

RANDSTADURGENT



DÓÓRPAKKEN MET RANDSTAD URGENT
Jaarverslag 2008-2009

OVERZICHTSKAART PROJECTEN 2008-2009



- A4 Delft-Schiedam
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
- Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
- Flessenhalzen A4 en A12
- Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar
- A13/A16
- Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam
- Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad
- Draaischijf Nederland
- Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
- Containertransferium Rotterdam
- Transitie Greenports
- Den Haag Internationale Stad
- Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4)
- Stadshavens Rotterdam
- Integrale benadering Holland-Rijnland
- Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
- Westflank Haarlemmermeer
- Zuidplaspolder
- Toekomstagenda Markermeer-IJmeer
- Schaa sprong Almere 2030
- Ruggengraat voor natuur en recreatie
- Mooi en Vitaal Delfland
- Groot Mijdrecht Noord
- Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)

Randstadbreed:

- Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit
- OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad
- Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad
- Waterveiligheid Centraal Holland
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten na 2020
- Uitvoeringsallianties

Mogelijk maken wat onmogelijk leek

“Het hoogste goed voor een politicus is niet het domineren van het publieke debat en evenmin het passen op de winkel. Het gaat om het doorbreken van vastgeroeste tegenstellingen. Politiek is niet de kunst van het mogelijke, maar de kunst om mogelijk te maken wat onmogelijk leek.”

Pieter Hilhorst (de Volkskrant, 18 december 2007)

DÓÓRPAKKEN MET RANDSTAD URGENT

Jaarverslag 2008-2009

VOORWOORD

Voor u ligt het tweede jaarverslag van Randstad Urgent. Een jaar lang werken met Randstad Urgent is op 16 november 2009 afgesloten met de jaarlijkse bestuurdersconferentie, ditmaal in de Hermitage in Amsterdam. Op deze geweldige locatie maakten we een virtuele Tour door de Randstad: van regio naar regio, met de auto, de trein, de bus, de boot en de fiets. Onderweg luisterden we naar de verhalen van 'onze' wereldberoemde architect Rem Koolhaas, van betrokken Randstad-bestuurders en van Job Cohen, vertegenwoordiger van de Raad van Advies van Randstad Urgent. Het beeldverslag van deze Randstad Tour treft u aan in deze publicatie.

Het gaat natuurlijk om de concrete resultaten die geboekt zijn. En dat zijn er veel. Een greep:

- we hebben een besluit genomen over het nationale icoon van de vertraging: de A4 Midden-Delfland;
- we hebben knopen doorgelicht ten gunste van een drievoudige schaalessprong van de regio Amsterdam-Almere-Markermeer: verstedelijking, natuurontwikkeling en bereikbaarheid;
- er ligt een bestuurlijke voorkeursrichting voor de Draaischijf Nederland (onder andere Ring Utrecht), in samenhang met de woningbouwopgave in de Noordvleugel Utrecht;
- rijk en regio presenteren in het Masterplan Rotterdam VooRUIT de gezamenlijke prioritering en aanpak van de knelpunten in de bereikbaarheid;
- voor Holland-Rijnland ligt er een gezamenlijk pakket voor de verbetering van de weginfrastructuur en het regionaal openbaar vervoer, waardoor de woningbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg van start kan gaan.

Met voldoening stel ik ook vast dat, net als vorig jaar, alle mijlpalen die de bestuurlijke duo's voor 2009 in het vooruitzicht hadden gesteld daadwerkelijk gehaald zijn. Het was wel kantie boord. Het blijft elke keer spannend. Op de valreep werd de lang slepende kwestie van de Hoekse Waard opgelost: er zijn uitvoeringsovereenkomsten gesloten voor bedrijventerreinen op de Westelijke Dordtse Oever en in Nieuw Reijerwaard. De jaarlijkse conferentie werkt blijkbaar als een deadline, geen enkele bestuurder wil dan met lege handen staan. Het programma Randstad Urgent werkt als drukmiddel. Het label genereert aandacht en urgentie. Het helpt de bestuurders van rijk en regio tempo te maken en besluiten te nemen. We zijn veel verder gekomen dan zonder Randstad Urgent het geval zou zijn geweest.

Er waait een andere wind door de polder. We hebben samenhang gecreëerd tussen besluiten. Als er nieuwe woningen worden gebouwd, zorgen we voor goede bereikbaarheid. Ook natuurontwikkeling, groene verbindingen en water krijgen de aandacht die ze verdienen. Zij horen allemaal bij een sterke Randstad.



Het komende jaar zal ons werk er – zeg ik eerlijk – door de economisch zware tijden niet eenvoudiger op worden. Juist nu moeten we elkaar vasthouden en dóórpakken. Anticyclisch investeren. Over onze eigen schaduw heen springen. Zodat de Randstad – en daarmee Nederland – straks sterker uit de crisis komt.

Camiel Eurlings,
De minister van Verkeer en Waterstaat
en coördinerend minister voor de Randstad

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	VERNIEUWENDE AANPAK	7
	1.1 Inleiding	7
	1.2 Kernopdracht	7
	1.3 Frisse Blikken	8
	1.4 Dóórpakken in 2009	8
	1.5 Nog meer daadkracht	9
HOOFDSTUK 2	TWEEDE JAAR RANDSTAD URGENT	13
	2.1 Inleiding	13
	2.2 Behaalde mijlpalen	13
	- Randstadbreed	13
	- Regio Amsterdam-Almere: Schaalsprong voor wonen, ecologie en infrastructuur	15
	- Regio Utrecht: de draaischijf van Nederland	17
	- Het groen-blauwe hart van de Randstad	18
	- Regio Rotterdam: duurzaam bereikbaar	19
	- Regio Den Haag: de internationale stad	21
	- Westflank van de Randstad	22
HOOFDSTUK 3	PROJECTENWISSELING	25
	3.1 Mid Term Review	25
	3.2 Afslanking	25
	3.3 Aanvullende bestuurlijke afspraken	26
	3.4 Projecten 2009-2010	26
	3.5 Mijlpalen in 2009-2010	27
HOOFDSTUK 4	BEELDVERSLAG CONFERENTIE 'DÓÓRPAKKEN MET RANDSTAD URGENT	28
BIJLAGE	FINANCIEEL OVERZICHT	34

VERNIEUWENDE AANPAK

1.1 INLEIDING

De internationale concurrentiepositie van de Randstad staat onder druk. De Randstad Monitor van TNO (maart 2009), gebaseerd op cijfers tot en met 2007, laat een relatief somber beeld zien. In dit vergelijkend onderzoek naar 20 Europese (stads)-regio's staat de Randstad voor wat de economisch belangrijke indicator Bruto Regionaal Product betreft op een 11^e positie. Uit de analyse bleek dat de groei in de noordvleugel van de Randstad afvlakt, maar dat de zuidvleugel een stabiel beeld laat zien. In deze editie van de Randstad Monitor was de uitbraak van de wereldwijde economische crisis nog niet meegenomen. De urgentie van besluitvaardigheid voor een sterkere Randstad is en blijft dus evident, ook al laat de monitor die binnenkort verschijnt een rooskleuriger beeld zien.

Duo's vondst

“Het werken van verschillende overheden naast elkaar – ik noem dat multilevel governance – is prima gegaan. Qua bureaucratie is niets overhoop gehaald, het duopartnerschap is een vondst.”

Andries Greiner, gedeputeerde Flevoland en duo-partner voor Toekomst Markermeer-IJmeer

1.2 KERNOPDRACHT

Om de concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren heeft het kabinet in 2007 het programma 'Randstad Urgent' opgezet. Elk project heeft een bestuurlijk duo, bestaande uit een minister of staatssecretaris samen met een wethouder, burgemeester of gedeputeerde. Op deze wijze zijn zes betrokken rijksbestuurders in tweetallen gekoppeld aan bijna dertig regiobestuurders. De duo's zetten in het najaar van 2007, tijdens de Randstad Urgent conferentie, samen hun handtekening onder bestuurlijke afspraken waarin het projectdoel, de mijlpalen en de wederzijdse verantwoordelijkheden beschreven zijn. Door scherp te monitoren op de gemaakte afspraken en deadlines, worden de gebruikelijke excuses om de besluitvorming uit te stellen niet meer geaccepteerd. De bestuurders worden gestimuleerd en vanuit het programma-team ondersteund om hun mijlpalen te halen. Per project is naast het bestuurlijk duo bovendien een ambassadeur benoemd. De ambassadeurs hebben de kennis, ervaring en netwerken om de bestuurders scherp te houden op het tempo en de kwaliteit van besluitvorming. De Randstad Gezant, de heer Wilbert Stolte, fungeert als een soort super-ambassadeur; hij is inzetbaar bij alle projecten die wat 'smeerolie' nodig hebben.

Met Randstad Urgent laat het kabinet zien dat de overheid wil en kan werken met deadlines en dat zij de besluitvorming niet laat wegzakken in een moeras van bestuurlijke drukte. De overheid wekt vertrouwen als ze haar beloftes nakomt.

In de praktijk blijkt dat Randstad Urgent werkt. Het label Randstad Urgent genereert bestuurlijke aandacht en zorgt voor prioriteit in de agenda's. De jaarlijkse bestuurlijke conferentie waar de balans wordt opgemaakt, werkt als een deadline. Bestuurders willen hun mijlpalen gehaald hebben vóór de conferentie, ook al is daarvoor de snelkookpan soms nodig.



1.3 FRISSE BLIKKEN

Na een jaar werken is de werkwijze door de ambassadeurs tegen het licht gehouden. Hun feedback is geboekstaafd in 'Frisse Blikken, een andere kijk op de bestuurlijke aanpak van urgente projecten in de Randstad' (maart 2009). Naar de mening van de ambassadeurs zou de toegevoegde waarde van het programma Randstad Urgent toenemen door het aanbrengen van samenhang in de gebiedsontwikkeling. Nauwer samenwerken, daar waar dat nuttig is. Tijdswinst realiseren door het slim afstemmen van procedures rondom samenhangende projecten, bijvoorbeeld. Of - door projecten in hun samenhang te bezien - te komen tot betere resultaten van de afzonderlijke projecten.

De Randstad heeft de potentie uit te groeien tot een duurzame economische top-regio. Om dat te bereiken is het hard nodig om een aantal zaken aan te pakken. We zullen moeten zorgen voor verbetering van de kwaliteit van leven in de Randstad, door een aantrekkelijker woon-, werk- en leefklimaat. Het bouwen van woningen is nodig om aan de behoefte te voldoen. Bedrijven moeten er voor blijven kiezen om zich met hun werknemers hier te vestigen. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Daarvoor zal ook de bereikbaarheid – over de weg en met het openbaar vervoer – moeten verbeteren. Basisrandvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Randstad is een klimaatbestendige delta. Wonen in de buurt van groen, natuur en water is een sterk punt van de Randstad. Anders gezegd: het is een economische randvoorwaarde. Daarom is het essentieel dat dit unieke karakter bij de ontwikkeling van de Randstad behouden blijft.

1.4 DÓORPAKKEN IN 2009

De aanpak heeft in de jaargang 2008-2009 geleid tot meer samenhang in de besluitvorming. Er zijn veel besluiten in een hoog tempo tot stand gekomen en er zijn doorbraken geboekt in slepende dossiers.

Samenhang in besluitvorming

Het advies van de ambassadeurs is opgevolgd. Besloten werd de besluitvorming voor een aantal projecten in samenhang te doen, namelijk de Draaischijf NL/Duurzaam Bouwen Noordvleugel Utrecht, Amsterdam-Almere-Markermeer, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de Integrale Benadering Holland-Rijnland. Ze hebben alle geleid tot Randstad-besluiten, die in de eerste helft van november 2009 aan de Tweede Kamer zijn gestuurd en gepubliceerd.

Doorbraak in slepende dossiers

De A4 Delft-Schiedam, het nationale icoon van de bestuurlijke vertraging, is na bijna 50 jaar aan een beslissende eindspurt begonnen. Het Ontwerp-Tracébesluit wordt nu voorbereid, zodat het in het voorjaar van 2010 gepubliceerd kan worden. De kwestie van de Hoeksche Waard is 15 jaar een bestuurlijk blok aan het been geweest; in 2009 zijn de besluiten genomen voor vestiging van bedrijventerreinen aan de



Westelijke Dordtse Oever en in Nieuw Reijerwaard bij Ridderkerk, als alternatief voor de Hoeksche Waard. Met de schop in de grond voor de wegverbreding van de A4 Leiden-Burgerveen is na tientallen jaren van juridisch getouwtrek een mijlpaal bereikt. De start van de aanleg van de Tweede Maasvlakte in april 2009, in bijzijn van Hare Majesteit, markeert het einde van een jarenlange discussie over de balans tussen economie en milieu.

Tempo gemaakt

De planstudies voor de Draaischijf NL zijn in hoog tempo tot besluitvorming gekomen. Nog geen jaar na de start liggen er al besluiten; markant voorbeeld is het besluit over de bestuurlijke voorkeursrichting voor de Ring Utrecht (onder andere de A27 langs Amelisweerd). De werkzaamheden aan de flessenhals A12 zijn in volle gang. Voorstellen voor bypasses (bij Zoetermeer en Nootdorp) zijn in rap tempo door een startnotitie omgezet in een tracébesluit. In slechts één jaar tijd is het Masterplan Rotterdam VoorUIT tot stand gekomen, na uitgebreide consultatie van professionele stakeholders en publieksgroepen.

1.5 NOG MEER DAADKRACHT

De daadkrachtige aanpak van Randstad Urgent (*business as unusual*) staat niet op zichzelf. Naast Randstad Urgent is er een flink aantal andere initiatieven om de besluitvorming in Nederland te versnellen. Zo kunnen met de Spoedaanpak Wegen wegenprojecten sneller worden aangepakt. Met de nieuwe wet op de Ruimtelijke Ordening is het mogelijk om doorzettingsmacht toe te passen. En met een nieuwe methode voor de aanleg van wegen kan de procedure maar liefst twee keer zo snel gaan zónder dat de zorgvuldigheid in het gedrang komt. Infrastructuurprojecten starten voortaan met een fase waarin de betrokkenen constructief kunnen meedenken, daarna volgt een helder politiek besluit, het voorkeursbesluit. Dat is de basis voor het vervolg van de planvorming en niet het startpunt van een nieuwe discussie. Maar ook het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het nieuwe MIRT-spelregelkader, de Crisis- en herstelwet, het Deltaprogramma en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn allemaal instrumenten om zaken in Nederland sneller én beter van de grond te krijgen. Tenslotte zorgt het – samen met de decentrale overheden – werken aan gebiedsagenda's voor geïntegreerde gebiedsontwikkeling, waarin samenhangende besluiten worden voorbereid.

Er wordt meer en beter samengewerkt: tussen ministeries onderling en tussen rijk en regio. Daardoor vermindert de versnippering in het beleid en de 'ieder voor zich'-cultuur. Sneller, beter en met meer samenhang, ten behoeve van een sterke economie, een robuust mobiliteitssysteem en een mooie, veilige en schone woonomgeving. Het zijn wezenlijke veranderingen in de besluitcultuur van ons land. In het volgende hoofdstuk wordt beschreven tot welke resultaten dit nieuwe elan heeft geleid voor de Randstad Urgent-projecten.

BEELDVERSLAG PUBLIEKE AANDACHT EN DEBAT



Het burgerpanel van Randstad Urgent op excursie langs Randstad-projecten

Burgerpanel met de Randstad Gezant op excursie in Rotterdam Stadshavens



Burgemeester Jorritsma praat met bewoners over de toekomst van Almere



Bewoners doen mee met de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit voor de A4 door Midden-Delfland



Open Dagen over de toekomst van het woongebied op de westflank van de Haarlemmermeer



Paneldebat 'De Randstad, dat zijn wij' in ING House, met Fred Schoorl, Arie Verberk, Friso de Zeeuw, Willem de Jager, Christiaan van der Kamp, Ellen Peper en Kars Veling



Verschillende meningen over de ontwikkeling van de Westelijke Veenweiden in het Groene Hart

Randstad Urgent is een besluitvormingsmachine. Maar natuurlijk raken de besluiten de bewoners van de Randstad in hun leefomgeving en belangen. Daarom komen bestuurders op werkbezoek en gaan zij in gesprek. De bewoners en belangenbehartigers maken het de bestuurders duidelijk dat de plannen hen raken. De overheid wil direct belanghebbende bewoners en organisaties graag betrekken in het maken van plannen. Hoe eerder hoe beter.



Na een excursie door de Randstad komt het burgerpanel op bezoek bij coördinerend minister Eurlings



De 13-jarige Joy Kemsil uit Almere biedt de ministers Cramer en Eurlings een plan aan voor een lightrail-achtige verbinding



Jongeren denken mee over de schaa sprong van Almere



In gesprek met omwonenden en bollenboeren op de verkeerstoren van voormalig vliegveld Valkenburg



Informatiebijeenkomst over bereikbaarheid en wonen in de Utrechtse regio



Tweede Kamerleden op bezoek in Utrecht, voorafgaand aan de besluiten over de Draaischijf NL en Duurzaam Bouwen



Protesteren in januari 2009 tegen verdere aantasting van Amelisweerd bij Utrecht



In een vroeg stadium meedenken over hoe Rotterdam VooRUIT moet

TWEEDE JAAR RANDSTAD URGENT

2.1 INLEIDING

De bestuurlijke duo's maakten in oktober 2008 tijdens de jaarlijkse conferentie de balans op van het eerste jaar Randstad Urgent. Alle mijlpalen die op het programma stonden, waren gehaald. Voor het tweede jaar werden voor enkele projecten nieuwe mijlpalen gedefinieerd. Zes projecten verlieten het programma en vier nieuwe projecten werden toegevoegd:

- Rotterdam VooRUIT: een verkenning naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Rotterdamse regio;
- Integrale Benadering Holland-Rijnland: een integrale benadering van diverse deelprojecten in de regio Leiden en de Duin- en Bollenstreek;
- Uitvoeringsallianties: samenwerking met maatschappelijke partijen in het kader van de Structuurvisie Randstad 2040;
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten: een inventarisatie van grote rijksprojecten na 2020, als uitvloeisel van de structuurvisie Randstad 2040.

2.2 BEHAALDE MIJLPALLEN

De Randstad Urgent-projecten zijn geselecteerd omdat ze belangrijk zijn voor de Randstad als geheel. Voor de overzichtelijkheid staan zij hieronder echter gerubriceerd per regio. De voortgangsrapportages per project vindt u op www.randstadurgent.nl. Op de bijgevoegde dvd vindt u een beeldverslag per regio.

RANDSTADBREED



Het project [Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit](#) heeft het gezamenlijk Park & Ride-beleid in de Randstad vormgegeven. Ter bevordering van ketenmobiliteit is het traject naar multimodale reisinformatie in 2015 geschetst. Het kabinet heeft € 70 mln extra vrijgemaakt voor actief fietsbeleid, zoals het verbeteren van fietsroutes met als doel het bevorderen van fietsgebruik. Het project is in november formeel overgedragen aan het OV-Bureau Randstad.

Het project [OV Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad](#) versterkt de samenwerking en de samenhang van het openbaar vervoer. Het OV-Bureau is opgericht. Alle deelnemende overheden hebben ingestemd met de bestuursovereenkomst. Daarin staan afspraken over het versterken van de samenwerking en de samenhang in het randstedelijk openbaar vervoer. Concrete punten waar het OV-Bureau zich onder andere op gaat richten, zijn betere aansluitingen tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer, maar ook verbetering van de aansluiting van het openbaar vervoer tussen verschillende regio's. Dit om ervoor te zorgen dat reizen met het openbaar vervoer in de Randstad een aantrekkelijker en vanzelfsprekende optie wordt. De directie en directieraad van het OV-Bureau Randstad zijn aangesteld en alle benodigde faciliteiten, waaronder huisvesting, zijn geregeld.

In het kader van het project [Ruimte voor Kunst en Cultuur](#) hebben de vier wethouders Cultuur van Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een Plan van Aanpak vastgesteld: 'Arts Holland: méér buitenlands publiek, voor méér kunst en cultuur'. Het project is gepresenteerd bij een bijeenkomst van de Cultureel Attachés in Amsterdam op 9 oktober. In het plan van aanpak wordt een aantal ideeën voor concrete projecten gegeven, zoals een Holland Art Map, een plattegrond met reistijden per openbaar vervoer tussen de verschillende kunstinstellingen en Holland Art Web, een website met het totale kunst- en culturaanbod in de Randstad. Ook werd samenwerking gezocht met het Nederland Uitburo (NUB) dat op dit moment een coördinerende rol vervult en de promotie van het lokale culturele aanbod ondersteunt. Het NUB richt zich ook op de landelijke ontsluiting van het culturaanbod (de cultuuragenda) en is bij uitstek geschikt om de taak van de internationale communicatie en marketing op zich te nemen. Besloten is dan ook om Arts Holland 'onder te brengen' bij het Nederlands Uitburo.

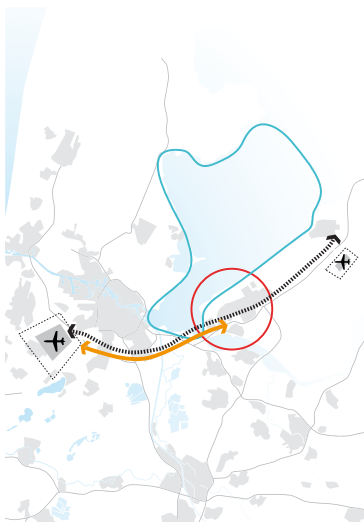
In het project Compartimentering case Centraal Holland werd in 2008 een verkenning gedaan naar de vraag of en onder welke voorwaarden compartimentering een geschikte methode is om het overstromingsrisico van Centraal Holland (dijkkring 14) te verkleinen. Binnen het project [Waterveiligheid Centraal Holland](#) zijn twee vervolgstudies uitgevoerd. Belangrijkste conclusies uit de studies zijn dat de keringen die dijkkring 14 beschermen tegen een overstroming uit de Nederrijn/Lek naar verwachting te laag zijn om dijkkring 14 de wettelijke veiligheid van 1:10.000 per jaar te bieden. De bestuurders hebben besloten tot een vervolgstudie waarin een aantal oplossingsrichtingen verder is uitgewerkt. Bij een onverhoopte doorbraak van een primaire waterkering blijken de regionale keringen een belangrijke rol te spelen. Uit het onderzoek blijkt echter dat de standzekerheid ervan meestal onvoldoende zal zijn om overeind te blijven onder invloed van het binnenstormende water. Deze problematiek wordt meegenomen bij de implementatie van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR).

Het project [Verkenning Randstad Sleutelprojecten na 2020 binnen Randstad 2040](#) richt zich op de vraag of het instrument sleutelprojecten bruikbaar is om uitvoering te geven aan de Structuurvisie Randstad 2040. Op basis van evaluatieonderzoek naar de eerste en tweede generatie sleutelprojecten en verschillende adviezen, heeft het kabinet voldoende aanleiding gezien om in juli 2009 een startbeslissing te nemen voor een MIRT-Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten. Die verkenning moet inzichtelijk maken of, en zo ja, welke concrete projecten substantieel kunnen bijdragen aan het behalen van de integrale doelstellingen uit de Structuurvisie.

In het project [Randstad 2040 Uitvoeringsallianties](#) wordt uitwerking gegeven aan de kabinetskeuzes uit de Structuurvisie Randstad 2040. Elk van de zeven allianties (een samenwerking tussen relevante overheden en marktpartijen) heeft voor een bepaalde kabinetskeuze een strategie en actieprogramma uitgewerkt. De allianties zullen naar verwachting begin 2010 een actieprogramma opleveren. Het gaat daarbij om de volgende allianties:

- Centrum- en knooppuntontwikkeling;
- Zeehavens;
- Den Haag Stad van recht, vrede en veiligheid;
- Stedelijke transformatie & verdichting;
- Klimaatbestendige steden;
- Economische structuurversterking regio Rotterdam-Den Haag;
- Groenblauwe topkwaliteit in en nabij de steden.

REGIO AMSTERDAM-ALMERE: SCHAALSPRONG VOOR WONEN, ECOLOGIE EN INFRASTRUCTUUR



Binnen Randstad Urgent is een aantal grote projecten aangewezen om de internationale concurrentiekracht en de duurzaamheid van de Noordelijke Randstad een flinke impuls te geven. Het succes van de afzonderlijke projecten wordt immers nog groter als zij elkaar versterken en vlot van de grond komen. Samenhang in de besluitvorming over woningbouw, ecologie en infrastructuur is cruciaal. Het kabinet heeft de besluitvorming over de vijf projecten daarom op elkaar afgestemd. In de Randstad-besluiten Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM) kiest het kabinet een koers die zowel een voortvarende start mogelijk maakt als een zorgvuldige en gefaseerd vervolg van de besluitvorming tot 2030 uitstippelt.

In het afgelopen jaar zijn alternatieven opgesteld, die aan de hand van een beoordelingskader werden beoordeeld. Centraal daarbij stonden de ambities die rijk en regio voor het gebied hebben: internationaal concurrerend en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. De besluiten zijn tot stand gekomen in nauwe samenspraak met een platform waarin maatschappelijke organisaties en belangengroepen vertegenwoordigd waren. Voorzitter van dit platform was Guido van Woerkom (ambassadeur van Randstad Urgent en directeur van de ANWB). Het zogeheten RAAM-platform bracht in de loop van het jaar adviezen uit, waarmee rekening is gehouden tijdens de opstelling van de RAAM-brief. De RAAM-brief werd begin november aan de Tweede Kamer gestuurd (TK, 31.089, nr. 57). De kabinetsbesluiten worden hieronder per project toegelicht.

In de RAAM-brief heeft het kabinet een koers uitgezet voor de [Schaalsprong Almere](#). Het kabinet kiest voor een westelijke oriëntatie van de schaalsprong, gecombineerd met een IJmeerlijn, mits de kosten-batenverhouding substantieel verbetert. Een werkmaatschappij van rijk en regio krijgt de opdracht om de mogelijkheden hiervan te onderzoeken. Het kabinet heeft € 46 mln Nota Ruimtebudget toegekend voor uitbreiding van het stadscentrum rond het Weerwater en een bijdrage van € 37 mln voor vestiging van de hogeschool Windesheim.

Overal actief

“Als ambassadeur heb ik een groep maatschappelijke organisaties begeleid bij het opstellen van een Stadsmanifest. Ook heb ik meerdere malen de gemeenteraad van Almere bezocht en van adviezen voorzien. Daarnaast heb ik de duo-partners heel concreet geadviseerd over de kwaliteit en snelheid in de besluitvorming.”

Wim Meijer, ambassadeur Schaalsprong Almere

Het afgelopen jaar liepen er voor de [Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Lelystad \(OV SAAL\)](#) drie onderzoekstrajecten:

- een (verkort) planstudietraject voor de maatregelen op korte termijn;
- een verkenning naar de maatregelen op de middellange termijn;
- een verkenning naar de oplossingsrichtingen voor de lange termijn.

In september is het Ontwerp-Tracébesluit voor de maatregelen op de Zuidtak gepubliceerd. Hierop vindt inspraak plaats, waarna begin 2010 het Tracébesluit kan volgen. Naar aanleiding van de besluiten in de RAAM-brief zal het onderzoek naar het middellange termijnpakket worden voortgezet. OV SAAL heeft de bij het project betrokken partijen intensief betrokken bij de onderzoekstrajecten. Voor de regio heeft de duobestuurder hier een belangrijke rol in gehad, evenals de ambassadeur van het project.

Het kabinet heeft in april de luchtvaartnota vastgesteld. Hiermee is een belangrijke mijlpaal in het project [Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en luchthaven Lelystad](#) gehaald. In de luchtvaartnota wordt beschreven hoe het kabinet de mainportfunctie van Schiphol versterkt, terwijl tegelijkertijd duurzaamheid en innovatie worden gestimuleerd. In de luchtvaartnota zijn ook de in 2008 gemaakte afspraken aan de 'Alderstafel Schiphol' bekrachtigd. Met de luchtvaartnota kiest het kabinet voor selectieve groei op de huidige locatie Schiphol en het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer op Lelystad en Eindhoven. Er zijn regionale Alderstafels in de regio Lelystad en Eindhoven gestart om te bekijken onder welke voorwaarden daar extra vliegtuigbewegingen geaccomodeerd kunnen worden. Het proces aan deze Alderstafels is nog gaande. De ministers Eurlings en Cramer hebben begin november besloten dat Lelystad Airport zich de komende jaren kan ontwikkelen tot een aantrekkelijke luchthaven voor zakelijk verkeer. Met dit besluit wordt op termijn tevens een baanverlenging mogelijk gemaakt.

Op 7 september 2009 heeft staatssecretaris Huizinga het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer ontvangen uit handen van gedeputeerde Greiner, voorzitter van de Stuurgroep [Toekomstagenda Markermeer-IJmeer](#). Het Toekomstbeeld schetst de manier waarop het Markermeer en IJmeer kunnen uitgroeien tot het 'Blauwe Hart' van de Randstad, één van de nieuwe natuuriconen van Nederland. Met een gerichte mix van vernieuwende natuurmaatregelen wordt het Markermeer-IJmeer één van Europa's grootste aaneengesloten *wetlands*. Het Toekomstbeeld is het resultaat van een intensief en interactief proces van verschillende overheidspartijen, maatschappelijke organisaties en regiopartners. Omdat een sterk ecologisch systeem een randvoorwaarde is voor verdere ontwikkeling van de regio vormen de voorgestelde maatregelen een belangrijke bouwsteen voor de Randstad-besluiten: Amsterdam-Almere-Markermeer. Daarin heeft het kabinet het principe van Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) omarmd. TBES moet ervoor zorgen dat de neergaande trend in de ecologische kwaliteit

wordt omgezet in een opgaande trend, op een zodanige wijze dat het ecologische systeem tegen een stootje kan. Hiervoor is € 20 mln aan rijksmiddelen vrijgemaakt. Inmiddels wordt binnen het project 'Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer' de effectiviteit van de voorgestelde natuurmaatregelen onderzocht.

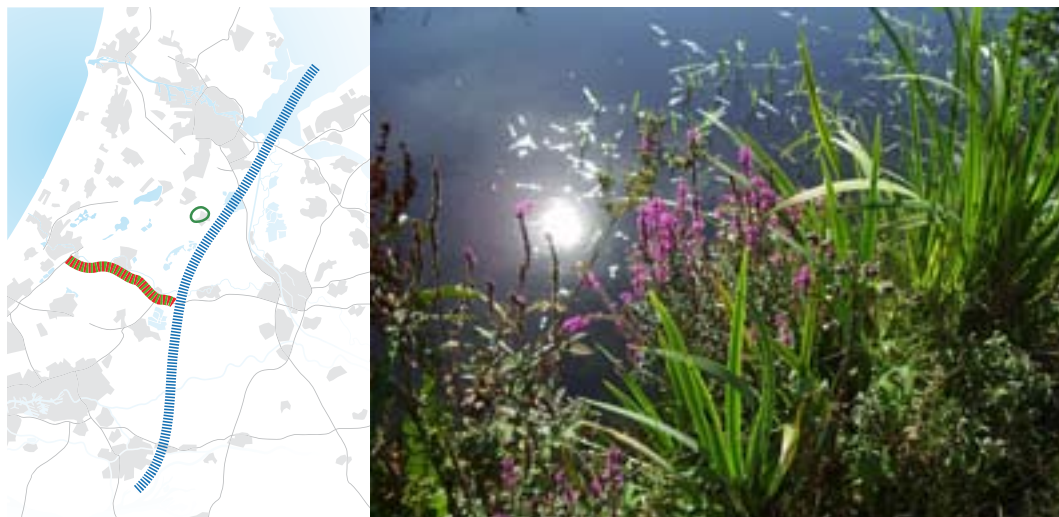
Na het innemen van het standpunt in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure in oktober 2008 zijn voor de [Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere](#) de ontwerpen voor de uitbreiding en inpassing van de A6, A1, A9 en A10-oost (circa 60 km autosnelweg) nader uitgewerkt en onderzocht op milieu-effecten. Met de regio zijn aanvullende afspraken gemaakt over de inpassingsmaatregelen. Parallel aan dit onderzoek ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is alvast gestart met de voorbereiding van de uitvoering, bijvoorbeeld met de inventarisatie van kabels en leidingen, passieve grondverwerving en het benaderen van de markt om tot de beste manier van contracteren te komen.

REGIO UTRECHT: DE DRAAISCHIJF VAN NEDERLAND



In het kader van het project [Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht](#) hebben de regionale partners de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht opgesteld. Het Rijk heeft op hoofdlijnen ingestemd met deze visie. Kern is dat fors wordt ingezet op binnenstedelijk bouwen om het woningtekort terug te dringen, de waardevolle landschappen te behouden dan wel verder te ontwikkelen en maximaal aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. Daarnaast zullen in Rijnburg 7.000 en in Almere 15.000 woningen worden gebouwd ten behoeve van de Utrechtse woningbehoefte.

Parallel aan de ruimtelijke visie zijn stapsgewijs besluiten genomen over het project [Draaischijf Nederland](#). Voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Ring Utrecht en de Driehoek (A27/A1/A28) van Utrecht wordt ingezet op een integraal pakket maatregelen. Er zijn maatregelen ter stimulering van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, zoals aanleg van Park & Ride-terreinen, fietstunnels en verbeteren van de doorstroming van tram- en busverbindingen. Voor de A28, A27/A1 en knooppunt Hoevelaken zijn voorkeursalternatieven vastgesteld. Voor de Ring Utrecht is na het verrichten van een aanvullende studie een besluit genomen over de voorkeursrichting voor het verbreden en deels overkluizen van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd, het verbreden van de A12 tussen Ouderjijn en Lunetten en het opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht. Voor de wegaanpassingen is vanuit het Rijk € 1,2 mld beschikbaar. Hierdoor zal de doorstroming op de Ring Utrecht aanzienlijk verbeteren en blijft de aantasting van waardevol natuur- en recreatiegebied beperkt. Deze besluiten zijn opgenomen in de Randstad-besluiten Noordvleugel Utrecht (TK, 31.089, nr. 56) en in het verslag van het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO-MIRT) van 3 november 2009.



In januari 2009 zijn de ecologische opgaven voor de deelgebieden van de **Ruggengraat voor natuur en recreatie** vastgesteld. Daarmee is er ook duidelijkheid gekomen over de opgave voor de Groene Ruggengraat als geheel. Met het kabinetsbesluit van juli 2009 is € 113 miljoen Nota Ruimte-geld toegekend voor het programma Westelijke Veenweiden. Daarin worden maatregelen voorzien voor delen van de Groene Ruggengraat in de Krimpenerwaard, Gouwe-Wiericke, Nieuwkoopse plassen, Groot Wilnis-Vinkeveen en Muyevelt-Oost. Zo wordt bijvoorbeeld de verdroging van de Nieuwkoopse Plassen aangepakt door de aanleg van bufferzones, sanering van glas-tuinbouw en natuurontwikkeling. En in Wilnis-Vinkeveen wordt de veenbodemdaling teruggedrongen door onder meer natuurontwikkeling, onderwaterdrainage en dynamisch peilbeheer. Deze maatregelen dragen direct en indirect bij aan de realisatie van de Groene Ruggengraat.

De bestuurders die betrokken zijn bij het project **Oude Rijnzone** hebben een bedrijvenstrategie opgesteld waarmee herstructurering van oude bedrijventerreinen wordt versneld. In juni van dit jaar werd € 30 miljoen uit het Nota Ruimte-budget beschikbaar gesteld voor het Oude Rijnzone-programma. Dit programma wordt uitgevoerd in het gebied vanaf Leiden tot en met Bodegraven. Belangrijkste opgaven zijn de herstructurering van bedrijventerreinen, zorgen voor voldoende groen, goede bereikbaarheid en het opruimen van verrommeling.

Voor het project **Groot Mijdrecht Noord** is een besluit genomen over de toekomst van het gebied. In de polder komt een grootschalig laagveenmoeras, als onderdeel van de Groene Ruggengraat. De beoogde aanpak, waarvoor zes vergaande scenario's zijn onderzocht, gaat niet door. Aangezien het project geen nationale doelstellingen verwezenlijkt, zal het Nota Ruimte budget niet worden aangesproken.

Initiatief

“In de Randstad-provincies liggen er vanuit verschillende belangen concurrerende claims op de ruimte. Colleges van B&W vinden vaak geen draagvlak bij hun gemeenteraden voor de natuuropgaven, deels door onbekendheid met de materie. In mijn gesprekken met gemeenteraadsleden druk ik ze op het hart om zelf meer initiatief te nemen en zich al bij de start van gebiedsprocessen te laten betrekken.”

Jan Heijkoop, ambassadeur Groene Ruggengraat



Het project [Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar \(Rotterdam VooRUIT\)](#) heeft een masterplan opgeleverd. Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over de visie op de ruimtelijke economische ontwikkeling gecombineerd met een samenhangende visie op het beter laten functioneren van de mobiliteitsnetwerken. Uit de verkenning blijken belangrijke bereikbaarheidsopgaven in de regio betrekking te hebben op de doorstroming op de Ruit en de weg- en ov-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid. Een nieuwe westelijke oeververbinding heeft de hoogste prioriteit. Daarnaast zullen er oplossingen worden gezocht voor verbetering van de doorstroming in de oostflank van de regio (Brienoord-corridor en A20 bij Gouda). Voor verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid wordt een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer onderzocht. De besluiten zijn nader toegelicht in de Randstad-besluiten Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland (TK, 310.089, nr. 58).

Focus

“Met Randstad Urgent is afgesproken: we gaan naar een besluit. De dwingende kracht van een datum zorgt voor focus. Het heeft enorm geholpen dat de lijnen tussen de bestuurders kort waren en dat de minister bij de IODS-vergaderingen aanwezig was.”

Martin van Engelshoven-Huls, gedeputeerde Zuid-Holland en duo-partner voor A4 Delft-Schiedam

De keuze voor de aanleg van de laatste zeven kilometer [A4 tussen Delft en Schiedam](#) is in september gemaakt. Daarnaast is ook besloten tot een hoogfrequente treinverbinding tussen Den Haag en Rotterdam. De optie A4 heeft de voorkeur gekregen boven het alternatief A13+A13/A16, omdat het meer verkeer faciliteert, de reistijd sterker verbetert en verkeer tussen Den Haag en Rotterdam niet meer afhankelijk is van één verbinding. Daarnaast is de A4 sneller aangelegd zonder langdurige verkeershinder en goedkoper. De A4 wordt één van de best ingepaste wegen, met een half verdiepte ligging van de weg van Schiedam naar Delft en een (land)tunnel tussen Schiedam en Vlaardingen. Om nog in 2010 tot een definitief Tracébesluit te komen, is afgelopen jaar al volop gewerkt aan de uitwerking van het alternatief in het Ontwerp-Tracébesluit.

De Trajectnota/MER van de [A13/A16](#) is ter visie gelegd in augustus. Hierin is het onderzoek opgenomen naar de effecten en kosten van zes uitvoerings- en inpassingsvarianten voor de A13/A16. In het BO-MIRT van oktober hebben rijk en regio hun voorkeur uitgesproken voor variant 3 uit de Trajectnota/MER. Op verzoek van de regio wordt de inpassing van twee tracédelen nader onderzocht.

In februari heeft het kabinet € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget toegekend voor de versnelde aanleg van in totaal 120 ha havengerelateerd bedrijventerrein in [Nieuw Reijerwaard en op de Westelijke Dordtse Oever](#). Voor de realisering hiervan hebben de publieke partijen uitvoeringsovereenkomsten getekend, voor de Westelijke Dordtse Oever in april, voor Nieuw Reijerwaard in november.

Ondanks de klimaatveranderingen en de stijgende zeespiegel kan er worden gebouwd in de [Zuidplaspolder](#). Dat blijkt uit het onderzoek 'Hotspot Zuidplaspolder' dat in januari van dit jaar is gepresenteerd. De Gemeenteraden in Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan de IJssel en Moordrecht hebben bestemmingsplannen vastgesteld (Zuidplas Noord, West, Het Nieuwe Midden en Rode Waterparel). Het Rijk heeft in juni € 24 miljoen euro uit het Nota Ruimte-budget beschikbaar gesteld voor een duurzame ontwikkeling van de Zuidplas. Nadat afspraken met marktpartijen zijn gemaakt, kan worden begonnen met de klimaatbestendige en klimaatneutrale inrichting van het gebied.

In het [Project Mainportontwikkeling Rotterdam](#) zijn gefaseerd diverse deelprojecten Bestaand Rotterdams Gebied gestart met realisatie; verschillende zijn inmiddels afgerond. De projecten voor 750 ha natuur- en recreatiegebied zitten in de laatste fase van het bestemmingsplantraject. Sinds april is het bezoekerscentrum *Future Land* over de Tweede Maasvlakte officieel voor het publiek geopend.

De verbetering van de [ontsluiting van de Mainport Rotterdam](#) is ook dichterbij gekomen. Eind juni is het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein ter visie gelegd. In juni hebben betrokken partijen 14 uitvoeringsovereenkomsten getekend met werkafspraken over de raakpunten tussen het project A15 Maasvlakte-Vaanplein en de kruisende infrastructuur van gemeenten, provincie, rijk, Prorail en het Havenbedrijf Rotterdam.

In juni hebben rijk en regio de aanleg van een [Containertransferium](#) in Alblasterdam mogelijk gemaakt. Betrokken partijen hebben hiervoor een overeenkomst gesloten met afspraken over bijvoorbeeld de ontsluitende infrastructuur en een duurzame inrichting van het containertransferium. Dit containertransferium zal de overslag op de Maasvlakten ontlasten, waarbij de verkeersdruk op het westelijke deel van de A15 afneemt.

Het kabinet heeft aan het project [Stadshavens Rotterdam](#) in oktober € 31 mln uit het Nota Ruimte-budget toegekend voor realisatie van de deelprojecten Vierhavens en RDM. In februari namen de eerste 200 studenten hun intrek in hun nieuwe school op de RDM-Campus. Op de campus worden onderwijs, onderzoek, leerwerkplaatsen en werkgelegenheid gecombineerd. De campus biedt in 2010 ruimte aan 1.000 studenten en tal van kleine innovatieve bedrijven. Het terrein is het beste bereikbaar met de waterbus, de Aqualiner, die dit jaar in gebruik genomen werd.

Doorzettingskracht

“Voor het uitvoeringsprogramma van Stadshavens Rotterdam wordt een zogeheten Topberaad georganiseerd. In dit beraad kunnen gemeente en rijk voor de nodige doorzettingskracht zorgen. Omdat ik als ambassadeur geacht wordt boven de partijen te staan, mag ik dit beraad voorzitten.”

Anthony Burgmans, ambassadeur Stadshavens Rotterdam



De [Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag – Rotterdam](#) is één van de vier urgente corridors in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Rijk en regio brachten een gezamenlijk werkbezoek aan het project en lieten zich informeren over de nauwe samenhang met de ruimtelijke plannen rond de spoorlijn. Er zijn nadere afspraken gemaakt over de uitwerking van de samenhang tussen verstedelijking en spoor en een analyse van de mogelijke viersporigheid tussen Rijswijk en Rotterdam. Tegelijk met het standpunt over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam heeft het kabinet aangegeven dat er op het spoor tussen Den Haag en Rotterdam met hoge frequentie gereden gaat worden. Dat is een stap op weg naar 'spoorboekloos' rijden.

Binnen het project [Den Haag Internationale Stad](#) is gewerkt aan de opwaardering van het World Forumgebied. Het kabinet heeft een bijdrage van € 21,8 mln uit het Nota Ruimte-budget toegezegd. De rijksbijdrage is bedoeld om de Johan de Wittlaan te ondertunnelen en aan te passen aan internationale veiligheidseisen. Voorwaarde voor toekenning is dat de gemeente Den Haag de resterende financiële middelen hiervoor beschikbaar stelt. Daarnaast wordt de Eisenhowerlaan verfraaid met groenstroken en krijgt het fietsverkeer aparte rijbanen. Verder krijgt het gebied een nieuwe inrichting die associaties oproept met het omliggende duinlandschap. Er wordt een verbindende promenade aangelegd. De inrichting van de openbare ruimte start in 2009.

Het project [Flessenhalzen A4/A12](#) is voortdurend in beweging. Op de A12 Den Haag-Gouda is in mei het geluidsscherm bij Voorburg in gebruik genomen. Tevens is als onderdeel van de aanleg van de spitsstroken Zoetermeer-Gouda bij Bleiswijk in april in één weekend de weg verlegd ('De 100 uur van Bleiswijk'). In augustus is de startnotitie voor de extra spitsstrook op de A12 bij Zoetermeer ter inzage gelegd. Belangrijk zijn ook de vorderingen op de A4. Voor de zomer is het Tracébesluit A4 Leiden-Burgerveen getekend en ter visie gegaan, met als resultaat dat in september de eerste schop in de grond is gegaan.

De projecten [Mooi en vitaal Delfland](#) en [Transitie Greenports](#) werken samen in de uitwerking van plannen voor de Poelzone (gemeente Westland) en Oostland-Groenzone (gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp). Het gaat om het realiseren van groen-recreatieve infrastructuur en herstructurering in de greenports (duurzame en goed ontsloten productie-infrastructuur, vermindering CO₂-uitstoot, oplossen waterproblematiek). Het kabinet heeft besloten tot een rijksbijdrage van € 34,9 mln uit het Nota Ruimte-budget.

WESTFLANK VAN DE RANDSTAD



Binnen het project [Amsterdam Connecting Trade \(ACT\)](#) is het project "haalbaarheid koppeling Ongestoorde Logistieke Verbinding - Greenport" (OLV Greenport) ontwikkeld. Dit project zet in op een combinatie van slimme ruimtelijke investeringen waarmee de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex soepel kunnen aansluiten op het kerntracé van de vrije vrachtbaan OLV en het multimodale systeem van ACT. Begin oktober is de aanvraag in het kader van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor het projectvoorstel voor de OLV Greenport ingediend.

Voor het project [Westflank Haarlemmermeer](#) is in april het concept Programma van Eisen vastgesteld. In september zijn twee ruimtelijke varianten voor gebiedsontwikkeling in de Westflank gepresenteerd. De plannen zorgen voor grote veranderingen in het gebied. Er worden 10.000 woningen gebouwd en groen- en recreatiegebieden aangelegd. Daarnaast wordt een nieuw en innovatief waterbergingsysteem voorzien, dat ook veel mogelijkheden zal bieden voor waterrecreatie.

Het project [Integrale Benadering Holland-Rijnland](#) omvat een aantal projecten waarbij gemeentelijke, provinciale en rijksbelangen nauw met elkaar verweven zijn. Het gaat daarbij om woningbouw, onder andere op het voormalige vliegveld Valkenburg, clustering van bioscience bedrijven, de Greenport Duin- en Bollenstreek en verbetering van de mobiliteit. In het afgelopen jaar zijn drie oplossingsvarianten ontwikkeld met ieder een alternatief tracé van de Rijnlandroute. Rijk en regio hebben een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster 'Zoeken naar Balans'. Omdat de financiële bijdragen van het ministerie van VenW en de regio onvoldoende zijn om het gehele eindbeeld ineens te realiseren, wordt de Rijnlandroute gefaseerd aangepakt. Staatssecretaris Huizinga heeft besloten om in het MIRT een bijdrage van € 45 mln te reserveren voor de RijnGouwelijk-west. De besluiten staan toegelicht in de Randstad-besluiten Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en regio Holland-Rijnland (TK, 31.089, nr. 58).

RANDSTAD GEZANT WILBERT STOLTE

Wat heb je als Randstad Gezant gedaan het afgelopen jaar?

"De plannen voor Utrecht, Amsterdam-Almere-Markermeer en Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland hebben de nodige aandacht gevraagd. De belangen lopen daar, zoals bekend, niet altijd parallel. Maar de besluiten zijn er gelukkig nu. Dat geldt ook voor het besluit over het Container-transferium Rotterdam, dat bleek taaier dan voorzien. Ik ben ook blij dat de Oude Rijnzone nu van start is. Zo ook het OV-Bureau Randstad en het project Flessenhalzen A4/A12."

Wat is je het meest opgevallen in je werk voor Randstad Urgent?

"Vanzelfsprekend dat Randstad Urgent echt werkt. Niet iedereen bleek in mijn contacten even enthousiast over de aanpak. Maar de feiten spreken voor zich. Onder bestuurlijke druk kan blijkbaar veel bereikt worden. De ambassadeurs hebben absoluut toegevoegde waarde. Vreemde ogen in de bestuurlijke keuken werken verfrissend. Het succes van Randstad Urgent ontslaat ons niet van de plicht om na te denken over hoe het verder moet met de Randstad in de volgende kabinetsperiode. De - terecht gekozen - praktische aanpak van RU heeft de discussie afgeleid van de bestuurlijke inrichting van de Randstad. Maar daarmee is de noodzaak van die discussie nog niet weg. De ervaringen met RU kunnen daarbij zeer van pas komen. Daarnaast was de bijeenkomst met het Burgerpanel en de minister ook heel bijzonder. Betrokken mensen die vrij onzichtbaar de projecten volgen en hun opvattingen direct bij de minister konden ventileren. Heel nuttig."

Wat kun je doen voor projecten die uit Randstad Urgent gaan?

"Het aantal projecten voor 2009-2010 wordt teruggebracht van 33 naar 22, twaalf projecten verlaten het programma en er komt er één bij. Dat is een formele *move*, maar projecten zijn het label Randstad Urgent niet kwijt. In die twaalf projecten zijn weliswaar de rijksbesluiten genomen, maar de urgentie is natuurlijk niet verdwenen. Vaak moet de regionale besluitvorming nog afgerond worden. En laten we wel wezen, het gaat er uiteindelijk om dat een project daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Dat levert ongetwijfeld voetangels en klemmen op. Afgevoerd worden van de lijst van Randstad Urgent betekent voor programmaminister Eurlings niet: uit het oog, uit het hart. Randstad Urgent blijft betrokken, de projecten staan nog steeds op www.randstadurgent.nl en ik ben als Randstad Gezant beschikbaar om achter de schermen hand- en spandiensten te verrichten."



PROJECTENWISSELING

3.1 MID TERM REVIEW

Randstad Urgent is een dynamisch programma. Ieder jaar worden projecten toegevoegd en verlaten projecten het programma. De redenen voor de wisselingen zijn divers. Projecten die de bestuurlijke afspraken gehaald hebben, kunnen worden uitgevoerd zonder de extra druk vanuit Randstad Urgent. Soms komt een project in een fase waarin extra inspanningen van rijks- of regiozijde niet nodig zijn of wordt besloten dat een project overgaat in een ander project. Dergelijke projecten verlaten het programma of worden onderdeel van een ander Randstad Urgent-project.

Tijdens de Randstad Urgent-conferentie van 26 oktober 2008 heeft programmaminister Eurlings aangegeven een 'mid term review' te houden om:

- de druk op de projecten om in 2009 te presteren maximaal op te voeren;
- te komen tot gemotiveerde voorstellen voor een nieuwe projectenset na de jaarlijkse Randstad Urgent-conferentie (16 november 2009):
- projecten die gezien de fase of veranderde scope van het project uit het programma Randstad Urgent kunnen;
- projecten die met gewijzigde scope en nieuwe afspraken doorgaan;
- eventuele nieuwe projecten in het programma.

Bij de uitvoering van de 'mid term review' is vooral gekeken naar de projecten die de bestuurlijke afspraken achter de rug hebben en een andere (uitvoerings)fase ingaan. Aangezien het programma Randstad Urgent is opgezet als een 'besluitvormingsmachine', hebben deze projecten Randstad Urgent strikt genomen niet meer nodig. De projecten die het programma Randstad Urgent formeel verlaten, raken niet uit het zicht. Het is niet 'uit het oog, uit het hart'. Ze zijn te vinden op www.randstadurgent.nl. Als er interventie of steun nodig is, is de Randstad Gezant beschikbaar.

Hieronder wordt ingegaan op de in- en uitstroom van projecten in het Randstad Urgent-programma. In totaal komt er één project bij. Twaalf projecten verlaten het programma.

3.2 AFSLANKING

De volgende projecten hebben het programma verlaten:

1. Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad: de geplande mijlpalen zijn gehaald. Het project is in uitvoering. Komend jaar worden de hoofdlijnen ingebracht in de diverse bestuurlijke agenda's en de Cultuurnota.
2. Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit: het bestuurlijk duo heeft afgesproken dat dit project en de bijbehorende maatregelen en acties opgaat in het OV-Bureau Randstad. Dit is vastgelegd in de bestuursovereenkomst OV-Bureau Randstad.
3. Project Mainport Rotterdam: de mijlpalen zijn gehaald, de besluitvorming heeft plaatsgevonden en de uitvoering is gestart.
4. Containertransferium Rotterdam: de mijlpalen zijn gehaald; het project gaat richting uitvoering.
5. Zuidplaspolder: de mijlpalen zijn gehaald; het project gaat richting uitvoering.
6. Groot Mijdrecht Noord: de Ministerraad heeft ingestemd met het stopzetten van het Nota Ruimte-budgettraject, waarmee de laatste mijlpaal is behaald.

7. Oude Rijnzone: de mijlpalen zijn gehaald; het project gaat richting uitvoering.
8. Flessenhalzen A4/A12: de mijlpalen zijn gehaald. Voor de beeldbepalende deelprojecten is de uitvoering gestart (A4 Leiderdorp, A12 Zoetermeer-Gouda). De verschillende deelprojecten zijn in uitvoering of uitvoering wordt voorbereid.
9. Waterveiligheid Centraal Holland: de mijlpalen zijn behaald. Er worden vervolgstudies uitgevoerd om na de uitkomsten van de derde toetsing primaire waterkeringen (2011) goed voorbereid te zijn voor de vervolgstappen. Bovendien moet het vervolgproces nauw afgestemd zijn op de landelijke beleidsontwikkelingen (met name in het kader van het Deltaprogramma). Deze vervolgstappen worden buiten Randstad Urgent in gang gezet.
10. Toekomstagenda Markermeer-IJmeer: de mijlpalen zijn gehaald. Het vervolg van TMIJ wordt nog nader bepaald, in relatie tot de Schaalsprong Almere.
11. Ontwikkelingsmogelijkheden Lange Termijn Schiphol/Lelystad: de mijlpalen voor dit project zijn gehaald.
12. Nieuw Reijerwaard en Westelijk Dordtse Oever: de mijlpalen zijn gehaald; het project gaat richting uitvoering.

3.3 AANVULLENDE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

Tijdens de derde Conferentie Randstad Urgent op 16 november 2009 hebben bestuurlijke du'o's voor een aantal projecten aanvullende afspraken ondertekend. Dit was nodig omdat de eerder vastgestelde contracten geen mijlpalen voor 2010 bevatten en actualisatie behoeven.

Voor onderstaande projecten werden aanvullende afspraken gemaakt:

- Verkenning Rotterdam VoorRUIT;
- A13/A16;
- OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- OV-Bureau Randstad;
- Hof van Delfland (voorheen Mooi en Vitaal Delfland);
- Ruggengraat voor natuur en recreatie;
- Transitie Greenports;
- Trekvlittracé (Den Haag Internationale Stad);
- Amsterdam Connecting Trade;
- Stadshavens Rotterdam;
- Integrale Benadering Holland-Rijnland;
- Westflank Haarlemmermeer;
- Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht;
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten;
- Uitvoeringsallianties.

Voor de projecten waar tijdens de conferentie van 2009 geen nieuwe bestuurlijke afspraken voor zijn gemaakt, blijven de afspraken gelden die in 2007 en/of 2008 zijn vastgelegd.

De afspraken voor alle Randstad Urgent-projecten staan op www.randstadurgent.nl.

3.4 PROJECTEN 2009-2010

Voor het programmajaar 2009-2010 wordt één nieuw project in het programma Randstad Urgent opgenomen: "Verkenning Haaglanden". Het doel van de verkenning is het overeenkomen van een – door de betrokken overheden gedragen – programma van maatregelen (Masterplan) om te komen tot een bereikbare en economisch sterke regio op weg naar 2040. Hierbij zijn de verwachte bereikbaarheidsproblemen in 2020 uitgangspunt, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen plus bijbehorende keuzes en de mogelijke economische ontwikkelingen van de regio. Er zijn twee wegen drie ov-vraagstukken geprioriteerd. De verkenning leidt in het najaar van 2010 tot een masterplan en besluiten over een maatregelenpakket.

Met dit nieuwe project ziet de samenstelling van het programma Randstad Urgent voor het programmajaar 2009-2010 er als volgt uit:

1. A4 Delft-Schiedam;
2. Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere;
3. Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 Maasvlakte-Vaanplein);
4. Verkenning Haaglanden;
5. Verkenning Rotterdam VooRUIT;
6. A13/A16;
7. OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
8. Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag-Rotterdam;
9. MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten;
10. OV-Bureau Randstad;
11. Hof van Delfland;
12. Draaischijf Nederland;
13. Ruggengraat voor natuur en recreatie;
14. Schaalsprong Almere;
15. Westflank Haarlemmermeer;
16. Transitie Greenports;
17. Trekvliettracé (Den Haag Internationale Stad);
18. Amsterdam Connecting Trade;
19. Stadshavens Rotterdam;
20. Integrale benadering Holland-Rijnland;
21. Randstad 2040 Uitvoeringsallianties;
22. Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de bij de projecten betrokken bestuurlijke duo's en ambassadeurs.

3.5 MIJLPALLEN IN 2009-2010

In het afgelopen jaar zijn veel besluiten genomen. De derde Randstad Urgent conferentie was het startsein voor een nieuw jaar van stevig doorwerken aan een reeks van besluiten. Enkele in het oog springende mijlpalen voor het komende jaar zijn de tracébesluiten voor de projecten Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, A4 Delft-Schiedam, Ontsluiting Mainport Rotterdam (en tevens de start van de uitvoering A15 MaVa), besluit over maatregelenpakket Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag-Rotterdam (in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) en besluit over toekenning Nota Ruimte-budget voor het project Westflank Haarlemmermeer.



BEELDVERSLAG CONFERENTIE 'DÓÓRPAKKEN MET RANDSTAD URGENT'



De Hermitage in Amsterdam is een symbool van ondernemerschap en internationale uitstraling. In augustus is dit museum geopend in aanwezigheid van Hare Majesteit en premier Medvedev van Rusland. Sindsdien stromen de bezoekers toe om de collectie te bewonderen en gebruik te maken van de congresfaciliteiten en andere museum-activiteiten.

Camiel Eurlings

”Andere wind door de polder”

“Juist nu moeten we dóórpakken en anticyclisch investeren, zodat de Randstad – en daarmee Nederland – sterker uit de crisis komt”, aldus de programmaminister voor de Randstad. Hij deed deze uitspraak tijdens de bestuurlijke conferentie van Randstad Urgent in de Hermitage te Amsterdam op 16 november 2009. “Er waait een andere wind door de polder! Door Randstad Urgent is de tijd van versnippering, verkokering en verlamming voorbij.”

Rem Koolhaas

“Verbazen met wat feiten”

De internationaal vermaarde Nederlandse architect Rem Koolhaas, de keynote speaker van de Randstad Urgent conferentie, was onder de indruk van de manier van werken met Randstad Urgent. Maar hij hield de conferentiegangers wel een spiegel voor: "Ik wil verbazen met wat feiten". Koolhaas constateerde dat de Randstad relatief dunbevolkt is in vergelijking met Londen en Parijs. Hij liet ook zien dat het regionaal vervoersysteem een lappendeken is van verschillende aanbieders van openbaar vervoer. Zijn verhaal onderstreepte de urgentie van het OV-Bureau Randstad om daarin een grote stap voorwaarts te maken.

Adri Duivesteijn

“Systematiek van MKBA's herijken”

Tijdens de discussie kwam de Almeerse wethouder Adri Duivesteijn met een voorstel om de systematiek van de Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) te herijken. Aanleiding was de negatieve MKBA van het CPB voor de IJmeer-verbinding. "Een MKBA is een waardevol meetinstrument, maar ongeschikt voor verstedelijkingsprocessen of metropolitane ontwikkelingen", aldus Duivesteijn. "De ervaring leert ons dat een MKBA zich vaak versmalt tot het 'prijskaartje', en dat de cijfers vervolgens een absolute status hebben – dus vaak doorslaggevend zijn. Kwalitatieve en maatschappelijke overwegingen blijven in de besluitvorming veelal buiten beeld." Hij wil een landelijk congres organiseren om de focus van de MKBA te verruimen.

Job Cohen

“Verder met Randstad Urgent”

Aan het slot van de conferentie gaf Job Cohen, burgemeester van Amsterdam en vertegenwoordiger van de Raad van Advies van Randstad Urgent, zijn oordeel over Randstad Urgent. Hij was in 2005 één van degenen die bij het kabinet aan de bel trokken om de aanpak van de Randstad hoog op de bestuurlijke agenda te zetten. Hij is positief over de werkwijze van het programma Randstad Urgent. Cohen: "Bestuurlijk gedoe zul je altijd houden. Maar dat neemt niet weg dat we het bestuurlijk wel erg ingewikkeld hebben gemaakt met provincies, stadsregio's, gemeenten, waterschappen en noem maar op. Als dat simpeler georganiseerd kan worden, dan mag je dat toch niet nalaten." Hij had ook al ideeën voor een vervolg van Randstad Urgent onder een volgend kabinet. Wat hem betreft zouden ook de volgende thema's een plek moeten krijgen: de vitaliteit van de steden in relatie tot het landschap en de OV-mobiliteit, kennis en innovatie, en *last but not least*: de Olympische Spelen. "De kandidatuur voor zo'n evenement maakt enorm veel energie los; dat zie je elders in de wereld en dat kan hier ook. Voorwaarde is de bereikbaarheid, want zonder goede verbindingen hoef je al niet meer verder te denken", aldus Cohen.



Bijna 'ready for take off'



De programmaminister is 'live' aanwezig



Keynote speaker Rem Koolhaas:
"Ik wil u slechts verbazen met
wat feiten over de Randstad"

Rotterdammer Hans Vervat: geen tijd te verliezen



Project Zuidplaspolder uit Randstad Urgent? Dom dom dom!



Chris Kuijpers, DG Ruimte van VROM:
minister Cramer zit in Kopenhagen
voor het klimaat, ook belangrijk





De nieuwe SG van VenW, Siebe Riedstra: "Deze stelling is natuurlijk onzin"



Van Engelshoven-Huls bij aanbieding brochure
Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam: "We staan
vierkant achter de ministers Eurlings en Cramer"



Hans Kleij, programmadirecteur IODS, tegen wethouder
Van der Kamp van Midden-Delfland: Als jij nou dat
boekje vasthoudt, dan neem ik de schepjes wel mee

Op 300 gerichte uitnodigingen een opkomst van 80 procent.





De wandelgangen



Met zo'n schop blijf je ambassadeur, ook al is je project uit Randstad Urgent



De IODS-projectleider van de provincie tegen die van LNV: "Kijk, hier heb ik een bootje liggen"



Staatssecretaris Huizinga: "Asje, ik doe boter bij de vis, je krijgt 45 miljoen voor de RijnGouweLijn-west"



Adri Duivesteijn: "Inderdaad, Almere moet je niet aan één draadje ophangen"



Duivesteijn: "Voor de goed-nieuws-show schakelen we over naar Guido van Woerkom"



Minister Plasterk: "Voor de Randstad verwacht ik veel van de internationale cultuurmarketing"



Carolien Gehrels: "Wist u dat je in de Randstad binnen één uur reizen een aanbod van 400 musea hebt?"



De Randstad Urgent ambassadeurs Evers (Groot Mijdrecht Noord) en Burgmans (Rotterdam Stadshavens)



Randstad Tour: met de HSL door het Groene Hart



Astrid Joosten: "Meneer Cohen, hoe ziet de Randstad er uit in uw ideale hoofd, uhh ..."



BIJLAGE

FINANCIËEL OVERZICHT 2008-2009

Project	Subprojecten
A4 Delft-Schiedam	
Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere	
Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	
Flessenhalzen A4 en A12	
Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar (Rotterdam VoorRUIT)	
Planstudie A13/A16	
Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Korte termijn (incl. beheer en onderhoud) en middellange termijn Middellange termijn Lange termijn (IJmeerlijn of Hollandse Brug)
Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag-Rotterdam	Spoortunnel Delft Planstudie Den Haag - Rotterdam (PHS)
Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit	
OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad	
Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol, en de luchthaven Lelystad	
Draaischijf Nederland (Utrecht)	Driehoek Utrecht - Amersfoort - Hilversum Ring Regionaal pakket Verder
Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever	
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	
Containertransferium (publieke bijdrage aan privaat project)	
Transitie Greenports	Primaviera Overige greenports
Den Haag Internationale Stad	Scheveningen Boulevard kwaliteit Trekvljettracé World Forum gebied
Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4)	Railterminal HST-cargo OLV Greenport
Stadshavens Rotterdam	
Integrale benadering Holland-Rijnland	
Randstad 2040 Uitvoeringsallianties	
Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad	
Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht	
Westflank Haarlemmermeer	
Zuidplaspolder	Parallelstructuur A12/A20 Ruimtelijke kwaliteit Nota Ruimte budget
Toekomstagenda Markermeer-IJmeer	Pilot natuurontwikkeling 1e fase TBES Vervolgfases TBES
Schaalsprong Almere 2030	Nota Ruimte budget A6 Weerwaterzone Hogeschool Windesheim
Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)	Veenweideprojecten I en II
Mooi en Vitaal Delfland	
Groot Mijdrecht Noord	
Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)	
Waterveiligheid Centraal Holland	
Verkenning Randstad Sleutelprojecten na 2020	

	Raming kosten (in € mln. incl.BTW)	Dekking Rijk (in € mln. incl.BTW)	Dekking regio (in € mln. incl.BTW)	Mogelijke dekking (Rijk) (in € mln. incl.BTW)
	728	668	60	
	3.845	3.580	265	
	1.407	1.407	0	
	ca. 1.200	ca. 1000	200	
	3.000 - 6.000	0	0	0
	650	650	0	350 tolopbrengsten
	551	551	0	
	771	771	0	0
	2.500 - 5.000	0	0	0
	557	531	26	
		Nationaal budget fiets € 70	Begroting provincies	Begroting VenW Begroting VenW
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	800 - 1.400	1.400		
	700 - 1.200	1.200		
	68	28	500	
			40	
	1.519	1.244	275	
		6	2	
	6	6		
	27,1	27,1		
	10,8	10,8		
	450	225	225	
	ca. 150	21,8		
	11	11	0	
				FES, envelop sterke regio's
	1.500	31		
	844			FES
	0	0	0	0
	0,4	0,2	0,2	
	0	0	0	0
	0	0	0	NRb
	200	100	100	
	24	24	0	
	25	25		
	30	20	10	0
	1.000	0	0	0
	46,1	46,1	0	
	37	37		
	148	148	0	
	35	35		
	0	0	0	stopgezet
	30	30	0	
	0	0	0	0
	0	0	0	0

PROJECTEN 2009-2010

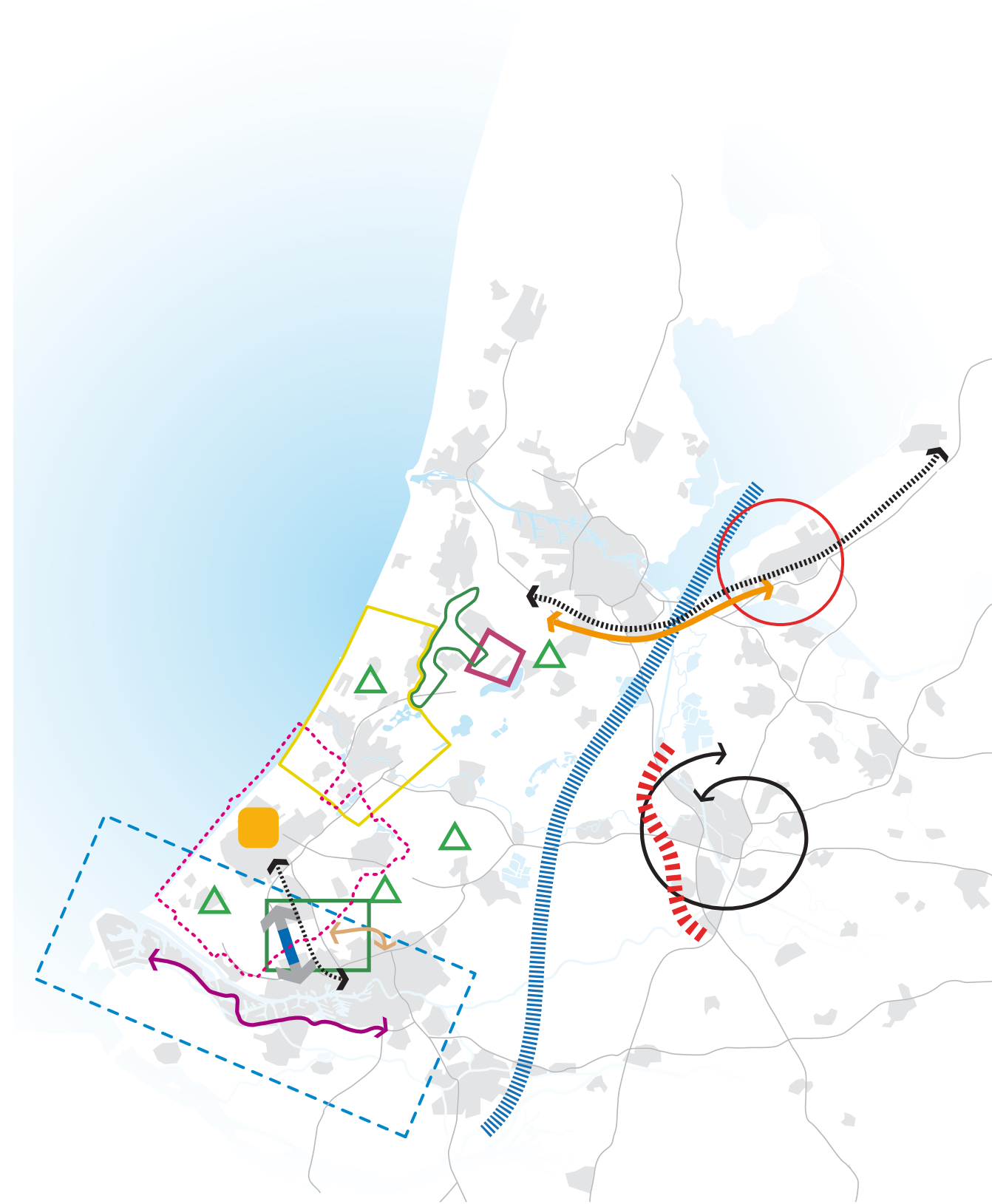
Project	Bestuurlijk duo		Ambassadeur
A4 Delft-Schiedam	Eurlings (VenW)	Van Engelshoven-Huls (ZH)	Wientjes
Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	Eurlings (VenW)	Post (NH)	Wientjes
Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	Eurlings (VenW)	Vervat (Rotterdam)	Wienen
Verkenning Haaglanden	Eurlings (VenW)	Smit (Den Haag)	
Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar (Rotterdam VooRUIT)	Eurlings (VenW)	Vervat (Rotterdam)	Huis in 't Veld
A13/A16	Eurlings (VenW)	Vervat (Rotterdam)	Wientjes
Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Eurlings (VenW)	Gerson (Amsterdam)	Van Nieuwenhoven
Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam	Eurlings (VenW)	Verkerk (Haaglanden)	Oosterwijk
Verkenning Randstad Sleutelprojecten	Cramer (VROM)		Smit
OV-Bureau Randstad	Huizinga-Heringa (VenW)	Van Dijk (ZH)	Van Nieuwenhoven
Hof van Delfland	Verburg (LNV)	Van der Kamp (Delfland)	Bruins
Draaischijf Nederland	Eurlings (VenW)	Ekkers (Utrecht)	De Jager
Ruggengraat voor natuur en recreatie	Verburg (LNV)	Krol (Utrecht)	Heijkoop
Schaalsprong Almere 2030	Cramer (VROM)	Duivesteijn (Almere)	Meijer
Westflank Haarlemmermeer	Verburg (LNV)	Driessen-Jansen (NH)	Brinkman
Transitie Greenports	Verburg (LNV)	Van der Tak (Westland)	Verkoelen
Trekvliesstracé (Den Haag Internationale Stad)	Eurlings (VenW)	Smit (Den Haag)	Scheepbouwer
Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4)	Van der Hoeven (EZ)	Van Dijk (Haarlemmermeer)	Van der Harst
Stadshavens Rotterdam	Cramer (VROM)	Vervat (Rotterdam)	Burgmans
Integrale Benadering Holland-Rijnland	Eurlings (VenW)	Van Dijk (ZH)	Leemhuis-Stout
Randstad 2040 Uitvoeringsallianties	Cramer (VROM)		Smit
Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht	Cramer (VROM)	Bosch (Utrecht)	Van Schendelen

OVERZICHTSKAART PROJECTEN 2009-2010

-  A4 Delft-Schiedam
-  Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
-  Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
-  Verkenning Haaglanden
-  Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar
-  A13/A16
-  Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
-  Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam
-  Hof van Delfland
-  Draaischijf Nederland
-  Ruggengraat voor natuur en recreatie
-  Schaalsprong Almere 2030
-  Transitie Greenports
-  Trekvliesstracé (Den Haag Internationale Stad)
-  Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4)
-  Stadshavens Rotterdam
-  Integrale benadering Holland-Rijnland
-  Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
-  Westflank Haarlemmermeer

Randstadbreed:

- OV-Bureau Randstad
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten
- Uitvoeringsallianties



Colofon

Uitgave

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

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

Ontwerp

Vorm Vijf, Den Haag

Druk

Ando, Den Haag

Fotografie

Arenda Oomen (beeldverslag conferentie), Mike Muizebelt, Wiebe Kiestra, gemeente Almere, Pim Jansen, Kees van der Veer, Hollandse Hoogte, Vereniging Deltametropool, Jur Engelchor, Maarten Feenstra, beeldbank VenW, VERDER, Maarten Feenstra, Zahra van der Korput, Tim Nieman, Roy Borghouts, Peter van der Knaap.

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

De citaten van de Randstad Urgent bestuurders en ambassadeurs zijn afkomstig uit evaluerende gesprekken met bestuurlijke duo's.

