiviteit is ook de inkomende pendel een belangrijke oorzaak van deze relatief grote bijdrage. In aansluiting hierop geven de kennisinstellingen, de ICT-sector en het haven-industrieel complex de Noordvleugel een breed en divers profiel, dat voor tal van bedrijven aantrekkelijk is als vestigingsplaats.

Groot-Amsterdam kent een duidelijke specialisatie in zogeheten 'regionaal-stuwende diensten' (handel, transport en zakelijke dienstverlening), ook dienstverlening aan consumenten, het bank- en verzekeringswezen en vrijetijdsbesteding (toerisme, hotels en horeca) is relatief belangrijk. Daarnaast zijn er veel kennisintensieve arbeidsplaatsen. Utrecht kent een vergelijkbare specialisatie, alleen zijn de activiteiten minder internationaal georiënteerd.

FIGUUR 2 Ontwikkeling van Bruto Regionaal Product per inwoner in vier grootstedelijke delen van de Randstad (index, Nederland = 100)



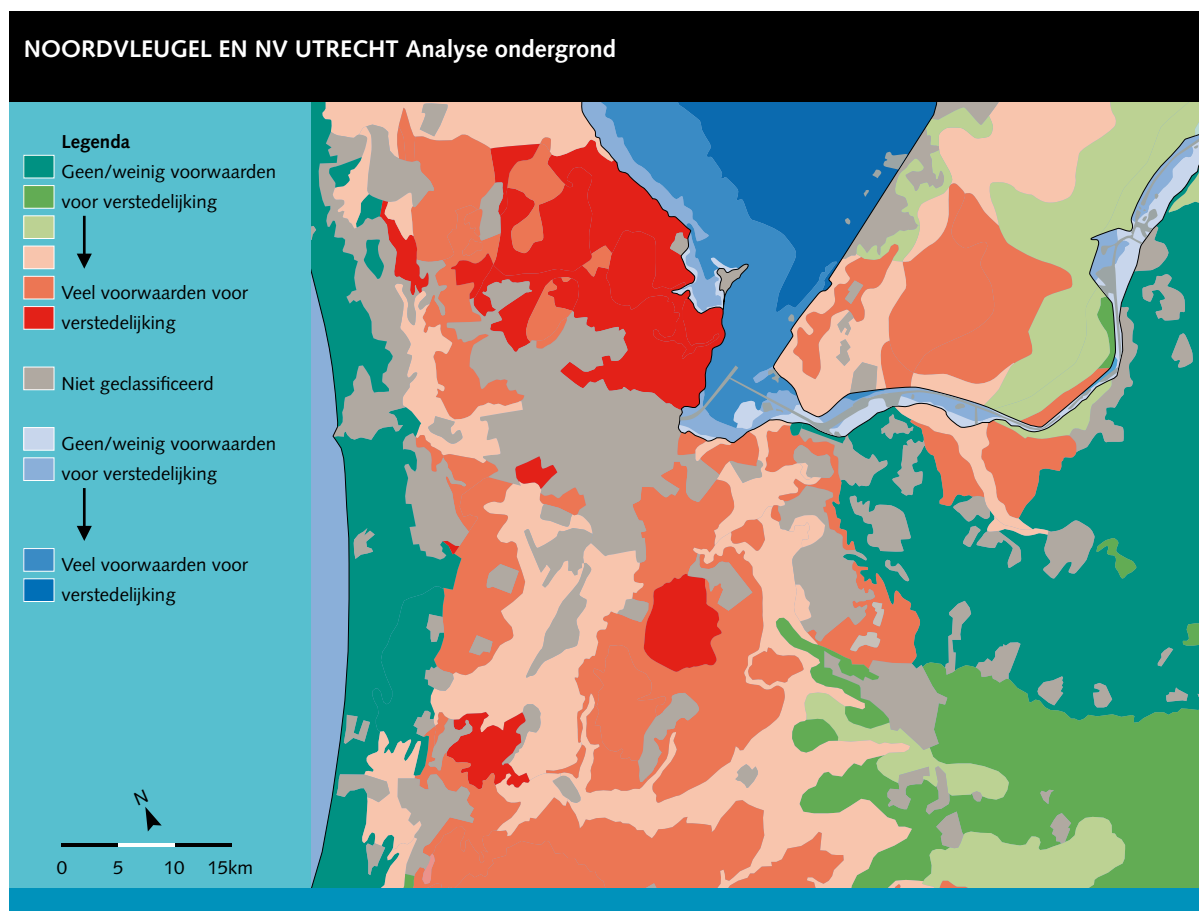
Ruimtelijke structuur van de Noordvleugel en de NV Utrecht

Aan de hand van de lagenbenadering (ondergrond, netwerk en occupatie) kunnen kansen en voorwaarden voor verdere ontwikkeling van de Noordvleugel en de NV Utrecht beschreven worden. Hierbij wordt uitsluitend gekeken naar de kansen en voorwaarden per laag; beleidsmatige voorwaarden zijn hierin niet opgenomen.

Ondergrond

Op basis van de belangrijkste kenmerken van de ondergrond (bodem, reliëf en watersysteem) is het gebied beoordeeld op de voorwaarden die vanuit de ondergrond worden gesteld aan toekomstige verstedelijking. De ondergrond is in sterke mate bepalend geweest voor de ondergrond van stad en landschap. Met de verwachte bodemdaling en mogelijke klimaatveranderingen in het vooruitzicht zal de ondergrond in de toekomst weer een belangrijkere rol spelen in de ontwikkeling van stad en landschap.

Op de hoger gelegen, drogere delen en de overgangen tussen hoog en laag (aan waterlopen) ontstonden in het verleden de nederzettingen. Op de hoger gelegen zandgronden van Utrechtse Heuvelrug en de kuststrook stelt de ondergrond nog altijd weinig voorwaarden aan verdere ontwikkeling. De veengronden, zeker waar nog een aanzienlijke bodemdaling kan worden verwacht en de droogmakerijen ten noorden van Amsterdam vragen om bijzondere maatregelen en investeringen – zoals waterberging – om verstedelijking mogelijk te maken. Ditzelfde geldt op een andere manier voor verstedelijking van het IJmeer en Markermeer. Tussen deze uitersten liggen de Haarlemmermeer, de Vechtstreek, de Oude-Rijn-zone en de zuidwest- en de oosthoek van Zuidelijk Flevoland.



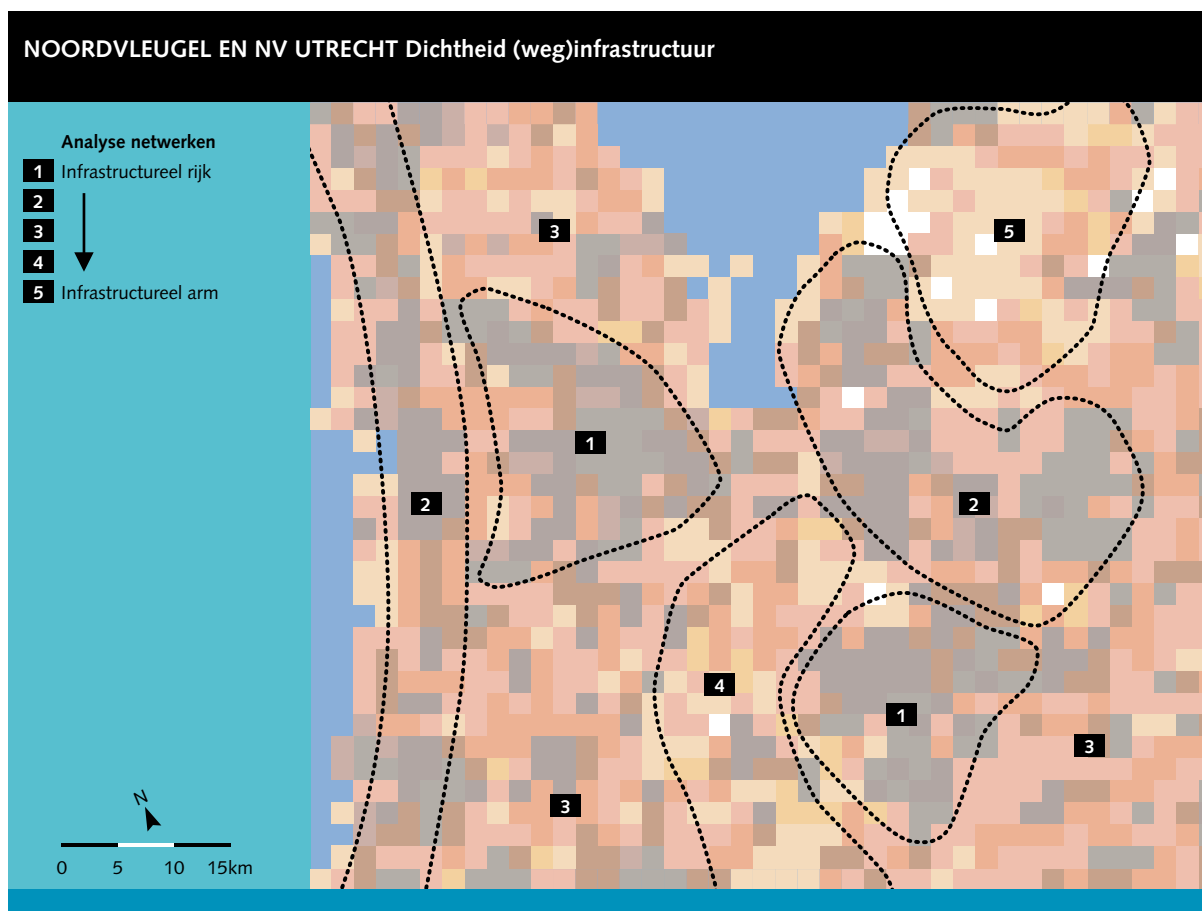
Netwerk

Voor de ruimtelijke analyse is de dichtheid van (weg)infrastructuur gekoppeld aan dat van het niveau van de aansluiting op netwerken. Die combinatie kan gelezen worden als een indicatie voor de rijkdom aan infrastructuur, zowel in kwantiteit (dichtheid) als in kwaliteit (niveau).

De dichtbevolkte omgeving van Amsterdam en Utrecht kent de hoogste netwerkqualiteit en dichtheid. Overigens betekent dit niet dat in deze gebieden geen knelpunten zijn op de bestaande netwerken. In de Nota Mobiliteit is geconstateerd dat er zonder capaciteitsmaatregelen in de toekomst onder andere knelpunten blijven bestaan op de routes A6-A1-A9 (Almere-Amsterdam-Schiphol) en op de Ring Utrecht (A2, A12 en A27, incl. routes naar Eemnes en Hoevelaken).

De kuststrook, het gebied bij Almere en de Utrechtse Heuvelrug worden gekenmerkt door meer dan gemiddelde toegankelijkheid en nationale bereikbaarheid. De veenweidegebieden van het Groene Hart zijn slechts in geringe mate aangesloten op netwerken van een hoger schaalniveau. Zuidelijk Flevoland (met uitzondering van Almere) is slechts in beperkte mate ontsloten. De rest van het studiegebied is gemiddeld ontsloten.

De verschillen in toegankelijkheid en ontsluiting bieden verschillende ontwikkelingskansen en voorwaarden aan de verschillende deelgebieden. De omgeving van Amsterdam en in minder mate Utrecht is bij uitstek geschikt voor internationaal georiënteerde activiteiten. Minder ontsloten gebieden komen, geredeneerd vanuit hun infrastructuurkwaliteiten eerder in aanmerking voor lichtere verstedelijkingsvormen of groen/blauwe functies, tenzij geïnvesteerd wordt om de infrastructuurkwaliteit op niveau te brengen.



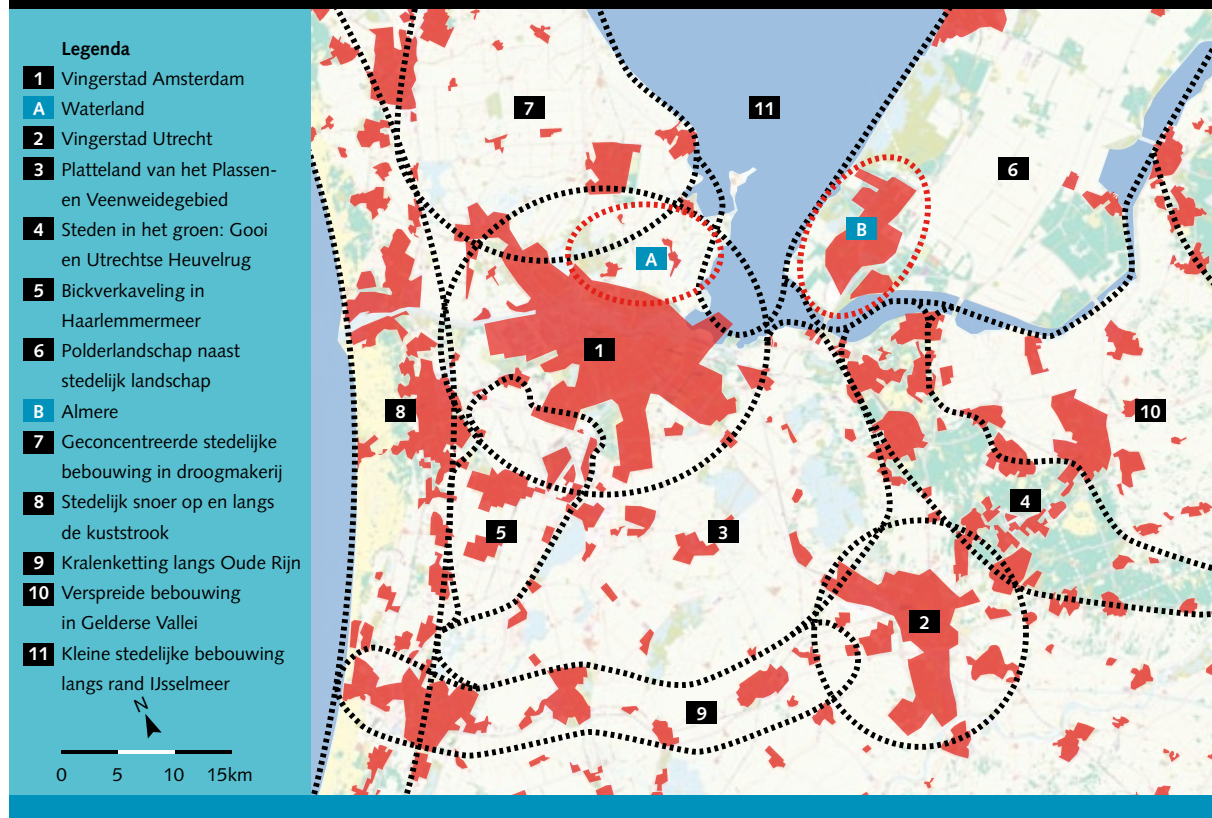
Occupatie

Met Amsterdam en Utrecht als belangrijke stedelijke centra ontwikkelt het gebied zich de laatste jaren langs drie primaire assen: naar het zuidwesten langs de A4 en de HSL-zuid naar Haarlemmermeer/Schiphol, naar het oosten langs de A1/A6 richting Almere/Amersfoort en naar het zuiden langs de A2/A27 naar Houten/Vianen.

De concentraties van Utrecht en Amsterdam kennen een vingerstadachtige structuur, waarbij de vingers diep insnijden in het landschap. Daarnaast zijn de bandachtige ontwikkeling in de kuststrook en de Utrechtse Heuvelrug (incl. 't Gooi en Almere) zichtbaar, evenals het meer verspreide patroon in de veenweidegebieden en de Gelderse Vallei.

De grote werkgebieden concentreren zich in de grootstedelijke gebieden en langs een aantal infrastructuurassen, waaronder het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal in Utrecht en de A4 (Schiphol en omstreken). Belangrijkste landschappelijke dragers zijn de duinen, Waterland, het IJsselmeer/Markermeer, de randmeren, de Utrechtse Heuvelrug, de Vechtstreek en het Groene Hart.

NOORDVLEUGEL EN NV UTRECHT Analyse occupatie verhouding landschap-verstedelijking



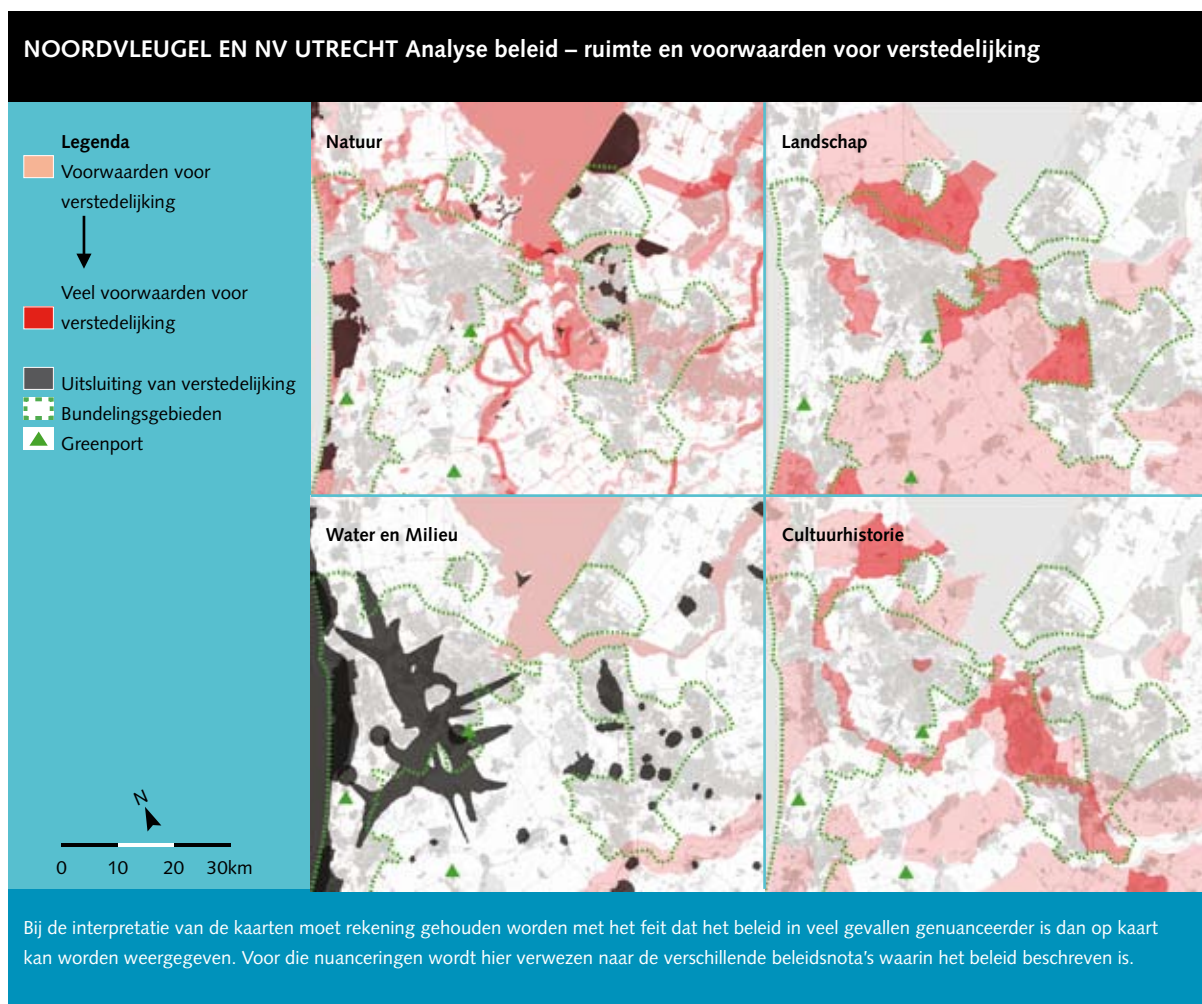
Algemene beleidsmatige voorwaarden

Op basis van het beleid, zoals dat beschreven is in de Rijksnota's, kan over verstedelijking, cultuurhistorie, landschap, natuur, water en milieu een beeld worden geschetst van voorwaarden aan en ruimte voor verstedelijking. Dit resulteert in het kaartbeeld hiernaast.

In de bundelingsgebieden wordt ruimte voor verstedelijking geboden. Hier gelden de voorwaarden die ontleend worden aan het overige rijksbeleid, inclusief uitsluiting van verstedelijking in sommige deelgebieden (natuurwaarden en dergelijke). De bundeling van wonen en werken draagt bij aan de versterking van de economische positie van de (steden van de) nationale stedelijke netwerken. In deze gebieden ligt het accent op verstedelijking, maar er moet bij de locatiekeuze rekening worden gehouden met de waterproblematiek en met cultuur en cultuurhistorie. In samenhang met de verstedelijking moet ook ruimte gepland worden voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw.

Rond de bundelingsgebieden van de Noordvleugel en de NV Utrecht zijn onder andere nationale landschappen, EHS/VHR-gebieden en bufferzones gesitueerd. Daar kan als gevolg van beleidsmatige voorwaarden van grootschalige verstedelijking dus geen sprake zijn. Maar onder voorwaarden en zo nodig compenserende maatregelen, zijn functieverandering en verstedelijking in wisselende mate mogelijk.

Een aantal gebieden, met name Zuidelijk Flevoland en de Gelderse Vallei, maakt geen deel uit van de bundelingsgebieden noch van gebieden waar in meer of mindere mate sprake is van beleidsmatige voorwaarden voor verstedelijking.



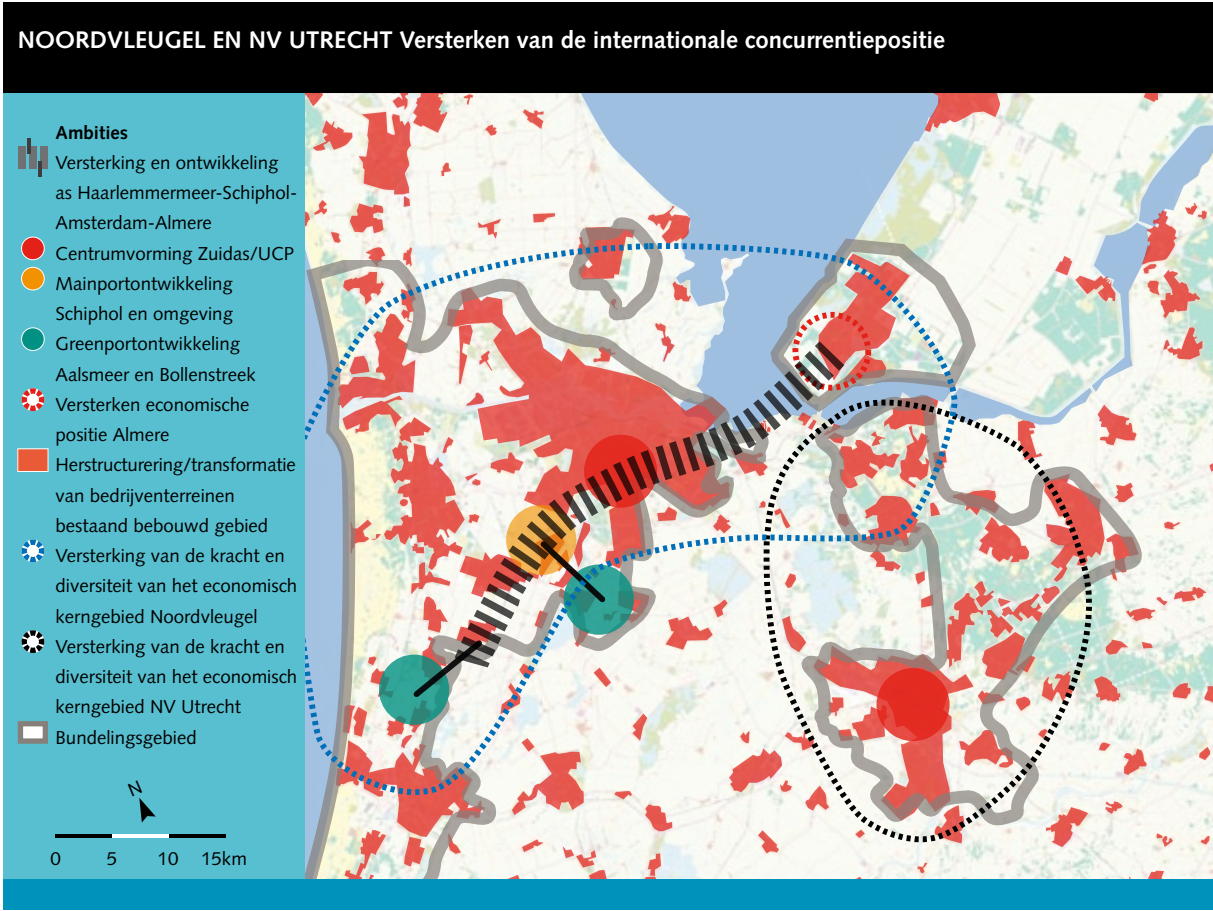
Rijksambitie

Het rijksbeleid en daarmee de ambitie voor de ontwikkeling van Nederland voor de middellange (tot 2015/2020) en lange termijn (tot 2030) is vastgelegd in de Nota Ruimte en uitgewerkt in Pieken in de Delta, de Nota Mobiliteit en de Agenda Vitaal Platteland. In de Nota Ruimte is de doelstelling van het rijk voor de ontwikkeling van het gebied vastgelegd. Deze paragraaf bevat een beschrijving van gewenste ontwikkelingen in de Noordvleugel en de NV Utrecht op basis van de Rijksnota's.

RANDSTAD HOLLAND

Doelstelling van het rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. De versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden, een betrouwbare bereikbaarheid en de ontwikkeling van vitaliteit van onder andere het Groene Hart, dragen daaraan bij. Ook borging van de veiligheid tegen hoogwater is daarbij van essentieel belang. Leidraad voor het ontwikkelingsperspectief van de Randstad is om voor de toekomst de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en om de eigen ruimtevraag te accommoderen binnen de Randstad. De voorwaarden worden geschapen voor een Randstad die zich qua dynamiek en ontwikkelingsmogelijkheden kan meten met andere grootstedelijke en metropolitane gebieden in Europa en de wereld. Om concurrerend te zijn moet de Randstad niet alleen ruimtelijk goed functioneren voor haar bewoners, bedrijven en instellingen. Een juiste kwaliteit van het arbeidsaanbod, een goede gezondheidszorg, vooraanstaande kennisinstellingen, een innovatief bedrijfsleven, sociale veiligheid en een acceptabele collectieve lastendruk zijn evenzeer van belang.

Uit: Nota Ruimte



Versterking van de internationale concurrentiepositie

De ambitie voor de Noordvleugel vanuit nationaal perspectief is het scheppen van randvoorwaarden voor een verdere duurzame ontwikkeling van Schiphol en daaraan verbonden economische activiteiten (transport en distributie, zakelijke dienstverlening en internationaal toerisme). Daarnaast zijn grote inspanningen nodig voor het behoud van de diversiteit van de economische

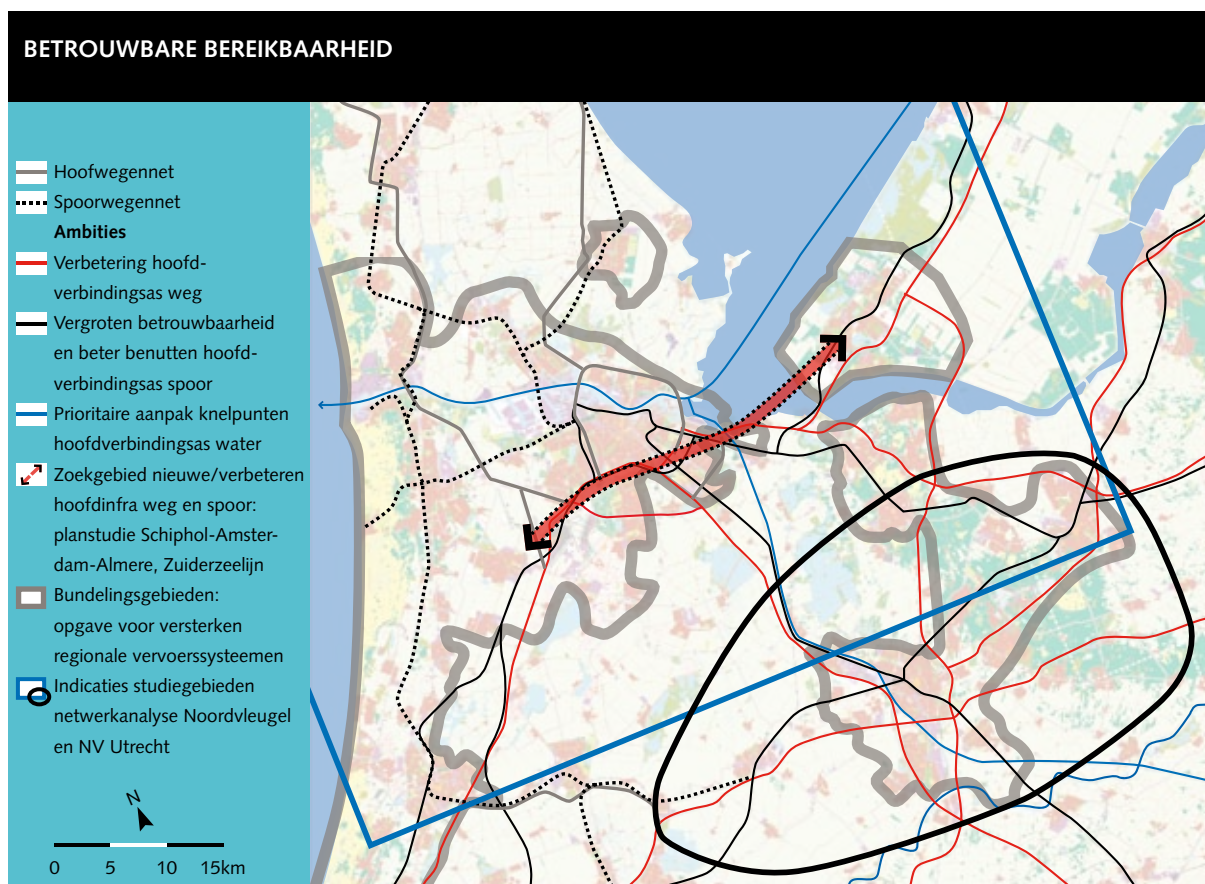
structuur in het gebied. Bestaande en nieuwe economische activiteiten kampen met ruimtegebrek in de regio Amsterdam en regio Utrecht.

In de Noordvleugel is Schiphol met een netwerk van frequente intercontinentale verbindingen een belangrijke steunpilaar. Op Schiphol en in de directe omgeving zijn dan ook de bedrijven en instellingen te vinden die

intensief gebruik maken van dat netwerk. Om de internationale positie te behouden en versterken kan Schiphol zich binnen de vastgestelde wettelijke milieukaders verder ontwikkelen. De ruimte die er in de Schipholregio is voor bedrijven, wordt vooral benut door bedrijven die rechtstreeks afhankelijk zijn van de mainports.

De economische motor van de Noordvleugel wordt gevormd door de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam. Hier is grote economische dynamiek en concentratie van werkgelegenheid. Kansen liggen in de versterking van de creatieve branches binnen de zakelijke dienstverlening, zoals ICT, multimedia en het congreswezen. De regio Utrecht/Gooi- en Vechtstreek fungeert door zijn ligging in Nederland als knooppunt van verbindingen binnen Nederland en tussen de Randstad en een groot deel van het Europese achterland. De gewenste ontwikkeling is een verdere ontwikkeling van de centrumfunctie van nationale dienstverlening door de regio.

De Amsterdamse Zuidas moet uitgroeien tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven en instellingen en Groot-Amsterdam ontwikkelt zich verder als centrum van kennis en innovatie. Het stationsgebied van Utrecht, met aansluiting op het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen, wordt geherstructureerd. Beide locaties dragen hiermee bij aan de vraag naar grootstedelijke woon- en werk-milieus. Bundeling van economische activiteiten en verstedelijking in de Noordvleugel en NV Utrecht vergroot de agglomeratievoordelen en de kracht om toegang te houden tot internationale transport-netwerken. Centrumvorming en een gedifferentieerd aanbod van werklocaties ondersteunen deze mogelijkheden. Op basis van een hoog scenario van ruimtevraag wordt ruimte voor bedrijvigheid gereserveerd.



De agrobédrijven van de greenports in de Bollenstreek en Aalsmeer behouden en versterken hun positie op de wereldmarkt. Goede vestigings- en productieomstandigheden voor alle schakels in de economische keten zullen aanwezig zijn door herstructurering van de bestaande locaties en een goede fysieke bereikbaarheid.

Betrouwbare bereikbaarheid

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van ondermeer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen.

De hoofdverbindingssassen verbinden de economische kerngebieden en stedelijke netwerken en verbinden deze tevens met de belang-rijkste grootstedelijke gebieden in het buitenland. De knel-punten op de hoofdverbindingssassen weg, water en spoor worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit. In de Noordvleugel en de NV Utrecht zijn de A1, A2, A4, A6, A12, A27 en A28 aangeduid als hoofdverbindingssassen voor de weg.

Voor een deel van de congestiegevoelige wegverbindingen zijn maatregelen vastgelegd. Op het hoofdwegennet is ten doel gesteld dat in 2020 in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd moet verlopen. De gemiddelde reistijd in 2020 op snelwegen tussen de steden in de spits mag hierbij maximaal anderhalf keer (1,5x) zo lang zijn in vergelijking met de reistijd buiten de spits. Knelpunten in de landzijdige bereikbaarheid van de mainports worden met voorrang opgelost. Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is ten doel gesteld dat de gemiddelde reistijd in de spits in 2020 maximaal twee keer (2x) zo lang is als de reistijd buiten de spits.

Om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden en ervoor te zorgen dat de steeds drukker wordende stedelijke gebieden leefbaar blijven is een goed OV nodig. Het is de ambitie om de reiziger een betrouwbaar en vlot alternatief te bieden om bestemmingen in het stedelijk gebied te bereiken. De ambitie is ook om maatwerk te leveren op die plaatsen en tijden met een gespreide en geringe vraag, waar klassiek OV niet erg zinvol is. Vooral daar waar mobiliteitsgroei tot knelpunten leidt, kan de rol van het OV worden verbeterd. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal.

NETWERKANALYSE NOORDVLEUGEL

Box Netwerkanalyse Noordvleugel

Parallel aan het programma Noordvleugel wordt door Rijk en regionale partijen gezamenlijk gewerkt aan de netwerkanalyse Noordvleugel. Hierin wordt een korte toelichting op het instrument netwerkanalyse in zijn algemeenheid gegeven en op de netwerkanalyse Noordvleugel in het bijzonder en beschrijft de samenhang met het programma Noord-vleugel, zowel inhoudelijk als qua besluitvormingsproces.

Netwerkanalyse in Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit wil bereikbaarheidsproblemen aanpakken met een deur-tot-deur benadering. In netwerkanalyses wordt voor de belangrijkste stedelijke gebieden in Nederland, door rijk en regio samen, de bereikbaarheid over het gehele netwerk geanalyseerd en op basis daarvan worden samenhangende maatregelen ontwikkeld. Dit mede in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling. De netwerkanalyses gaan in ieder geval in op:

1. een ruimtelijke visie en programma;
2. anders betalen voor mobiliteit;
3. de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement;
4. een optimalisatie van het openbaar vervoer;
5. de mogelijkheden van benutting;
6. aanpassingen van bestaande infrastructuur.

Doelstelling netwerkanalyse Noordvleugel

De doelstelling van netwerkanalyse Noordvleugel is het opstellen van een gezamenlijke, integrale visie op het verbeteren van de regionale bereikbaarheid van 'deur-tot-deur' en deze visie uit te werken in concrete, over alle modaliteiten gezien, meest kosten-effectieve maatregelpakketten binnen de voorwaarden van veiligheid en leefbaarheid. Deze visie wordt neergelegd in een rapportage met conclusies en aanbevelingen.

Samenhang programma Noordvleugel en netwerkanalyse Noordvleugel

In het programma Noordvleugel wil het Rijk zorgen voor adequate infrastructuur, sterke en dynamische steden en een vitale leefomgeving in de Noordvleugel. Het programma richt zich op een aantal grote opgaven met rijksverantwoordelijkheid op het gebied van economie, verstedelijking, bereikbaarheid en groen/blauw. Verbetering van de bereikbaarheid wordt vormgegeven in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Zuiderzeelijn en IJmeerverbinding, Zuidas en mainport Schiphol.

De netwerkanalyse Noordvleugel richt zich, anders dan het programma Noordvleugel, uitsluitend op de verbetering van de bereikbaarheid van de Noordvleugel. Rijk en regionale partijen zoeken samen naar maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid 'van deur tot deur', over alle modaliteiten heen, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan de toegang tot de netwerken (relatie voordeur-netwerk). Dit resulteert in maatregelpakketten van infrastructurele en organisatorische aard, groot en klein, voor korte en lange termijn, waarbij alle partijen (Rijk én regio) verantwoordelijk zijn voor een deel van de uitvoering.

De netwerkanalyse Noordvleugel en het programma Noordvleugel overlappen elkaar waar het de grote infrastructurele projecten betreft. Hier is het programma leidend. In de probleemanalyse van de netwerkanalyse zal wel worden onderzocht in hoe verre de in het programma centraal staande infrastructurele projecten aansluiten bij de in de Noordvleugel optredende bereikbaarheidsproblemen. Daarbij zal onder meer gebruik gemaakt worden van de resultaten van de relevante uitgevoerde onderzoeken, bijvoorbeeld de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere en de Zuiderzeelijn. Voor wat betreft de andere hiervoor genoemde infrastructurele en organisatorische maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid is de netwerkanalyse Noordvleugel complementair aan het programma Noordvleugel.

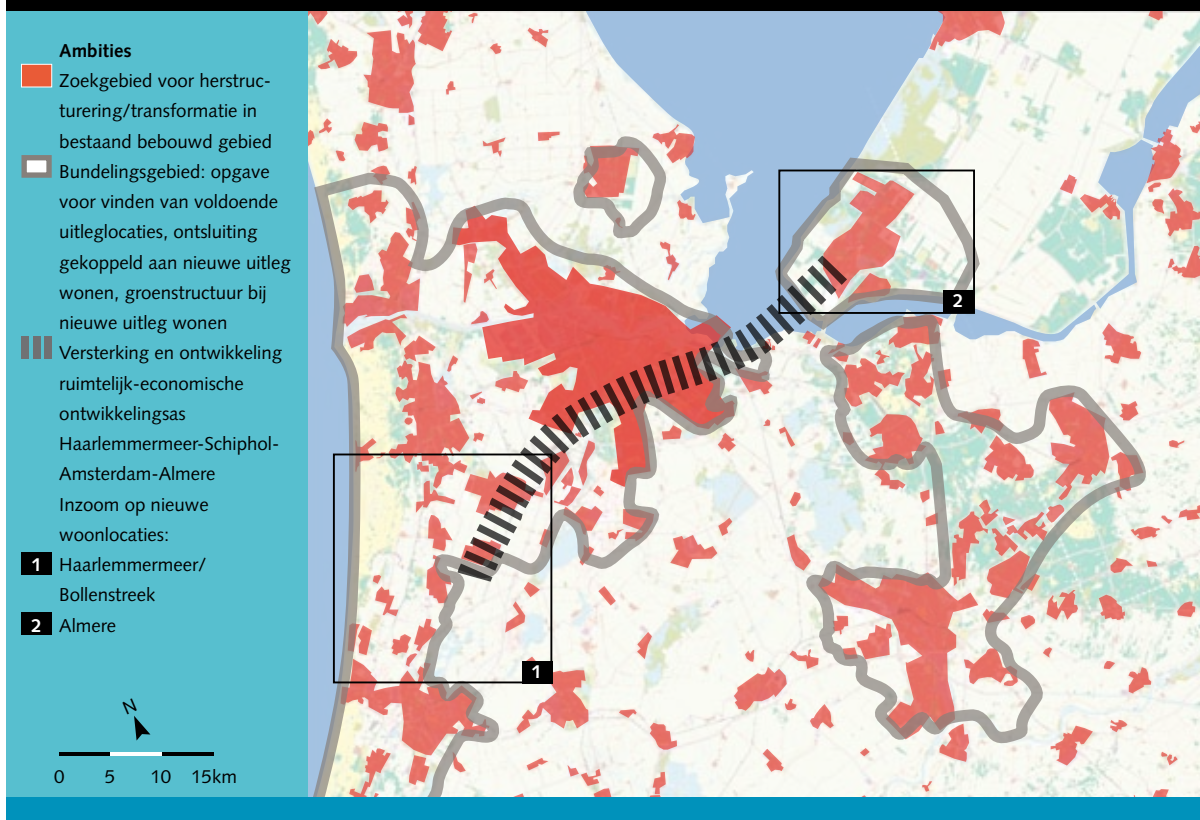
Vergroting van de kracht en dynamiek van de steden

De Randstad als geheel maar ook de Noordvleugel en de NV Utrecht bevatten een gespreid maar sterk op elkaar betrokken samenstel van vaak aantrekkelijke grote en middelgrote steden met een gevarieerd voorzieningenaanbod. De bestaande kwaliteit van de steden zal worden verbeterd. Ruimte voor verstedelijking is aanwezig in de steden en in de nabijheid hiervan gekoppeld aan de bestaande infrastructuur.

Rijk en regio hebben afgesproken dat bij keuzen van de hoofdrichting van de verstedelijking, de ruimtelijke reservering en planvorming voor de periode 2010–2030 in de Noordvleugel, uitgegaan wordt van een behoefte aan ca. 150.000 woningen en in de NV Utrecht van circa 69.000 woningen*. Deze opgave wordt gebundeld in de bundelingsgebieden. Met herstructurering, revitalisering en transformatie kan aan een deel van de ruimtevraag in de Noordvleugel en NV Utrecht naar wonen en werken worden voldaan. Voor het grootste deel van de vraag naar ruimte voor woningbouw zijn nieuwe uitleglocaties nodig, waarbij aandacht moet worden gegeven aan de fasering in de behoefte aan woningen. Het accent zal met name liggen op uitbreiding van groene woonmilieus. De ruimte kan in de Noordvleugel gevonden worden op de ontwikkelingsas Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. In de NV Utrecht bestaan mogelijkheden voor ontwikkeling van kleinere locaties meer verspreid over de regio en enkele grotere verstedelijkingslocaties.

Ten zuidwesten van Amsterdam is vanwege de werkgelegenheidstoename rond Schiphol een substantiële uitbreiding van de verstedelijking gewenst. Het rijk heeft de regio verzocht naar de mogelijkheden van locaties voor 10 à 20.000 woningen in uitleglocaties en voor groen, natuur, water en bedrijventerreinen te zoeken in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek. Randvoorwaarde daarbij is dat nieuwe

NOORDVLEUGEL EN NV UTRECHT Vergroten van de kracht en dynamiek van de steden



uitleglocaties (buiten hetgeen in het kader van de VINEX en de VINAC tot 2010 is afgesproken) buiten de 20 Ke-contour rond Schiphol liggen.

Door ontwikkeling van de Bloemendalerpolder/KNSF-terrein, passend bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied, kan meer verspreid over de Noordvleugel aan een deel van de woning-

behoefte worden voldaan. Daarnaast is een substantiële ontwikkeling van Almere (minimaal 45.000 woningen tussen 2010–2030) mogelijk. Gezien onzekerheden zoals de ontwikkeling van bevolking en economie, de binnenstedelijke opgave, de (on)mogelijkheden voor woningbouw rond Schiphol en in de NV Utrecht, kiest het kabinet voor een gefaseerde aanpak.

*Deze woningbouwcijfers zijn gebaseerd op de meest recente prognoses (Primos 2005). Primos maakt gebruik van de CBS bevolkingsprognose 2004. Het rapport over structurele daling van de beroepsbevolking en vergrijzing (structurele bevolkingsdaling, W. Derks, P. Hovens, L. Klinkers, februari 2006) gaat eveneens uit van deze CBS prognose.

Utrecht is een groene woonprovincie bij uitstek. In de NV Utrecht kan naast de binnenstedelijke opgave via de opvang van de natuurlijke bevolkingsaanwas en bijvoorbeeld met kleine uitbreidingen verspreid over de NV Utrecht aan een deel van de behoefte worden voldaan. In de ecologisch en landschappelijk waardevolle Utrechtse Heuvelrug komen defensieterrinen en zorgcentra vrij. De kwaliteit van het gebied wordt verbeterd door toevoeging van kleinschalige en zorgvuldig ingepaste woon- en werkgebieden.

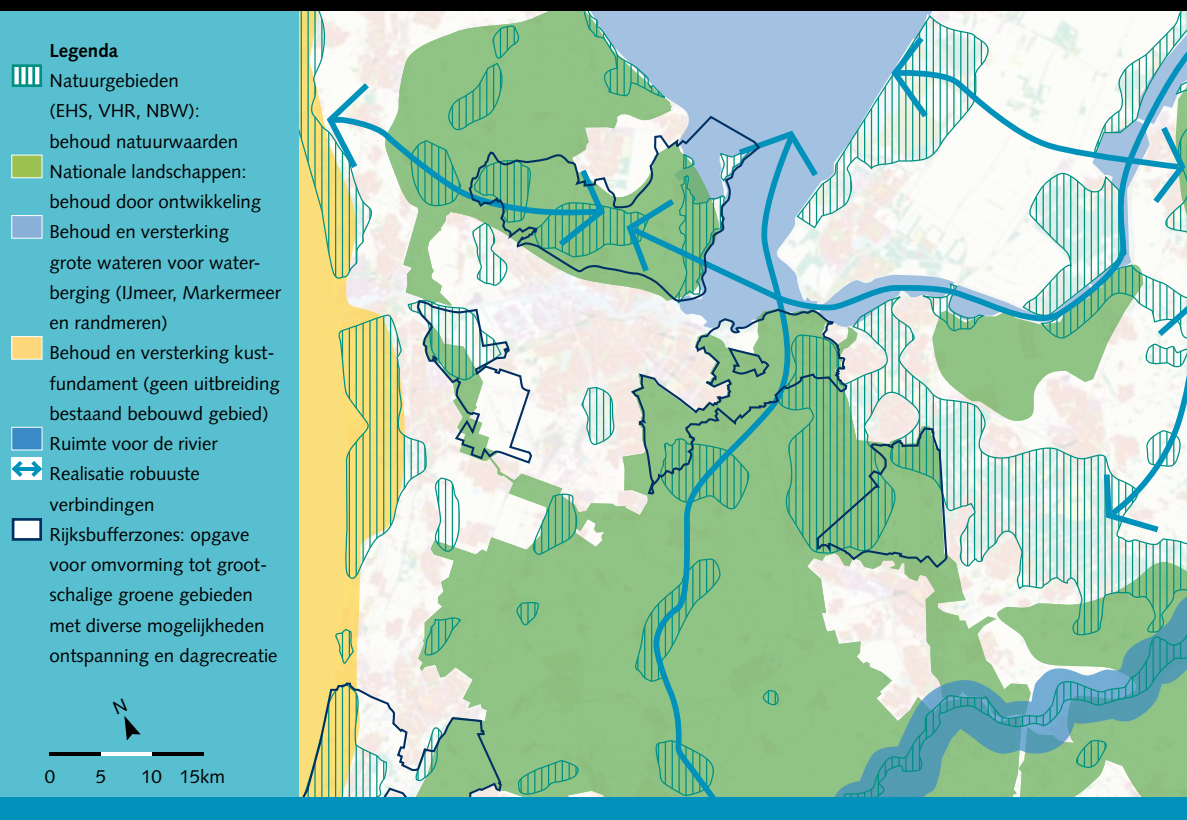
Het woon- en leefklimaat van de steden wordt ook verbeterd door voldoende sport-, recreatie- en ontspanningsmogelijkheden (indicatief ca. 75 m² recreatie- en sportterrein per woning). Naast typische stedelijke vormen van recreatie, gaat het daarbij om groene, recreatief ingerichte gebieden, grenzend aan de verstedelijking die lopend en per fiets goed bereikbaar zijn.

Wanneer het ruimtelijk beleid wordt toegespitst op locaties zoals Almere-Oost, De Purmer, rond Houten en Rijnenburg dan dient bij de locatiekeuze rekening te worden gehouden met uitgangspunten met betrekking tot de waterproblematiek. Bijvoorbeeld: geen ruimtelijke besluiten die leiden tot bodemdaling in gebieden met dikke veenpakketten, geen bebouwing in gebieden die op termijn nodig zijn voor waterberging en vinden van functiecombinaties met water.

Versterken groen/blauwe culturele kwaliteit

Met name de Noordvleugel, maar ook de stad Utrecht kent een tekort aan recreatieruimte en natuur. Door de toenemende verstedelijking zal de behoefte aan recreatieruimte en natuur de komende decennia verder toenemen. De beschikbare ruimtes, zoals de kust/duinen, 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug staan onder druk en kennen op drukke dagen zelfs congestieverschijnselen. Tegelijkertijd kent het gebied

NOORDVLEUGEL EN NV UTRECHT Versterken groen/blauwe kwaliteit



van de Noordvleugel en NV Utrecht belangrijke natuurwaarden. Deze staan onder druk door sluipende verstedelijking en uitdroging van veengebieden.

Gebieden waar vooral een groen/blauwe ontwikkeling wordt voorgestaan zijn het Hollands-Utrechts Veenweidegebied en de Plassen. Transformatiezones zijn bijvoorbeeld onderdelen langs de A2 en aan de

westkant van het Groene Hart. De rijksbufferzones moeten meer voor recreatief gebruik ingericht worden door ze om te vormen tot relatief groot-schalige, groene gebieden met diverse mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie. Cultuurhistorisch zijn de structuren van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie van bijzonder belang.

1 Probleemanalyse

Behoud en ontwikkeling van dergelijke structurerende elementen kan op lange termijn van sterke betekenis zijn voor recreatie, toerisme en het internationale vestigingsmilieu.

Ecologisch gezien is de realisatie van de Natte As een belangrijke doelstelling op rijksniveau. Bij 'rode' ontwikkelingen in het IJmeer dient nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan groen/blauw. Ook autonome ontwikkelingen in het IJmeer, onder meer door dijk aanleg in het verleden en de verkeersdruk op de Vechtstreek hebben gevolgen voor het ecologische systeem. In Flevoland wordt er in combinatie met de waterbergingsopgave gestudeerd op de aanleg van een robuuste verbinding tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold.

Naast groen/blauwe opgave in ecologische en recreatieve zin kent de Noordvleugel ook een belangrijke waterbeheer-opgave. In het lage westen van het land, waarin een deel van de Noordvleugel ligt, dient ruimte gevonden te worden voor het vasthouden en bergen van water. Dit om in het licht van de klimaatverandering in 2015 op orde te zijn voor het voorkomen van wateroverlast en tot tenminste 2050 op orde te blijven. Het tweede belangrijke aandachtspunt is het tegengaan van verdere bodemdaling, vanwege de nadelige effecten op waterkwaliteit, wateroverlast, veiligheid, stijgende kosten van het waterbeheer. Op lange termijn beperkt dit ook de mogelijkheden voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Met name bij de verdere verstedelijking van diepe polders als Haarlemmermeer en Almere dient een oplossing gevonden te worden voor de groeiende problematiek van wateroverlast, die niet afgewenteld dient te worden naar andere gebieden.

Bij een eventuele westelijke uitbreiding van Almere ontstaat er een spanning met de functie van het IJmeer als strategische watervoorraad en met de veiligheid van het gebied bij een peilstijging van het IJmeer van 90 cm deze eeuw. Hier geldt vanuit de Nota Ruimte een 'nee tenzij' voor buitendijks bouwen, maar tegelijkertijd een uitdaging om de ruimte te verkennen voor buitendijkse verstedelijking. Bij verstedelijking ten oosten van Almere gaat het om het vinden van een oplossing eutrofe kwel in een woonomgeving, wateroverlast in een diepe polder en veiligheid.

Het IJmeer/Markermeer heeft ook een zelfstandige opgave: als gevolg van de Vogelhabitat richtlijn en de Kaderrichtlijn water moet iets gedaan worden aan de verdere verslechtering van de waterkwaliteit als gevolg van verslibbing. Daarnaast ligt er een opgave om de veiligheid van het gebied aan te pakken, in verband met de voorziene peilstijging van 90 cm.

Als hoofddoelstelling voor de kust geldt waarborging van de veiligheid tegen overstromingen vanuit zee met behoud van de (inter)nationale ruimtelijke waarden. Buiten het bestaande bebouwde gebied wordt op het kustfundament in principe geen uitbreiding van bebouwing toegestaan.

Ontwikkelingsperspectief Noordvleugel en NV Utrecht

De ambities met betrekking tot economische ontwikkeling, bereikbaarheid, woon- en leefomgeving en groen en blauw tellen op tot het ontwikkelingsperspectief. Daarin komen alle ambities van het rijk voor het gebied bijeen. In de legenda van het ontwikkelingsperspectief zijn de ambities volgens het rijk voor het gebied samengevat.

Dit perspectief is niet probleemloos. Zichtbaar is dat ambities elkaar kunnen ondersteunen, maar ook dat een aantal ambities met elkaar kunnen conflicteren. Een aantal voorbeelden:

De ontwikkeling van de Zuidas wordt ondersteund door de ambitie de hoofdinfrastructuur voor weg en spoor op de relatie Almere Schiphol te verbeteren. De ambitie nieuwe woonlocaties te ontwikkelen in de Haarlemmermeer vraagt om slimme oplossingen met betrekking tot de wateropgave in dit gebied. Infrastructuurele ontwikkelingen vergen een goede afstemming met ontwikkeling van de bovenlokale structuren als de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

NOORDVLEUGEL EN NV UTRECHT Ontwikkelingsperspectief (Nota Ruimte)

Algemeen

- Versterking en ontwikkeling ruimtelijk-economisch ontwikkelingsas Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere
- Zoekgebied voor herstructurering/transformatie in bestaand bebouwd gebied streefgetal: 40% van het totale uitbreidingsprogramma realiseren in bestaand bebouwd gebied
- Bundelingsgebied: opgave voor vinden van voldoende uitleglocaties, ontsluiting gekoppeld aan nieuwe uitleg wonen, groenstructuur bij nieuwe uitleg wonen

Versterken van de internationale concurrentiepositie

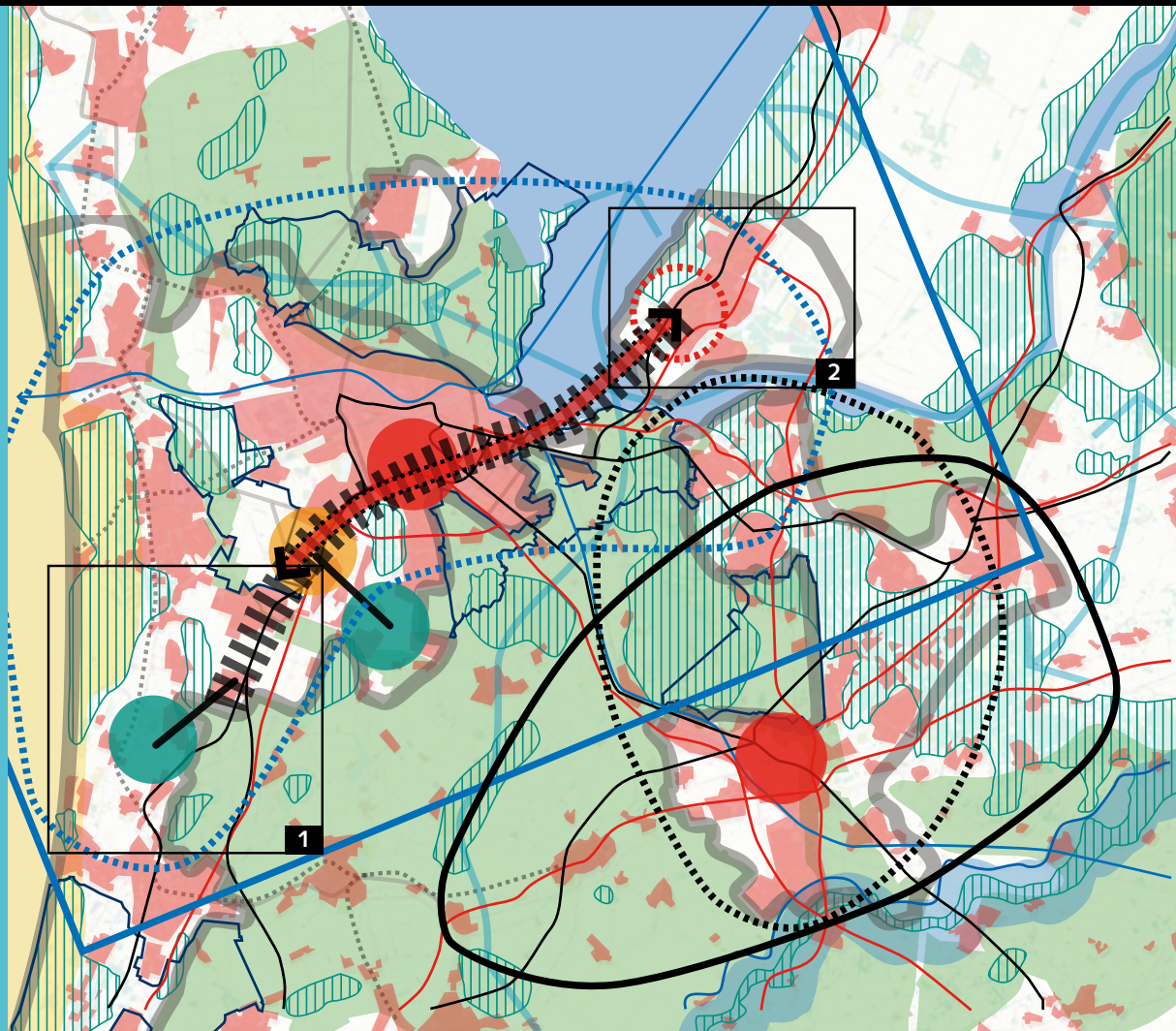
- Centrumvorming Zuidas/UCP
- Mainportontwikkeling Schiphol en omgeving
- Greenportontwikkeling Aalsmeer en Bollenstreek
- Versterken economische positie Almere
- Versterking van de kracht en diversiteit van het economisch kerngebied Noordvleugel
- Versterking van de kracht en diversiteit van het economisch kerngebied NV Utrecht

Betrouwbare bereikbaarheid

- Verbetering hoofdverbindingen weg
- Vergroten betrouwbaarheid en beter benutten hoofdverbindingen spoor
- Prioritaire aanpak knelpunten hoofdverbindingen water
- Zoekgebied nieuwe/verbeteren hoofdinfra: planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Zuiderzeelijn
- Studiegebieden netwerk-analyse Noordvleugel en NV Utrecht

Versterken groen/blauwe kwaliteiten

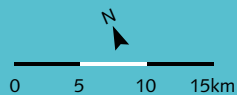
- Natuurgebieden (EHS, VHR, NBW): behoud natuurwaarden
- Nationale landschappen: behoud door ontwikkeling
- Behoud en versterking grote wateren voor waterberging (IJmeer, Markermeer en randmeren)
- Behoud en versterking kustfundament (geen uitbreiding bestaand bebouwd gebied)
- Ruimte voor de rivier
- Realisatie robuuste verbindingen
- Rijksbufferzones: opgave voor omvorming tot grootschalige groene gebieden met diverse mogelijkheden ontspanning en dagrecreatie



Vergroten van de kracht en dynamiek van de steden

Uitwerkingsgebied voor substantiële stedelijk ontwikkeling

- 1 Haarlemmermeer/Bollenstreek
- 2 Almere



Kwesties

Hiervoor is het ontwikkelingsperspectief voor de Noordvleugel en NV Utrecht beschreven. Hieruit blijkt dat ambities elkaar kunnen ondersteunen of met elkaar kunnen conflicteren. Wanneer de ambities ook nog geconfronteerd worden met de economische en ruimtelijk analyse en de algemene voorwaarden vanuit het rijksbeleid, wordt een aantal samenhangende kwesties zichtbaar. Voor dergelijke kwesties is een oplossing of een keuze nodig om de gewenste ontwikkeling van de Noordvleugel dichterbij te brengen. Voor de structuurvisie Zuiderzeelijn heeft Ecorys voor de Noordvleugel (exclusief Utrecht) een kwantitatieve analyse gemaakt. De vijf belangrijkste knelpunten uit deze analyse ondersteunen de inventarisatie van kwesties op basis van de ruimtelijke analyse. (zie kader pagina 26).

1. Gestapelde ruimtelijke opgaven ten zuidwesten van Amsterdam

In de visie van het kabinet is een substantiële verstedelijking in combinatie met groenprojecten en waterbeheeropgaven, zoals extra waterberging en zoute kwel vereist, terwijl het veiligstellen van ontwikkelingsmogelijkheden van Schiphol eveneens nodig is. Daarbovenop zorgt Schiphol voor extra groei van de economie, uitbreiding van het verkeers- en vervoersnetwerk en aanvullende verstedelijkingswensen. Een keuze is noodzakelijk, omdat in de regionale voorstellen voor woningbouwfasering de Haarlemmermeer na 2010 als eerste aan de orde is.

2. Nieuwe bedrijfslocaties of herstructurering bestaande locaties

Vanuit de markt bestaat de behoefte aan toplocaties voor internationale bedrijvigheid. In de visie van het kabinet ondersteunen dergelijke locaties de concurrentiepositie van Nederland. De Amsterdamse Zuidas en het Utrechtse stationsgebied bieden hiervoor kansen. De huidige

situatie op de kantorenmarkt vraagt om regulering van het aanbod om overaanbod te voorkomen. Herstructurering, revitalisering en transformatie van kantoorlocaties zijn, net als bij verouderde bedrijventerreinen, opties voor de toekomst. Voor nieuwe bedrijventerreinen zijn er zoeklocaties in de Haarlemmermeer, zoals de werkstad A4.

3. Belangrijke binnenstedelijke bouwopgave

De ambitie van rijk en regio is gericht op het realiseren van 150.000 woningen in de Noordvleugel en 69.000 woningen in de NV Utrecht. Daarvan is het streven 40% van het uitbreidingsprogramma woningbouw in het bestaand bebouwd gebied te realiseren. De realiteit laat echter zien dat de afgelopen jaren gemiddeld 25% binnen bestaand bebouwd gebied is gerealiseerd. De inspanningen van rijk en regio zijn ondanks deze trend erop gericht de 40% te halen.

4. Gestapelde ruimtelijk opgaven in Almere

In Almere is een substantiële groei van de verstedelijking voorzien. Op de corridor Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere is sprake van een sterke belasting van het infrastructuurnetwerk. Om de verstedelijkingsopgave in relatie met de economische dynamiek op de corridor te realiseren is uitbreiding en/of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur nodig. In hetzelfde gebied is ruimte nodig voor verschillende opgaven: het realiseren van de natte As van Groene Hart naar IJsselmeer en een oplossing van de wateropgave. Bij zowel weg- als OV-opgave is ook de kwaliteit van de verbinding van belang. Een kwaliteitsverbetering van het OV kan bijdragen aan verbetering van de internationale concurrentiepositie en stedelijke structuur van de as Almere-Amsterdam.

5. Recreatief groen bij stedelijk gebied

Gebrek aan recreatief groen/blauw is een probleem rond Amsterdam de Haarlemmermeer en Utrecht. Kansen liggen onder meer in het handhaven/uitbouwen

van de vingerstructuur van Amsterdam en Utrecht, de ontwikkeling van de groene wiggen/bufferzones en het verbeteren van de bereikbaarheid van verder weg gelegen nationale landschappen. Met betrekking tot het waterbeheer liggen er opgaven voor het tegengaan van bodemdaling, het oplossen van de wateroverlast en waterkwaliteit problematiek en de verdroging van natuurgebieden en watervoorziening in droge periodes.

6. Vraag naar groen wonen

De vraag naar groen wonen is substantieel, terwijl de mogelijkheden voor het realiseren van aanbod in dit woonmilieu in de Noordvleugel relatief beperkt zijn en gelokaliseerd aan de randen van de regio. Gezien het sterk verstedelijkt karakter van het gebied zal de uitleg snel en in relatief hoge dichtheden plaatsvinden. De opgave is het aanbod in de Haarlemmermeer/Bollenstreek, de Bloemendalerpolder en Almere Oost in voldoende mate aan deze vraag tegemoet te laten komen.

7. Gestapelde opgaven Utrecht

Aan de overheden in de NV Utrecht is de vraag gesteld of in de regio ruimte te vinden is voor woningbouw en bedrijvigheid. Naast ruimte in het bestaand bebouwd gebied bieden ruimtelijk beleid en de structuur van stad en landschap enige ruimte voor kleinschalige verstedelijking. Tegelijkertijd stellen de groene gebieden randvoorwaarden aan de verstedelijking. Wanneer de mogelijkheden in het eigen gebied te beperkt blijken te zijn, zal de NV Utrecht aangeven waar een tekort opgevangen moet worden. Zuidelijk Flevoland is één van de opties die wordt genoemd.

8. Nieuwe woongebieden en infrastructuur rond Utrecht

In Utrecht liggen opgaven met betrekking tot woningbouw en bedrijvigheid. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid en doorstroming op de ring bij Utrecht problematisch. Oplossingsmogelijkheden voor ontwikkelingen en infrastructuur moet in onderlinge relatie met elkaar worden gezocht.

Uitvoering in projecten

Gerelateerd aan bovenstaande kwesties worden en zijn er door marktpartijen en overheden in de Noordvleugel en de NV Utrecht projecten gestart ter verdere ontwikkeling van het gebied (zie bijlage 2 Opsomming Rijks- en regioprojecten).

Acht van deze projecten hebben een bijzondere onderlinge relatie. Deze relatie kan op één of meerdere gebieden liggen, waarbij gedacht kan worden aan een functionele samenhang (zoals bereikbaarheid, ruimte en economie en natuur en milieu), fysiek-geografische samenhang, een relatie in kosten of een politiek-bestuurlijk en maatschappelijk verband. In alle gevallen wordt er voor deze projecten medio 2006 door het kabinet een besluit genomen of een standpunt ingenomen.

Tegen deze achtergrond heeft het kabinet besloten om deze projecten op te nemen in het programma Noordvleugel, met als doel snellere en robuustere besluitvorming door (onderdelen van) projectbesluiten in samenhang te bezien. Dat wil niet zeggen dat het kabinet de andere projecten niet belangrijk acht. Deze kennen echter minder onderlinge samenhang, een ander beslistmoment, andere trajecten en/of andere verantwoordelijke partijen.

In het volgende hoofdstuk worden de projecten in het programma Noordvleugel nader toegelicht.

RANGLIJST KNELPUNTEN NOORDVLEUGEL

1. Intraregionale bereikbaarheid, congestie op de weg

Het hoofdknelpunt voor de Noordvleugel wordt gevormd door bereikbaarheid, waaronder files tussen Amsterdam en Almere. Door de groei van Almere en Groot-Amsterdam kunnen de congestieproblemen toenemen. Veel hangt af van de investeringen op de middellange termijn voor verbetering van de bereikbaarheid in de Noordvleugel. Niettemin mag, gegeven de ruimtelijke structuur van de Randstad niet verwacht worden dat reistijden spectaculair zullen dalen.

2. Tekorten op de woningmarkt

Er is behoefte aan 20% extra woningen in de Noordvleugel. De makkelijke locaties in het bestaand bebouwd gebied zijn of raken langzamerhand uitgeput. Dit betekent dat duurdere locaties moeten worden gezocht, waarbij sloop en nieuwbouw nodig is. Ook komt er druk op de groene gebieden rond de steden, in een situatie waar recreatief groen al schaars is. De woningmarkt is niet alleen een kwantitatieve opgave, maar zal voor om verbetering van kwaliteit vragen. De voorraad goedkope huurwoningen krijgt het in de markt moeilijk en verbetering van de kwaliteit van de woningen is nodig. Almere geeft de nodige lucht aan de behoefte in de Noordvleugel.

3. Arbeidsmarkt problemen

Er blijft meer vraag dan aanbod van goed opgeleid personeel. Waar in de afgelopen jaren het potentieel aan goede vrouwen is benut, is er geen dergelijk reservoir voor de toekomst meer voorhanden. Ondanks de oververtegenwoordiging van jeugd in Almere, is het beeld voor de Noordvleugel als geheel dat er minder jeugd is dan in Nederland gemiddeld. De uitstroom van afgestudeerden zal niet sterk toenemen.

4. OV schiet tekort

Het is moeilijk te speculeren over de verbetering van het openbaar vervoer in de Noordvleugel. Het hangt af van de vraag of de niet-captives als markt aangeboord kan worden. Daarvoor is de samenhang tussen OV- en autobereikbaarheid een belangrijk punt. Als door toenemende congestie en actief (prijs en parkeer)beleid de auto als modaliteit wordt geremd en de aantrekkelijkheid van het OV neemt toe, dan zijn er kansen voor beter openbaar vervoer. De ruimtelijke structuur van de Randstad, met een groen hart tussen de steden, maakt kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer kostbaarder dan in andere geconcentreerde metropolen. De technologie kan op dit punt grote invloed hebben. Als er bijvoorbeeld nieuwe technieken komen, waarmee auto's veilig dichters op elkaar kunnen rijden, dan kunnen bestaande wegen beter worden benut. Het gebruik van de auto en het OV kunnen in de toekomst voor de niet-captives communicerende vaten worden.

5. Beschikbaarheid bedrijfsruimte

Er zijn twee effecten die elkaar wellicht in evenwicht houden. De verdienstelijking van de economie leidt tot de behoefte aan kantoorruimte en dat is minder ruimte-intensief dan bedrijventerreinen. Maar er is ook behoefte aan een groei van banen en daarmee aan ruimte om te werken. Almere biedt door de grote aantallen mensen die er gaan wonen op de lange termijn een interessant aanbod voor werkgevers om werklocaties aan te leggen. Gegeven de eerdere analyse dat er voor wonen meer ruimte gewenst is (meer en kwalitatief betere woningen) en er daarnaast andere ruimteclaims zijn (uitbreiding van de infrastructuur en recreatief groen) zal het niet altijd makkelijk zijn om ruimte voor werklocaties te vinden. Of dit knelpunt robuust is hangt af van beide effecten, maar het zou kunnen dalen.

Uit: Eindrapportage probleemanalyse Zuiderzeelijn kwantitatieve analyse en onderbouwing

2 Projecten in het programma Noordvleugel



2 Projecten in het programma Noordvleugel

Kwesties gekoppeld aan projecten

In het vorige hoofdstuk is uit de confrontatie van huidige situatie en ambities een achttal kwesties geformuleerd waaraan invulling moet worden gegeven om de gewenste ontwikkeling van de Noordvleugel en NV Utrecht dichterbij te brengen. De projecten in het programma Noordvleugel bestrijken één of meerdere van deze opgaven. Mogelijke oplossingsrichtingen binnen een project vertonen daardoor veelal wisselwerking met oplossingen binnen andere projecten.

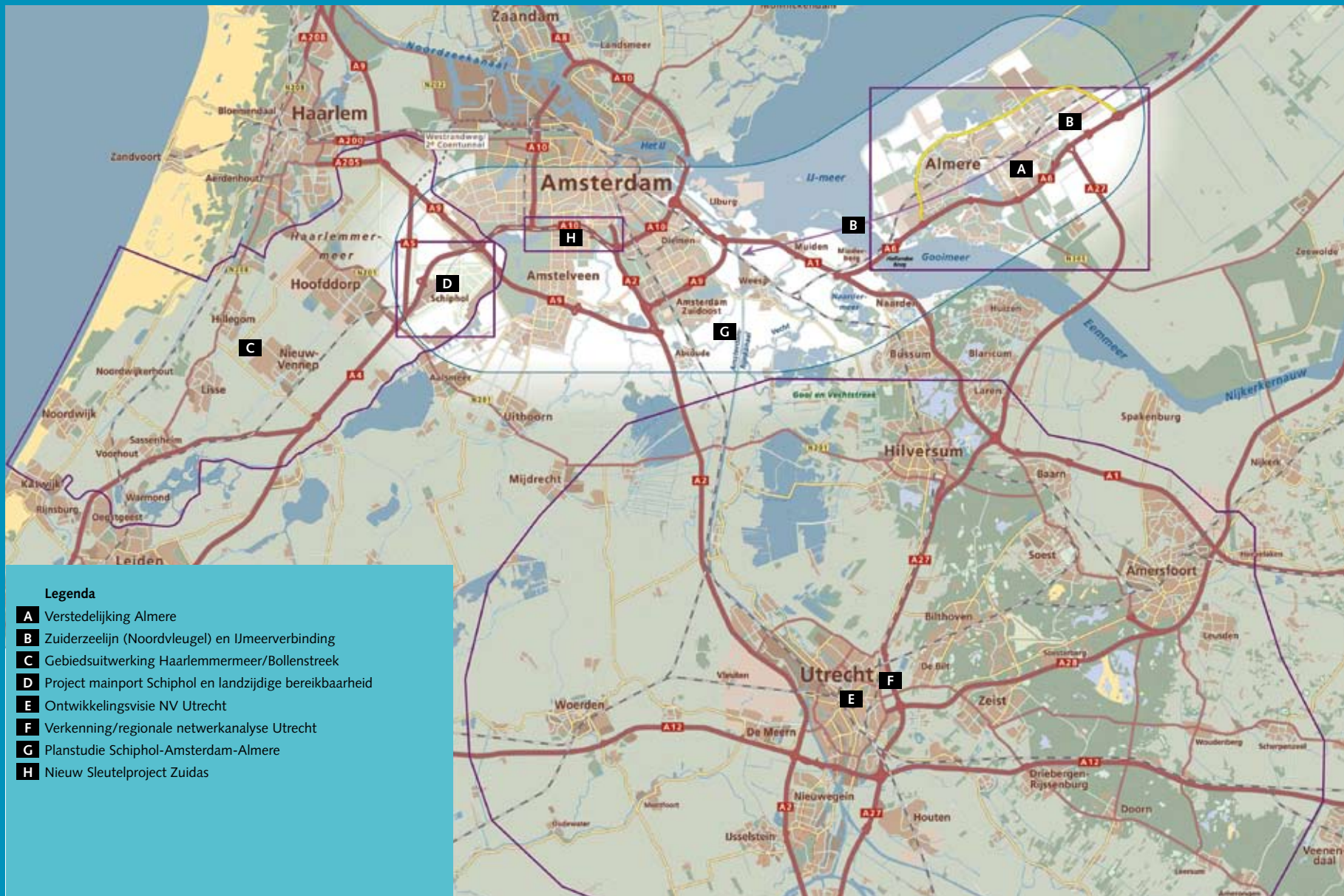
De conflicterende ruimtelijke aanspraken op de Haarlemmermeer door de ruimtevraag voor economische ontwikkeling, groen/blauw én wonen zoals omschreven in kwestie één is tekenend voor de situatie in de Noordvleugel. In dit gebied is deze kwestie vooral gerelateerd aan twee projecten. Het project Mainport Schiphol (D op de kaart) en de door de regio uitgevoerde Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (C).

Dilemma's rond een aantrekkelijk internationaal vestigingsmilieu zoals die in kwestie twee beschreven worden komen vooral aan de orde in het Project Zuidas (H), de mainportvisie van Schiphol, en in het Utrechts Centrumproject (regionaal project). Binnen de Noordvleugel zijn onderling afspraken gemaakt over de afstemming tussen deze projecten.

Kwestie drie gaat in op de benodigde woningbouw en de binnenstedelijke opgave in het gebied van de Noordvleugel inclusief NV Utrecht. Door de forse woningbehoefte en schaarse ruimte wordt er rekening gehouden met een substantiële groei van Almere. Binnen het project Almere wordt onderzocht wat de effecten van verschillende verstedelijkingsopties zijn (A). Deze doorontwikkeling stelt echter ook voorwaarden aan de benodigde ontsluiting en ontwikkeling van natuurwaarden zoals staat beschreven in kwestie vier. Hierop richten zich diverse projecten: Verstedelijking Almere, de wegbereikbaarheid in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (G), en de mogelijkheid voor verbetering van het OV in de Zuiderzeelijn (B).

Groen en blauwe kwaliteiten zijn van belang voor een goed woonmilieu en zijn een belangrijke locatiefactor voor bedrijvigheid. Deze kwestie wordt beschreven onder punt vijf en zes. De behoefte aan recreatief groen en blauw voor de westkant van Amsterdam wordt uitgewerkt in de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek. Aan de oostkant gaat het – naast de regionale IJmeerstudie in het kader van de verstedelijkingsopgave Almere – om groen/blauwe maatregelen ('Groene Uitweg') zoals deze onder leiding van de provincie Noord-Holland door de regio worden uitgezocht.

Kwestie zeven en acht richten zicht vooral op het gebied rond Utrecht. Hier liggen opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid. Het vraagstuk voor het vinden van voldoende woningbouwcapaciteit in de regio Utrecht wordt door de regio zelf uitgewerkt in een gebiedsverkenning (E). Het rijk verkent de bereikbaarheidsproblematiek van de regio Utrecht (F), rekening houdend met verschillende verstedelijkingsopties.



Verstedelijking Almere

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

De Noordvleugel heeft een opgave om ongeveer 150.000 woningen in 2010–2030 te realiseren (middenscenario). De NV Utrecht (provincie Utrecht en 't Gooi) heeft een opgave van ongeveer 69.000 woningen. In de hogere economische scenario's is de opgave hoger. Door het tekort aan woningbouwruimte dichtbij de werkgebieden van de agglomeraties Amsterdam en Utrecht en de Haarlemmermeer, is woningbouw op andere locaties noodzakelijk. Almere speelt daarom een grote rol bij het voldoen aan de regionale opgave. Door de verstedelijking kan het aanbod aan woonmilieus in Almere (nu vooral suburbaan) uitgebreid worden.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding

Tracering en systeemkeuze van de OV-ontsluiting hebben een relatie met de verstedelijkingsskeuze (locatie en aantallen) voor Almere. Ook een regionale IJmeerverbinding beïnvloedt de verstedelijkingsmogelijkheden in Almere.

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

De relatie met Almere bestaat uit de som van de woningbouw in de Noordvleugel (150.000). Indien geen grote opgave gerealiseerd kan worden in Haarlemmermeer/Bollenstreek door de beperkingen in dit gebied, zal in Noordvleugelverband gezocht moeten worden naar alternatieve nieuwbouw locaties. Hierdoor stijgt mogelijk de opgave voor Almere.

Project Mainport Schiphol

Indien de ontwikkeling van Lelystad een reële optie wordt/is zou verkend moeten worden welke effecten dit heeft voor de ontwikkeling van Almere.

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

Indien in de NV Utrecht niet aan de verstedelijkingsopgave voldaan kan worden, is overloop naar Almere voor de NV Utrecht één van de opties. Het gaat mogelijk om 10.000–15.000 woningen.

Verkenning Ring Utrecht

Indien Almere woningen realiseert ten behoeve van de NV Utrecht dient het infrastructuurnetwerk (weg en OV) dit te kunnen faciliteren.

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

De maatregelen die tussen Almere en Amsterdam die nodig zijn, hebben een relatie met de woningbouwopgave die in Almere gerealiseerd moet worden.

Oplossingsrichtingen

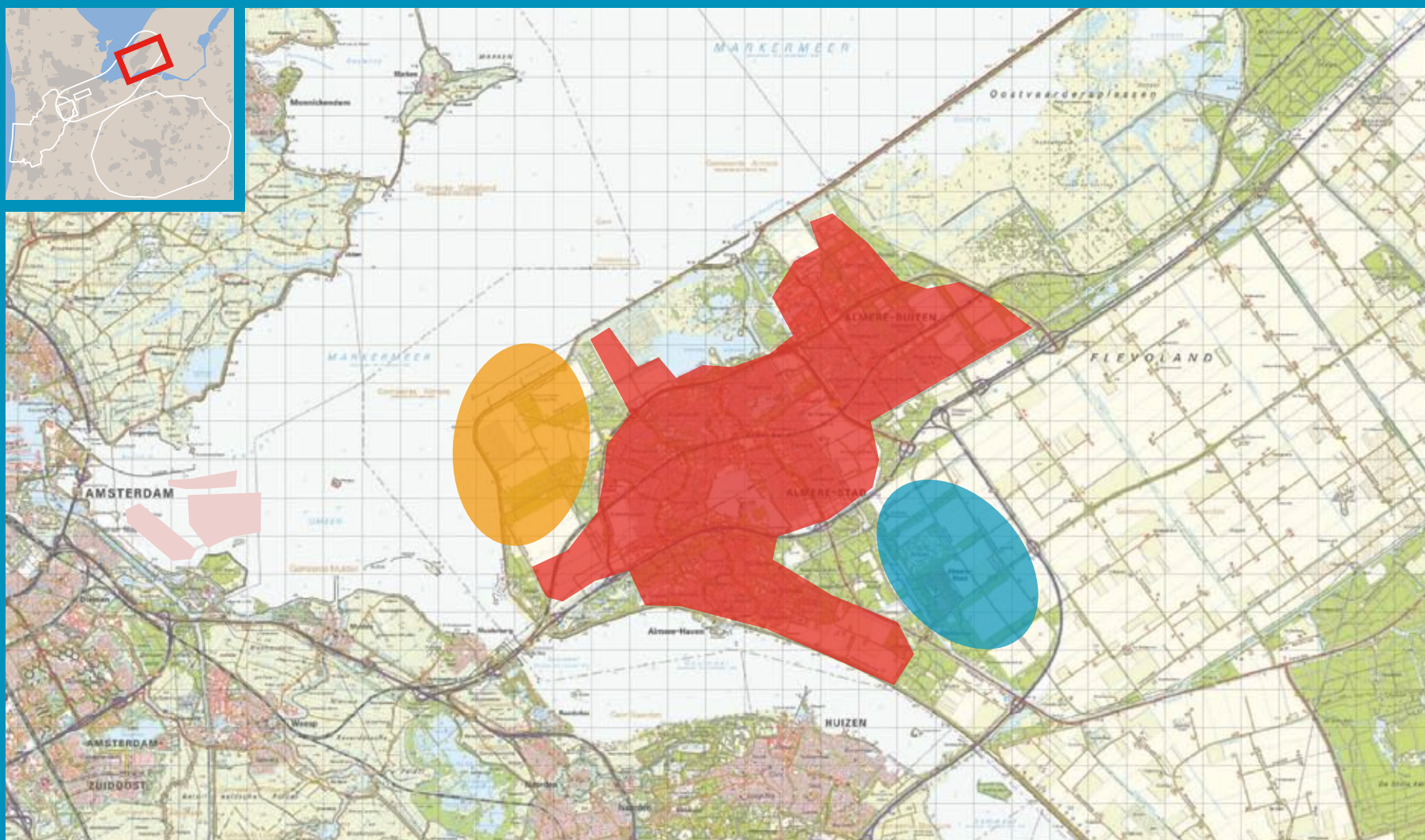
Voor een groei met 45.000 woningen zijn in grote lijnen drie scenario's denkbaar, die op dit moment worden onderzocht:

- Buitendijks west: accent op een westelijke ontwikkeling, met een buitendijkse locatie (indicatie 10.000 woningen tot 2030).
- Binnendijks west: accent op een westelijk ontwikkeling zonder buitendijkse locatie.
- Oost en west: accent op een oostelijke ontwikkeling.

In de drie scenario's zal zowel aan de oost- als aan de westzijde van Almere gebouwd worden. De scenario's verschillen naar getalsmatige verdeling en naar de wijze van inrichting van de locaties.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Er is duidelijkheid over het groeiscenario (omvang en locaties) van Almere met de daarbij behorende afspraken tussen Rijk en Almere over voorzieningen (voornamelijk ontsluiting) en woningbouwtaakstelling. De financieringsproblematiek van Almere is onderdeel van de kabinetsbesluitvorming.



Legenda

- Almere West
- Almere Oost
- Bestaande Stad

Voortraject van het verstedelijkingsbeleid en de groei van Almere

Met de (Eerste) Nota RO uit 1960 werd ingezet op bescherming van het Groene Hart. Met de Tweede Nota RO (1966) werd een beleid van gebundelde deconcentratie ingezet. Met de Derde Nota RO (1973–1983) werd in de jaren '70 de ontwikkeling van groeikernen op enige afstand van bestaande steden versterkt doorgezet. In de Noordvleugel ging het om Alkmaar, Purmerend, Hoorn, Lelystad, Almere, Huizen, Houten, Maarssen, Nieuwegein en groeistad Amersfoort. Gaandeweg werden de negatieve gevolgen van de wegtrek van vooral

gezinnen uit de grote steden merkbaar. Halverwege de jaren '80 werd daarom de 'overloop' naar sommige groeikernen stopgezet. De Vierde Nota (1988) en Vierde Nota Extra (VINEX) sloten hierbij aan. Voortaan werd de groei dicht bij de stad zelf gezocht. Door het gebrek aan grote bouwlocaties direct bij Amsterdam werden VINEX-locaties aangewezen in de Haarlemmermeer (Getsewoud & Floriande), Almere (diverse wijken), Purmerend (Weidevenne), Zaanstad (Saendelft) en Alkmaar/Heerhugowaard (HAL-gebied). Voor Utrecht en Amersfoort kwamen locaties als Leidsche Rijn, Amersfoort-Vathorst, IJsselstein en Houten-Castellum in beeld. In de VINEX werd tevens een potentiële schaarste aan woningbouwlocaties geagendeerd, en werden voor de zone Leiden -Haarlem-Amsterdam (discussie 'Bollenstad' en 'Haarlemmermeerstad') en de oostflank (Almere) gebiedsuitwerkingen in gang gezet. Bij de voorbereiding van de Nota Ruimte werden door het rijk

nadere onderzoeken verricht naar de verstedelijkingsmogelijkheden in de Noordvleugel:

- de Kengetallen Kosten-Baten-Analyse (KKBA) Deltametropool
- de integrale verkenning Haarlemmermeer-Almere

In de KKBA zijn verschillende verstedelijkingsalternatieven voor de Randstad bekeken, te weten een instralingsvariant (bouwen in het Groene Hart), een uitstralingsvariant en een schaalsprong in Almere. Er bleek weinig verschil te zijn tussen de verschillende varianten; bouwen in het Groene Hart zou financieel voordeliger zijn, maar zou dit waardevolle en kwetsbare gebied door verstedelijking en infrastructuur aantasten. In de Nota Ruimte is op basis van bovenstaande onderzoeken gekozen voor substantiële groei in Almere conform het middenscenario met de mogelijkheid om te kiezen voor een hogere of lagere variant.

Zuiderzeelijn (Noordvleugel) en IJmeerverbinding

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

Het kabinet heeft op basis van de Structuurvisie geconcludeerd dat nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn niet kunnen worden aangetoond en dat beperkt is. De structuurvisie heeft aangetoond dat regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een integrale Zuiderzeelijn.

Het OV-knelpunt in de Noordvleugel is in de Structuurvisie Zuiderzeelijn nader onderzocht en uitgewerkt. Openbaar vervoer in de Noordvleugel is een belangrijk onderdeel voor een optimaal functionerend stedelijk netwerk. De geconstateerde capaciteitsproblemen in de treinen en op het spoor in de Noordvleugel moeten dan ook in de periode 2010–2020 worden aangepakt. Dit in aansluiting op de filosofie van de Nota Mobiliteit. Doelstelling van het verbeteren van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel, het versterken van het stedelijk netwerk met bijzondere aandacht voor de positie en de groei van Almere en het oplossen van de geconstateerde OV-knelpunten.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

De ZZL of de regionale IJmeerverbinding kunnen nieuwe woongebieden ontsluiten in Almere. De mogelijkheden zijn verschillend per alternatief.

Planstudie Schiphol Amsterdam Almere

De planstudie beoogt ook een oplossing te bieden voor bereikbaarheidsproblemen in de Noordvleugel bij een groei van Almere, maar dan met maatregelen op het gebied van de weg.

Project Mainport Schiphol

De ZZL kan de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vanuit het Noorden van het land verbeteren.

Nieuw Sleutelproject Zuidas

In de Zuidas-dokvariant wordt ruimte gereserveerd voor een derde tunnelbuis voor een trein of MZB.

Oplossingsrichtingen

Het kabinet gaat in een vervolgtraject de mogelijkheden onderzoeken om op kosteneffectieve wijze het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere te verbeteren. Hierbij wordt de OV-bereikbaarheid onder andere in samenhang bekeken met de wegbereikbaarheid en de verstedelijkingsopties voor Almere. Als mogelijke oplossingsrichtingen voor een vervolgonderzoek wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van het laten doorrijden van de binnenlandse HSL-Zuid shuttles van Amsterdam naar Almere/Lelystad en ook – afhankelijk van keuzes die omtrent de ontwikkelingsrichting van Almere – de mogelijkheden van een eventuele nieuwe verbinding via het

IJmeer. Als onderdeel van die besluitvorming over de Noordvleugel-projecten zal duidelijkheid worden gegeven over het deel van de financiële reservering van de Zuiderzeelijn dat aan deze OV-problematiek van de Noordvleugel wordt gekoppeld en de scope van de verdere uitwerking worden bepaald (welke alternatieven).

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Op basis van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is het kabinet voornemens om te stoppen met het planproces van een Zuiderzeelijn.

Het kabinet zal tot en met juni 2006:

- in overleg met de regio Noord-Nederland nader uitwerken hoe het rijk effectief kan bijdragen aan renderende investeringen in het Noorden;
- nader uitwerken hoe de OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel het meest effectief kan worden aangepakt;
- een traject voor Research & Development uitlijnen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het concept Superbus in Nederland (los van een Zuiderzeelijn);
- de Structuurvisie (incl. kabinetsvoornemen), ter informatie aan de Tweede Kamer sturen en ter inzage leggen voor inspraak.

In juni zal het kabinet op basis van zowel de nadere uitwerkingen ten behoeve van het investeringsprogramma Noord-Nederland en van de OV-bereikbaarheid Noordvleugel als de inspraakreacties definitieve besluiten nemen. De vaststelling van de te onderzoeken oplossingsrichtingen voor verbeteringen van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de Noordvleugel-projecten.



Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

Het gaat in de gebiedsuitwerking om de vraag of en zo ja waar nieuwe locaties voor 10.000 tot 20.000 woningen in het zoekgebied kunnen worden gevonden buiten de bestaande stedelijke gebieden. Rekening houdend met de benodigde ruimte voor onder andere waterbeheer en recreatie. Tegelijkertijd wordt gestreefd naar behoud en versterking van het bollencomplex (Greenport) en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de Bollenstreek. Dit alles in een gebied waar huidig beleid, dat als kader geldt, ruimtelijke ontwikkelingen moeilijk maakt. Zoals 20 kE contour Schiphol, het Groene Hart, strategisch groen-project Haarlemmermeer, de richtlijnen luchtkwaliteit en het Pact van Teijlingen.

Naast de opgave voor uitleglocaties geldt er ook een moeilijk opgave voor realisatie van circa 9.000 woningen binnenstedelijk in de Haarlemmermeer om te kunnen voldoen aan de regionale afspraken (29.000 woningen).

In de gebiedsuitwerking neemt water een prominente plek in waarin met innovatieve bouwmethoden in een diepe polder wordt gezocht naar combinaties met de waterbergingsopgave, problemen met zoute kwel en het risicovraagstuk.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

De relatie met Almere bestaat uit de som van de woningbouw in de Noordvleugel (150.000). Indien geen grote opgave gerealiseerd kan worden in Haarlemmermeer/Bollenstreek stijgt mogelijk de opgave voor Almere.

Project Mainport Schiphol

In het kabinetsstandpunt Schiphol wordt aangegeven welke bouwbeperkingen voor de woningbouwlocaties Hoofddorp-West, Legmeerpolder en Noordwijkerhout gehandhaafd blijven. Met het vrijgeven van Hoofddorp-west voor woningbouw is er meer zoekruimte voor de woningbehoefte.

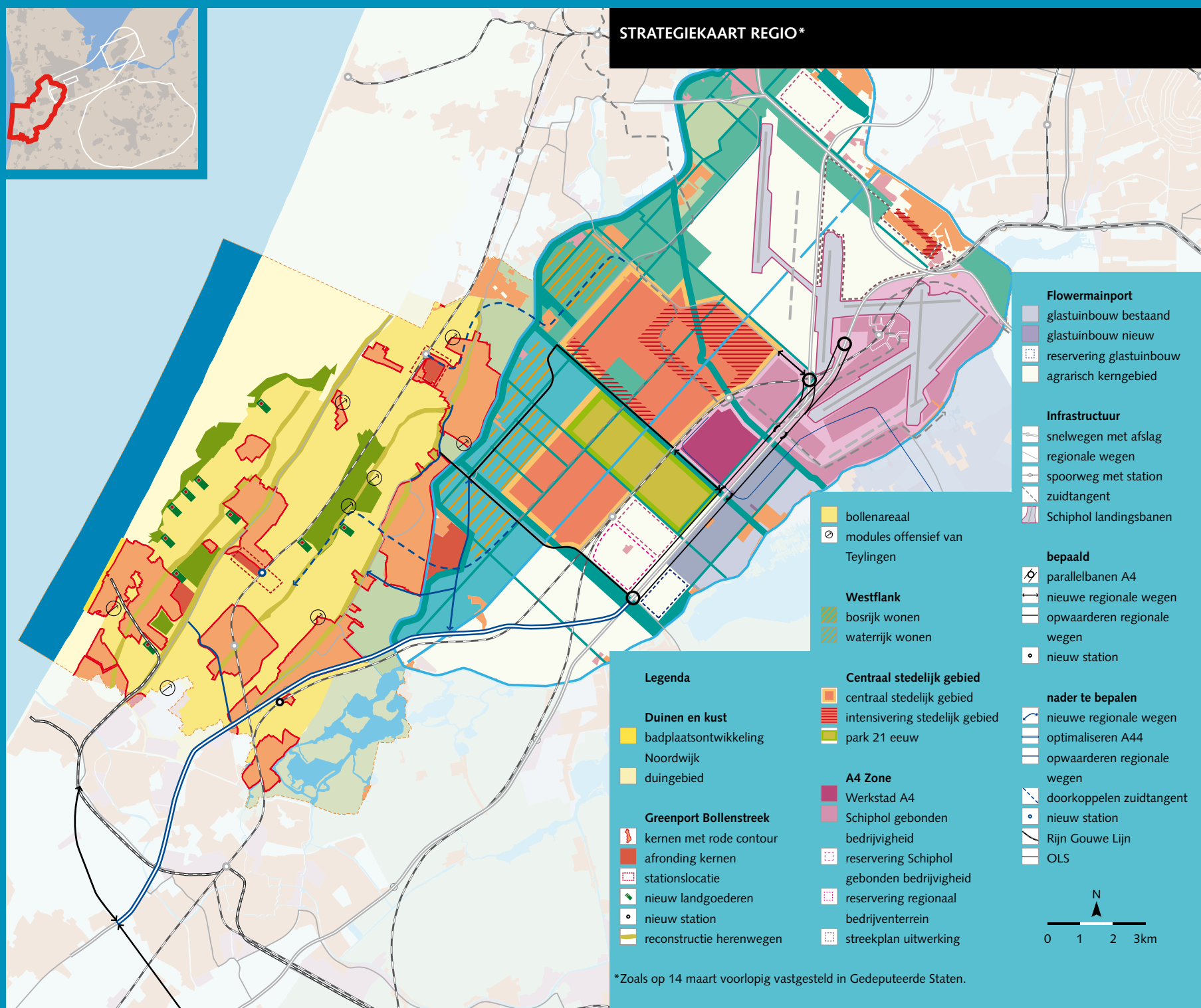
Door nieuwe woningen in de Haarlemmermeer en mogelijke economische ontwikkelingen aan de zuidzijde van Schiphol (werkstad A4) kan de bereikbaarheid naar en rond Schiphol extra onder druk komen te staan.

Oplossingsrichtingen

De regio heeft op basis van vier perspectieven één integraal verhaal opgesteld. Deze gebiedsuitwerking voorziet in de bouw van ruim 25.000 woningen in en buiten bestaand bebouwd gebied. Voor de meeste locaties die in de gebiedsuitwerking zijn opgenomen, geldt echter wel dat aan een aantal randvoorwaarden moet zijn voldaan alvorens daadwerkelijk gebouwd kan worden. In de gebiedsuitwerking is nu met zekerheid ruimte gevonden voor 2.300 woningen. Met het vrijgeven van Hoofddorp-West komt in aanvulling hierop ruimte voor 4.000–8.000 woningen. De vrijgegeven ruimte in Hoofddorp-West draagt bij aan het terugdringen van de woningtekorten en het vinden van ruimte voor de grote woningbouwopgave voor de periode vanaf 2010. Belangrijk is wel dat ook de betrokken partijen in de Bollenstreek en de Haarlemmermeer zich inspannen om een aantal andere randvoorwaarden aan te passen of op te heffen zodat de in de gebiedsuitwerking gevonden ruimte daadwerkelijk voor woningbouw kan worden gebruikt.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Het kabinet neemt een standpunt in over de door de regio vastgestelde gebiedsuitwerking en met name over de door de regio naar voren gebrachte vraagstukken. Deze gebiedsuitwerking heeft betrekking op wonen en werken, mede in relatie tot het huidige verkeers- en vervoerssysteem, groen/blauw, waterbeheer en de te verwachten ontwikkelingen rond Schiphol.



Project mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

In het Kabinetsstandpunt over Schiphol richt het kabinet zich op de ontwikkeling van de mainport, de inpassing van Schiphol in de omgeving en de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven. Zowel qua functie als qua ruimtebeslag bepaalt de luchthaven in toenemende mate de inrichting van het noordelijk deel van de Randstad. Ook is er een relatie met de projecten voor ontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties op onder meer de Zuidas en Schiphol, infrastructurele projecten voor onder andere de ontsluiting van de luchthaven en locaties voor grootschalige woningbouw.

Op de Luchthaven Schiphol en de directe omgeving zijn diverse economische ontwikkelingen voorzien. De ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid, eventuele ontwikkelingen gekoppeld aan een 2e terminal, kantoor- en bedrijvenontwikkelingen in de corridor A4-A10, de toename van vrachtoverslagcapaciteit en de genoemde ontwikkeling van de Zuidas resulteren in een groei van het aantal arbeidsplaatsen en goederenbewegingen.

Oplossingsrichtingen

In het Kabinetsstandpunt over Schiphol worden de mogelijkheden om de concurrentiepositie te behouden en de overlast verder te beperken aangegeven. Het kabinet komt met een breed pakket aan maatregelen. Bekeken wordt onder welke randvoorwaarden meer groei-ruimte voor vliegverkeer gevonden kan worden door onder meer 'slimmer' te vliegen en tegelijkertijd minder hinder plaats te laten vinden. Voor de periode na 2015 zal een verkenning worden uitgevoerd. Voor de dreigende capaciteitstekorten op de infrastructuur naar en van de luchthaven zijn er al veel initiatieven en toezeggingen en is er al het nodige in uitvoering: het infrapakket behorend tot de Zuidas,

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

Indien in de Haarlemmermeer/Bollenstreek niet voldoende bouwmogelijkheden zijn kan onder meer naar Almere uitgeweken worden. Indien de mogelijkheid wordt overwogen om de oostzijde van Almere te bebouwen dient in het onderzoek rekening te worden gehouden met de consequenties voor een eventuele ontwikkeling van de luchthaven Lelystad.

Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding

Een ZZL kan de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vanuit het Noorden van het land verbeteren.

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

In het kabinetsstandpunt Schiphol wordt aangegeven welke bouwbeperkingen voor de woningbouwlocaties Hoofddorp-West, Legmeerpolder en Noordwijkerhout gehandhaafd blijven. Met het vrijgeven van Hoofddorp-west voor woningbouw is er meer zoekruimte voor de woningbehoefte. Door nieuwe woningen in de Haarlemmermeer en mogelijke economische ontwikkelingen aan de zuidzijde van Schiphol (werkstad A4) kan de bereikbaarheid naar en rond Schiphol extra onder druk komen te staan.

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

De in de planstudie onderzochte alternatieven hebben mede als doel de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren.

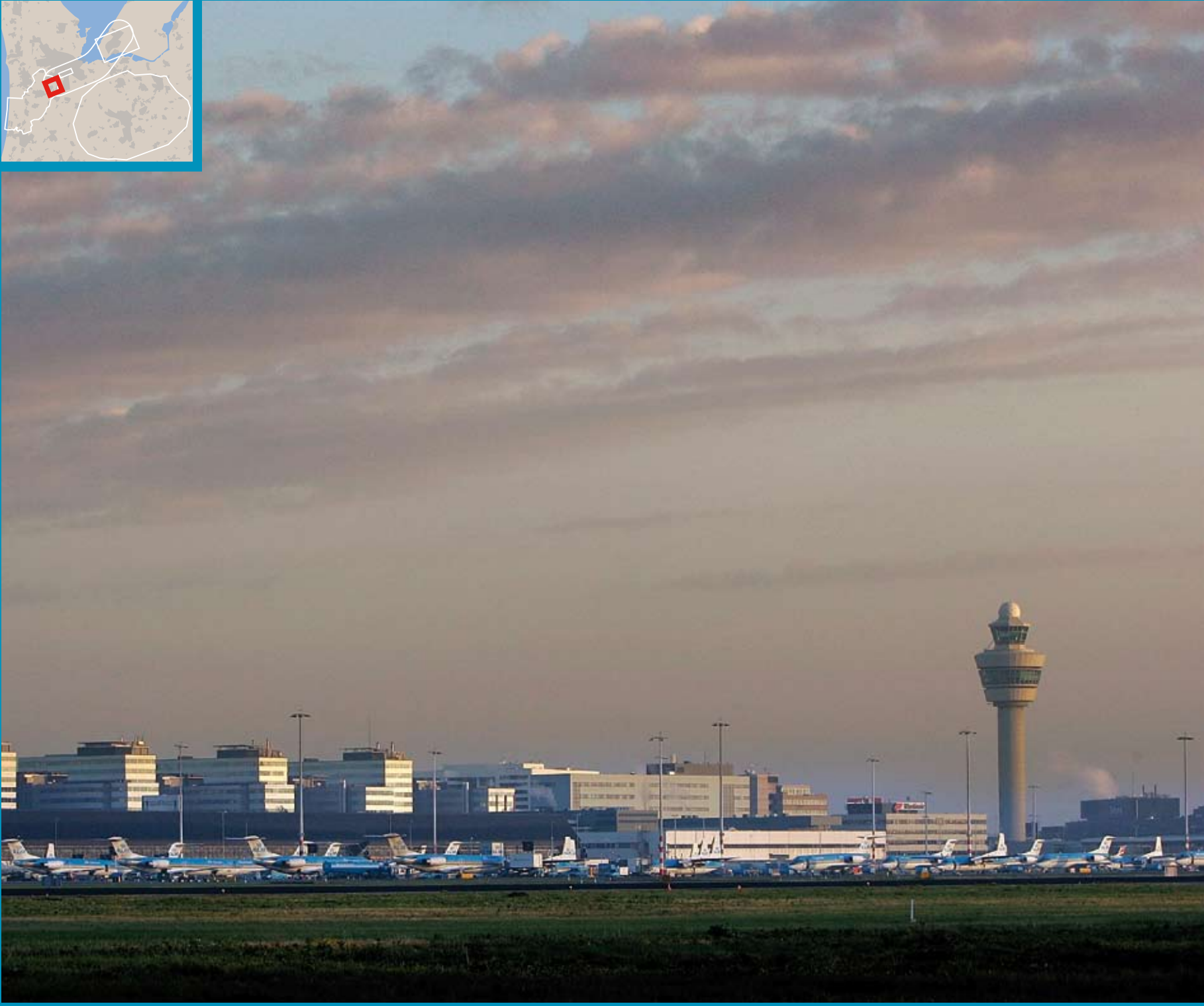
Nieuw Sleutelproject Zuidas

De kantoorontwikkeling op de Zuidas heeft een relatie met de kantoorontwikkeling op Schiphol en in de Haarlemmermeer. Indien daartoe wordt besloten is er voor een OV-verbinding tussen Almere en Schiphol ruimte in de plannen van de Zuidas.

de omliegging van de A9 bij Badhoevedorp, de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere etc. Aan de zuidzijde van de Schiphol wordt momenteel door de regio in samenwerking met Rijkswaterstaat een verkennende studie uitgevoerd naar een parallelbanenstructuur voor de A4, mede in relatie tot de ontwikkelingen op het onderliggend wegennet in de Haarlemmermeer.

Door het kabinet te nemen besluit in 2006

Het Kabinetsstandpunt Schiphol gaat in op welke wijze de mainport zich in de toekomst kan blijven ontwikkelen en tegelijkertijd de overlast zo goed mogelijk kan worden beheerst. Het kabinet zal mogelijkheden aangeven over het al dan niet handhaven van de bouwbeperkingen op de drie uitleglocaties Hoofddorp-West, Legmeerpolder en Noordwijkerhout, het ruimte-gebruik rond Schiphol en de ruimtelijke reserveringen voor Schiphol. Hoofddorp-West is inmiddels vrijgegeven voor woningbouw. De exacte ruimtelijke invulling van het gebied hangt mede af van het kabinetsstandpunt op de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek in het kader van het Noordvleugelprogramma. In 2006 neemt het kabinet in het kader van het programma Noordvleugel besluiten over een aantal grote infrastructurele projecten (planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Zuiderzeelijn), die mede van invloed zijn op de kwaliteit van de landzijdige ontsluiting van Schiphol.



Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

Door de centrale ligging van Utrecht in Nederland en de goede achterlandverbindingen is de verstedelijkingsdruk op Utrecht en omstreken groot, voor woningbouw én werklocaties. Het gebied van de NV Utrecht wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van belangrijk groene en blauwe waarden (Groene Hart, Noorderpark, 't Gooi, Utrechtse Heuvelrug en waterbergingsgebieden rondom de rivieren). De regio is gevraagd met een verstedelijkingsvisie te komen tot 2030, waarbij de uitgangspunten uit het streekplan 2005–2015 als gegeven worden beschouwd. Bekeken wordt welke locaties voor verstedelijking in aanmerking komen, en welke groen/blauwe kansen en gevolgen dat heeft voor bijvoorbeeld het waterbeheer.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

Eén van de verstedelijkingsopties uit de concept ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht richt zich op Eemland/Flevoland. Deze opgave komt bovenop de opgave uit de Noordvleugel Amsterdam (45.000).

Verkenning bereikbaarheid Utrecht

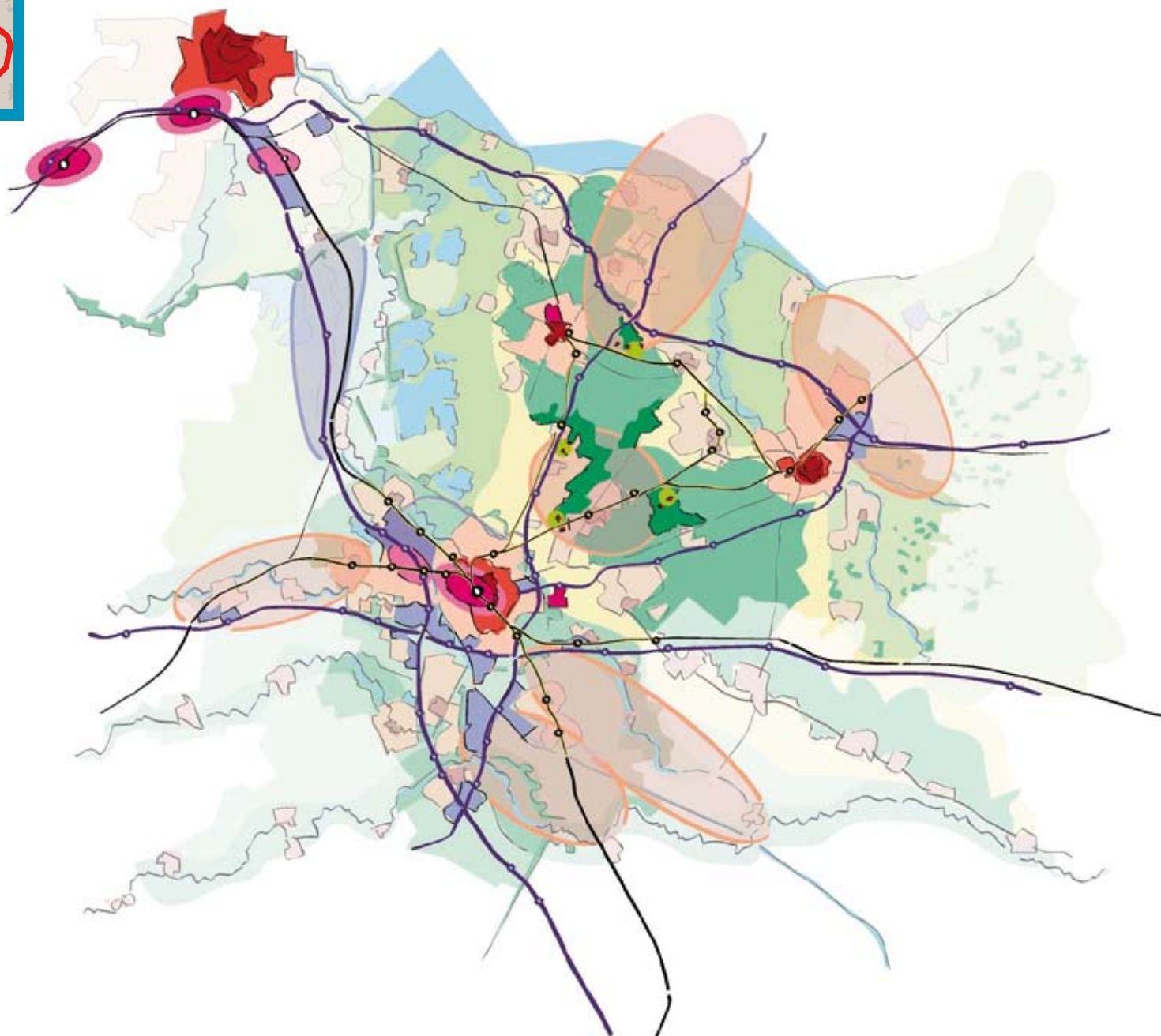
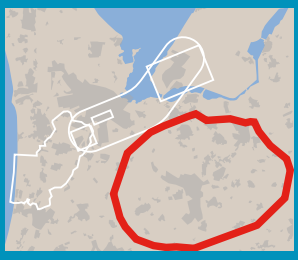
Bereikbaarheid en verstedelijking zijn aan elkaar gekoppeld. Sommige potentiële verstedelijkingslocaties zijn al redelijk goed ontsloten (o.a. spoorlijnen Utrecht-Gouda, Utrecht- 's-Hertogenbosch of rondom de spoorlijnen bij Nijkerk of De Klomp), maar kampen wel met congestie op het wegennet. Andere locaties vergen meer aandacht.

Oplossingsrichtingen

Het rijk gaat uit van een woningbouwopgave van 69.000 voor de periode 2010–2030. De regio heeft gekeken naar A-opties (32.000 woningen na 2015, waarvan 26.000 binnen reeds vastgestelde stedelijke contouren) en B-opties. Daarbij worden vooral mogelijke ontwikkelingsassen vanuit Utrecht beschreven en een tweetal overige locaties (vliegveld Soesterberg en Rijnenburg). Ook een beroep op Almere/Flevoland is mogelijk. In de ontwikkelingsvisie worden geen keuzes gemaakt. Wel blijken veel potentiële locaties buiten de bundelingsgebieden te liggen en vormt de bereikbaarheid bij sommige locaties een knelpunt.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Het kabinet neemt een standpunt in over de door de regio opgestelde concept-ontwikkelingsvisie op de verstedelijkingsontwikkeling in de NV Utrecht 2015–2030.



Uit de regionale ontwikkelingsvisie NV Utrecht

Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

De ring Utrecht, waar de A2, A12 en A27 elkaar kruisen, vervult een belangrijke functie als landelijke draaischijf. Als het verkeer vaststaat op de ring heeft dit invloed op het gehele netwerk, zowel boven- regionaal als regionaal.

Het studiegebied van de verkenning omvat:

- de ring Utrecht (de 'U' en de Noordelijke randweg Utrecht)
- A2 tussen aansluiting Breukelen en knooppunt Everdingen
- A12 tussen aansluiting Bodegraven en aansluiting Maarsbergen
- A27 tussen Eemnes en knooppunt Everdingen
- de driehoek A27, A1, A28 inclusief de knooppunten Eemnes en Hoevelaken alsmede de aansluitingen A28 Vathorst/Corlaer en A1 Hoevelaken.

De planhorizon van de verkenning is vastgesteld op 2020. Omdat de ontwikkelingsvisie voor de verstedelijking in de NV Utrecht een planhorizon heeft tot 2030 wordt in de verkenning naar de bereikbaarheid een (kwantitatieve) doorkijk gegeven naar 2030.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

Eén van de verstedelingsopties uit de concept ontwikkelingsvisie van de NV Utrecht richt zich op Eemland/Flevoland. In de verkenning wordt rekenscenario's gehouden met 0, 7.000 en 17.000 woningen in Almere vanuit het Utrechtse.

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

De verstedelingskeuzes die gemaakt worden in de regio Utrecht, rekening houdend met mogelijke effecten op het wegennet.

Oplossingsrichtingen

In de probleemanalyse is voor het studiegebied bekeken welke delen van het netwerk in 2020 niet aan de normen voldoen. Het beeld dat uit de probleemanalyse komt bevestigt de analyse die is gedaan ten behoeve van de Nota Mobiliteit. Grote delen van het HWN (de ring Utrecht, A12 en de A27 in relatie tot Almere en de A1, A28) lijken niet aan de normstelling te voldoen.

Inmiddels zijn diverse oplossingspakketten geformuleerd waarbij wordt gevarieerd met maatregelen op het gebied van weg, OV, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Op basis van de resultaten van de integrale verkenning bereikbaarheid Utrecht neemt het kabinet een besluit over mogelijke verdere betrokkenheid bij de infrastructuurprojecten rond Utrecht.



Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

Diverse projecten in het MIT tot 2010 – zoals de tweede wisselstrook langs de A1 – dragen bij aan vermindering van de huidige congestie op de corridor A6-A1-A9, maar na 2010 ontstaan er opnieuw knelpunten. De verslechterde bereikbaarheid kan de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van voldoende woonmilieus in de Noordvleugel schaden.

De planstudie moet een bijdrage leveren aan:

- 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 (faciliteren verkeer);
- Het verbeteren van het functioneren van het betreffende wegennetwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen (het realiseren van acceptabele reistijden en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden).

In de Planstudie wordt op evenwichtige wijze aandacht besteed aan de omliggende gebieden en aan landschap, natuur en water.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Verstedelijking Almere

Er is een relatie tussen de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en een (substantiële) verstedelijkingsopgave van Almere.

Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding

Een Zuiderzeelijn beoogt een oplossing te bieden voor een betere kwaliteit van de OV-ontsluiting van Almere. Wanneer de Zuiderzeelijn via het IJmeer wordt gerealiseerd bestaat de mogelijkheid hier een regionale weg aan te koppelen.

Project Mainport Schiphol

De Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere draagt bij aan de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol in oostelijke richting.

Nieuw Sleutelproject Zuidas

De weginfrastructuur op de Zuidas heeft qua intensiteit en benodigde capaciteit een wederzijdse wisselwerking met de A9 ter hoogte van Amstelveen.

4. Het Verbindingsalternatief, hier worden de A9 en de A6 met een nieuwe directe verbinding verbonden. Hierbij is sprake van meerdere varianten, waaronder een bovengrondse ligging en een (lange of korte) tunnel.
5. Het Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). De invulling hiervan wordt nog bepaald.

Momenteel wordt onderzocht of er binnen de bouwalternatieven reële mogelijkheden zijn om minder, gefaseerd of anders te bouwen. Gezocht wordt naar verschillende optimale bouwoplossingen in combinatie met anders betalen voor mobiliteit.

De mogelijkheden van een aquaduct bij Muiden is bestudeerd in combinatie met de bouwalternatieven. Dit aquaduct heeft een relatie met de woningbouw in de Bloemendalerpolder/KNSF-terrein.

In de planstudie zijn ook de verkeerskundige effecten van een IJmeerweg onderzocht. De 'Groene Uitweg' (groen/blauwe investeringen in het Gein en de Vechtstreek) wordt parallel uitgevoerd aan het project planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Het kabinet spreekt een voorkeur uit voor een oplossingsrichting voor de Planstudie en bepaalt welke alternatieven nader uitgewerkt worden. Tevens worden afspraken gemaakt over de financiële reservering, de mate van inpassing en de opgaven voor natuur en water die hieraan gebonden zijn.

Een aantal oplossingsrichtingen is uitgewerkt

1. Het Nulalternatief (referentiesituatie/huidige situatie)
2. Het Nulplusalternatief, het nulalternatief in combinatie met een vergaande vorm van anders betalen voor mobiliteit
3. Het Stroomlijnalternatief, hierbij wordt de bestaande infrastructuur uitgebreid en gestroomlijnd, zodat de verkeersafwikkeling op de as Schiphol-Amsterdam-Almere verbeterd wordt. Er zijn meerdere varianten, waaronder een bovengrondse en een verdiepte ligging van de Gaasperdammerweg.



Legenda

- Plangebied
- Indicatief tracé

Voortraject van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is niet de eerste studie naar de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in dit gebied. Zo was de verbinding A6/A9 ook eind jaren zestig van de vorige eeuw al een 'hot item'. Het aantal sindsdien uitgevoerde studies en het feit dat nog steeds geen definitieve oplossing is gevonden voor de problematiek onderstrepen nog maar eens de complexiteit van het onderwerp en de emoties die het oproept. Meer of minder recentelijk zijn aan de planstudie de volgende studies vooraf gegaan:

1994 Startnotitie trajectstudie CRAAG (Corridors Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi)

Als eerste stap in het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek is besloten tot het beter benutten van de huidige wegcapaciteit.

2002 Trajectnota CRAAG

CRAAG-benutting wordt ondergebracht in Spoedwet Wegverbreding en maakt thans onderdeel uit van het ZSM-programma (Zichtbaar, Snel, Meetbaar)

2003 'De Uitweg'

Regionale overheden en maatschappelijke organisaties spreken in een gezamenlijke studie onder voorwaarden hun voorkeur uit voor de verbreding van de bestaande weginfrastructuur (A6/A1/A9). Een aantal zien een nieuwe verbinding A6/A9 als terugvaloptie.

2004 MIT-Verkenning corridor Haarlemmermeer-Almere

Analyse van de problemen op de weg en in het openbaar vervoer en verkenning van de oplossingsrichtingen, in relatie tot verschillende verstedelijkingsopties. Directe aanleiding voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

MIT-Verkenning Haarlemmermeer-Almere

In relatie met de verstedelijking in de Noordvleugel is er in mei 2004 een integrale MIT-Verkenning Haarlemmermeer-Almere uitgevoerd. Deze nieuwe stijl van verkennen betekende onder meer dat er een KBA is uitgevoerd en de weg- en openbaar-voervoerproblematiek is geanalyseerd in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Het doel van deze verkenning was inzicht te krijgen in de verkeersgevolgen van verschillende verstedelijkingsvarianten voor de Noordvleugel (o.a. Groene Hart) en de kosten en effectiviteit van mogelijke oplossingen (weg en OV).

Uit de verkenning bleek dat de keuze voor de verstedelijkingslocaties op hoofdlijnen weinig effect hadden op de mobiliteitsvraag, omdat de meeste arbeidsplaatsen en woningen in de Noordvleugel een vast gegeven zijn. Lokaal treden er wel verschillende effecten op. De Verkenning Haarlemmermeer-Almere heeft verder aangegeven dat de problemen op de weg tussen Schiphol, Amsterdam en Almere prioritair zijn. Ook wanneer fors geïnvesteerd wordt in extra openbaar vervoer blijven de wegproblemen aanzienlijk. Duidelijk werd dat de voorgenomen benuttingsmaatregelen (tweede wisselstrook) op termijn onvoldoende soelaas zouden bieden.

Vervolgens is besloten een planstudie te starten naar verbetering van de wegontsluiting van een toekomstig Almere naar het 'oude' land. Consequenties van verschillende groei-varianten van Almere worden hierin meegenomen.

Geconcludeerd is dat goed openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen belangrijk zijn bij het op peil houden van de bereikbaarheid op de as Schiphol - Amsterdam - Almere. Regionale overheden en rijk werken op verschillende fronten aan het verbeteren van het openbaar vervoer.

Nieuw Sleutelproject Zuidas

Bijdrage aan doelstellingen en probleemoplossing Noordvleugel en NV Utrecht

Doelstelling van de gemeente Amsterdam en het rijk luidt: realisatie van een internationaal vestigingsklimaat voor hoogwaardige werkgelegenheid en de versterking van de economische structuur. Deze doelstelling kan op de Zuidas als volgt ingevuld worden: een stedelijk klimaat met allure en voldoende centrumvoorzieningen dat aantrekkelijk is voor internationale bedrijven om zich te vestigen en voor mensen om te wonen. De barrière aan de zuidzijde van Amsterdam, veroorzaakt door de infrastructuurbundel tussen Oud Zuid en Buitenveldert zal afhankelijk van de te kiezen variant verminderen of verdwijnen.

SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN IN HET PROGRAMMA NOORDVLEUGEL

Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding

De samenhang met de Zuiderzeelijn speelt met name qua inpassing. In het dok-model is ruimte voor een derde raitunnel voor trein of MZB.

Project Mainport Schiphol

De kantoorontwikkeling op de Zuidas heeft een relatie met de kantoorontwikkeling op Schiphol en in de Haarlemmermeer.

Oplossingsrichtingen

Twee oplossingsvarianten worden onderscheiden:

1. Dokmodel, waarbij alle infrastructuur onder de grond gebracht wordt.
2. Dijkmodel, waarbij de infrastructuur bovengronds blijft.

Beide varianten verschillen sterk in het te realiseren ruimtelijk programma. Het stedelijke programma van het dokmodel is ongeveer 2.900.000 m² (circa 9000 woningen en ruim 1 miljoen m² kantoren); het stedelijke programma van het dijkmodel is ongeveer 1.360.000 m² (2600 woningen).

De gemeenteraad van Amsterdam heeft de wens uitgesproken dat op de Zuidas gebouwd wordt in een verhouding 45% woningen, 45% kantoren en 10% voorzieningen. Hiermee wordt flexibel omgesprongen en ingespeeld op actuele marktvraag op het moment van realiseren van het plan.

Rijk en regio hebben beide een voorkeur voor het dok-model, maar de definitieve keuze zal mede afhangen van de financiën en de MER. Het plan Zuidas dok laat een positief resultaat zien. Publieke en private partijen constateren dat de financiële doorrekening van het plan perspectief biedt voor een solide onderneming.

Door het kabinet te nemen besluit medio 2006

Er wordt naar gestreefd om medio 2006 een Kabinetbesluit aan de Tweede Kamer voor te leggen over de oprichting van een publiek-private dokonderneming (nut en noodzaakdiscussie dok). Het kabinetbesluit komt tot stand voorafgaand aan de standpuntbepaling in de Tracé-MER-procedure.



Samenhang in ontwikkeling Structuurdocument Noordvleugel

2 Projecten in het programma Noordvleugel

Integrale aandacht voor groen/blauw en cultuurhistorie

De groen/blauwe opgave in de Noordvleugel vormt geen apart deelproject, maar is een integraal onderdeel van de andere Noordvleugel-projecten. De regio heeft op verzoek van het Rijk plannen opgesteld voor groen en blauw, deze plannen hebben betrekking op deelgebieden van de Noordvleugel. Belangrijke deelgebieden zijn de Haarlemmermeer/Bollenstreek, de gebieden van de Gein- en Vechtstreek en het IJmeer.

Het eerste deelgebied wordt opgepakt in de integrale gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek. In de Groene Uitweg is invulling gegeven aan de opgaven voor recreatie, natuur en waterbeheer voor de Gein- en Vechtstreek. De IJmeervisie heeft een beeld geleverd van mogelijkheden voor een integrale ontwikkeling van het IJmeer; de plannen uit de regio voor deze drie gebieden zijn beoordeeld naar hun waarde voor het realiseren van rijksdoelstellingen.

Haarlemmermeer/Bollenstreek

In de opdrachtverlening voor de gebiedsuitwerking aan de provincies Noord- en Zuid-Holland is als voorwaarde opgenomen dat de kwantitatieve en kwalitatieve afspraken in het kader van het Strategisch Groenproject moeten worden uitgevoerd. Het Rijk gaat er daarbij vanuit dat er verschillende ruimtelijke mogelijkheden bestaan om het groen te accommoderen, net zoals dat geldt voor woningbouw. Dit houdt in dat de gebiedsuitwerking de mogelijke locaties aangeeft, maar ook de mogelijke combinaties met rode en blauwe functies zichtbaar maakt.

De concept-gebiedsuitwerking geeft aan dat de groenopgave en de wateropgave in ruimtelijke zin kan worden gerealiseerd. De wijzigingen ten opzichte van de bestaande plannen en afspraken zijn de alternatieve locaties en de invulling ervan. Bij de invulling gaat

het vooral om meer watergebonden vormen van recreatie en natuur en de functiemenging met wonen in de Westflank. De integrale benadering en het meer-voudig grondgebruik heeft voor de Haarlemmermeer tot een resultaat geleid dat naast de doelstellingen voor recreatief groen en water ook kansen biedt voor publiek private samenwerking in rood-voor-groen constructies.

Groene Uitweg

De Groene Uitweg is een regionaal uitvoeringsprogramma voor verbetering van de kwaliteit van het gebied tussen Gooi en Amsterdam Zuid-Oost, de Gein- en Vechtstreek. Dit gebied heeft een functie als uitloopegebied voor de Amsterdammers en heeft ook grote cultuur- en landschappelijke waarde. Het uitvoeringsprogramma Groene Uitweg geeft invulling aan de doelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de stelling van Amsterdam, Groene Hart, en de WB21 doelstellingen. Belangrijk element voor de Groene Uitweg is, dat het gebied beter bereikbaar wordt voor de stedeling, zodat deze ook de kans krijgt de waardevolle landschappen te ervaren. Ook de nationale landschappen nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam zullen profiteren van concentratie van groen/blauwe investeringen in dit gebied. Naast voornoemde inrichtingsplannen zijn er ook minder zichtbare maatregelen nodig voor de stabiliteit van de landbouwsector. Deze is van belang als belangrijkste grondbeheerder en ‘bewaker’ van het karakteristieke open landschap en kavelpatronen. Bij het creëren van ruimte voor diverse natuur- en recreatieprojecten is daarom ook verbetering van de structuur voor de landbouw een aandachtspunt.

De bovengrondse verbindingsvariant van de wegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft negatieve gevolgen voor natuur en landschap. Dit kan problemen opleveren met de regelgeving van Natura 2000.

De andere varianten zijn waarschijnlijk wel juridisch haalbaar maar zullen leiden tot een compensatie- en inpassingsopgave. Ook een eventuele Zuiderzeelijn door het Uitweggebied zal naar verwachting leiden tot opgaven op het gebied van inpassing en compensatie. Met name de kustzone van het IJmeer, begrensd tussen Diemen, Weesp en Muiderberg, biedt met diverse concrete projecten en voorstellen goede kansen op synergie met de inpassing en compensatie voor deze projecten.

Ecologische Schaalsprong IJmeer

De Visie IJmeer doet een voorstel voor een Groen-Blauw maatregelenpakket. Dit pakket bestaat uit investeringen in natte natuur maatregelen. Het betreft de realisatie van grootschalige buitendijkse luwtegebieden en circa 2400ha nieuwe binnendijkse wetlands. Vormgeving en situering zijn nog onderwerp van gesprek. Een (nader te bepalen) deel van de voorgestelde buitendijkse maatregelen wordt naar verwachting uitgevoerd als onderdeel van de reguliere beheersinspanning voor de vogel- en habitat richtlijn en kaderrichtlijn water. De beschikbare beheersbudgetten bepalen de ambitie.

Het resterende merendeel van de voorgestelde maatregelen wordt gerealiseerd in samenhang met de verstedelijkingsopgave en als op zichzelf staande maatregelen. Gezamenlijk realiseren zij de door de regio gewenste ecologische schaalsprong. De suggestie van Almere en Flevoland om vooruit te investeren in de ecologische kwaliteit van IJmeer/Markermeer zal de initiatiefnemer niet ontslaan van de verplichting om het stramien van de Natura 2000 te volgen.

Momenteel wordt er gewerkt aan de Beleidslijn Meren en Delta's. Hierin wordt het “nee-tenzij” regime van de Nota Ruimte voor buitendijks bouwen uitgewerkt naar een “ja-mits”, waarbij de mits inhoudt dat water-

neutraal of -positief wordt gebouwd. Doelstelling van de beleidslijn is om beschikbare ruimte voor water te behouden in verband met het effect van de klimaatveranderingen op de strategische watervoorraad in droge periodes en op de veiligheid als gevolg van voorziene peilstijgingen. Verstedelijking in het IJmeer wordt hierdoor onder voorwaarden mogelijk.

De besluitvorming over groen-blauw vindt plaats langs twee sporen:

- het regelgevingsspoor: uit de regelgeving (VHR, EHS, Natura 2000, Kaderrichtlijn Water, Monumentenwet enz.) vloeien verplichtingen voort bij de realisatie van verstedelijkings- en infrastructuurprojecten (zoals verstedelijking Almere, Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding). Hier kunnen bijvoorbeeld mitigatie- en compensatiemaatregelen toe behoren. De kosten hiervan behoren in principe tot de projectkosten.
- het ontwikkelingsspoor, waarbij het Rijk een reactie zal geven op de drie programmaonderdelen: Haarlemmermeer/Bollengebied, Groene Uitweg en IJmeer.

2 Projecten in het programma Noordvleugel

Samenhang tussen de projecten

Op gebiedsniveau bekeken is er tussen alle projecten een relatie in de doelstelling voor de Noordvleugel. Op het niveau van opgaven is bij de projectbeschrijvingen voor ieder project aangegeven welke samenhang er met andere projecten bestaat. In tabel 1 is deze samenhang schematisch weergegeven.

De sterkste regionale samenhang bestaat uit de verstedelijkingsopgave. Qua verstedelijking is sprake van een tweetoppige vraag naar enerzijds stedelijke woonmilieus, en anderzijds groene woonmilieus in lage dichtheden. Ondanks de programmatische samenhang kan niet zo maar met woningaantallen geschoven worden. De gewenste types woonmilieus en de fasering in de bouwmogelijkheden zijn hiervoor belangrijke aandachtspunten.

Wat in de samenhangen opvalt is dat er drie geografische clusters te onderscheiden zijn: Amsterdam-Almere, Haarlemmermeer-Schiphol, en de NV Utrecht. Aan de hand van de geografische clusters wordt – op detail niveau – dieper ingegaan op de onderlinge samenhang op basis van de inhoudelijke informatie die tot nog toe uit de projecten en uit eerdere studies beschikbaar is.

- Projectencluster 1**
Verstedelijkingsprogramma Noordvleugel en NV Utrecht (woonmilieus)
- Projectencluster 2**
Geografisch cluster: Amsterdam/Almere
- Projectencluster 3**
Geografisch cluster: Schiphol/Haarlemmermeer/Bollenstreek
- Projectencluster 4**
Geografisch cluster: NV Utrecht

TABEL 1 Samenhang tussen de projecten

Effect van onderstaand project op	Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere	Zuiderzeelijn (Noordvleugel) en IJmeerverbinding	Verstedelijking Almere	Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid	Nieuw Sleutelproject Zuidas	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek	Ontwikkelingsvisie NV Utrecht	Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere		X	X	X	X			
Zuiderzeelijn (Noordvleugel) en IJmeerverbinding	X		X	X	X			
Verstedelijking Almere	X	X				X	X	
Project mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid	X	X			X	X		
Nieuw Sleutelproject Zuidas		X		X				
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek			X	X				
Ontwikkelingsvisie NV Utrecht			X					X
Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht							X	

Tabel alleen van links naar rechts lezen: besluitvorming in een project in de meest linkse kolom is van invloed op een project in de bovenste horizontale rij.

Geografisch cluster Amsterdam-Almere

Uit de projecten zijn de volgende samenhangen gebleken:

1. Op de corridor Amsterdam-Almere zal de capaciteitsproblemen op de weg op korte termijn sterk toenemen. Voor het OV dienen capaciteitsknelpunten zich later aan.
2. Auto en OV bedienen beide hun eigen markten, waarbij het OV een belangrijke rol speelt tussen gebieden die vlakbij haltes liggen en locaties die met congestie en parkeerbeperkingen te kampen hebben (vooral Amsterdam-Centrum, Zuidas, Schiphol en Utrecht-Centrum). De auto is daarentegen sterker vanuit verder van haltes gelegen woonwijken, kriskrasrelaties, en naar perifeer gelegen bestemmingen. Het OV-aandeel in de regio is voor Nederlandse begrippen reeds hoog (naar Amsterdam-Centrum ca. 50% in de spitsen). Beslissingen over investeringen in weg en OV kunnen dus apart genomen worden.
3. Het bouwen in hoge dichtheden aan de westzijde van Almere met een IJmeerverbinding leidt tot meer verplaatsingen naar Amsterdam en een hoger OV-aandeel. Een metro leidt tot het hoogste OV-gebruik. Zonder IJmeerverbinding is het aantal verplaatsingen vanuit Almere Pampus naar Amsterdam aanzienlijk lager.
4. De locatiekeuze in Almere maakt nauwelijks verschil voor de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere; ook de invloed van een regionale IJmeerweg blijft beperkt tot hooguit een rijstrook minder in de Planstudie.
5. De snelheid van het OV maakt op de schaal van de Noordvleugel relatief weinig uit: voor- en natransport hebben een groter reistijdeffect. Alleen bij extreme beprijzingsmaatregelen voor het wegverkeer ontstaat er een substantiële verschuiving van weg naar OV.

6. Zowel de verstedelijkingsrichting van Almere als de te realiseren infrastructuur bieden kansen voor versterking van de groen/blauwe structuur. Verstedelijking in het IJmeer/Markermeer gaat samen met een groen/blauwe schaalsprong in het IJmeer. Koppeling van de infrastructuuropgave Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere aan de mogelijkheden tot groen/blauwe investeringen in de Vechtstreek. Oostelijke verstedelijking van Almere kan samengaan met de ontwikkeling van de ecologische zone Veluwe-Heuvelrug-Oostvaardersplassen.
7. In Almere moet rekening gehouden worden met de maximale bouwcapaciteit van 3000 woningen per jaar. Daarnaast zal er uit oogpunt van diversiteit voor gezorgd moeten worden dat er ook na 2020 voldoende keuze uit diverse woonlocaties blijft.

Geografisch cluster Schiphol-Haarlemmermeer-Zuidas

1. De ontwikkeling van de Zuidas kan de thuismarkt van Schiphol versterken. In absolute aantallen zal de bijdrage beperkt zijn, maar de reizigers genereren mogelijk wel een hoog rendement. Verder is van belang dat het gebied rond Schiphol en de Zuidas niet teveel met elkaar gaan concurreren. Een overaanbod van hoogwaardige kantoorlocaties is niet goed voor het imago en tast het ontstaan van synergievoordelen op één locatie aan.
2. De weginfrastructuur is voor de ontwikkeling van Schiphol van belang, maar is geen groot knelpunt, relatief veel verkeer vindt plaats buiten de spitsen.
3. Schiphol is reeds goed ontsloten door het openbaar vervoer. Nieuwe grootschalige projecten zijn niet cruciaal voor de ontwikkeling van de luchthaven (wellicht m.u.v. de tweede terminal).
4. Inpassing van de Zuiderzeelijn op de Zuidas is in de dokvariant (extra tunnelbuis) eenvoudiger dan bovengronds.

5. Verstedelijking van de Haarlemmermeer/Bollenstreek noopt niet tot extra railvervoer, maar leidt wel tot capaciteitsproblemen op de A4. Dit wordt volgens de reguliere MIT-systematiek onderzocht.

Geografisch cluster Utrecht

1. Koppeling van groen/blauwe mogelijkheden bij verstedelijking aan de oostelijke rand van het Groene Hart kan een belangrijke bijdrage leveren aan de vorming van een natte as. In Rijnenburg geldt een sterke samenhang met de waterbergingsopgave en de aanwezigheid van dikke veenpakketten.
2. Handhaving van de huidige contouren van de beschermde landschappen leidt mogelijk tot de noodzaak na 2020 een woningbouwtaakstelling naar Almere, Gelderland of de Zuidvleugel over te hevelen.

In het volgende hoofdstuk wordt op basis van de keuzemogelijkheden die er zijn voor de projecten en op basis van de in dit hoofdstuk geschetste samenhangen aangegeven welke keuzes binnen het ene project direct van invloed zijn op keuzes in een ander project.

3 Naar besluitvorming



3 Naar besluitvorming

In dit hoofdstuk wordt de relatie in beeld gebracht tussen de projecten op keuze-niveau. Er wordt geïnventariseerd of een keuze binnen het ene project, directe invloed heeft op de keuze(mogelijkheden) in een ander project. Vervolgens wordt, mede op basis hiervan, inzicht gegeven in de mogelijkheden van fasering van besluiten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van de visie en opvattingen van regionale overheden en maatschappelijke organisaties.

Besluitenboom

In het vorige hoofdstuk is aangegeven welke keuzes het kabinet medio 2006 moet maken binnen de projecten die onderdeel zijn van het programma. Deze keuzes variëren van een reactie op een verstedelijkingsvisie tot de keuze voor het verder uitwerken van een weg-alternatief; afhankelijk van de fase waarin het betreffende project zich bevindt. Door dit verschil in fase is er ook een verschil in onderlinge invloed tussen de projecten.

Redenerend vanuit de keuzes die dit jaar voorliggen wordt gekeken wat een bepaalde keuze in het ene project betekent voor keuzemogelijkheden in andere projecten. Voorkomen moet worden dat een besluit binnen een project dat gevorderd is, een toekomstig besluit binnen een ander project onbedoeld beïnvloedt of zelfs onmogelijk maakt. Bij het in kaart brengen van deze afhankelijkheden wordt alleen rekening gehouden met inhoudelijke relaties, politiek-bestuurlijke afhankelijkheden in keuzes worden hier buiten beschouwing gelaten. De afhankelijkheden worden zo veel mogelijk schematisch inzichtelijk gemaakt, waarbij consequenties in blauw zichtbaar worden. Daar waar consequenties effecten hebben op besluiten in andere projecten, zijn die in groen aangegeven.

Verstedelijking Almere

Voor een groei met 45.000 woningen zijn in grote lijnen drie scenario's denkbaar, die op dit moment worden onderzocht:

- Buitendijks west: accent op een westelijke ontwikkeling, met een buitendijkse locatie (indicatie 10.000 woningen tot 2030).
- Binnendijks west: accent op een westelijk ontwikkeling zonder buitendijkse locatie.
- Oost en west: accent op een oostelijke ontwikkeling.

In de drie scenario's zal zowel aan de oost- als aan de westzijde van Almere gebouwd worden. De scenario's verschillen naar getalsmatige verdeling en naar de wijze van inrichting van de locaties.

Een westelijk scenario geeft uitdrukking aan de ambitie om ook meer stedelijke woonmilieus toe te voegen, gekoppeld aan een primaire oriëntatie op Amsterdam. Bij een buitendijkse locatie bestaan hiervoor aan de westzijde, gezien de relatie met het water bijzondere kwalitatieve mogelijkheden. Het aanbod van woonmilieus kan daarmee worden verbreed, met name in het hogere marktsegment.

Een binnendijkse westelijke ontwikkeling mist die bijzondere kwaliteit. Stedelijke kwaliteit wordt in het binnendijkse model vooral gezocht via een extra inspanning voor de ontwikkeling van de bestaande stad. Bij een oostelijk scenario bestaat ruimte voor een relatief grotere toevoeging van suburbane en landelijke woonmilieus. Het geeft uitdrukking aan een meerzijdige oriëntatie van de stad.

Een buitendijkse westelijke ontwikkeling is alleen denkbaar in combinatie met een ambitieus programma voor verbetering van de groen/blauwe kwaliteit van het Markermeer en IJmeer. Het betreft zowel natuurwaarden en waterkwaliteit als maatregelen voor het

kwantitatieve waterbeheer. Het vraagt een afweging of verstedelijking in dit kwetsbare gebied gezien regelgeving en groen/blauwe effecten wenselijk is. Bij de binnendijkse scenario's zijn ook maatregelen voor waterbeheer en natuurwaarden nodig, maar deze zijn naar verwachting minder ingrijpend.

Bij een oostelijke ontwikkeling kan synergie worden gezocht met de natuuropgave voor de ecologische verbingszone Midden Flevoland.

Een dominant westelijke ontwikkeling sluit aan bij een eventuele aanleg van een IJmeerverbinding. Deze zou concreet uitdrukking geven aan de ambitie om de samenhang tussen Amsterdam en Almere te versterken.

Een dominant oostelijke ontwikkeling zal mogelijk om capaciteitsuitbreiding vragen van de verbindingen aan die zijde van de stad, zoals de A27. Dit scenario biedt minder gunstige voorwaarden voor openbaar vervoer.

In alle gevallen is verbetering van de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Almere nodig. Zonder deze verbetering lijkt het onwaarschijnlijk dat Almere bereid is om 45.000 woningen aan de voorraad toe te voegen in de periode 2010–2030. Aandacht voor de totale woningbouwbalans in de Noordvleugel en NV Utrecht is eveneens in alle gevallen een aandachtspunt.

Zou blijken dat een groei groter dan 45.000 wenselijk en mogelijk is, dan kan dit in principe worden bereikt door de maximale oostelijke en westelijke uitbreidingsmogelijkheden te combineren. Dit zou er wel om vragen dat al in de eerste planfase op zo'n mogelijke doorgroei wordt geanticipeerd. Dit heeft consequenties voor het niveau van de (voor-)investeringen.

Uitbreiding Almere	Verbetering bereikbaarheid nodig	
	Aandacht woningbouwbalans Noordvleugel en NV Utrecht	
Almere west buitendijks	Kansen voor een breed aanbod aan woonmilieus	
	Alleen in combinatie met verbetering groen/blauwe kwaliteit in Markermeer en IJmeer	Investerings in groen/blauwe kwaliteit hier tijdig op aanpassen
	Sterkere oriëntatie op Amsterdam	Past bij de eventuele aanleg van een IJmeerverbinding
Almere west binnendijks	Ontwikkeling meer gericht op bestaande stad, oriëntatie op Amsterdam is kleiner	IJmeerverbinding minder in beeld
Almere nadruk oost	Vooraf landelijk woonmilieus	Mogelijkheden realisatie diverse woonmilieus is aandachtspunt
	Aandacht voor infrastructuur aan oostkant	

Zuiderzeelijn (Noordvleugel) en IJmeerverbinding

Binnen de Structuurvisie Zuiderzeelijn wordt op hoofdlijnen onderscheid gemaakt in integrale bereikbaarheidsalternatieven en regiospecifieke alternatieven. Voor de noordvleugel bestaan deze regiospecifieke alternatieven uit OV-projecten zoals een MZB via het IJmeertracé, hoogfrequente stoptreinen via de Hollandse Brug en via het IJmeer en een door de regio aangedragen IJmeermetro.

In het kader van de Zuiderzeelijn wordt aangegeven dat er op termijn OV-knelpunten in de Noordvleugel zullen ontstaan en dat deze moeten worden aangepakt. De vaststelling van de te onderzoeken oplossingsrichtingen vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de projecten in het Noordvleugelprogramma in juni 2006.

Indien bij het verder onderzoek naar OV-alternatieven in de Noordvleugel varianten via het IJmeer worden uitgesloten, dan wordt een eventuele IJmeerverbinding een regionale aangelegenheid. Een dominant westelijke ontwikkeling van Almere die aansluit bij een eventuele aanleg van een IJmeerverbinding wordt in dit geval niet ondersteund door een IJmeerverbinding die is geïnitieerd door het rijk.

Verder onderzoek naar OV knelpunten in de Noordvleugel

Indien een IJmeerverbinding hierbij wordt uitgesloten

Dominant westelijke ontwikkeling van Almere wordt niet ondersteund door een IJmeerverbinding geïnitieerd door het Rijk

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

In lijn met de door het rijk verwachte behoefte is voor de Haarlemmermeer/Bollenstreek door de regio een opgave van 29.000 woningen geformuleerd die gerealiseerd moeten worden tussen 2010 en 2030. De vraag die door het rijk aan de regio gesteld is, is of ruimte gevonden kan worden voor 10 à 20.000 woningen buiten het bestaand bebouwd gebied om een bijdrage te leveren aan de opgave voor de Noordvleugel.

Uit de recent vastgestelde gebiedsuitwerking blijkt dat het lastig is de benodigde ruimte voor verstedelijking te vinden. Verschillende betrokken partijen, waaronder rijk, provincies, gemeenten en waterschappen stellen een flink aantal voorwaarden waaraan moet worden voldaan. De gebiedsuitwerking heeft ruimte gevonden voor bijna 25.000 woningen binnen en buiten het bestaande bebouwde gebied (met inbegrip van de locatie Hoofddorp-West en van woningbouw voor de eigen behoefte in de Bollenstreek). De uitwerking komt zo lager uit dan de gestelde 29.000. Hiermee ontstaat een relatief klein tekort.

Voor de meeste locaties die in de gebiedsuitwerking zijn opgenomen geldt echter wel dat aan een aantal randvoorwaarden moet zijn voldaan alvorens daadwerkelijk gebouwd kan worden. Met het opheffen van de bouwbeperking van Hoofddorp-West is nu één van de randvoorwaarden opgeheven. Daarmee komt in elk geval meer ruimte voor bouwen in het Noord-Hollandse deel van de het gebied waarop de gebiedsuitwerking betrekking heeft. Andere randvoorwaarden (zie de projectbeschrijving in hoofdstuk 2) moeten worden aangepast of weggenomen zodat de in de gebiedsuitwerking gevonden ruimte daadwerkelijk voor woningbouw kan worden gebruikt.

Kunnen in de Haarlemmermeer/Bollenstreek 10 à 20.000 woningen gerealiseerd worden buiten het bebouwde gebied?

Ja, mits flexibel kan worden omgegaan met de meegegeven randvoorwaarden

Anders knelpunt verstedelijkingsopgave Noordvleugel

Mainport Schiphol

Het Kabinetstandpunt Schiphol gaat in op welke wijze de mainport zich in de toekomst kan blijven ontwikkelen. Het kabinet laat het initiatief voor een eventuele uitbreiding van baancapaciteit bij de luchtvaartsector. Deze zal nut en noodzaak moeten aantonen van een capaciteitsuitbreiding op Schiphol of op regionale luchthavens. Indien de NV Luchthaven Schiphol en de provincie Flevoland* ervoor kiezen de luchthaven Lelystad verder te ontwikkelen, zal dit ruimtelijke beperkingen (met name rond geluid, externe veiligheid) voor de regio met zich mee brengen. Dat kan ook de ontwikkeling van Almere aan de oostkant raken. Indien de ontwikkeling van een grotere luchthaven Lelystad een reële optie wordt, zal het rijk bij de afweging of ze medewerking verleent aan een dergelijke ontwikkeling, onder meer verkennen welke effecten dit heeft voor de ontwikkeling van Almere.

Onderbouwd
initiatief sector
en/of regio voor
uitbreiding
baancapaciteit

Rijk start
verkenning
om afweging
te kunnen
maken

Ruimtelijke
en/of milieu-
effecten groot

Afweging ontwikkeling
regionale luchthaven,
woningbouw en andere
gevoelige functies

Ruimtelijke
en/of milieu-
effecten beperkt

Ongehinderde
ontwikkelopties
woningbouw en
andere gevoelige
functies

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

Voor de NV Utrecht is een opgave gesteld om ruimte te vinden voor de woningbouwhoeft in de periode 2015–2030. Bij de keuze voor verstedelijkingslocaties dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid. De locatiekeuze voor ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom goed afgestemd te worden met de ontwikkeling van de infrastructuur in de NV Utrecht.

In de concept ontwikkelingsvisie wordt Flevoland genoemd als een van de opties om woningen te bouwen voor de NV Utrecht. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de verstedelijkingskeuzes in Almere. De ontwikkeling van Almere dient dan afgestemd te worden op de claim die de NV Utrecht zal leggen op Flevoland. Indien Flevoland in beeld komt als locatie om als overloop voor de NV Utrecht te dienen, kunnen mogelijk op termijn knelpunten ontstaan op de infrastructurele verbindingen tussen Flevoland en de NV Utrecht.

Verstedelijkingsopgave
in NV Utrecht realiseren

Afstemmen met de
infrastructuur in de
Verkenning/regionale
netwerkanalyse
NV Utrecht

Deel van de
verstedelijkingsopgave
realiseren buiten het
NV Utrecht gebied en
Flevoland

Afstemmen met de
verstedelijkingskeuze
Almere

Afstemmen met de
infrastructuur in de
Verkenning/regionale
netwerkanalyse
NV Utrecht

*Recentelijk heeft het kabinet een wetsvoorstel ingediend waarmee de bevoegdheden over regionale luchthavens in ons land (waaronder Lelystad) worden gedecentraliseerd naar de provincie.

Verkenning/regionale netwerkanalyse NV Utrecht

Met name omdat de Verkenning Utrecht in de verkenningfase zit heeft dit project op dit moment weinig invloed op andere projecten en is ook niet leidend voor andere projecten. Andere projecten dienen dan als randvoorwaarde. Als er door de autonome ontwikkeling knelpunten op de weg dienen te worden aangepast, kan dit ruimte bieden voor eventuele nieuwe verstedelijkingslocaties.

Verbeteren
bereikbaarheid ring
Utrecht

Perspectief voor
ontwikkeling nieuwe
verstedelijkingslocaties

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

In de planstudie Schiphol Amsterdam Almere worden verschillende alternatieven uitgewerkt. Volgens de alternatieven- en variantennota is de relatie met de verstedelijkingsopties binnen Almere niet groot. Ook bij een geringe doorgroei van Almere na 2010 zijn de problemen op de weg groot. Een keuze voor een bepaald bouwalternatief zal niet bepalend zijn voor de mogelijke verstedelijkingsrichtingen in Almere. Dát de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Almere verbetert is wel van belang voor de verstedelijkingsmogelijkheden. Zonder vergroting van de capaciteit op de corridor Amsterdam-Almere lijkt het onwaarschijnlijk dat Almere bereid is 45.000 woningen aan de voorraad toe te voegen in de periode 2010–2030.

Indien gekozen wordt voor een uitbreiding van infrastructuur is aandacht voor groen blauwe maatregelen van groot belang; wettelijke compenserende en mitigerende maatregelen moeten zeker worden genomen. Daarnaast is de keuze van invloed op de invulling van groen/blauwe ambities en plannen als de Natte As.

Geen verbetering
capaciteit corridor
Amsterdam-Almere

Onwaarschijnlijk
dat Almere 45.000
woningen zal toevoegen

Knelpunt
verstedelijkingsopgave
Noordvleugel

Keuze uitbreiding van
infrastructuur

Eisen groen/blauwe
compensatie aandacht
groen/blauwe
ontwikkelingen

Nieuw Sleutelproject Zuidas

Indien gekozen wordt voor het Dokmodel op de Zuidas is er rekening gehouden te worden met de mogelijke komst van een Zuiderzeelijn. De Zuiderzeelijn/OV dient op een goede wijze in het plan voor de Zuidas ingepast te worden.

Bij de keuze voor een Dijkmodel op de Zuidas ontstaat daar minder ruimte om woningen te realiseren. Elders in de Noordvleugel zal ruimte gezocht moeten worden om deze specifieke, hoogstedelijke woningvraag te realiseren.

**Nieuw Sleutelproject
Zuidas dokmodel**

Ruimte voor Zuiderzee-
lijn/ OV gereserveerd

**Nieuw Sleutelproject
Zuidas dijkmodel**

Minder woningen,
ruimte elders zoeken

3 Naar besluitvorming

Fasering

Aan de hand van de inhoudelijke informatie uit de projecten en de vorige paragraaf waarin afhankelijkheden op besluiten-niveau zichtbaar zijn gemaakt kan enig inzicht worden gegeven in de fasering van besluiten in de tijd.

Infrastructuur

Uit de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere blijkt dat de wegbereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Almere op korte termijn om een oplossing vraagt. De Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zit wat planvorming betreft op het kritieke pad. Uitstel van een besluit binnen dit project betekent uitstel van de start van realisatie in 2011 en voortzetting van onzekerheid over de te realiseren uitbreiding bij regionale overheden en bewoners. Voor het OV dienen capaciteitsknelpunten zich later aan (2010–2020) en dienen in deze periode te worden aangepakt.

Verstedelijking

Aan de hand van de fasering die door de regio in de derde noordvleugelconferentie is vastgesteld kunnen in de Noordvleugel twee tijdsvakken worden onderscheiden binnen de woningbouwfasering. De tijdsvakken hebben betrekking op de periode 2010–2020 en de periode 2020–2030. Aan de hand van deze fasering kan inzicht worden gegeven over de benodigde besluiten in de tijd om te kunnen voorzien in deze woningbouwbehoefte.

Periode 2010–2020

Voor de periode 2010–2020 wordt in de regio Haarlemmermeer naar ruimte gezocht voor 20.000 woningen. De locatie Hoofddorp-West, die inmiddels door de Minister van VROM is vrijgegeven voor woningbouw, speelt een belangrijke rol in de woningbouwmogelijkheden in de Haarlemmermeer. Op basis van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/

Bollenstreek moet op korte termijn duidelijk worden in hoeverre kan worden voldaan aan de woningbehoefte tot 2020. Hierbij zal ook worden aangegeven hoe er moet worden omgegaan met de groen/blauw en de wateropgaven.

Almere zal in ontwikkeling worden gebracht, deels in de periode tot 2010, deels in de periode daarna tot 2030. In de periode tot 2010 kan worden volstaan met locaties binnendijs. In deze periode kunnen hier ongeveer 21.000 woningen worden gerealiseerd.

Het streekplan in de NV Utrecht is vigerend tot 2015, daarna zullen beschikbare locaties in de NV Utrecht benut worden. Het is nog niet duidelijk of in combinatie hiermee besluiten genomen moeten worden ten aanzien van maatregelen voor de bereikbaarheid.

Periode 2020–2030

De opgave van 9.000 woningen die in deze periode voor de Haarlemmermeer Bollenstreek geprojecteerd zijn, dienen op dat moment ingepast te worden. Voor de Haarlemmermeer zijn in deze periode geen aanvullende besluiten noodzakelijk.

Om het na 2020 resterende deel van de bouwlocaties in Almere te kunnen ontwikkelen (24.000 woningen) moet een definitieve keuze gemaakt zijn over de lange termijn ontwikkeling van Almere. Indien een besluit over een IJmeerverbinding gekoppeld is aan een lange termijnontwikkeling van Almere moet hierover tijdig duidelijkheid bestaan. Hierbij moet worden aangetekend dat er rekening moet worden gehouden met de benodigde proceduredtijd voor een definitieve keuze over een IJmeerverbinding. Daarnaast vraagt een ontwikkeling in het IJmeer om tijdige voorinvesteringen in groen en blauw. Met deze investeringen kan 'milieuruimte' worden gecreëerd waarbinnen buitendijkse ontwikkelingen eventueel inpasbaar zijn.

Regionale overheden en maatschappelijke organisaties: betrokkenheid en opvattingen

Binnen het programma Noordvleugel en de Noordvleugelprojecten wordt actief samengewerkt met partijen buiten de Rijksoverheid. Er is veelvuldig overleg met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en belangenpartijen.

Ten behoeve van het structuurdokument zijn twee specifieke trajecten gestart:

- Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van VROM, adviseert een werkgroep van de Raden van Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad over het Noordvleugelprogramma op basis van 'open ronde tafel' gesprekken. Tijdens deze bijeenkomsten worden gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de wetenschap, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en het regionaal bestuur. De raden gebruiken de resultaten hiervan voor het opstellen van 'tussentijdse bevindingen', die besproken zijn met de Minister van Verkeer en Waterstaat. De raden sluiten het adviestraject af met een eindadvies.
- Daarnaast zijn consultatiebijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van maatschappelijke groepen en regionale vertegenwoordigers.

De resultaten hiervan zijn waar mogelijk verwerkt in het structuurdokument. Ideeën of adviezen die meer gericht zijn op de besluitvorming worden in het proces naar besluitvorming meegenomen.

De VROM-raad en Raad voor V&W hebben op basis van de 'open ronde tafels' geadviseerd de publieke investeringen te richten op een westelijke ontwikkeling van Almere met een hoogwaardig ontworpen brug over het IJmeer, waardoor Amsterdam en Almere een bipolaire stad vormen. Een zuidoostelijke ontwikkeling

zou pas op de langere termijn noodzakelijk kunnen zijn. De NV Utrecht zal zijn woningbouwopgave volgens de raden de komende periode zelf op moeten lossen. De raden zien de luchthaven Lelystad als economische groeipool, waarvoor een goede OV-verbinding naar Schiphol wenselijk is, maar niet naar het Noorden. De raden zien de ontwikkeling van het IJmeer en de robuuste ecologische zone ten oosten van Almere als voorwaarde voor de Noordvleugel.

Bij de consultatiesessie met maatschappelijke organisaties en regionale vertegenwoordigers waren de Kamer van Koophandel Amsterdam, de NV Luchthaven Schiphol, VNO/NCW en verschillende Natuur, Milieu en Landbouworganisaties aanwezig. In dit overleg zijn de volgende punten naar voren gekomen:

- Het programma Noordvleugel beoogt een aantal samenhangende besluiten te nemen over de verdere ontwikkeling van het gebied. De samenhang tussen de projecten binnen het programma moet goed in beeld worden gebracht. Daartoe zal een herkenbare hiërarchie in de besluiten rond het programma moeten worden opgenomen. Vertrekpunt zouden de uitgangspunten uit de grote nota's moeten zijn.
- De besluiten over het programma Noordvleugel moeten op robuustheid worden getoetst. Onzekerheden in de prognoses zullen in de besluitvorming moeten worden verdisconteerd.
- De groen/blauwe ontwikkeling is van groot belang voor het realiseren van de economische doelen van het programma. Groen/blauwe projecten zullen daarom een duidelijke plaats in het programma moeten krijgen. Ook moet een koppeling worden gelegd met wat er in andere programma's (Groene Hart) gebeurt.
- De keuzes binnen de totale verstedelijkingsopgave voor de Noordvleugel vormen een belangrijk vertrekpunt voor het programma. Allereerst ligt

er een relatie met de ontwikkeling van Schiphol. Eventuele knelpunten in de verstedelijkingsopgaven in de Haarlemmermeer zullen doorwerken in de groei van Almere. Daarnaast is Almere van belang als overlooptgebied voor de verstedelijking in Utrecht. Daarmee worden kwetsbare gebieden gespaard. Daarnaast heeft Almere ook een economische rol.

voor Utrecht. In de relatie Utrecht-Almere zal ook de infrastructuur moeten worden verbeterd. Het is van belang deze relatie goed in het programma Noordvleugel te onderkennen

- De wijze van samenwerking binnen het programma Noordvleugel, onder meer met het bedrijfsleven, is een vraagstuk dat in de vervolgfase van het programma verder zal worden uitgewerkt.

Opvattingen regionale overheden en maatschappelijke organisaties

In de rijksnota's staan de rijksambities beschreven ten aanzien van de Noordvleugel van de Randstad. In dit document is daar in hoofdstuk 2 een verkorte weergave van gegeven. De Noordvleugel, NV Utrecht, samenwerkende natuur- en milieuorganisaties en de Kamers van Koophandel in de Noordvleugel zijn gevraagd om hun visie te geven op de ontwikkelingen in de Noordvleugel. In de volgende tekstboxen is hiervoor ruimte geboden.

NOORDVLEUGEL

Onderstaande betreft een samenvatting van de regionale gebiedsvisie 'De Noordvleugel, een regionale netwerkstad' van het Noordvleugeloverleg (gemeente Almere, Amsterdam Haarlemmermeer, Zaanstad e.a., Regionaal Orgaan Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland).

Door de regio wordt een metropolitane strategie ontwikkeld om de internationale concurrentiekracht te versterken. Voor de economische groei, met de gewenste massa en diversiteit, is groei van een gevarieerde beroepsbevolking nodig. Om de autonome bevolkingsgroei tezamen met de gewenste groei van de beroepsbevolking te huisvesten kent de Noordvleugel een woningbouwopgave van 150.000 woningen voor de periode van 2010 tot 2030, waarvan tenminste 45.000 in Almere. Door woningen te bouwen in Haarlemmermeer e.o. en een grote binnenstedelijke opgave wordt de woon-werkbalans meer in evenwicht gebracht. Voor Almere wordt een westelijke stedelijke ontwikkeling voorgestaan, zodat de binding met de Noordvleugel en vooral tussen Amsterdam en Almere maximaal zal zijn. Een IJmeerverbinding bestaande uit openbaar vervoer van hoge kwaliteit zal de werking van Amsterdam en Almere als tweelingstad versterken en zal bovendien een katalysator zijn voor het scheppen van een hoogstedelijk woon- en werkmilieu.

Als de trend van de ontwikkeling wordt voortgezet zal de werkgelegenheid zich blijven concentreren rondom Schiphol en de zuidkant van Amsterdam en zal de werkgelegenheid in Almere niettemin in een scheve verhouding blijven tot de beroepsbevolking. Voor een deel is dit onvermijdelijk. Bedrijven met een internationale oriëntatie zoeken agglomeratievoordelen, niveau van bereikbaarheid en stedelijke kwaliteit, die alleen rondom Schiphol en delen van Amsterdam, met name aan de Zuidas te vinden zijn. Grootchalige werkgelegenheid wordt geconcentreerd rond knooppunten van openbaar vervoer. Er wordt naar mogelijkheden gezocht de groei van de werkgelegenheid in Almere te bevorderen.

Volgens het huidige overheidsbeleid kan Schiphol beperkt groeien op zijn huidige plek. De evaluatie van de Luchtvaartwet die gaande is, zal een indicatie geven in welke mate dat kan binnen de afgesproken milieunormen. Ten behoeve van de groei wordt de bouw van een tweede terminal onderzocht. Als deze er komt is een goede ontsluiting per openbaar vervoer (regionaal en nationaal) gewenst. Een optie om de hub-functie van Schiphol maximaal ruimte te geven is het uitplaatsen van functies naar Lelystad die niet of in geringe mate bijdragen aan de hub. Daarbij valt te denken aan chartervluchten en de vluchten van low cost carriers.

In de wetenschap dat het gebruik van de auto in een sterk verstedelijkt gebied aan beperkingen onderhevig is, moet het openbaar vervoer en in het bijzonder het regionale openbaar vervoer voldoende capaciteit en kwaliteit bieden om de groeiende forenzenstromen te verwerken. Dat geldt zeker voor de corridor Schiphol-Amsterdam (Zuidas)-Almere, waar zich de komende jaren de grootste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen.

NOORDVLEUGEL UTRECHT

Onderstaand is een verkorte weergave van de ontwikkelingsvisie van de zeven NV Utrecht partners uit oktober 2005. Een aantal zaken uit deze visie is inmiddels, mede op verzoek van het Rijk, verder uitgewerkt. Ook deze uitwerkingen zijn in de verkorte weergave meegenomen.

Binnen de Randstad neemt de Noordvleugel Utrecht (NV Utrecht) een unieke positie in. Het gebied kent hoge fysieke kwaliteiten en levert een grote bijdrage aan het Bruto Nationaal Product. Het grote aantal kennisintensieve en creatieve bedrijven en de aanwezigheid van een breed palet aan universitaire en Hbo-opleidingen maken dat het gebied de hoogst opgeleide beroepsbevolking van Nederland heeft.

De centrale ligging, de afwisselende landschappen en de ruime arbeidsmarkt maken dat het Noordvleugel Utrecht gebied een zeer gewilde woonomgeving is, maar hebben ook een hoge druk op de woningmarkt tot gevolg. Voor de periode 2015–2030 is er een behoefte aan 56.500–65.500 woningen. De bestaande ruimtelijke hoofdstructuur geeft mogelijkheden voor zo'n 32.000 woningen, waarvan 26.000 binnenstedelijk. Daarmee wordt een zeer hoge binnenstedelijke ambitie neergelegd, maar wel noodzakelijk gelet op de groenblauwe kwaliteiten van het gebied. De binnenstedelijke locaties zijn zeer lastig te ontwikkelen. Het realiseren van deze ambitie hangt mede af van additionele financiële steun van de zijde van het Rijk. De overige woningen moeten een plek vinden in een aantal zoekzones, voornamelijk in en om het stadsgewest Utrecht. Omdat in het Noorden van de Noordvleugel Utrecht onvoldoende ruimte beschikbaar is zal de NV Utrecht een beroep op Flevoland (Almere-Oost) doen, vooral om de overdruk op Eemland en Gooi- en Vechtstreek op te vangen. Het gaat daarbij om een orde van grootte van 10.000–15.000 woningen. De NV-Utrecht vraagt het Rijk om bij de besluitvorming over de verdere ontwikkeling van Almere met deze overloop rekening te houden. Binnen de Noordvleugel Utrecht worden nog voor 15.000–20.000 woningen uitleglocaties gezocht, vooral in en rond het stadsgewest Utrecht.

In het NV-Utrecht gebied liggen vijf nationale landschappen en daarnaast nog de Heuvelrug. Voor de inwoners van Utrecht, maar ook voor de gehele Randstad, zijn deze landschappen van zeer groot belang, niet in het minst vanwege de grote economische waarde. Als de zoekzones binnen de Noordvleugel Utrecht maximaal benut zouden worden voor verstedelijking kan dat op gespannen voet komen te staan met de groenblauwe kwaliteiten van deze gebieden. Op dat punt zullen nadere afwegingen gemaakt moeten worden. De centrale vraag daarbij is hoe rode ontwikkelingen de groenblauwe kwaliteiten kunnen versterken. De NV-Utrecht wil dit samen met het Rijk verder uitwerken.

Werkgelegenheidslocaties in de Noordvleugel Utrecht worden binnen de zoekzones vooral rond knooppunten van openbaar vervoer en langs de doorgaande internationale verbindingssassen (A1, A2, A12) gezocht. Op die manier geeft de regio voorrang aan de Stationslocaties van Utrecht, de Uithof, Amersfoort, Hilversum en Leidsche Rijn. Daardoor wordt tegelijkertijd getracht een gunstigere modal split voor werklocaties te bereiken. Randstadspoor speelt hierbij een cruciale rol. De druk op de arbeidsmarkt in de Noordvleugel Utrecht zal ook in de verre toekomst groot blijven. Het faciliteren van deze druk in de regio zelf zal de mobiliteitsgroei enigszins kunnen temperen.

De Noordvleugel Utrecht is door haar centrale ligging de draaischijf van de Nederlandse economie. De bereikbaarheid van de Randstad, in het bijzonder de beide mainports, leunt zwaar op infrastructuur in de Utrechtse regio. Door congestie op deze infrastructuur, zowel op de weg als op het spoor, staat die bereikbaarheid onder druk. Investeren in de Noordvleugel Utrecht is dan ook een nationaal belang. Alleen al op basis van de autonome mobiliteitsontwikkelingen zijn er stevige investeringen in de infrastructuur nodig. Additionele verstedelijking maakt deze noodzaak alleen maar groter.

In de Noordvleugel Utrecht zal Randstadspoor voorzien in een dicht netwerk van snel openbaar vervoer. Toch zullen de groeiende vervoersstromen voor een groot deel op het wegennet blijven

drukken en zijn investeringen in de transportassen die samen de ring van Utrecht vormen noodzakelijk. Ook de driehoek A27-A1-A28 zal autonoom en in samenhang met de toenemende mobiliteit tussen Utrecht en Almere meer verkeer gaan verwerken. Voor deze beide netwerken zijn nadere planstudies vereist.

SAMENWERKENDE NATUUR- EN MILIEUORGANISATIES

De samenwerkende natuur en milieu-organisaties in de Randstad hebben in 2005 een agenda voor het investeren in leefomgevingskwaliteit in de Noordvleugel van de Randstad uitgebracht: 'Dynamiek in Balans'. In verschillende regionale projecten hebben de natuur- en milieuorganisaties deze ideeën uitgedragen. Hieronder een korte weergave van de huidige standpunten.

Landschap en Natuur...

Alle krachtige economische regio's in Europa hebben een sterk ontwikkelde groenstructuur. Dat is niet voor niets. Een aantrekkelijk uitloopegebied is van levensbelang voor het langdurig aantrekken en vasthouden van hoogopgeleid personeel, wat weer van belang is voor het ontwikkelen van een sterke concurrentiepositie. De Noordvleugel heeft in potentie een enorm kapitaal aan natuur en landschap onder zijn hoede. Op fietsafstand van Schiphol en Amsterdam kun je fietsen in wereldwijd erkende cultuurhistorische gebieden als de Hollandse waterlinies en Waterland. Iets verder kan men terecht in stille natuurgebieden als het Naardermeer en de Oostvaardersplassen. Dit kapitaal heeft echter slecht gerendeerd door te weinig politieke aandacht en door de toenemende druk vanuit het stedelijk gebied. Dit heeft geleid tot verrommeling van het landschap, tot trage uitvoering van groenprojecten en tot een enorme krapte op de recreatiemarkt.

Het Noordvleugelprogramma streeft naar een betere concurrentiepositie, maar ook naar integrale besluitvorming. Dit moet worden aangegrepen om bestaande plannen voor natuur, water en recreatie extra urgentie te geven en nieuwe plannen daadkrachtig te voorzien van snelheid en financiering. De regio heeft hiervoor concrete voorstellen ontwikkeld, in de vorm van het uitvoeringprogramma Groenblauw. Dit programma kan rekenen op groot draagvlak, zowel bij betrokken overheden als bij maatschappelijke partijen. Het rijk heeft hierdoor de unieke kans om met groen licht snel door te gaan met de ontwikkeling van de Noordvleugel.

...en milieu

Naast een bijdrage aan het vestigingsklimaat, zijn er ook andere redenen om natuur, water en milieu volwaardig te ontwikkelen in het kader van de rijksopgaven voor de Noordvleugel. In deze regio liggen namelijk serieuze opgaven en verplichtingen in het kader van Europese regelgeving, zoals de Vogel- en habitatrichtlijnen en de richtlijnen voor geluid en luchtkwaliteit. Afgelopen jaren heeft de regio op allerlei vlakken samenwerkingsverbanden opgezet om oplossingen te vinden voor de problemen met lucht, geluid en natuurkwaliteit. Zo heeft De Uitweg voorgesteld de stroomlijnvariant aan te leggen, met inpassing van de A9. Dit biedt voordelen voor de stedenbouwkundige eenheid van Amsterdam Zuid-Oost, voor de milieukwaliteit rondom de weg, levert nieuwe toegangen op naar het Gein en levert tot slot nieuwe locaties voor woningbouw en werkgelegenheid op. Er zijn ook voorstellen gedaan voor koppelingen van natuur, water en recreatie in de Haarlemmermeer en het IJmeer.

Het verdient aanbeveling dat het rijk ervoor kiest om invulling te geven aan haar eigen rol in deze (voornamelijk) regionale projecten in plaats van het Noordvleugelprogramma alleen met nationale opgaven in te vullen. Snelle uitvoering komt dan rap in zicht.

KAMERS VAN KOOPHANDEL IN DE NOORDVLEUGEL

In 'Gaan voor Goud' geven de economische spelers in de Noordvleugel van de Randstad een aanvalsplan voor een krachtig internationaal economisch centrum. Op basis hiervan hebben zij onderstaande visie op de ontwikkelingen in het gebied gegeven.

Economische onderbouwing investeringsprogramma Noordvleugel

De Noordvleugel van de Randstad is de economische motor van ons land. Het is het grootste woon- en werkgebied in Nederland, is één van de meest groeiachtige regio's in nationaal en Europees verband en vormt een schakel tussen de nationale en internationale economie. De regio speelt in de subtop van metropolitane regio's in de westerse wereld. Die niet onbedreigde positie moet worden behouden en versterkt. Om internationaal te kunnen concurreren zal de Noordvleugel zich moeten ontwikkelen tot een efficiënt functionerende (regionaal) economische agglomeratie met een omvang van 3 miljoen inwoners. Een metropolitane regio waarin agglomeratie-effecten in termen van economische structuur, arbeids- en voorzieningenmarkten en innovatiepotentieel optimaal zijn en ruimtelijk zo zijn geordend dat congestie wordt geminimaliseerd.

De Noordvleugel moet gaan voor goud. Een diverse economie gecombineerd met optimale agglomeratie-effecten is essentieel voor de internationale corebusiness en positie van de regio. De Noordvleugel blinkt uit in een aantal internationale centrumfuncties. Deze economische pijlers waar de Noordvleugel sterk in is, zijn;

- distributie en logistiek
- zaken en handel
- kennis en innovatie
- cultuur en toerisme (inclusief groen/blauw)

Conditio sine qua non hierbij is de uitvoering en realisatie van het ruimtelijk investeringsprogramma van het rijk. Het ruimtelijk investeringsprogramma levert zowel direct als indirect een onmisbare bijdrage aan de economische ontwikkeling van deze pijlers en daarmee aan de versterking van internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel.

De economische pijlers van de Noordvleugel hebben een sterk mondiaal karakter en netwerk. Mainport Schiphol zal door moeten groeien tot 600.000 vliegbewegingen om de noodzakelijk hub-functie te kunnen blijven vervullen en daarmee deze pijlers te kunnen faciliteren.

Voor iedere genoemde pijlers zijn specifieke ruimtelijke ontwikkelingen van belang. Voor de pijler distributie en logistiek is een netwerk van modaliteiten essentieel, waarbij de lucht- en zeehavens, Greenport Aalsmeer en de logistieke ontwikkelingen in Almere elkaar versterken. Een combinatie van Zuidas (bijvoorbeeld als dok) en Schiphol als één internationaal ontwikkelingsgebied is essentieel voor de pijler zaken en handel. Voor de pijler kennis en innovatie is een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie nodig voor een optimale profilering van en synergie tussen verschillende hoogwaardige vestigingsmilieus in de noordvleugel. Belangrijke elementen zijn de creatieve-as Haarlem, Zaanstad, Amsterdam Noord, Almere, Hilversum, de ontwikkeling van Almere tot internationaal ICT centrum naast Amsterdam (Watergraafmeer) en Hilversum, Aalsmeer en Amsterdam tot media- en entertainmentcentrum. Bij cultuur en toerisme (inclusief groen/blauw) zal de strategie gericht moeten zijn op versterking van de samenhang op toeristische en culturele attracties in de gehele noordvleugel (inclusies toeristische routes). Daarbij hoort een ontwikkeling van het IJmeer tot een internationaal vernieuwende combinatie van groene, blauwe en rode waarden.

Het investeringsprogramma moet gericht zijn op een ruimtelijk krachtig gebundelde verstedelijking in de Noordvleugel, waarbij woningbouw, werklocaties en voorzieningen worden geconcentreerd langs de hoofdstructuur van het gecombineerde regionale wegen- en OV-net. Versnippering van uitleglocaties en stedelijke transformatiegebieden leidt tot spanningen tussen wonen, werken en groen, verstopt het lokale wegnet en verhindert draagvlakvorming voor een regionaal bereikbaarheidssysteem waarin het OV een belangrijke rol speelt. Bundeling is ook nodig om open landschappen in de Noordvleugel te behouden, omdat deze ook voor het internationale vestigingsklimaat van waarde zijn.

Grootschalige nieuwe verstedelijking kan zo gezien alleen plaatsvinden in de uitgestrekte zone die loopt van Haarlemmermeer via Amsterdam-Zuid en IJburg naar Zuid-Flevoland. De zuidwestflank van deze zone biedt door haar centrale ligging in de Randstad en de nabijheid van de luchthaven een excellent klimaat voor internationaal georiënteerde bedrijvigheid. Woningbouw mag deze bedrijvigheid en de ontwikkeling van de luchthaven niet frustreren en kan slechts beperkt plaatsvinden nabij verkeersknopen. Het accent van de woningbouw zal derhalve moeten liggen in de noordoostflank van deze zone.

Naast een drastische vergroting van de capaciteit van het wegennet (verbinding A6/A9) moet in deze as een snelle hoogwaardige OV-verbinding worden aangelegd die een kralensnoer van woon- en werkgebieden kan ontsluiten en verbinden, met Schiphol, de Zuidas en Almere-Centrum als draaischijven. Door een combinatie van deze nieuwe OV-backbone met een verbinding A6/A9 ter hoogte van het IJmeer kan werk met werk worden gemaakt, waarmee een haalbare uitweg voor het ontsluitingsprobleem van Almere wordt bereikt.

Proces besluitvorming

Het kabinet is voornemens om nog deze kabinetsperiode besluiten te nemen aangaande het programma Noordvleugel en de daartoe behorende projecten. Daarmee wordt aan de betrokken partijen (overheden, private partijen en maatschappelijke organisaties) duidelijkheid geboden over de (wijze van) uitvoering, de planning en fasering en financiering van het programma.

Die besluitvorming is per project verschillend van aard. Bij het ene project gaat het bijvoorbeeld over een regionale gebiedsuitwerking en de bijdrage van het rijk daaraan, bij een ander project gaat het om de vaststelling van nut- en noodzaak van een project, bij weer een ander project gaat het om de afweging tussen alternatieven en varianten enz.

Het Kabinet zal deze besluiten baseren op onderzoek (o.m. KBA's en MER'en) dat in het kader van de projecten is verricht, inclusief de resultaten, die in het kader van de netwerkanalyses beschikbaar komen.

Het besluitvormingsproces vindt plaats in nauw overleg met de bestuurders uit de regio. Voorts zal het Kabinet de adviezen voortvloeiend uit de Open Ronde Tafel gesprekken én de resultaten van gehouden consultaties bij de besluiten betrekken. Het kabinetsbesluit zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Bijlagen



Deze bijlage geeft een samenvattend overzicht van de informatie rond kosten-baten en milieu-effecten die beschikbaar is binnen de projecten van het programma Noordvleugel. Er wordt eveneens ingegaan op de samenhang tussen de informatie en hoe deze informatie naast elkaar gebruikt kan worden.

De informatie die hier is weergegeven is een samenvatting van uitvoerige studies die binnen de projecten verricht zijn en soms nog worden. Voor een uitvoeriger en compleet beeld van de beschikbare informatie wordt verwezen naar de afzonderlijke studies. Veel informatie is terug te vinden op de diverse websites van de projecten: www.schiphol-amsterdam-almere.nl, www.zuidas.nl, www.zuiderzeelijn.nl, www.gebiedsuitwerking.nl en www.nvutrecht.nl.

Momenteel wordt er door het programma Noordvleugel onderzocht of er op Noordvleugel-niveau nog aanvullende milieu-informatie nuttig en nodig is buiten de informatie die reeds binnen de projecten beschikbaar is.

Kosten baten analyses van projecten in het programma Noordvleugel
Van de meeste projecten zijn inmiddels Kosten Baten Analyses (KBA) beschikbaar, of worden deze nu uitgevoerd. Onderstaande tabel geeft hier meer inzicht in.

PROJECT	RAPPORT	UITVOERDER
Verstedelijking Almere	Business Case Almere, KBA Almere worden nu opgesteld.	Rebelgroup en Ecorys (2006)
Zuiderzeelijn/ IJmeerverbinding	KBA Zuiderzeelijn KBA IJmeerverbinding	Ecorys (2006) Decisio (2006)
Gebiedsuitwerking H'meer/Bollenstreek	Financiële analyse	Prov. NH en ZH
Project Mainport Schiphol	KKBA* Gevolgen uitbreiding Schiphol	CPB (2002)
Ontwikkelingsvisie NV Utrecht	Niet aanwezig	--
Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht	OEI** analyse wordt momenteel uitgevoerd	V&W
Planstudie Schiphol- Amsterdam-Almere	KBA Planstudie SAA	Decisio (2005)
Nieuw Sleutelproject Zuidas	Kengetallen KBA Zuidas Nieuwe KBA wordt uitgevoerd.	CPB (2003)

*KKBA: Kengetallen Kosten Baten Analyse. **OEI: Overzicht Effecten Infrastructuur.

Onderlinge vergelijkbaarheid van Kosten Baten Analyses

Voorafgaand aan de rapportages per project is het belangrijk op te merken dat verschillende Kosten-Baten analyses niet zomaar bij elkaar opgeteld kunnen worden om een totaaloverzicht te krijgen. Uitvoering van het ene project kan de kosten en baten van het andere project beïnvloeden. Daarnaast is een sommige projecten uitgegaan van dezelfde investeringskosten, optelling leidt dan tot dubbeltelling. Doordat analyses grotendeels dezelfde berekeningswijze wat betreft doorlooptijden en discontovoeten kennen zijn ze in die zin goed met elkaar te vergelijken.

Per project wordt kort ingegaan op de uitgevoerde analyses.

Verstedelijking Almere

De kosten en baten van de verstedelijking van Almere worden in de Businesscase/ KKBA Ontwikkelingsopties Almere onderzocht. In deze businesscase worden de kosten meegenomen van een verbeterde ontsluiting van Almere. Bepaalde infrastructuurvoorzieningen worden in de businesscase autonoom veronderstelt: een uitbreidingsvariant conform de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, verbetering openingsregime Vechtspoorbrug, capaciteitsvergroting Hogering-West en Waterlandseweg. Variërend naar de drie verstedelijkingsvarianten (buitendijks west, binnendijks west, oost) worden hierop aanvullende infrastructuurmaatregelen berekend, zoals de IJmeerverbinding. Verder zijn de kosten en baten van noodzakelijke groen/blauwe compensatiemaatregelen meegenomen. Resultaten van de businesscase zijn nog niet bekend.

In de KBA's van projecten als de Zuiderzeelijn en de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is rekening gehouden met de groei van Almere met tenminste 45.000 woningen na 2010. De samenhang met de Ontwikkelingsvisie Utrecht krijgt in de businesscase vorm door een gevoeligheidsanalyse voor 20.000 woningen extra.

Zuiderzeelijn en IJmeerverbinding

De Zuiderzeelijn kent verschillende uitvoerings- en tracévarianten. Gekeken is naar integrale bereikbaarheidsalternatieven (OV-verbinding Schiphol-Groningen), naar regionale infrastructuurprojecten en naar andere economische stimuleringsmaatregelen om de projectdoelen te bereiken. Voor de Noordvleugel zijn vooral de bereikbaarheidsalternatieven relevant. Het ‘transitiealternatief’ met stimuleringsmaatregelen voor de Noordelijke economie wordt hier niet beschreven, evenmin het regionale bereikbaarheidsalternatief voor Noord-Nederland.

Voor de integrale bereikbaarheidsoplossingen Schiphol-Groningen kan geconcludeerd worden dat:

- de KBA voor alle alternatieven negatief is, het negatieve saldo is voor alle alternatieven groter dan de aanlegkosten;
- de Superbus, hogesnelheidstrein (HST) en magneetweefbaan (MZB) de hoogste baten (reistijdbaten en arbeidsplaatsen) kennen, maar die zijn beperkt;
- de businesscase een (enigszins) grotere gevraagde overheidsbijdrage laat zien dan de aanlegkosten. Hierbij wordt rekening gehouden met alle kosten voor een private concessiehouder, inclusief betalen voor het gebruik (beheer en onderhoud) van infrastructuur, financiering en risico's;
- meerdere marktpartijen in hun onderzoeken aangeven besparingspotentieel (tot 20%) te zien t.o.v. de kostenramingen van de projectorganisatie. Dit levert nog geen sluitende businesscase op met de eerder gereserveerde overheidsbijdragen.

De regionale varianten voor de Noordvleugel (MZB en RER) kennen hoge aanlegkosten (zie verder ook bij de regionale IJmeerverbinding).

De Zuiderzeelijn kan hogere baten opleveren als deze een eventuele tweede terminal van Schiphol ontsluit. De Zuiderzeelijn zal tevens hogere baten opleveren als de groei van Almere rond de haltes geconcentreerd wordt.

**INTEGRALE BEREIKBAARHEIDSSALTERNATIEVEN ZUIDERZEELIJN
t.o.v. referentie Hanzelijn (HZL) aangelegd (concept)**

Alternatief	Aanlegkosten (mln. euro)	MKBA	Businesscase
		Saldo KBA (mln. euro)	Gevraagde overheidsbijdrage (mln. euro)
HZL+140	700	Nvt	
HZL+200	5000	-4200	
HZL++ (HZL+140/Reg pakket)	3600	-3800	
HST 1	5000	-5200	7500–9000
HST 2	5300	-5300	6000–8000
HST (1)+RER	6000	Nvt	Nvt
HST (2)+RER	6100	-6100	Nvt
MZB Holl. Brug	8500	-8500	10000–12000
MZB IJmeer	8500	-8300	10000–12000
Superbus	3800	-2900	3000–4000
Aanlegkosten OV in de Noordvleugel (mln. euro)			
MZB Schiphol-Lelystad (IJmeer)			4000*
RER Hollandse Brug			1500
RER IJmeer			3500**

*600 mln. euro minder zonder Schiphol-Zuidas

**Sectie Diemen-Almere 1100 mln. euro; 950 mln. euro Zuidas-Schiphol

Zie voor de door de regio onderzochte varianten de ‘regionale IJmeerverbinding’

Binnen de Zuiderzeelijn zijn de varianten (RER en MZB) onderzocht. Deze kennen hoge aanlegkosten, doordat ook het traject Diemen – Schiphol aangelegd dan wel aangepast moet worden. De regionale overheden hebben een Verkenning Regionale IJmeerverbinding uitgevoerd naar de varianten metro, trein en HOB-bus, die bij Diemen-Zuid op de bestaande infrastructuur aangesloten worden. In tegenstelling tot de Zuiderzeelijn heeft de regio kosten van grondverwerving en compensatie/mitigatie niet meegenomen.

Regionale IJmeerverbinding

Bij de door de regio uitgevoerde regionale verkenning IJmeerverbinding zijn uiteindelijk drie alternatieven met elkaar vergeleken. Het nulalternatief gaat uit van verbreding van diverse wegen, waaronder capaciteitsuitbreiding op de Corridor Amsterdam-Almere en beprijzing, waardoor de congestie grotendeels opgelost is. Dit verlaagt de baten van de IJmeerwegverbinding aanzienlijk.

Bij de metro+weg-variant is uitgegaan van een 2x2 strooks wegverbinding met een maximum snelheid van 80 km/uur, er wordt in dit alternatief uitgegaan van een groei van Almere met 65.000 woningen. De metro variant gaat uit van een metroverbinding zonder weg daaraan gekoppeld, het bus+weg alternatief gaat uit van een 2x2 wegverbinding, waarvan 2 stroken gereserveerd worden voor busverkeer. In beide alternatieven wordt uitgegaan van 45.000 woningen in Almere. Alle varianten scoren negatief. De metro-weg variant heeft verreweg de hoogste kosten omdat hierin zowel een weg als railinfrastructuur aangelegd wordt. Bij de beide overige varianten is dit niet het geval.

UITKOMSTEN KBA REGIONALE IJMEERVERBINDING
(NCW 2020, prijspeil 2005, mln. euro, excl. BTW)

	Metro+weg	Metro	Bus + weg
Kosten	-2174+PM	-912+PM	-1053+PM
Directe baten	806	391	474
Indirecte effecten	111	74	100
Externe effecten	-41	-21	15
Totaal	-1298+PM	-468+PM	-589+PM

Noot: Bandbreedte ramingen -20%/+40% bij een betrouwbaarheid van 70%. De PM heeft betrekking op niet gemonetariseerde effecten. Bron: Decisio, 2005.

- De volgende conclusies kunnen getrokken worden op basis van de Zuiderzeelijn en de Verkenning Regionale IJmeerverbinding:
- Een railverbinding over het IJmeer kost minimaal € 1 mld, niet onderscheidend voor trein, metro of RER (MZB alleen over het IJmeer is niet bepaald).
 - Een IJmeerverbinding leidt tot minder reizigersgroei op de Flevolijn.
 - Een weg over het IJmeer kost ruim € 1 mld, er is weinig kostenbesparing indien de weg samen met metro of trein wordt uitgevoerd (+/-€80 mln.)
 - Een IJmeerweg maakt de Planstudie niet overbodig, maar kan wel de investeringen iets verlagen (er is een rijstrook minder nodig).
 - Het saldo van kosten en baten van een IJmeerverbinding is negatief.

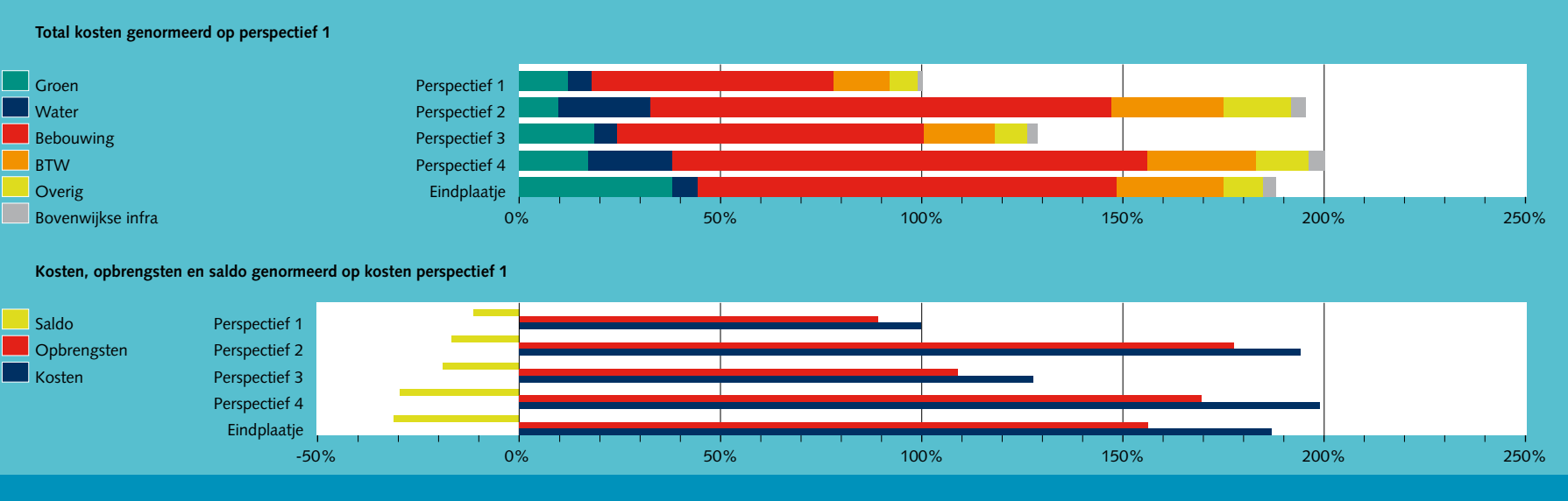
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek zijn vier ruimtelijke perspectieven opgesteld ('1 kavels & landerijen', '2 collagelandschap', '3 dorp & regio', '4 meer, stad & land') Op basis van deze perspectieven is een eindplaatje voor de Haarlemmermeer-Bollenstreek geformuleerd. De indicatieve kosten-baten-analyse gaat in op deze vier ruimtelijke perspectieven en het eindplaatje.

De KBA bestaat vooral uit een vergelijking tussen de perspectieven en niet uit een financieel totaaloverzicht. De KBA is uitgevoerd met een rekenmodel dat de mogelijkheden voor functiecombinatie en meervoudig ruimtegebruik kan kwantificeren. Het rekenmodel geeft globaal inzicht in de kosten en baten, met name op de verhouding tussen de vier verschillende onderzochte perspectieven. De KBA heeft uitsluitend betrekking op de realisatiefase; er is niet gekeken naar de beheerfase.

De KBA toont aan dat er tussen de verschillende perspectieven een kostenverschil zit met een factor 2. De investeringen t.a.v. infrastructuur (provinciale wegen, bruggen, HOV, sluizen, jachthaven en ontsluiting Schiphol) zijn in perspectief 1 (Kavels & landerijen) het laagst, omdat er in deze variant nauwelijks extra wegen en geen HOV aangelegd worden. Perspectief 4 (Meer, stad en land) vergt de meeste investeringen, het eindplaatje iets minder. In het eindplaatje wordt uitgegaan van een hoge mate van functiemenging, waarmee ruimte bespaard wordt. Het eindplaatje voorziet ook in veel investeringen in groen-blauwe functies. Aan de opbrengstenkant (vrijwel volledig bestaande uit woningbouw) scoren de varianten met de meeste aanlegkosten ook het hoogste. Perspectief 2 voorziet in de meeste dure woningen, en haalt daarom de hoogste opbrengsten. Het financiële saldo is in alle varianten negatief. Perspectief 4 en het eindplaatje vertonen het grootste relatieve tekort, maar kennen ook de grootste baten t.a.v. groen/blauw. Het aanleggen, beheren en onderhouden van waterberging in de Haarlemmermeer kost geld, maar genereert ook (deels financiële) opbrengsten: er kunnen functies gerealiseerd worden waarvoor anders grote risico's bestaan (overstromingskans in uitleglocaties; verzilting landbouw).

KOSTEN Haarlemmermeer/Bollenstreek



Project Mainport Schiphol en landzijdige bereikbaarheid

In de KKBA van 2001 zijn geen uitbreidingen van de weg- of de OV-infrastructuur aan te wijzen die volledig aan de groei van Schiphol toe te rekenen zijn, zelfs niet in de hoogste groeivariant. Wel zullen voor de weg bepaalde investeringen vervroegd moeten worden gepleegd; het betreft investeringen die ook zonder groei van Schiphol door de groei van het verkeer tussen 2010-2030 gepleegd zouden zijn. De duur en de lengte van deze vervroeging is afhankelijk van de groeivariant en het achtergrondscenario. De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol wordt nu niet afzonderlijk bestudeerd, maar maakt deel uit van andere programmaonderdelen en initiatieven (onder meer van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Zuiderzeelijn, netwerkanalyse van de Noordvleugel). In de integrale Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek is ook aandacht besteed aan de verkeers- en vervoersituatie in dit gebied (en de bijbehorende knelpunten).

Schiphol omvat twee nauw verweven functies met betekenis voor de nationale economie. Ten eerste de hubfunctie: een knooppunt waar veel nationale, Europese en intercontinentale verbindingen samenkomen. Ten tweede een grootstedelijk gebied met een hoogwaardig woon-, leef- en vestigingsklimaat. Uit onder meer studies van het CPB blijkt de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol substantiële positieve welvaartseffecten te hebben voor burgers en bedrijven. Het betreffen met name kostenbesparingen en reistijdwinst. Afhankelijk van de gehanteerde definitie creëert de luchthaven nu in totaal tussen de 79.000 en 104.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen. De directe en indirecte toegevoegde waarde bedraagt tussen de 5,1 en 6,2 miljard euro, ongeveer 1,5% van de nationale economie. De verdeling hiervan over passagiers- en vrachtvervoer bedraagt ongeveer 75% en 25%. Groei van Schiphol leidt tot toename van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde voor de economie.

Bron: Mainport Schiphol Beleidsinformatie, MIN. V&W, 2005

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

In de KBA Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is een analyse op hoofdlijnen van directe, indirecte en externe effecten uitgevoerd. Dit betreft de volgende varianten:

- Nulplus/beprijzen: een vlakke heffing van 3,4 ct en een congestieheffing op tracés met een intensiteit-/capaciteitverhouding van boven de 90%.
- Verbindingsalternatief: als 2x2 of 2x3 rijstroken, met een aantal inpassingsvarianten. Daarnaast uitbreiding van een aantal gerelateerde wegen rond Amsterdam en van de A6.
- Stroomlijnalternatief: verbreding van de A1 met een verschillend aantal wisselstroken (5-2-5 of 4-4-4), verbreding A6 en een aantal inpassingvarianten voor onder meer de te verbreden Gaasperdammerweg.

De KBA heeft van de externe effecten alleen verkeersveiligheid financieel meegenomen; de overige effecten zijn in de MER kwalitatief aangeduid. Door de hoge inpassingskosten van de bouwvarianten (m.u.v. verbindingsvariant bovengronds) kennen deze een slechtere kosten-baten-verhouding dan beprijzen. Beprijzen kent onzekere gevolgen voor bijvoorbeeld de arbeidsmarkt en de ontwikkeling van Almere; er kan daarom geen definitieve uitspraak gedaan worden over het nulplus-alternatief. De verbindingsvariant scoort goed qua bereikbaarheid, maar is qua inpassing potentieel duur.

Voor de basisalternatieven staan de uitkomsten in de tabel. Andere onderzochte varianten scoren minder (Stroomlijn 4-4-4; Verbinding 2-2; Verbinding met langere tunnel). Van de Verbindingsvariant zijn ook inpassingsvarianten (verdiept, in situ) doorgerekend die in de KBA vanwege de lagere aanlegkosten minder negatief scoren dan de boortunnel. Bouwvarianten scoren met beprijzen iets beter dan zonder, maar van de Verbinding 3-3 is dit niet berekend. Bij een lagere discontovoet scoren alle varianten beter.

UITKOMSTEN BASISALTERNATIEVEN KBA PLANSTUDIE SCHIPHOL – AMSTERDAM – ALMERE (NCW 2011, prijspeil 2005, mln. euro)					
	Nulplus	Stroomlijn 5-2-5		Verbinding 3-3	
		Bovengronds	Verdiept	Bovengronds	Boortunnel
Kosten	-260	-2.670	-3.368	-2.650	-4.079
Directe baten	1569	1506	1506	2472	2472
Indirecte effecten	NB	120	120	149	149
Externe effecten	17	42	42	8	8
Totaal	1326+PM	-1002+PM	-1700+PM	-21+PM	-1451+PM
Noot: De PM heeft betrekking op niet gemonetariseerde effecten. Bron: Decisio, 2005.					

Nieuw sleutelproject Zuidas
De KBA van de Zuidas (CPB) stamt uit 2003. De KBA wordt nu geactualiseerd omdat ten opzicht van de kostenbatenanalyse uit 2003 diverse zaken zijn gewijzigd. In het projectalternatief van de Zuidas wordt bijvoorbeeld inmiddels uitgegaan van 2x5 rijstroken en integrale 4-sporigheid; rekening wordt gehouden met een ruimtereservering voor 6 sporen bij station Zuid/WTC.

De Planstudie kent een wisselwerking met enkele andere Noordvleugelprojecten. In de KBA is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor een andere groei van Almere (36.500 woningen meer en 20.000 minder). Dit leidt tot ruwweg € 225 miljoen hogere en € 275 miljoen lagere baten (ruwweg 15% van de directe baten).

Tevens is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de aanleg van een IJmeerweg. Voor de snelwegen is hierbij met minder rijstroken gerekend (Stroomlijn 4-3-4 en Verbinding 2-2). Ten opzichte van Stroomlijn zijn de baten € 340 mln hoger, ten opzichte van Verbinding gelijk.

Tussen de Planstudie en het OV (IJmeerverbinding, Zuiderzeelijn) bestaat nauwelijks uitwisseling van reizigers. De verkeerskundige relaties tussen de Verkenning/ regionale netwerkanalyse Utrecht en de Planstudie zijn beperkt. De effecten van de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, de Zuidas en Schiphol op de Planstudie zijn eveneens beperkt (veroorzaken een relatief geringe verkeerstoename in de planstudiecorridor).

Milieu-effecten Projecten programma Noordvleugel

Door de verschillende fase waarin de projecten zich bevinden is er van veel projecten nog geen milieu-informatie beschikbaar. De tracé-MER-procedure voor de Zuidas loopt nog. Voor de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht en Verstedelijking Almere zijn nog geen Strategische Milieu Beoordelingen (SMB) opgesteld. Voor de Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht wordt op dit moment een analyse uitgevoerd, waarbij kosten en baten op het gebied van verkeer, leefbaarheid en veiligheid een plek krijgen.

PROJECT	RAPPORT
Verstedelijking Almere	Geen milieu-studie beschikbaar
Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding	SMB Zuiderzeelijn (globale milieustudie) IJmeerverbinding: Globale studie fysieke effecten
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek	SMB, voor Noord-Hollandse deel
Project Mainport Schiphol	Milieu-effecten beschreven in diverse studies
Ontwikkelingsvisie NV Utrecht	Geen milieu-studie beschikbaar
Verkenning/regionale netwerkanalyse Utrecht uitgevoerd	OEI analyse wordt momenteel
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere	MER bij Alternatieve en Variantennota
Nieuw Sleutelproject Zuidas	Tracé/MER studie in uitvoering

Totaaloverzicht milieu-effecten Noordvleugel

In het kader van het programma Noordvleugel wordt een totaaloverzicht gemaakt van de diverse milieueffecten van de projecten. Daarbij wordt uitgegaan van de SMB'en en MER's en andere milieu-informatie die uit de projecten komt. Het is de bedoeling met dit totaaloverzicht de effecten voor verschillende gebieden waar meerdere projecten potentieel milieueffecten hebben globaal in beeld te brengen. Het accent zal liggen op het beschrijven van de cumulatie van effecten van mogelijke ingrepen. Daarmee wordt inzicht gegeven in de mogelijke maximale milieugevolgen van keuzes die op de verschillende projectdossiers voorliggen.

Van de projecten waarvan nu al meer inzicht bestaat in de milieueffecten, wordt hieronder een samenvatting gegeven.

Zuiderzeelijn en IJmeerverbinding

In de Zuiderzeelijn zijn zowel integrale bereikbaarheidsvarianten (Schiphol-Groningen) als OV-bereikbaarheidsoplossingen voor de Noordvleugel onderzocht. Daarnaast heeft de regio studie naar enkele IJmeervarianten verricht. Uit de concept-Strategische Milieubeoordeling van de Zuiderzeelijn blijkt dat:

- de Hanzelijn+ (HZL+) een relatief beperkt extra ruimtebeslag heeft door gebruik van bestaand spoor en de geluidhinder door mitigerende maatregelen lager kan zijn dan de referentie;
- de Hogesnelheidstrein (HST) meer milieueffecten kent dan de HZL+-alternatieven;
- de MZB de meeste effecten kent omdat het een geheel nieuw tracé betreft, en bij de variant door het IJmeer VHR-gebied doorsneden wordt;
- de Superbus de minste ruimtelijke effecten heeft, het laagste energieverbruik per voertuig, maar het hoogste energiegebruik per reizigerskilometer.

In de door de regio uitgevoerde Verkenning Regionale IJmeerverbinding zijn de fysieke effecten globaal bestudeerd. De effecten van de IJmeerverbinding op het IJmeer zijn relevant in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Voorkomen moet worden dat de situatie voor kwalificerende soorten verslechtert. De waterkwaliteit dient verbeterd te worden conform het Kader Richtlijn Water. Uit expertbeoordelingen is gebleken dat de inpassing van de IJmeerverbinding zowel als brug, tunnel of dam niet alleen bedreigingen maar ook kansen biedt. Het maakt weinig onderscheid of er sprake is van metro, trein, bus en al of niet een wegverbinding: in alle gevallen is sprake van doorsnijding van het IJmeer, en zal een goede inpassing en compensatie nodig zijn. De mogelijkheden hiervoor zijn door de regionale overheden bestudeerd in de Toekomstvisie IJmeer.

In de VRIJ (verkenning regionale IJmeerverbinding) is op basis van kengetallen gekeken welke emissie-gevolgen de regionale IJmeerverbinding heeft (rekening houdend met verkeerstoename en modal shift). Op dezelfde wijze is naar verkeersveiligheid gekeken. De metro+weg-variant kent de grootste mobiliteitstoename (o.a. vanwege een weg met 2x2 rijstroken), en daarmee de meeste negatieve effecten qua luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersveiligheid. De bus+weg-variant scoort gunstiger, doordat in deze variant 2 rijstroken als busbaan benut worden, en geen railverbinding toegevoegd wordt.

FYSIEKE EFFECTEN REGIONALE IJMEERVERBINDING IN 2020

	Metro-weg	Metro	Bus-weg
Lokale emissies	--	-	+
CO ₂	-	-	+
Geluidsoverlast	-	0	0
Verkeersveiligheid	--	-	+
Recreatievaart	-	-	-
Beroepsvaart	-	-	-
Visserij	-	-	-
Bestaanswaarde	?	?	?
Effect water(beheer)	?	?	?
Natuur & Milieu	?	?	?

Bron: KBA Regionale IJmeerverbinding, Decisio, 2005
Noot: De plussen en minnen geven het kwalitatief gescoorde effect ten opzichte van het nulalternatief weer.

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek

De gebiedsuitwerking is niet SMB-plichtig. Dat geldt wel voor de opvolgende streek- en bestemmingsplannen. Voor de gebiedsverkenning Haarlemmermeer is daarom in opdracht van de provincie Noord-Holland een SMB opgesteld. Dit is niet door de provincie Zuid-Holland gedaan voor de Bollenstreek. De reden daarvoor is dat er in de Bollenstreek geen grootschalige uitleglocaties voorzien zijn, waardoor een SMB minder noodzakelijk is. In de SMB zijn vier ruimtelijke perspectieven voor de Haarlemmermeer beoordeeld op milieueffecten, zowel voor de woningbouw-opgave als voor de totale (integrale) opgave (inclusief groen-blauw, werken enzovoorts). Tevens is nagegaan hoe robuust de perspectieven zijn bij mogelijke veranderingen in de toekomst, zoals de groei van Schiphol.

Geconcludeerd is dat bij een integrale werkwijze geen van de perspectieven tot onoverkomenlijke milieueffecten hoeft te leiden, en dat geen van de alternatieven op alle milieuaspecten het beste scoort. Een belangrijk aandachtspunt bij de groei in de Haarlemmermeer is de luchtkwaliteit vanwege de verkeerstoename, waarvoor in regionaal verband naar een saldering en een integrale aanpak moet worden gezocht.

Het perspectief 'Meer, stad & land' biedt de meeste kansen voor optimalisatie door bundeling van woningbouw en voorzieningen rond de A4 en de spoorlijn, maar is qua verstedelijking in het gebied tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp niet realiseerbaar binnen de huidige geluidsnormen voor Schiphol. De milieukansenkaart gaat uit van het in eerste instantie verdichten van bestaande bebouwing, vervolgens concentratie van bebouwing in het oosten van de Haarlemmermeer en het vrijhouden van het westen van de Haarlemmermeer. De ontwikkeling van Schiphol, herstructurering in Hoofddorp en Nieuw Vennep en mogelijke ontwikkeling van werkstad A4, en natuur en recreatie in de westflank zouden hier goed op aansluiten. Door geluidscontouren en andere beperkingen die samenhangen met ontwikkeling van Schiphol is bouwen aan de oostzijde niet goed mogelijk. Voor de periode 2010–2030 wordt op basis van de regionale afspraken (Derde Noordvleugelconferentie) gezocht naar ruimte voor 29.000 woningen (waarvan 19.000 in de Haarlemmermeer en 10.000 in de Bollenstreek). Het is bijzonder lastig om daarvoor ruimte te vinden. Toch is het in de vastgestelde gebiedsuitwerking gelukt ruimte te vinden voor bijna 25.000 woningen, waarvan 13.300 in nieuwe uitleg. Dit kleine tekort geeft geen aanleiding te zoeken naar aanvullende ruimte buiten het gebied.

FYSIEKE EFFECTEN PERSPECTIEVEN HAARLEMMERMEER/BOLLENSTREEK

Perspectief	Woningbouw				Integrale benadering			
	Kavels & landerijen	Collage landschap	Dorp & regio	Meer, stad & land	Kavels & landerijen	Collage landschap	Dorp & regio	Meer, stad & land
Bodem	0/-	0/-	0/-	0	0/-	0/+	0	0
Water	0	0/-	0/-	-	+	++	++	++
Natuur	0	0/-	0	0/-	0/-	0/-	0	0
Landschap/cultuurhistorie	0/-	0/-	0/-	-	0/+	-	0	-
Mobiliteit					0/-	0/+	+	++
Externe veiligheid					0	0	0	0
Geluid					0	-	-	-
Lucht					0	-/--	-/--	-/--
Recreatie					-	++	+	0
Landbouw Bollengebied	0	-	0/-	-	+	+	0/+	++
Landbouw Rijsenhout					0	++	0	0/+
Landbouw Haarlemmermeer overig					-	--	--	--

Bron: SMB Haarlemmermeer/Bollenstreek, Grontmij, 2006. Noot: De plussen en minnen geven het kwalitatief gescoorde effect ten opzichte van het nulalternatief weer

Mainport Schiphol

Over de milieueffecten van de mainport Schiphol zijn de afgelopen jaren diverse studies verricht. In het rapport Mainport Schiphol Beleidsinformatie (V&W, 2005) worden de milieueffecten beschreven. Hierin worden ook prognoses weergegeven hoe de milieueffecten zich de komende jaren bij de verwachte toename van het vliegverkeer zullen ontwikkelen. De afgelopen jaren is de situatie betreffende geluidshinder en externe veiligheid in het onderzoeksgebied verbeterd, onder andere ten gevolge van de ingebruikname van de Polderbaan. Bij de ontwikkeling van Schiphol gelden de geluidscontouren en de externe veiligheid als belangrijke randvoorwaarden om de overlast van Schiphol voor omwonenden te beperken.

In de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek is rekening gehouden met de doorontwikkeling van Schiphol, en de effecten daarvan op de nieuwe woon- en werkgebieden en natuur en milieu.

Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

Voor de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere is al de eerste fase van de MER-procedure doorlopen. Uit de MER wordt duidelijk dat een algemene uitspraak dat Stroomlijn (S) gunstiger is dan Verbinding (V), of andersom, niet mogelijk is. Het hangt af van de variant die wordt beschouwd. De boortunnelvarianten van het Verbindings-alternatief zijn relatief gunstiger dan de (meeste) varianten van het Stroomlijn-alternatief. De stroomlijnvarianten zijn weer gunstiger dan de bovengrondse en verdiepte verbindingsvarianten. Beide MMA'en (meest milieuvriendelijke alternatieven) scoren ongeveer gelijkwaardig; dit komt doordat in het MMA-V ook aanvullende voorzieningen op de bestaande route zijn voorzien.

FYSIEKE EFFECTEN BASISVARIANTEN IN 2020 TEN OPZICHTE VAN HET NULALTERNATIEF

	Meeteenheid	Nulplus	Stroomlijn 5-2-5		Verbinding 3-3	
			Bovengronds	Verdiept	Bovengronds	Boortunnel
Verkeersveiligheid	Slachtoffers/jr	-47	-117	-117	-23	-23
Geluid		+	0/-	0	-	0/+
Lucht		0/-	0/-	0/-	0/+	-
Externe veiligheid		0	0/+	0/+	0/+	0/+
Bodem		0	--	-	--	-
Grondwater		0	0	0/-	0	0
Oppervlaktewater		0	0	0/-	0/-	0/-
Natuur		0/+	0/-	-	--	0/-
Landschap		0	0/-	0/+	--	0/-
Cultuurhistorie		0	0	0	--	0/-
Archeologie		0	0	0	--	0/-
Gebruiksfuncties						
	Woon+werk	0	--	--	-	0
	Landbouw	0	0/-	0/-	-	-
	Recreatie	0	0/-	0/-	--	-
	Scheepvaart	0	0	0/+	-	0

Bron: kosten-baten-analyse op hoofdlijnen voor de planstudie S-A-A, Decisio, 2005. Noot: De plussen en minnen geven het kwalitatief gescoorde effect ten opzichte van het nulalternatief weer

Het *Nulplusalternatief* scoort op alle aspecten/criteria neutraal of licht positief en hoort bij vrijwel alle criteria tot de meest gunstige varianten. Dit komt in eerste instantie doordat er geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Daarnaast zorgt het prijsbeleid er in dit alternatief voor dat er minder verkeer wordt verwacht dan in het nulalternatief. Het nulplusalternatief biedt geen oplossing voor (ruimtelijke) knelpunten zoals de kruising van de Vecht bij Muiden, de barrièrewerking van de Gaasperdammerweg in Amsterdam-Zuidoost, de gewenste kruising met de Natte As en de overschrijding van normen uit het Besluit Luchtkwaliteit langs de A1.

Binnen het *Stroomlijnalternatief* is er voor veel criteria weinig verschil tussen de maaiveldvarianten en de verdiepte varianten. De verdiepte varianten zijn gunstiger voor de aspecten geluid, luchtverontreiniging en natuur & landschap, de bovengrondse varianten zijn gunstiger voor het aspect water.

Binnen het *Verbindingsalternatief* is het verschil in beoordeling tussen de varianten veel groter dan binnen het Stroomlijnalternatief. De bovengrondse en verdiepte variant van het Verbindingsalternatief scoren op een breed front slechter dan de overige varianten; alleen voor de aspecten lucht en grondwater is de bovengrondse variant relatief gunstiger dan andere varianten. De boortunnelvarianten (en dan vooral de lange boortunnel) scoren in het algemeen gunstiger dan de andere varianten. Het MMA-V is afgeleid van de lange boortunnel en hoort bij veel criteria bij de meest gunstige varianten, mede doordat in deze variant ook een aquaduct en geluidsmaatregelen op de A1 zijn opgenomen.

Wonen Noordvleugel

- Verdichting en herstructurering Amsterdam (westelijke tuinsteden, A'dam-Zuidoost en A'dam-Noord en Noordelijke IJ-oever, IJburg; totaal ca. 50.000)
- Verdichting en transformatie overige steden Noordvleugel: Haarlem (4.000), IJmond (4.000), Zaanstad (5.000), Amstelveen (1.000), Hoofddorp (ca. 2.000), Almere (ca. 5.000)
- Transformatie Zeeburgereiland
- Waterlands wonen
- Uitleg: Haarlemmermeer/Bollenstreek (ca. 10 tot 20.000), Almere (45.000), Bloemendalerpolder (4.500), Purmerend (5.000), Legmeerpolder (ca. 1.500)

NV Utrecht

- In de periode tot 2015: realisatie streekplan en regionale structuurplannen (zowel inbreiding, transformatie, herstructurering als uitleglocaties in alle deelgebieden)
- Voltooïing grote uitleglocaties (ca 7.000 vanaf 2015)
- Toplocaties op landschappelijk aantrekkelijke plekken (ca 6.000 vanaf 2015)
- Toevoeging stedelijke topmilieus (ca 6.000 vanaf 2015) en kwaliteitsimpuls bestaand stedelijk gebied alle steden en kernen (verdichting, herstructurering en transformatie) (ca 15.000 vanaf 2015)
- Uitleg: op verschillende locaties vooral in/rond het stadsgewest Utrecht (ca 15.000–20.000 vanaf 2015) en in gewest Eemland (ca 5000 vanaf 2015)
- Uitleg: naar Flevoland: Almere Oost (10.000–15.000 vanaf 2015)

Werken Noordvleugel

Bedrijventerreinen

- A4 zone Hoofddorp (logistiek)
- A4 zone Nieuw Vennep
- De Groene Hoek
- Lutkemeer/Business Park
- Schiphol Logistics Park oost en westlob
- De Hoek Noord
- De Hoek
- Houtrakpolder/Atlaspark (westranzone)
- Osdorper Bovenpolder
- Geuzenveld West
- Brettezone
- Driehoek A4-A5-A9 (Badhoevedorp-Zuid)
- Driehoek A4-A5-A9 (Tweede terminal)
- Zwanenburg-Zuid
- Wijkemeerpolder (zeehaven)
- A4 zone, Schiphol: luchthavengebonden bedrijvigheid hoogwaardige logistiek
- Almere A6/A27 voor agribusiness en moderne gemengde bovenregionale terreinen voor handel, logistiek, en industrie op grotere kavels in het groen en een goede bereikbaarheid
- Werkstad A4
- ontwikkeling (haven)industriële complex (in NR genoemd als één vd pijlers vd Nvleugel) (incl. mogelijke verbetering zeetoegang IJmuiden, Wijkemeerpolder etc.)

Kantoren

- Beukenhorst Zuid
- Beukenhorst Oost-Oost
- De Hoek Noord
- Badhoevedorp Zuid
- Riekerpolder B
- RID Driehoek
- Oude Haagseweg
- Living Bridge
- Anderlechtlaan

- Schiphol Centrum
- Schiphol Elzenhof
- Schiphol Noordwest (topmilieu)
- Zuidas
- Herstructurering stationseiland A'dam CS
- Herstructurering?
- Kantoorlocaties Amsterdam Zuidoost, Haarlem Oost, Inverdan Zaanstad en Almere Poort
- Ontwikkeling sciencepark Watergraafsmeer en bijbehorend NS-station (dé internethub van continentaal Europa+bijbehorende werkgelegenheid),

NV Utrecht

Bedrijventerreinen

- Tot 2015 realisatie streekplan en regionale structuurplannen: diverse nieuwe terreinen
- Herstructurering Actieplan Bedrijventerreinen
- Rijnenburg
- A2-as Utrecht-Amsterdam
- Lage Weide Multimodaal
- 't Klooster Multimodaal
- Amersfoort Vathorst
- Na 2015 realisatie van nieuwe terreinen in verschillende verstedelijkingszones

Kantoren

- Stationsgebied Utrecht (topmilieu)
- Stadscentrum Leidsche Rijn
- Papendorp (topmilieu)
- Science park De Uithof
- Stationsgebied Amersfoort
- Media-park en stationsgebied Hilversum

Bereikbaarheid

Openbaar vervoer

- Zuiderzeelijn
- HSL oost: verbetering bestaand spoor
- HSL-zuid
- Vergroten capaciteit Schipholtunnel
- Station Zuid-WTC: aanpassing station en sporen HSL
- Bypass zware rail Schiphol
- BOR regioNet
- Noord/Zuidlijn (Amsterdam Noord-Zuid WTC)
- Doortrekken Noord-Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp)
- OV ontsluiting tweede areaal (nog geen project, zal onderdeel worden van CASH)
- Zuidtangent westelijke (Haarlem) en oostelijke verlenging (naar IJburg)
- Doortrekking Zuidtangent richting Bollenstreek
- IJmeerverbinding
- Volledige 4-sporigheid Flevolijn
- Aftakking Flevolijn Almere Hout
- Aanleg Randstadspoorstations
- Spoorverdubbelingen tbv Randstadspoor
- HOV-radialen Utrecht CS-Leidsche Rijn-Uithof
- Studie naar OV verbinding tussen Utrecht, Hilversum en Almere

Weg

- Benutting (gedeelte A9-A10)
- Verbreding (Burgerveen-Leiden)
- Verbetering A4 Clausplein-DeHoek
- Verbreding (De Hoek- prins Clausplein)
- A5-Noord (Westrandweg)
- Westrandweg/A5
- Tweede Coentunnel aanleg Tweede Coentunnel
- A10-Zuid benutting (A4-A10-Amstel)
- Verbreding/ verplaatsing (gedeelte A4-A2)
- Omlegging A9 Badhoevedorp
- Knooppunt Badhoevedorp A4/A9 (terugval optie, capaciteitsuitbreiding)

- Omlegging A9 Badhoevedorp
- Benutting A9, gedeelte A5-A4 door Badhoevedorp (terugvaloptie)
- Benutting knooppunt Raasdorp-knooppunt Velsen
- Ontsluiting Parkstad (A9)
- A9-A1-A6: planstudie Schiphol-Almere
- A6 verbreding Hollandsebrug (is onderdeel van planstudie)
- Omleggingverlening N201 gedeelte A4-Mijdrecht
- Aansluiting Fokkerweg/A9
- Verbinding N201-A9 (via voormalig A3 tracé)
- IJmeerverbinding
- Milieu-hotspots A10-west
- Onderzoek bereikbaarheid Schiphol-A4 corridor Zuid (A4 parallelstructuur, onderliggende wegennet) -Planstudie Oudenrijn-Lunetten-Rijnsweerd (A12 en A27), zuidelijke Ring Utrecht plus de Noordelijke Ring Utrecht
- Planstudie A27 Rijnsweerd-Almere
- Planstudie A1 inclusief Hoevelaken en relaties met A28
- Ontvlechting en capaciteitsvergroting snelwegen A1, A12, A27 en A28
- Overkapping A2 Leidsche Rijn en capaciteitsvergroting Oudenrijn-Amsterdam
- Capaciteitsvergroting knooppunt Hoevelaken

Groen/blauw/cultuurhistorie

- Natte As
- Ontwikkeling nationaal landschap Laag-Holland
- Vooroeveren kust Muiden, Almere Poort en Almere Pampus
- Verontdiepingen/luwtegebieden Waterlandsekust (Edam-Hoorn)
- Slibputten Flevolandse kust
- Uitbreiding Oostvaardersplassen
- Kleine droogmakerij Waterland
- Extensief beheer Noordpolder
- Haarlemmermergroen

- Mainport en groen (groene Carré)
- Groene as
- Amstelgroen (park 21ste eeuw en strips Aalsmeer)
- Ontwikkeling nationaal landschap Arcenheem
- Hart van de Heuvelrug
- Nationale Landschappen
 - Stelling van Amsterdam,
 - Nieuwe Hollandse Waterlinie, Panorama Krayenhoff, Projectenveloppen, Linieperspectief met liniegezicht en open inundatievelden
 - Groene Hart Ontwikkelingsprogramma en Agenda Westelijke Veenweiden, De Venen, landschappelijke parels Lopikerwaard en Vechtstreek, ontwikkelingen Noorderpark
 - Eemland-Arkemheen, landschappelijke parel Eemland
 - Rivierengebied, landschappelijke parel Langbroek- Kromme Rijn
- Provinciaal Landschap
 - Utrechtse Heuvelrug, Heel de Heuvelrug
 - Agenda 2010 Hart van de Heuvelrug (inclusief herinrichting vliegbasis Soesterberg)
 - Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug Beheer en inrichtingplan
 - Militair landschap Leusderheide e.o.
- Groen in en om de stad (GIOS), stadsgewestparken, Haarzuilen
- Groene Uitwegprogramma
- Limes Romeinse verdedigingszone
- Ecologische hoofdstructuur (EHS)
 - Realisatie EHS
 - Robuuste verbindingen, Utrechtse Heuvelrug-Veluwe tracé noord en tracé uiterwaarden
 - Meerjarenprogramma ontsnippering Rijksinfrastructuur (MJPO)
 - Meerjarenprogramma ontsnippering Provinciale infrastructuur
- Plattelandsontwikkeling programma tot 2009

Uitgave

Rijksprogramma Noordvleugel,
coördinatie Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Kaarten

Nota Ruimte: Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ
Bodemgebruik © CBS/VROM-DGR
VROM-DGR/Vos

Fotografie

Pagina 5: Noord-Holland © Siebe Swart/Hollandse Hoogte
Pagina 9: Snelweg © Jan Boeve/Hollandse Hoogte
Pagina 27: Leidse Rijn-Utrecht © Michael Kooren/Hollandse Hoogte
Pagina 37: Schiphol © Michael Kooren/Hollandse Hoogte
Pagina 51: Koeien © Michael Kooren/Hollandse Hoogte
Pagina 65: Snelweg © Jan Boeve/Hollandse Hoogte

Vormgeving

Vorm Vijf Ontwerpteam, Den Haag

Druk

Ando bv, Den Haag

april 2006