

Actieoverzicht Randstad 2040

5 maart 2010

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| 1. Inleiding..... | 3 |
| 2. Hoofdpijnen van het actieoverzicht | 5 |
| 3. Actieoverzicht | 11 |
| Literatuurlijst | 30 |

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Aanleiding

In de Structuurvisie Randstad 2040 geeft het kabinet aan met welke ruimtelijke keuzes het de Randstad in de komende 30 jaar wil laten uitgroeien tot een internationaal krachtige, duurzame en aantrekkelijke Europese topregio. Om deze opgave te realiseren, is er een uitvoeringsagenda in hoofdstuk vier van de structuurvisie opgenomen met onder andere 41 concrete acties. Veel van deze acties liepen al, maar zijn in de structuurvisie in een lange termijn perspectief geplaatst. Ze worden getrokken door de diverse departementen (EZ, Financiën, OCW, LNV, VenW, VROM en WWI). Ofschoon de acties een eigen rapportage lijn en dynamiek hebben, zijn ze relevant voor de realisatie van de door kabinet en Kamer vastgestelde lange termijn doelen en –ambities in het kader van de Structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie plaatst de uitvoeringsacties onderling in samenhang en verbindt ze met de te realiseren doelen.

Naast deze acties zijn Randstad 2040 Uitvoeringsallianties aan de slag gegaan en is gestart met de MIRT-verkenning naar Randstad Sleutelprojecten. In een separaat document wordt een beeld geschetst van de resultaten van de Randstad 2040 Uitvoeringsallianties. Zowel de startbeslissing, als het door het kabinet vastgestelde plan van aanpak van de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten is in 2009 al aan de Tweede Kamer gestuurd. Dat geldt ook voor de evaluatie van de eerste en tweede generatie sleutelprojecten en de adviezen van Randstad 2040-ambassadeur René Smit (en het door hem geleide Platform Randstad 2040) en van OMA/OneArchitecture.

De structuurvisie is bindend voor het rijk en vormt voor West-Nederland de integrale basis voor de ruimtelijke en functionele samenhang van het rijksoptreden. De doelstellingen en keuzes uit de structuurvisie krijgen nadere invulling in plannen en nota's van het rijk¹, het Programma Randstad Urgent en de MIRT Gebiedsagenda's in de Randstad. Zo heeft de structuurvisie een belangrijke functie vervuld bij het formuleren van de integrale rijksinbreng in de MIRT-Gebiedsagenda's voor wat betreft West-Nederland ('Blik op de Randstad').

Doel actieoverzicht

Dit actieoverzicht signaleert de mijlpalen die bij de 41 in de structuurvisie opgenomen acties bereikt zijn en het belicht het vervolg ervan. Gegeven het lange termijn karakter van de visie is de feitelijke uitvoering een doorlopend proces. Het merendeel van de acties is dan ook nog niet voltooid en enkele verkeren nog in de startfase.

¹ Zoals de Structuurvisie Mainport Schiphol en Regio, het Nationale Waterplan, de Mobiliteitsaanpak, de Agenda Landschap en de Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van Mainport Rotterdam.

Nieuwe ontwikkelingen



Sinds het verschijnen van de structuurvisie hebben zich enkele nieuwe ontwikkelingen voorgedaan op mondiale, maar ook op nationale schaal:

- Door de Deltacommissie zijn de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering voor de wateropgaven in beeld gebracht. Hiervoor is intussen het Deltaprogramma opgestart.
- In Kopenhagen is door de lidstaten van de VN gesproken over de noodzaak om de klimaatverandering af te remmen.
- De verwachte demografische krimp is in een paar regio's buiten de Randstad manifest geworden. Naast groeiende en stagnerende regio's in de Randstad, zien we daarbuiten nu ook regio's met bevolkingskrimp. Dit verschijnsel doet zich voor tussen regio's op nationaal niveau. We zien het ook binnen regio's, tussen de centrale steden en hun periferie.
- De financieel-economische crisis die eind 2008 inzette heeft een tot dusver ongekeerde omvang aangenomen. Wel bevinden we ons qua groeitempo en ontwikkeling nog altijd binnen de in de structuurvisie gehanteerde bandbreedtes.

Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de uitvoering van de structuurvisie, maar de doelstellingen en ambities zijn er vooralsnog niet door veranderd. Het CPB geeft aan dat de uitgangspunten voor de lange termijn nog steeds passen binnen de bandbreedte die gold bij het opstellen van de structuurvisie. In de samenvatting waarmee het volgende hoofdstuk begint wordt aan deze ontwikkelingen gerefereerd.

De economische situatie is in de tussentijd gewijzigd met de bijbehorende gevolgen voor de staat van de overheidsfinanciën. Het kabinet heeft daarom besloten om de brede heroverwegingen in het leven te roepen waarvan de resultaten onlangs naar de Tweede kamer zijn gestuurd. In deze brede heroverwegingsrapporten was ook aandacht voor het ruimtelijk beleid. Hoe nu verder te gaan met de eerdere genomen keuzes en achterliggende visie en ambities, vergt derhalve besluiten door het volgende kabinet. In dit actieoverzicht zal niet vooruitgelopen worden op deze besluitvorming.

De ontwikkeling van het MIT naar MIRT inclusief de daarbij horende gebiedsagenda's is relevant voor de uitvoering van de structuurvisie en de samenwerking daarbij met andere overheden en uitvoeringspartners. Binnen de Randstad zijn drie gebiedsagenda's voor het ruimtelijk-fysieke domein opgesteld: Noord-West Nederland (Noord Holland en Flevoland), Utrecht en de 'Zuidvleugel'. De eerste twee slaan op de noordelijke Randstad; de laatste op de zuidelijke Randstad. Ze zijn het resultaat van gezamenlijke actie van rijk en regio. Doel van de gebiedsagenda's is om per regio een gedeeld beeld te scheppen van de samenhang tussen de verschillende opgaven in het fysiek-ruimtelijke domein. Dit zorgt voor een optimale afstemming van ruimtelijke investeringen van rijk en regio op het gebied van wonen, bedrijventerreinen, vastgoed, bereikbaarheid, water en groen. De gebiedsagenda's geven een beeld van de uitvoeringsopgaven en samenhang van (integrale) investeringsprojecten en bijbehorende besluitvorming in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. De investeringsprojecten en -programma's met ruimtelijk-fysieke ingrepen en financiële betrokkenheid van het rijk, zijn opgenomen in het MIRT-projectenboek. Voor West-Nederland is de (samenvatting van de) Structuurvisie Randstad 2040 benut als basis ('Blik op de Randstad').

2. Hoofdpijnen van het actieoverzicht

De acties in samenhang

Aan de keuzes van het kabinet liggen in de structuurvisie vier leidende principes voor de lange termijn ten grondslag. In hoofdstuk vier van de structuurvisie zijn de acties volgens deze principes gerangschikt. Daarnaast zijn er generieke acties opgenomen. In figuur 1 zijn de acties volgens de principes gerangschikt, zoals ze ook in de structuurvisie zijn opgenomen.

In het volgende hoofdstuk zijn de acties elk op zich beschreven. Er bestaan echter allerlei verbanden tussen de acties onderling. Acties die op (inter)nationaal niveau spelen hebben soms nauwe relaties met die op regionaal niveau. Ook bestaan er verbanden tussen acties in de meer landelijke en de stedelijke gebieden. Een aantal voorbeelden, onder verwijzing naar de nummers in de figuur:

- De acties die betrekking hebben op het klimaat (1.2 "innovatie klimaatbestendige ruimtelijke ontwikkeling" en 1.3 "adaptatieprogramma ruimte en klimaat") worden op nationaal en op regionaal niveau uitgevoerd, zowel buiten als binnen de stedelijke gebieden.
- Er bestaat op het regionale niveau een sterke samenhang tussen de acties gericht op de programmatische en kwalitatieve opgaven van de steden voor woningbouw en bedrijvigheid. Deze verstedelijkingsopgaven zitten in het cluster van acties 6.1 ("kwantitatieve en kwalitatieve opgave", 7.1 ("groenblauwe topkwaliteit"), 11.1 ("verstedelijkingsafspraken"), 11.2 ("binnenstedelijke ruimte"), 11.3 ("verkenning ruimtebehoefte grote nieuwe uitleglocaties"), 11.5 ("herstructurering verouderde werklocaties").
- Er is een sterke relatie tussen de acties gericht op het versterken van de steden en de bereikbaarheid. Dat geldt op het hogere schaalniveau (8.3 "ontwikkeling Amsterdamse Zuidas", 8.6 "toekomstvisie Schiphol", 9.1 "(inter)nationale bereikbaarheid", 9.2 "mogelijke aanpassingen hoofdverbindingssassen") en op het lagere schaalniveau (11.2 "binnenstedelijke ruimte", 7.1 "groenblauwe topkwaliteit", 10.1 "raming investeringen in regionale bereikbaarheid"). De concurrentiepositie van de belangrijke (inter)nationale en regionale economische knooppunten wordt immers bepaald door de mate waarin ze zijn opgenomen in mobiliteitsnetwerken.

Met deze verbanden voor ogen wordt de stand van zaken hieronder samengevat. Daarbij wordt ook gekeken naar acties die zijn opgepakt na verschijning van de structuurvisie, op grond van door het kabinet genomen besluiten.

Figuur 1: Overzicht acties uit de structuurvisie

| <p>Generieke acties</p> <p>0.1 Verkenning mogelijke Randstad Sleutelprojecten voor de periode na 2020</p> <p>0.2 Uitvoering van lopende en nieuwe uitvoeringsallianties Randstad 2040</p> <p>0.3 Actueel houden structuurvisie Randstad 2040 in relatie met ontwikkelingen in overig Nederland</p> <p>0.4 Verkenning kansen en haalbaarheid organisatie Olympische spelen 2028</p> <p>0.5 Uitwerking voorstel over inzet FES</p> <p>0.6 Onderzoek naar de marketing- en communicatiestrategie van de Randstad in het buitenland</p> <p>0.7 Check op consistentie tussen Randstad 2040 en decentrale ruimtelijke plannen</p> <p>0.8 Uitwerking innovatieagenda</p> | | |
|--|---|---|
| <p>Water, natuur en landschap</p> | | <p>Netwerken, verstedelijking en economie</p> |
| <p>(Inter-)nationaal</p> | <p>Leven in een veilige, klimaatbestendige groenblauwe delta</p> <p>1.1 Uitwerking langetermijnvisie beheersing overstromingsrisico's</p> <p>1.2 Innovatie klimaatbestendige ruimtelijke ontwikkeling</p> <p>1.3 Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat (ARK)</p> <p>2.1 Voorstel SV landelijke waterverdeling en zoetwatervoorziening</p> <p>3.1 Uitwerking concept Groenblauwe Delta</p> <p>3.2 Toekomstagenda Markermeer-IJmeer</p> | <p>Wat internationaal sterk is, sterker maken: benutten en versterken internationale topfuncties</p> <p>8.1 Onderzoek naar "wat internationaal sterk is, sterker maken"</p> <p>8.2 Uitvoering en uitwerking rijksmaatregelen (o.a. pieken in de delta)</p> <p>8.3 Ontwikkeling Amsterdamse Zuidas tot toplocatie</p> <p>8.4 Onderzoek alternatieven Hoekse Waard</p> <p>8.5 Verkenning ruimtebehoefte havens Rotterdam en Amsterdam</p> <p>8.6 Uitwerking toekomstvisie Schiphol i.r.t. regionale luchthaven:</p> <p>8.7 Uitwerking inhoudelijk maatregelenpakket voor Greenport Nederland</p> <p>8.8 Ruimtelijk-economische dynamiek tuinbouwsector</p> |
| <p>Regio-naal</p> | <p>Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood</p> <p>4.1 Bundeling en vereenvoudiging van gebiedstypen LG</p> <p>4.2 Verkenning oplossingen knelpunten Natura 2000 en KRW</p> <p>5.1 Uitwerking visie grondgebonden landbouw Groene Hart</p> <p>6.1 Kwant. en kwal. opgave (binnenstedelijke verdichting)</p> <p>7.1 Realiseren groenblauwe topkwaliteit rond de steden</p> | <p>Krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid</p> <p>9.1 Prioritering investeringen in (inter)nationale bereikbaarheid</p> <p>9.2 Kijken naar aanpassingen internationale hoofdverbindingssassen</p> <p>10.1 Raming investeringen in regionale bereikbaarheid</p> <p>11.1 Maken van verstedelijkingsafspraken 2010-2020</p> <p>11.2 Actualisatie binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden</p> <p>11.3 Verkenning ruimtebehoefte grote, nieuwe uitleglocaties</p> <p>11.4 Duurzaam bouwen Utrechtse regio</p> <p>11.5 Uitwerking herstructurering verouderde werklocaties</p> <p>12.1 Uitvoeren schaa sprong Almere</p> |

Klimaat en energie

Om te kunnen leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta (principe één uit de structuurvisie), vraagt de klimaatverandering en de water- en energieproblematiek om maatregelen. Deze thema's geven aanleiding tot grote ruimteclaims. Het kabinet heeft een programma gestart dat voorziet in de winning van windenergie voor 6.000 Mw in zee en 6.000 Mw op het land.

Voor de innovatie voor klimaatbestendige ruimtelijke ontwikkeling is het onderzoeksprogramma "Kennis voor Klimaat" gestart. Daarin ontwikkelen verschillende universiteiten, kennisinstellingen, het bedrijfsleven en de overheid voor zogenoemde 'hotspots' toegepaste kennis op het gebied van klimaat en ruimte, infrastructuur en duurzaamheid.

Het Adaptatieprogramma voor Ruimte en Klimaat is beëindigd. In een vervolg daarop wordt beoogd om lokale en regionale initiatieven te blijven stimuleren en effect te sorteren op EU-dossiers.

In het bestaande stedelijke gebied kan veel winst worden geboekt op het gebied van energiebesparing. Het rijk zet in de structuurvisie in op versterking van de steden. Compacte steden vertonen een significant lagere CO2-uitstoot per inwoner, omdat de dichtheid leidt tot een relatief lager gemiddeld energiegebruik van gebouwen. Bovendien zijn de verschillende functies (wonen, werken en voorzieningen) in compacte steden vaak gemakkelijker bereikbaar te voet, per fiets of via openbaar vervoer. Autogebruik is dan minder noodzakelijk. Dit wordt geconcretiseerd in de verdere uitwerking van de Gebiedsagenda's.

Water

Het Nationaal Waterplan laat zien welke specifieke maatregelen op het gebied van water nodig zijn. Het eind 2009 vastgestelde Nationaal Waterplan is in lijn gebracht met de belangrijkste thema's uit de Structuurvisie Randstad 2040. De Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (TMIJ) komt met een beoogde structuurvisie Amsterdam – Almere - Markermeer tot uitvoeringsmaatregelen.

Na verschijning van de Structuurvisie Randstad 2040 heeft de Deltacommissie haar advies uitgebracht. Op basis daarvan zijn in het Deltaprogramma opgaven uitgewerkt voor thema's en deelgebieden. Zo zijn er bijvoorbeeld opdrachten geformuleerd voor de deltadeelprogramma's Kust, Rivierengebied, Rijnmond-Drechtsteden. Ook zijn er opdrachten geschreven voor de landelijke verkenning zoetwatervoorziening en voor de waterveiligheid. Samen met de andere overheden en waterschappen wordt nu gestart met het uitwerken van de opgaven.

In het deelprogramma nieuwbouw en herstructurering wordt uitgewerkt hoe de steden zich voorbereiden op een veranderend klimaat. Ook de Uitvoeringsalliantie klimaatbestendige steden buigt zich over dit onderwerp.

Natuur en landschap

In de uitwerking van het concept Groenblauwe Delta worden de robuuste landschappen in de Randstad en de wateropgaven als een samenhangende opgave beschouwd. Het concept vormt het ruimtelijke perspectief voor het realiseren van de genoemde deltaprogramma's. Het is daarnaast sterk gerelateerd aan de natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie - van Zeeuwse Delta tot IJsselmeergebied. Hier kunnen ook technologische

ontwikkelingen, watermanagement, nieuwe energiebronnen, nieuwe vormen van duurzame landbouw met elkaar worden verbonden. De positie van de landbouw is daarbij van belang, omdat deze een groot areaal van het landschap beheert.

De bescherming van bijzondere natuur en landschap gaat samen op met de keuze om in te zetten op de versterking van de steden (principe twee uit de structuurvisie). Deze inzet behelst ook groenblauwe topkwaliteit rond de steden door toegankelijke, mooie recreatielandschappen. De uitvoering wordt concreet ondersteund door de Innovatieregeling van het Programma Mooi Nederland. In de Gebiedsagenda's moet de samenhang tussen de ontwikkeling van landschappen en steden tot uitdrukking komen. Veel van de regelgeving overlapt. Dat bemoeilijkt de uitvoering. Daarom wordt gewerkt aan bundeling en vereenvoudiging van gebiedstypen en de daarbij horende kaderstelling. Dat geldt ook voor van strijdigheden met Europese en nationale beschermingsregimes.

Om de economische kracht van de Greenports te versterken, is de commissie Nijkamp gevraagd om strategisch advies uit te brengen over het Greenportcluster in 2040. Er is, zoals aangekondigd in de structuurvisie, een quick scan uitgevoerd naar mogelijke verplaatsing van de tuinbouwproductie. Deze wordt door de commissie benut voor het advies dat dit voorjaar wordt opgesteld. Inmiddels zijn er tien projecten sanering verspreid glas bekend gemaakt, waarvan vijf in de Randstad.

Verstedelijking en groei

Acties gericht op onderzoek en samenwerking

De acties die gericht zijn op netwerken, verstedelijking en economie hebben enerzijds een verkennend of onderzoekend karakter. Anderzijds zijn het acties gericht op het maken van afspraken met partners, gekenmerkt door een gebiedsgerichte uitwerking en realisatie. Dit laatste resulteert in de gebiedsagenda's. 'Blik op de Randstad' is de oplegger voor de gebiedsagenda's. Het document schetst een perspectief op beleid en uitvoering ten aanzien van de Randstad. Het beleidsmatige deel in "Blik op de Randstad" is de samenvatting van de structuurvisie. Hiermee toont het rijk hoe de structuurvisie sturend is voor het rijkshandelen.

Economisch sterk

Om de internationale concurrentiepositie te versterken, kiest het kabinet ervoor om 'sterker te maken wat al sterk is' (principe drie uit de structuurvisie). De internationaal sterke segmenten van de Randstad zijn in dat kader benoemd en gelokaliseerd. Amsterdam bevindt zich in internationale rankings met Schiphol in het hoge deel van de Europese subtop van regio's. Door RMNO is met Buck nader onderzoek verricht om de gekozen focus – kracht van de steden in het algemeen – te onderbouwen. De onderzoeksrapportage belicht de internationale, metropolitane krachten van Amsterdam en de specifieke krachten van de drie andere grote steden. Het bevestigt het beeld dat de internationale krachten in de eerste plaats te vinden zijn in Amsterdam, daarna in Schiphol en Rotterdam. De inzet van het kabinet ten aanzien van de Zuidas als toplocatie past hierbij.

Havens, luchthavens, netwerken

Een aantal onderzoeken met mogelijke ruimtelijke implicaties (havens, greenports, Schiphol en hoofdassen) loopt nog. Het onderzoek naar de infrastructuur van de Zuidas heeft tot een voorkeursvariant geleid. In de vastgestelde visie op de Rotterdamse haven wordt nadruk gelegd op de versterking van de vestigingsplaatsfunctie en op het netwerk van de

Rotterdamse zeehaven met de andere zeehavens en het achterlandnetwerk. De verdere samenwerking van de grootste zeehavens (Rotterdam en Amsterdam) met de andere zeehavens speelt daarin een belangrijke rol. De Randstad 2040-uitvoeringsalliantie voor beide grote zeehavens geeft hier invulling aan.

Door de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (ROL - Vriesman) is voor Schiphol het Mainport 2.0 concept geagendeerd. Dit wordt nu verder uitgewerkt. Centrale opgave is om Schiphol onderdeel van een kwalitatief aantrekkelijke en krachtige regio te maken én daarbij de concurrerende knooppuntfunctie te behouden. De duurzaamheid van het mobiliteitsnetwerk wordt bevorderd wanneer Schiphol als knooppunt in het Europese HST-netwerk landzijdig verder ontsloten wordt voor de bestemmingen op middellange afstanden.

Krachtige duurzame steden en bereikbaarheid

In de structuurvisie is ingezet op krachtige, duurzame steden. De overeenkomst over het Integraal afsprakenkader (IAK) Almere tussen rijk en regio vormt een mijlpaal in het accommoderen van de groei en daarmee in het versterken van de noordelijke Randstad. In het verder versterken van de Randstad passen ook de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten en het MIRT-onderzoek naar de Zaan- en IJ-oeveren.

In de steden wordt de ruimte verder benut door transformatie, herstructurering en 'verdichting'. Het rijk heeft onderzoeken gestart naar de relatie tussen enerzijds de intensievere benutting van de ruimte in de steden en anderzijds de verkeer- en vervoeropgaven, in het bijzonder voor het openbaar vervoer en met oog op duurzaamheid en luchtkwaliteit.

Stagnatie en krimp

Steden en stagnatie of krimp

In de Wijkenaanpak werkt het rijk samen met gemeenten, woningcorporaties, lokale organisaties én bewoners aan wijken met achterstanden. Ze krijgen extra aandacht, vooral op het gebied van wonen, werken, leren, integreren en veiligheid. Opdat mensen in deze wijken weer kansen hebben en graag in hun wijk wonen. De wijkenaanpak wordt gesteund door de bijdrage die het rijk levert door het ISV III.

In de aanpak van deze gebieden passen de Mainportvisie Rotterdam en de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit. Tevens levert de uitvoeringsalliantie Economische structuurversterking Rotterdam - Den Haag haar bijdrage hieraan.

Financiële oplossingen

Deze stedelijke opgave wordt ook gekenmerkt door een grote financiële problematiek en daarvoor werkt de Stuurgroep onorthodoxe financiële maatregelen aan oplossingen die aan de praktijk in enkele benoemde gebieden op toepasbaarheid worden getoetst.

Afspraken en huiswerk

Met de regio's zijn in veel gevallen afspraken gemaakt over verstedelijking (2010-2020) en infrastructuur. In andere gevallen staan de afspraken in de steigers. Dit is gebeurd op grond van de Gebiedsagenda's in het Bestuurlijk Overleg over MIRT en Verstedelijkingsafspraken. De kwalitatieve stedelijke programmering (woningbouw en bedrijvigheid) is daarbij als gezamenlijk huiswerk afgesproken. Voor de woningbouw betreft dat het benutten en herstructureren van de stedelijke ruimte, in relatie met het creëren van

groene woonmilieus en de mogelijke noodzaak van extra uitleglocaties. Voor bedrijvigheid gaat het om locaties met duurzame ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven, ook in de hogere milieucategorieën.

3. Actieoverzicht

0.1 Verkenning mogelijke Randstad sleutelprojecten voor de periode na 2020

Met behulp van de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten wordt gezien welke projecten bij kunnen dragen aan de realisatie van de Structuurvisie Randstad 2040. De evaluatie van de afgeronde en lopende sleutelprojecten, uitgevoerd door Bureau Stedelijke Planning en OTB/TU Delft vormde de opmaat naar deze MIRT-verkenning.

Met de MIRT-verkenning beoogt het kabinet de ruimtelijke rijksinzet (instrumenteel, procesmatig en/of financieel) te focussen op gebieden met bijzonder grote en integrale ruimtelijke opgaven in de komende decennia en duidelijk te maken waar zijn ambitie ligt. Deze verkenning is nauw verbonden met de heroverwegingsoperatie. De heroverweging is immers meer dan een beperking van de rijksinzet: het is ook het opnieuw, gericht en selectief vormgeven aan de ambitie voor de toekomst. Zoals verwoord in de startbeslissing en het plan van aanpak voor deze MIRT-verkenning².

De verkenning richt zich primair op de integrale opgaven die essentieel zijn om de rijkskeuzes uit de structuurvisie waar te kunnen maken. In lijn met de Structuurvisie Randstad 2040 ligt de inhoudelijke focus daarbij op grootschalige stedelijke ingrepen in combinatie met bereikbaarheid, deltaveiligheid en in samenhang met de Olympische ambities van het kabinet.

0.2 Uitvoering van lopende en nieuwe uitvoeringsallianties Randstad 2040

De uitvoering van de structuurvisie krijgt tevens een impuls door de vorming van verschillende uitvoeringsallianties. Een uitvoeringsalliantie is een experimentele samenwerkingsvorm waarin belanghebbende partijen (overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties) bijeen worden gebracht met één of meer ministeries. Er zijn zeven uitvoeringsallianties tot stand gekomen: centrum- en knooppuntontwikkeling, stedelijke transformatie en verdichting, samenwerking tussen zeehavens, Den Haag: stad van recht, vrede en veiligheid, economische structuurversterking regio Rotterdam - Den Haag, klimaatbestendige steden, en groenblauwe topkwaliteit in en nabij de steden. Intussen wordt gewerkt aan het opstarten van de alliantie 'Waterbaan'.

De uitkomsten van de allianties kunnen helpen bij de realisatie van complexe acties en de Gebiedsagenda's. Ook kunnen ze tot nieuwe acties leiden. In sommige gevallen is aansluiting gezocht bij lopende initiatieven, in andere gevallen zijn er nieuwe allianties geïnitieerd. De uitvoeringsallianties passen in het overheidsstreven om participatie op uiteenlopende manieren te bevorderen. Het concept is nog volop in ontwikkeling. Per alliantie lopen doelstellingen, planning en resultaten dan ook uiteen.

De Randstad 2040 Uitvoeringsallianties maken tot november 2010 onderdeel uit van het Programma Randstad Urgent. Uitgangspunt is dat de allianties onderdeel worden van het werkpakket van betrokken ministeries, decentrale overheden of andere betrokkenen. De uitvoeringsallianties hebben hun uitvoeringsstrategie en actieprogramma aangeboden op het Randstad 2040 Congres. Een beeld van deze resultaten van de uitvoeringsallianties is beschreven in een separaat document³ dat gelijktijdig met dit actieoverzicht

² Respectievelijk: Tweede Kamer vergaderjaar 2009-2010, 31 089, nr. 55 en Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 31 089 en 32 123 A, nr. 68

³ Randstad 2040 Uitvoeringsallianties: resultaten en vervolg

aan de Tweede Kamer is verstuurd. Vervolgens wordt in september 2010 gerapporteerd over de voortgang van de acties en behaalde resultaten vanuit het opgestelde actieprogramma.

0.3 Actueel houden Structuurvisie Randstad 2040 in relatie met ontwikkelingen in overig Nederland (VROM)

Door de huidige economische situatie staan grote ruimtelijke ontwikkelingen onder druk. Na een periode van hoogconjunctuur en een diepe recessie, lijkt de economie weer langzaam uit het dal te kruipen. Zoals in de inleiding van dit actieoverzicht uiteen is gezet, vormen de conjuncturele golven geen aanleiding om de koers voor de lange termijn te wijzigen.

De visie is dus als kader voor het rijksbeleid nog steeds actueel, maar de uitvoering wordt gecompliceerder en meer divers. Dit geldt het sterkst voor de onderdelen die veel financiële middelen vergen. In het licht van de economische crisis is het Rijk druk doende om daar oplossingen voor te vinden. Hierbij kan gedacht worden aan de rijksbrede heroverwegingsoperatie en de werkgroep onorthodoxe maatregelen voor de verstedelijkingsopgaven. Ook de belangrijke opgave – het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Randstad – blijft van kracht. In dat opzicht moet de overheidsinzet gericht blijven op het aantrekken van investeerders en op het aanmoedigen en faciliteren van investeringen.

Om de verwezenlijking van de lange termijn doelstellingen te monitoren, wordt in de Monitor Nota Ruimte een uitsnede gemaakt die op de Randstad gericht is. Dit betreft ook de monitoring van de woningbouwopgave (motie 31 089, nr, 36) en het benutten van de ruimte in de stedelijke gebieden voor bevolkings- en huishoudensontwikkeling. Daarnaast werken de ministeries van VenW, EZ en VROM samen met de regio aan voortzetting en uitbreiding van de Randstadmonitor. Dit is een benchmark voor de positie van de Randstad ten opzichte van andere grootstedelijke regio's in Europa. Daarbij zal worden gekeken naar de Randstad als geheel, maar ook naar de sterktes van de afzonderlijke Randstedelijke gebieden.

Voor beide monitors wordt gekeken naar een kwaliteitsslag in de nabije toekomst. Daarin worden de monitoringbehoefte op basis van de Structuurvisie Randstad 2040 meegenomen.

De Kamer wordt in 2014 met de Randstadbrief en via de Monitor Nota Ruimte geïnformeerd over de mate waarin de doelstellingen uit de structuurvisie Randstad 2040 worden gerealiseerd. Dit is conform de toezegging van de minister van VROM in de brief aan de Tweede Kamer van 19 oktober 2009.

De uitvoeringsagenda uit de structuurvisie wordt na dit actieoverzicht niet als eigenstandig document bijgehouden. De nog lopende acties worden verder uitgevoerd en daarover wordt gerapporteerd door de verantwoordelijke ministeries, onder meer in het MIRT.

De nationale belangen die juridische doorwerking vragen, worden geborgd in de AMvB Ruimte.

0.4 Verkenning kansen en haalbaarheid organisatie Olympische spelen 2028 (VWS/VROM)

Naar aanleiding van het Olympisch Plan 2028 van het Nationaal Olympisch Comité (NOC*NSF) heeft het ministerie van VROM een ruimtelijke verkenning gedaan naar de ruimtelijke impact van de Olympische Spelen in 2028. Deze verkenning is vervat in het schetsboek "Ruimte voor Olympische Plannen". De publicatie leidde tot het verzoek van de Tweede Kamer om te zorgen voor verdere uitwerking in een Olympische hoofdstructuur. Het kabinet heeft met het kabinetsstandpunt 'Uitblinken op alle niveaus' de ambities van het

Olympisch Plan onderschreven (juni 2009). De minister van VROM werkt aan het ontwikkelen van de genoemde hoofdstructuur.

Het Olympisch Plan (en de Olympische Spelen) kunnen werken als katalysator voor de boogde ruimtelijke ontwikkeling. Het ruimtelijk plan voor de Olympische hoofdstructuur laat dan ook zien hoe de Olympische Spelen een middel kan zijn om bestaande plannen voor de toekomst te realiseren. VROM ontwikkelt de Olympische hoofdstructuur in samenwerking met VWS, LNV, VenW, EZ en OC&W. De Olympische hoofdstructuur moet eind 2010 gereed zijn. In datzelfde jaar werkt het ministerie van VWS de coördinatie van het besluit over kandidaatstelling verder uit, waarna er in 2016 wordt besloten of Nederland zich daadwerkelijk kandidaat zal stellen. Wat betreft de investeringen rondom de plannen bestaan nog veel vragen.

0.5 Uitwerking voorstel over inzet FES (FIN)

Voor de uitvoering van de structuurvisie zijn alleen middelen beschikbaar die vanuit de lopende programma's zijn vastgelegd. Voor het voeden van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) is in juni 2009 een wetsvoorstel aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 31 993, nr. 3 en 4). Dit wordt naar verwachting in het voorjaar 2010 behandeld.

0.6 Onderzoek naar de marketing- en communicatiestrategie van Randstad in het buitenland (EZ)

Binnen de Randstad heeft elke stad zijn eigen specifieke economische kracht. Door de G4 en talrijke andere organisaties worden promotionele activiteiten in het buitenland ondernomen. De kracht van de steden maakt het mogelijk eigen promotieactiviteiten te ondernemen. Wanneer die aansluiten bij de onderscheidende kabinetskeuzes in de structuurvisie draagt dat bij aan de kracht van de Randstad en Nederland.

Minister Cramer gaf tijdens de werkconferentie Structuurvisie Randstad 2040 in Rotterdam van 27 oktober 2008 aan, dat zij de internationale promotie van de Randstad wil bevorderen. De Randstadpromotie op de jaarlijkse MIPIM in Cannes past in dat voornemen. Daarnaast is in 2007 het Holland Business Promotion Office (HBPO) opgericht, om tot afstemming van promotionele activiteiten in het buitenland te komen. De oprichting van het HBPO is een initiatief van het ministerie van EZ, de Holland 8, de Mainports Rotterdam en Schiphol en de Vereniging van bloemenveilingen.

Het HBPO ontwikkelde het Holland Branding Model, waarin strategische uitgangspunten zijn geformuleerd voor economische promotieactiviteiten van Randstadpartijen in het buitenland. Ook voerde HBPO een benchmark uit rond de promotiestructuur van de regio's Londen en het Ruhrgebied. HBPO organiseert buitenlandse activiteiten volgens het vlaggendragersprincipe waarbij partners, onderling gecoördineerd, hun eigen economische speerpunten uitdragen. Dat leverde onder andere het succes op van de Chinareis tijdens de Olympische Spelen Beijing 2008 en de Japanreis in 2009 in het kader van 'Japan 400'. Ook werden de promotieactiviteiten van de EVD en het NBTC geïntegreerd.

0.7 Check op consistentie tussen Randstad 2040 en decentrale ruimtelijke plannen (VROM)

Na verschijning van de structuurvisie zijn provinciale ontwerp-structuurvisies en ontwerp-verordeningen opgesteld door Zuid-Holland en Noord-Holland. In de provincie Utrecht wordt een structuurvisie opgeleverd na de zomer van 2011.

De Structuurvisie Randstad 2040 biedt de provincies en hun partners daarin inspiratie en houvast. Voorts heeft de structuurvisie gediend als kader voor de rijksbijdragen bij het opstellen van de MIRT-Gebiedsagenda's voor de noordelijke en zuidelijke Randstad. Van rijkszijde is geparticipeerd door het

vertalen van de rijkskeuzen naar de regionale opgaven. Ook het ruimtelijk beleid in de Gebiedsagenda's stemt daardoor overeen met de leidende principes die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Randstad 2040.

0.8 Uitwerking innovatieagenda (VenW)

Doel van de innovatieagenda is om gebiedsontwikkelingen met innovatieve elementen vanuit het rijk te stimuleren. Daarbij zijn de ministeries van VenW (als trekker), VROM, EZ en LNV betrokken. In 2009 kregen innovaties bij een vijftal Randstad Urgent projecten een impuls. Dit betreft de projecten:

1. Waterwonen in de Westflank van de Haarlemmermeer;
2. Innovaties bij de transitie van de greenports op het gebied van energie en water;
3. Innovaties in de Zuidplaspolder op het gebied van planvorming, energie, water en klimaatbestendig bouwen;
4. Gebruik van de HSL voor goederen in relatie tot Amsterdam Connecting Trade (rond Schiphol);
5. Uitwerking van het idee van een multi-modaal knooppunt uit de Mobiliteitsaanpak in relatie tot de RAAM-projecten rond Amsterdam-Almere.

Bij de eerste twee Randstad Urgent projecten leidde dit tot een concreet vervolg:

1. Water in de Westflank Haarlemmermeer: hierbij zijn stappen ondernomen om het watersysteem in de Haarlemmermeer op orde te brengen en te houden. In december 2009 is in dat kader een kabinetsbesluit genomen over de inzet van Nota Ruimte middelen bij de realisatie van waterberging.
2. Energie- en waterinnovaties Greenports: hier is gekeken naar mogelijkheden voor rijkssubsidies en naar kennisuitwisseling voor een duurzame energie- en waterinfrastructuur. Als vervolg daarop wordt nu gewerkt aan het opzetten van een Community of Practice Duurzame Greenports Randstad voor kennisuitwisseling.

Bij de overige drie projecten bleek een extra impuls vanuit het Rijk, binnen de kaders van de Kennis en Innovatieagenda, geen toegevoegde waarde te bieden. Uit de ervaring blijkt, dat de innovatieagenda het mogelijk maakt om uitgebreide netwerken te benutten. Dit vormt de belangrijkste toegevoegde waarde.



Principe 1: leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta

Op (inter)nationaal schaalniveau vraagt de klimaatverandering de komende jaren, maar zeker op langere termijn om investeringen. Het doel is om de Randstad blijvend te beschermen tegen overstromingen vanuit de rivieren en de kust. Ook moet er worden geanticipeerd op toenemende verzilting en watertekort.

Het kabinet kiest voor de lange termijn voor een schaa sprong van het Groene Hart naar een Groenblauwe delta, waarin veilig geleefd en gewerkt kan worden. Daarin is een duurzame waterhuishouding noodzakelijk, die sterk sturend is voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Voor het waarborgen van de veiligheid wordt ingezet op preventieve maatregelen (investeren in waterkeringen en het watersysteem), een duurzame ruimtelijke planning en een verbeterde rampenbestrijdingsorganisatie.

1.1 Uitwerking langetermijnvisie op beheersing overstromingsrisico's (VenW)

Nederland is kwetsbaar voor overstromingen en overlast. Het is dan ook belangrijk om te investeren in dijkversterking en het creëren van ruimte voor afvoer en berging van water. Daarnaast vraagt het water- en risicobewustzijn om een impuls. De uitwerking van de langetermijnvisie op beheersing van overstromingsrisico's krijgt z'n beslag in het deltaprogramma. Het deltaprogramma bestaat uit drie generieke programma's (nieuwbouw en herstructurering, waterveiligheid en zoetwater) en uit zes gebiedsgerichte deelprogramma's (Rijnmond, kust, IJsselmeer, rivieren, Zuidwestelijke Delta en Wadden). Een groot aantal van de deelprogramma's is gerelateerd aan de (bredere) Randstad. Daarbij houdt het programma Nieuwbouw en Herstructurering (VROM) verband met de ruimtelijke opgaven in de stedelijke gebieden. In de zomer van 2010 wordt voor elk deelprogramma een plan van aanpak gepresenteerd. Bij het uitwerken van de deelprogramma's werkt het rijk nauw samen met andere overheden. In 2020 moet er een programma liggen met een uitgewerkte integrale opgave voor de lange termijn. Deze aanpak krijgt zijn beslag in diverse uitvoeringsprogramma's, waaronder het hoogwater beschermingsprogramma.

1.2 Innovatie klimaatbestendige ruimtelijke ontwikkeling (VROM)

Het onderzoeksprogramma "Kennis voor Klimaat" moet duidelijk maken hoe Nederland zich het beste kan aanpassen aan de klimaatverandering. Dit programma wordt uitgevoerd door de Wageningen Universiteit en Researchcentrum, de Universiteit Utrecht, de Vrije Universiteit, KNMI, TNO en Deltares. Zij hebben hun krachten gebundeld met andere kennisinstellingen, bedrijfsleven en overheid (Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen). In het onderzoeksprogramma wordt relevante, toegepaste wetenschappelijke kennis op het gebied van klimaat en ruimte, infrastructuur en duurzaamheid ontwikkeld en beschikbaar gesteld. Het kabinet stelt hier 50 miljoen euro ter beschikking. In combinatie met co-financiering door andere overheden en kennisinstellingen komt het totaalbudget tot 2013 daarmee op 100 miljoen euro (Jaarplan 2009, Nationaal onderzoeksprogramma Kennis voor Klimaat).

Om de inzet te concentreren zijn acht nationale hot spots benoemd: gebieden waar de gevolgen van de klimaatverandering het ingrijpendst (zullen) zijn. Het gaat om de Mainport Schiphol, Haaglanden, de Rotterdamse regio, Grote Rivieren, Zuidwestelijke Delta, Ondiepe wateren en Veenweidegebieden, Droge Rurale gebieden en de Waddenzee.

Per hotspot werken decentrale overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen om specifieke opgaven per hotspot autonoom op te pakken. Daarbij is hen gevraagd om het vraagstuk op een hoger schaalniveau te tillen en te bezien hoe realisatie kan bijdragen aan de klimaatbestendigheid van Nederland. De uitvoeringsprogramma's per hotspot lopen tot 2012. Bij deze actie zijn de ministeries van VROM, VenW en LNV betrokken.

1.3 Adaptatieprogramma Ruimte en klimaat (VROM)

In 2007 heeft de ministerraad de nationale adaptatiestrategie goedgekeurd. In het kader hiervan zijn verschillende acties opgestart. Momenteel vindt een herijking plaats van deze acties. Aanleiding is de start van het Deltaprogramma waarbinnen een groot deel van deze acties wordt ondergebracht. Daarnaast wordt momenteel nagedacht over de oprichting van een platform waar de overige acties geheel of gedeeltelijk aan worden gekoppeld.

2.1 Voorstel voor de uitwerking structuurvisie op landelijke waterverdeling en zoetwatervoorziening (in Nationaal Waterplan) (VenW)

De klimaatverandering vraagt om een andere manier van omgaan met watertekort en zoetwatervoorziening. In het Nationaal Waterplan heeft het rijk aangekondigd in 2015 een besluit over de zoetwatervoorziening en verzilting voor de lange termijn te nemen. Dit is inclusief de hiervoor benodigde (infrastructurele) maatregelen. Het deelprogramma Zoetwater van het Deltaprogramma bereidt dit besluit voor.

In het deelprogramma Zoetwater worden door rijk, regio's en gebruikers gezamenlijk oplossingsrichtingen uitgewerkt. Dit project gaat in op vraag en aanbod van water op regionaal en bovenregionaal niveau, bijvoorbeeld als het gaat om het IJsselmeer en Rijnmond. Ook geeft het een handelingsperspectief voor gebiedsgerichte projecten.

Momenteel ligt er een opdrachtschrijving voor de landelijke verkenning zoetwatervoorziening, die de komende tijd wordt uitgewerkt tot een plan van aanpak. Ook in de structuurvisies van betrokken provincies wordt dit vraagstuk nadrukkelijk geadresseerd.

Uiterlijk in 2015 wordt een besluit genomen over het nieuwe beleid voor de zoetwatervoorziening en verziltingsbestrijding. Dit beleid landt in het nieuwe Nationaal Waterplan.

3.1 Uitwerking concept Groenblauwe Delta (LNV)

Het kabinet kiest voor de lange termijn voor een schaa sprong van het Groene Hart naar "een Groenblauwe Delta", waarbij het Groene Hart beter in samenhang wordt gezien met omliggende gebieden zoals het Markermeer en de Zuidwestelijke Delta. Beoogd wordt om de eenheden water, natuur en landschap beter te verbinden en voor te sorteren op de effecten van klimaatverandering. Op deze manier moet er een robuuste, kwalitatief hoogstaande en beschermde groenblauwe structuur ontstaan. LNV is trekker van deze uitwerkingsactie. VROM en VenW zijn hier bij betrokken.

Thans wordt gewerkt aan de aanscherping en uitwerking van deze opgave. Vooralsnog worden drie hoofdthema's voor de groenblauwe delta onderscheiden: wateropgave uit het Nationaal Waterplan (met name de regionale zoetwatervoorziening), de groenstructuur en de transitie van de landbouw. Het rijk bekijkt de samenhang tussen deze drie issues om ruimtelijke conflicten en kansrijke synergieën in kaart te brengen. Daarbij wordt ook de samenhang met verstedelijking gezien.

Het rijk ziet vooralsnog een opgave in vereenvoudigen van gebiedscategorieën van bescherming, verbinden van stad en land in een adequate groenstructuur voor de stedeling, anticiperen in het agrarisch cultuurlandschap op de klimaatopgave en versterken van de identiteit van het groenblauwe landschap van onze metropool.

LNV komt, in samenwerking met VenW en VROM, met een nadere invulling van het concept groenblauwe delta. Hierbij wordt in samenhang de actie 'realiseren van groenblauwe topkwaliteit nabij steden' meegenomen (actie 7.1).

3.2 Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (VenW)

De toekomstagenda Markermeer-IJmeer is gericht op een toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES), dat de huidige neergaande trend van de natuurlijke kwaliteit moet keren. De voorgestelde natuurmaatregelen in dit kader, hebben een plek gekregen in de besluiten over de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, Almere en Markermeer (RAAM-brief). De eerste fase maatregelen worden definitief genomen op basis van het advies van onderzoeksprogramma NMIJ (Natuurlijk Markermeer IJmeer). De natuurpilots hierin zullen nieuwe ervaringsgegevens opleveren, die van belang zijn bij het bepalen van de meest effectieve maatregelen voor het TBES. De departementen VenW, LNV en VROM zijn betrokken bij de toekomstagenda Markermeer-IJmeer en het TBES.

In de (concept)structuurvisie Amsterdam-Almere-Markeermeer wordt het beoogde type natuur vanuit de TBES-maatregelen beschreven. Hierbij kan gedacht worden aan moeraszones en vooroevers. Het concept van de structuurvisie is in 2012 gereed. In 2014 neemt het kabinet vervolgens een definitief besluit over het maatregelenpakket voor de tweede fase van het TBES en over het tempo van uitvoering.

Besluitvorming over de inrichting en ontwikkelopgave van het Markermeer-IJmeer is een belangrijke drager voor andere (Randstad Urgent) projecten in of nabij het gebied (o.a. Schaalsprong Almere, Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad).



Principe 2: Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood

Op regionaal schaalniveau bestaat de uitdaging om door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken bij te dragen aan meer diversiteit in woon- werk- en verblijfsmilieus. Dat betekent bescherming (landschap, natuur) én ontwikkeling (combinaties van groen, rood en blauw). Speerpunten liggen daarmee in de ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan de groenblauwe opgave, maar ook in het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteiten in de omgeving van de grote steden.

4.1 Bundeling en vereenvoudiging van gebiedstypen landelijk gebied (LNV)

Er lopen op dit moment diverse groenblauwe projecten, met veel geografische overlappingsen. Ook is er sprake van stapeling van gebiedscategorieën als het gaat om planologische regimes en financieringsbronnen. Dit staat een goede ontwikkeling van groene recreatiegebieden, cultuurlandschappen en natuurgebieden in de weg (Agenda Landschap). Dat vraagt om afstemming en beoordeling, om zo de doelen uit de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Agenda Landschap naderbij te brengen. De eerste stap in die richting kan bestaan uit de vereenvoudiging van het ruimtelijke kader voor de groene recreatiegebieden.

4.2 Verkenning oplossingen voor knelpunten in Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water bij de ontwikkeling van de Groenblauwe Delta (in relatie tot de klimaatadaptatie)

Natura 2000 is gericht op het handhaven van habitattypen en (vogel-) soorten. De Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel waterkwaliteitsnormen vast te stellen en te handhaven. Vanuit de vooraf vastgestelde algemene doelen van Natura 2000 en de KRW zijn doelen bepaald in Natura 2000-aanwijzingsbesluiten (uit te werken in beheerplannen) en waterplannen. Deze plannen moeten leiden tot een strakke realisatie. In beide gevallen gaat het om sectoraal, gebiedsspecifiek beleid. Beide hebben te maken met strenge Brusselse eisen. De rijksoverheid werkt samen met de andere overheden aan

de realisatie van de eisen.

De actie voor het uitwerken van het concept Groenblauwe Delta loopt nog (zie actie 3.1). Pas wanneer die verder gevorderd is, kan worden verkend in hoeverre zich knelpunten voordoen met Natura 2000 en de KRW. In dat geval kunnen oplossingen worden verkend door rekening te houden met de knelpunten bij het voltooiën van het concept van de Groenblauwe Delta, dan wel door gebruik te maken van de mogelijkheden voor fasering en locatiespecifiek maatwerk die Natura 2000 en de KRW bieden.

5.1 Uitwerking visie op grondgebonden landbouw in Groene Hart in relatie met duurzame waterhuishouding (LNV)⁴

Het fundamentele probleem van de Westelijke Veenweiden is – zoals ook aangegeven in het Nationaal Waterplan (december 2009) - de voortgaande én ongelijke bodemdaling, waardoor de kwetsbaarheid van het watersysteem toeneemt⁵. Ook passen de bestaande functies steeds minder bij de veranderende ondergrond. De landbouw beheert een groot deel van de Westelijke Veenweiden en vormt een belangrijke economische sector. Om de problemen rondom de duurzame waterhuishouding en transitie van de landbouw het hoofd te bieden, worden gebiedsgerichte oplossingen bedacht. Voor de gebiedsprocessen die daarvoor worden doorlopen, ligt de regie bij de provincies. In het Nationaal Waterplan is deze gebiedsgerichte aanpak verwoord. De provincies hebben in overleg met het rijk gezamenlijk de uitgangspunten en principes in de Voorloper Groene Hart neergelegd. Dit is in het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040 een belangrijke bouwsteen voor de provinciale structuurvisies, waarin de Groene Hart provincies de positie van de landbouw in het veenweidegebied hebben vastgelegd. Op basis hiervan worden provinciale landbouwvisies opgesteld.

In juli 2009 heeft het kabinet voor uitvoering van het Programma Westelijke veenweiden € 113 mln. uit het Nota Ruimtebudget toegezegd, gekoppeld aan negen integrale gebiedsprojecten. Belangrijkste doelen hierbij zijn remming van de bodemdaling en verbetering van het watersysteem. Ook vanuit regionale budgetten wordt fors geïnvesteerd in deze gebieden. Daarmee loopt het totaal aan investeringen in het gebied op tot ruim € 500 miljoen. Tenslotte hebben de ministeries van LNV en LTO in oktober 2009 een manifest onderschreven met als doel meer boeren te betrekken bij natuurbeheer. Met de verklaring van Linschoten wil het ministerie van LNV het particulier natuurbeheer stimuleren waarin onder andere de agrarische sector een rol vervult.

6.1 Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve opgave (in relatie met de resultaten inventarisatie binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden) (VROM)

Om te kunnen voldoen aan de toekomstige woonvraag en de benodigde diversiteit van het aanbod, blijft nieuwe uitleg buiten de steden noodzakelijk. De nieuwe uitleg biedt tevens mogelijkheden om groene woonmilieus te ontwikkelen. Om keuzemogelijkheden in de verschillende delen van de Randstad te kunnen bieden, is het van belang om de verschillende woonmilieus in nauwe regionale samenhang te ontwikkelen.

Bij deze actie zijn uiteenlopende partijen betrokken: de ministeries VROM/WWI, VenW, LNV, EZ, provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, regiobesturen Rotterdam, Haaglanden, Holland-Rijnland, Drechtsteden, Metropoolregio Amsterdam, Noord Holland Noord, Utrecht en Amersfoort.

⁴De Task Force Financiering Landschap Nederland heeft geadviseerd over de mogelijke financieringsconstructies voor de aanleg, het herstel en het onderhoud van landschappen met landbouw als dominante functie (Advies Task Force Financiering Landschap Nederland, 'Landschap verdient beter!' – november 2008). Deze adviezen hebben ook hun uitwerking op de landbouwgebieden in de Randstad.

⁵ Eerder aangegeven in het Nationaal Waterplan (december 2009)

Tijdens de bestuurlijke overlegronde in het najaar 2009 zijn tussen rijk en stedelijke regio's verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010 – 2020 gemaakt. In de verstedelijkingsafspraken zijn de visie en ambities voor de verstedelijkingsopgave in de verschillende stedelijke regio's vastgelegd. Deze zijn uitgewerkt in kwantitatieve en - waar reeds voldoende uitgewerkt - kwalitatieve opgaven. Door de regio's zijn de groene woonmilieus in beeld gebracht en afgestemd met de kwalitatieve en kwantitatieve programmering in het binnenstedelijk gebied.

In sommige regio's was de kwalitatieve opgave in het najaar van 2009 nog niet voldoende uitgewerkt. In die gevallen wordt het onderwerp geagendeerd voor het BO MIRT van mei 2010. Voor de overige regio's geldt dat de opgaven een zeker dynamisch karakter hebben. Twee keer per jaar kijken rijk en regio tijdens het BO-MIRT naar de actualiteit en naar de punten waarop aanpassing vereist is.

7.1 Realiseren groenblauwe topkwaliteit rond de steden (LNV)

Groenblauwe topkwaliteit in de Randstad staat voor hoogwaardig groen bij de steden en zorgt voor waardecreatie van het stedelijk gebied. Het draagt bij aan de versterking van leefkwaliteit en een vestigingsklimaat met nieuwe vormen van landschapsgebonden vrijetijdsbesteding. Om deze bestaande groenblauwe topkwaliteit nabij de steden beter te benutten is het nodig om te zorgen voor:

- (a) geleiding van groen vanuit de steden naar grote nationale landschappen, bereikbaar en aantrekkelijk van voordeur tot horizon;
- (b) het etaleren en verbeteren van bestaande kwaliteit.

Het gaat om stadsranden, bufferzones, uitloopgebieden, het creëren van topattracties en om het benoemen van herkenbare landschappen. Er wordt een relatie gelegd met het succesvolle beschermingsregime van de rijksbufferzones en de nationale landschappen. Deze vallen goeddeels samen met de gebieden waar groenblauwe topkwaliteit aan de orde is. De ministeries van VROM en LNV zijn bij deze actie betrokken.

West 8 heeft in opdracht van LNV en VROM een verbeelding gemaakt waarin deze twee onderdelen zijn verwerkt. Hierbij is het beschermde groen in een ruim begrensde Randstad verbeeld als een samenhangend landschap dat de metropool bedient. Daarbij is het IJmeer uitgelicht als casus voor groenblauwe topkwaliteit met internationale allure.

Om groenblauwe topkwaliteit te realiseren heeft het rijk voorts enkele regio's gesteund en gestimuleerd om allianties te formeren (Deltapoort, Delfland, Duin Horst Weide). Deze allianties ontwikkelen een visie voor hun gebied. Ook organiseren ze investeringskracht. Een integrale aanpak, met verscheidenheid aan verstedelijkingsconcepten en regionale samenwerking is bij dit concept van groot belang (Landschap beschermen en ontwikkelen, 2008).

De Innovatieregeling Mooi Nederland draagt bij aan de ontwikkeling van groenblauwe topkwaliteit, door ruimtelijke kwaliteit te bevorderen en de identiteit van plekken of landschappen te herstellen, behouden of vernieuwen. De tweede ronde van deze innovatieregeling gaat in 2010 van start.

Deze uitwerkingsactie is inmiddels geïntegreerd in de uitwerkingsactie Groenblauwe Delta (zie actie 3.1). In het licht van klimaatverandering en verdergaande verstedelijking is het nodig om de kernkwaliteit van de Randstad (landschap nabij de stad) ook voor de verre toekomst te borgen. Dit wordt gedaan door gebiedsgerichte uitwerking, waarbij de functies landbouw,

natuur, water en recreatie elkaar duurzaam versterken. Aanzetten hiervoor zijn geformuleerd in o.m. Blik op de Randstad (MIRT), het Nationaal Waterplan en provinciale structuurvisies.



Principe 3: wat internationaal sterk is, sterker maken

Om de internationale concurrentiepositie te versterken, kiest het kabinet ervoor om 'sterker te maken wat al sterk is'. Dat betekent inzetten op sterke steden en regio's, kenniscentra, 'mainports' en 'greenports'.

In dit kader werkt het kabinet de filosofie uit 'Pieken in de Delta' verder uit. Daarbij gaat het om het benutten en versterken van de al bestaande economisch krachtige sectoren en internationale topfuncties in de steden, maar ook om het benutten van de potenties die hiermee samenhangen. De meest perspectiefvolle strategie is om de internationale kansen die de stad en de regio Amsterdam bieden, optimaal te benutten in nauwe samenhang met meer gespecialiseerde en internationaal vooraanstaande centra elders in de Randstad: de Rotterdamse haven, Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid, de greenports als internationaal marktleider en de Utrechtse regio met een aantrekkelijke leefomgeving en centrale ligging. Het kabinet wil de (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's verbeteren.

8.1 Onderzoek naar operationalisering uitvoeringsstrategie "wat internationaal sterk is, sterker maken" (VROM)

Om de Randstad – en daarmee Nederland – een toonaangevende rol op het wereldtoneel te laten spelen, is benutting en versterking van de internationale topfuncties van de Randstad van vitaal belang. In dat kader is in het verlengde van de kabinetskeuzes in de Structuurvisie Randstad 2040 in beeld gebracht welke bestaande economische clusters en segmenten bepalend zijn voor duurzame internationale concurrentiekracht van de Randstad. Op verzoek van de Minister van VROM is dan ook een onderzoek verricht onder de noemer "wat internationaal sterk is, sterker maken" ⁶ Uit dit onderzoek blijkt dat een relatief groot gedeelte van de internationaal sterke segmenten in de regio Amsterdam (inclusief Schiphol) is gelokaliseerd. De Randstad heeft een duidelijke (sub)toppositie op het gebied van havengebonden procesindustrie, greenports, logistiek, maritieme techniek en toerisme. Deze functies hebben een sterke ruimtelijk economische dynamiek naar de rest van de Randstad. In het onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om deze internationaal krachtige segmenten te versterken, en de segmenten met krachtige potenties in het oog te houden en uit te bouwen. Daarbij is een terughoudende en kaderscheppende functie van de (rijks)overheid gewenst. Het rijk dient bijvoorbeeld enkele kaders te scheppen om conflicterende ruimteclaims tegen te gaan. Met de uitvoering van dit onderzoek en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen is deze actie afgerond.

8.2 uitvoering en uitwerking van rijksmaatregelen in aansluiting op de Industriebrief, de

Aan de doelstelling 'Wat internationaal sterk is, sterker maken' wordt in het economische beleid van EZ gestalte gegeven door samen met het bedrijfsleven, kennisinstituten en decentrale overheden te investeren in regionale sterktes van nationaal belang.

⁶ Geïntegreerd advies van Buck Consultants International (BCI) en de Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuonderzoek (RMNO) over de uitvoeringsstrategie Randstad 2040 "wat internationaal sterk is, sterker maken"

toerismebrief, innovatiebrief en pieken in de delta (EZ)

Met de visie Pieken in de Delta (PiD) wordt op een gerichte manier gestreefd naar internationale topposities voor economische sectoren in Nederland. EZ maakte van PiD een hefboom door de rijksagenda voor de pieken te verbinden met agenda's van provincies en steden. Meerdere geldstromen werden samengebracht en geïnvesteerd in de versterking van de pieken. Vanuit het Rijk betreft dit het PiD-budget (samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden), de FES-enveloppe Sterke Regio's en het Nota Ruimte Budget. Vanuit de provincies en steden gaat het onder andere om de cofinancieringsmiddelen en regionale middelen voor economisch beleid. Het huidige PiD-programma loopt tot en met 2010.

EZ is in gesprek met decentrale overheden over de invulling van het programma Pieken in de Delta vanaf 2011. Hierbij wordt een nog betere aansluiting gezocht met de andere programmatische agenda's van het rijk. Daarbij wordt gewerkt aan de specifieke piekenagenda's voor de volgende periode. Voor de Metropoolregio Amsterdam wordt via de 'Amsterdambrief' gewerkt aan een hernieuwde ruimtelijk-economische agenda. Voor de technologieregio Eindhoven gebeurt dit via 'Brainport 2020'. De kabinetsnota "Economische visie op de lange termijnontwikkeling van Mainport Rotterdam" bevat bouwstenen voor het programma gericht op het Mainportcomplex Rotterdam.

De nota "De kenniseconomie in zicht" (TK 2008-2009, 27 406 nr. 147) rapporteerde medio 2009 over de voortgang op het dossier Innovatieplatform (IP). Geconstateerd werd dat Nederland op de goede weg zit als het gaat om de concurrentiekracht en kennisintensiteit. Nederland steeg op de Global Competitiveness Index van de 13^e (2002) naar de 10^e positie. Het IP bracht vervolgens in beeld hoe Nederland, geconfronteerd met de wereldwijde economische neergang, "sterker uit de storm" kan komen. Het pleit er voor dat bedrijfsleven en kabinet investeringen in kennis en innovatie vasthouden ter bevordering van een hoogwaardige kenniseconomie. Het Kabinet gaf daarop met de brief "Naar een robuuste kenniseconomie" (TK 2008-2009, 27 406, nr. 153) invulling aan het streven om het ontwikkelingsniveau van onderwijs, innovatie en kennis tenminste naar het OESO-gemiddelde te brengen. Het gaf daarmee ook haar visie op de kenniseconomie op langere termijn en plaatste deze in het licht van de crisis en de sterk verslechterde overheidsfinanciën.

De Toerismebrief (2008) kende drie hoofdlijnen: een promotiestrategie, werken aan een concurrerend ondernemingsklimaat voor de toeristische sector en verduurzaming van die sector. Een van de acties betreft de organisatie van grote, aansprekende internationale evenementen. In dat kader staan in 2009 en 2010 de vier grote steden van Nederland in het teken van kunst en cultuur tijdens het evenement "Holland Art Cities".

8.3 Ontwikkeling Amsterdamse Zuidas tot toplocatie voor zakelijke en financiële dienstverlening (VROM)

De Zuidas wordt ontwikkeld tot een toplocatie voor het (inter)nationale bedrijfsleven. Ook wordt er een hoogwaardig woon- en leefklimaat tot stand gebracht en zijn er plannen om de infrastructuur (A10, metro, trein, NSP-station) uit te breiden.

Onlangs presenteerde rijksvertegenwoordiger Dirk-Jan van den Berg een advies over de ontwikkeling van de Zuidas, waarin drie varianten in kaart zijn gebracht. Rijk en regio hebben een voorkeur uitgesproken voor een dok onder de grond op de Amsterdamse Zuidas. Uiterlijk eind dit jaar willen de betrokken partijen hier een definitief voorkeursbesluit over nemen. Voorwaarde is wel dat er de komende maanden overeenstemming wordt

bereikt over een aantal zaken. Dit betreft het definitieve ontwerp, kosten, financiering en de risicoverdeling. Hiertoe wordt een gezamenlijke organisatie van RWS, ProRail en de gemeente Amsterdam in het leven geroepen. Deze staat onder leiding van Dirk-Jan van den Berg.

8.4 Onderzoek alternatieven Hoeksche Waard (EZ)

Het kabinet heeft in maart 2008 besloten om voorlopig (in ieder geval tot 2020) af te zien van de ontwikkeling van 120 hectare bovenregionaal havengerelateerd bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Tegelijkertijd is besloten tot het onderzoeken van een versnelde ontwikkeling en realisatie van de locaties Westelijke Dordtse Oever te Dordrecht en Nieuw Reijerwaard te Ridderkerk. Het Nota Ruimtebudget dat oorspronkelijk ten goede zou komen aan de ontwikkeling van de Hoeksche Waard, wordt nu gereserveerd voor deze alternatieven. Dit betreft een bedrag van 25 miljoen. In april 2009 is de bestuurlijke overeenkomst "Westelijke Dordtse Oever" getekend door de minister van EZ, mede namens de ministers van VenW en VROM, en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. In november 2009 is de bestuurlijke overeenkomst "Nieuw Reijerwaard" getekend door de minister van EZ, mede namens de ministers van VenW en VROM, en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht en de provincie Zuid-Holland.

8.5 Verkenning ruimtebehoefte havens Rotterdam en Amsterdam op lange termijn (EZ)

In de structuurvisie is de betekenis van onze beide grote havens onderstreept. Rotterdam is de eerste en Amsterdam de vierde haven van Europa. De vraag over de toekomstige ruimtebehoefte van de havens Rotterdam en Amsterdam past binnen een bredere probleemstelling: wat is de ontwikkeling van maritieme goederenstromen in de Hamburg / Le Havre range op lange termijn (tot 2040)? En: welke kansen kan specialisatie van- en samenwerking tussen zee- en binnenhavens in Nederland bieden? Deze vraag heeft ook betrekking op de logistieke knooppunten langs achterlandverbindingen van de havens. En tenslotte: wat zijn de implicaties voor de vraag naar ruimte en infrastructuur door het havengerelateerde bedrijfsleven?

De probleemstelling is onderwerp van lopend onderzoek. Dit gebeurt onder andere in het kader van de uitvoering van de netwerkagenda bij de kabinetsnota "Economische visie op de lange termijnontwikkeling van Mainport Rotterdam: naar een Mainport Netwerk Nederland" (2009). Deze nota bevat maatregelen gericht op drie agenda's: een economische agenda, een samenwerkingsagenda en een duurzaamheidsagenda.

8.6 Uitwerking toekomstvisie Schiphol in relatie met regionale luchthavens (VenW)

Vanwege de betekenis voor de internationaal georiënteerde zakelijke financiële dienstverlening, vormt de luchthaven Schiphol een centrale opgave in de internationale bereikbaarheid. Dit heeft in het bijzonder te maken met de hubfunctie die de luchthaven vervult. Omgekeerd zijn de aantrekkelijkheid van Amsterdam en de Randstad als internationale bestemming van belang voor de kansen van Schiphol. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet in april 2009 zijn langetermijnvisie op de luchtvaart in Nederland geschetst. Centraal staan een optimale netwerkqualiteit in combinatie met concurrerende en duurzame luchtvaart ten dienste van de Nederlandse economie. De aantrekkelijkheid van Amsterdam en de Randstad als internationale bestemming zijn van belang voor de kansen van Schiphol.

De ruimtelijke component van de Luchtvaartnota wordt uitgewerkt in de Structuurvisie 'Mainport Schiphol en regio'. Voorafgaand krijgt het mainportconcept een actualisatie, zoals geadviseerd door de Commissie Ruimtelijke Ontwikkelingen Luchthavens (Advies Mainport 2.0,

januari 2009). Kernconclusie van het advies is dat lucht- en landzijde, ofwel luchtvaart en de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio's van vliegvelden, zeer nauw met elkaar verbonden zijn. Die samenhang in overheidsbeleid zou dan ook centraal moeten staan. Dit vraagt om een integrale visie van de overheid op de samenhang tussen netwerk, luchtruim, economie, ruimtelijke ordening, duurzaamheid en landzijdige mobiliteit. Die samenhang moet het cement zijn van de samenwerking tussen de betrokken partijen (overheid en markt), wil er sprake zijn van gebiedsontwikkeling. Andere ontwikkelingen in de regio hangen samen met de ontwikkeling van Schiphol, zoals het MIRT-onderzoek 'Haarlemmermeer-Zuidas' en de visie op de economische ontwikkeling van de noordelijke Randstad (Amsterdambrief). Betrokken zijn de ministeries van VenW, VROM en EZ, de provincie Noord-Holland, de partners van de Metropoolregio Amsterdam en de regionale partners uit de provincie Utrecht. De actualisatie van het mainportconcept wordt in de eerste helft van 2010 verwacht. In vervolg daarop zal de gebiedsgerichte uitwerking worden vastgelegd in samenspraak met de betrokken partijen en belanghebbenden. Dit zal tevens in samenhang gebeuren met de andere lopende trajecten (zoals het MIRT-onderzoek en de Amsterdambrief).

8.7/8.8 Uitwerking inhoudelijk maatregelenpakket voor Greenport Nederland en ruimtelijk-economische dynamiek tuinbouwsector

Om de internationale marktpositie van de greenports te verbeteren, wordt vooral ingezet op het versterken van de centrumfunctie, in termen van productieontwikkeling, toeleverende industrie, handel, logistieke dienstverlening en kennisontwikkeling. Voor de korte termijn heeft het kabinet hiertoe o.a. middelen uit het Nota Ruimte budget beschikbaar gesteld. Daarnaast is er een quick-scan uitgevoerd naar de autonome ruimtelijke ontwikkeling van de tuinbouwsector (Centrumfunctie versterkt! Productie verplaatst? Grontmij Nederland, 2009) in relatie tot de greenports. Momenteel wordt er door de adviesgroep Nijkamp onderzoek gedaan naar een concrete strategie voor de optimale ontwikkeling van het greenportcluster, gewenste overheidsbetrokkenheid bij de sector, het ruimtelijk ordeningsvraagstuk en de sturing van het greenportcomplex⁷. Dit advies wordt eind mei/begin juni 2010 verwacht. Daarna zal het rijk een strategie bepalen voor de periode van 2010-2040. Hierin wordt beleid geformuleerd ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling. Ook wordt er een passend sturingsmechanisme bepaald.

Het ruimtelijk beleid voor de glastuinbouw met "bundeling" als centraal begrip, geniet al langer aandacht van het rijk. Op 30 juni 2009 stuurden de ministers Cramer en Verburg een brief aan de Tweede Kamer over de aanpak van verspreid liggend glas. Daarin verwijzen de ministers van VROM en LNV naar de Nota Ruimte, eerdere brieven en naar moties om verspreid liggende kassen aan te pakken. Het bundelen van de glastuinbouw vergroot de kracht van de sector en draagt bij aan een mooier Nederland. De ontwikkeling van de greenports met bijbehorende satellieten en de sanering van verspreid liggende kassen zijn twee hoofdonderdelen in de bundeling van een belangrijke bedrijfstak.

De verspreid liggende kassen zullen in de landschappelijk waardevolle gebieden bijna allemaal worden opgeruimd. Het kabinet heeft zich voorgenomen om verspreid liggend glas in waardevolle gebieden met 200 ha te reduceren. Hiertoe wordt in de kamerbrief van 30 juni 2009 een aantal voorgenomen rijksacties vermeld. Er is intussen een projectselectie verspreid

⁷ In het advies zal de adviesgroep een onderscheid maken in de te verwachten autonome ontwikkeling en de gewenste ontwikkeling die uitgaat van een optimalisatie van maatschappelijke baten en kosten.

glas bekend gemaakt, met vijf randstadprojecten (Midden-Delfland, Stompwijk, Vinkeveldpolder, Pijnacker-Nootdorpen Park Deltapoort). De verspreid liggende kassen in deze gebieden zullen met rijksondersteuning (procesgeld en advisering) op korte termijn worden gesaneerd. Daarnaast worden verouderde glastuinbouwgebieden opnieuw ingericht ten behoeve van duurzame tuinbouw en andere maatschappelijke functies. In de ministerraad is in dat kader recentelijk besloten om 34,9 miljoen uit het Nota Ruimte budget beschikbaar te stellen voor Mooi en Vitaal Delfland.

9.1 Prioritering van investeringen in (inter)nationale bereikbaarheid (in Mobiliteitsaanpak en MIRT) (VenW)

Een goede bereikbaarheid is een cruciale voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Door op het schaalniveau van stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad aan gerichte oplossingen te werken, wordt ook het langeafstandsverkeer gefaciliteerd.

Voor het verbeteren en uitbreiden van het water-, weg- en railnetwerk zijn in het MIRT van 2010 tal van projecten in voorbereiding. Een aantal voorbeelden:

- De omlegging van de N201 draagt bij aan de bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer.
- De zeetoegang IJmond (Noordersluis) verbetert de toegankelijkheid van de haven van Amsterdam.
- De bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam wordt verbeterd met de aanleg van de tweede Coentunnel, de Westrandweg en de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen en de A4 tussen Burgerveen en Leiden.
- De planstudies A27/A1, A28, Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht richten zich op de aanpak van de hoofdwegenstructuur rond de stad Utrecht en in de driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort.
- In samenhang met de schaalessprong Almere is de verbetering en uitbreiding van weg- en spoorverbindingen (A6/A9 en OV-SAAL) van belang.
- De bereikbaarheidsstructuur van de Zuidvleugel wordt aangepakt met de A4 Delft -- Schiedam en , het opheffen van de flessenhalzen A4 en A12.
- Voor de Rotterdamse regio zijn de A4 Midden-Delfland en de aanleg A15 Maasvlakte - Vaanplein gepland.
- Voorts belangrijke corridors binnen en buiten de Randstad loopt de planstudie voor Hoogfrequent Spoorvervoer..
- Voorbeelden van andere spoorprojecten zijn: het vrije pad voor de ICE richting Keulen op bestaand spoor, de verbetering van de spoorlijn Utrecht - Duitse grens om de vervoersspanning voor goederen op het spoor Amsterdam / Schiphol - Frankfurt te verlichten en het uniformeren van de systemen op de goederencorridor Rotterdam - Genua.

9.2 Op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen (VenW, VROM)

Het kabinet zet in op internationale verbindingen tussen de (top) functies in de noordelijke en zuidelijke Randstad, Brabantstad en Arnhem-Nijmegen en de grote stedelijke gebieden in België, Noord-Frankrijk, Engeland en Duitsland. De focus van het kabinet ligt op goede, robuuste verbindingen waar mogelijk met meerdere modaliteiten in de zones naar het zuiden (de A4-zone Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Antwerpen), het zuidoosten (de A2-zone Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Luik) en het oosten (via de A12, A15 en Betuweroute richting Arnhem en verder). Daarnaast kijkt het kabinet of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen, zoals de goederenverbinding Rotterdam-Antwerpen en een internationale treindienst

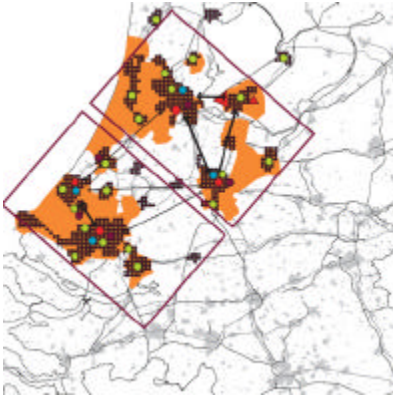
via Eindhoven in zuidoostelijke richting.

Verkenning Antwerpen - Rotterdam

In het gebied Antwerpen – Rotterdam bestaan actuele en toekomstige vraagstukken op het gebied van natuur en water, logistiek, bereikbaarheid, landschap, verstedelijking en de ontwikkeling van de Mainport Rotterdam. Kansen op transitie van deze gebieden moeten dan ook worden onderzocht.

Het rijk voert hiertoe in samenwerking met onder meer de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de regio Rotterdam de Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VAR) uit.

Het plan van aanpak voor de verkenning is vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008. In 2010 zullen ruimtelijke alternatieven worden uitgewerkt tot een mogelijk voorkeursalternatief.



Principe 4: krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid

De eisen die burgers en bedrijven aan hun leef- en werkomgeving stellen, nemen toe. Dit maakt de ruimtevraag een kwantiteits-, maar ook kwaliteitsopgave. Om aan de toegenomen eisen te kunnen voldoen, moet de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen optimaal benut worden. Transformerend, herstructurerend en intensivering is daarbij van belang.

Op het schaalniveau van de stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad wordt gekozen voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoersysteem in combinatie met centrumontwikkeling.

10.1 Raming van investeringen in regionale bereikbaarheid in relatie met aard en omvang BDU en prioritering investeringen in rijksinfrastructuur (in Mobiliteitsaanpak en MIRT) (VenW)

Het rijk zet in op een samenhangend en robuust mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit en met voldoende keuzemogelijkheden. Het gaat erom reizigers en vervoerders meer mogelijkheden te geven om optimale vervoerswijzen te kiezen. Hiervoor is samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit bij gebiedsontwikkeling onmisbaar. Dit principe wordt onder meer zichtbaar in de Gebiedsagenda's, waar de ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang zijn in beeld zijn gebracht. In de visie Regionaal Openbaar Vervoer (ROV) zal worden aangegeven wat er nodig is om het regionaal openbaar vervoer tot een serieus vervoersalternatief te maken. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA).

11.1 Maken van verstedelijkingsafspraken 2010-2020 (VROM)

De minister voor WWI maakt per stedelijke regio samenhangende afspraken over de verstedelijkingsopgave, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit, de wateropgave en duurzaamheid en groen. De inzet bestaat uit voldoende beschikbare en kwalitatief hoogstaande woningen en een gebouwde omgeving op niveau. Dit is gerelateerd aan de ruimtelijke inpassing, de aansluiting op infrastructuur, de bereikbaarheid van groen in en om de stad en duurzaamheid.

Ditmaal is de verstedelijkingsopgave voor de periode 2010 - 2020 ook integraal onderdeel van de MIRT-Gebiedsagenda's. In de Randstad zijn gebiedsagenda's opgesteld voor de 'Zuidvleugel', Noordwest-Nederland en de NV Utrecht. De gebiedsagenda's geven een beeld van de verschillende opgaven in het fysiek-ruimtelijke domein. Daarmee wordt beoogd om de ruimtelijke opgaven en de investeringen van het rijk (onderling) en de regio goed op elkaar af te stemmen en te optimaliseren.

Betrokken bij deze actie zijn de ministeries VROM/WWI , VenW, LNV, EZ, (en specifiek voor de Randstad) de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de regiobesturen Rotterdam, Haaglanden, Holland-Rijnland, Drechtsteden, metropoolregio Amsterdam, Noord Holland Noord, Utrecht en Amersfoort.

Tijdens de bestuurlijke overlegronde in het najaar van 2009 hebben rijk en stedelijke regio's verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010 – 2020 gemaakt. Hierin zijn de visie en ambities voor de verstedelijkingsopgave in de verschillende stedelijke regio's vastgelegd. Deze zijn uitgewerkt in kwantitatieve en - waar mogelijk - kwalitatieve opgaven. Daarbij heeft het rijk het Rijksreferentiekader Verstedelijking gehanteerd. Hierin zijn uitgangspunten voor wonen, bundeling, een duurzame leefomgeving en mobiliteit geformuleerd. De gemaakte afspraken hebben het karakter van gezamenlijke inhoudelijke intenties ten aanzien van verstedelijking en woningbouw. Hiermee hebben rijk en regio overeenstemming over de richting van de verstedelijking en zijn afspraken gemaakt over de (uitwerking van) woningbouwprogramma's. De belangrijkste elementen van de verstedelijkingsafspraken zijn: de visie en ambitie, de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwopgave en de grootschalige woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen waarin deze opgave gerealiseerd wordt. Ook zijn de prioritaire projecten in de regio's benoemd.

De opgaven hebben een zeker dynamisch karakter. Twee keer per jaar kijken rijk en regio tijdens het BO-MIRT naar de actualiteit, rijpe elementen voor besluitvorming en naar de punten waarop aanpassing vereist is.

De kwantitatieve opgaven van regio's, provincies en rijk komen onderling overeen. Zowel de Metropoolregio Amsterdam, Utrecht en de Zuidvleugel zetten in op meer dan 40% binnenstedelijk bouwen. Deze ambities worden uitgewerkt door de regio's en getoetst op haalbaarheid, randvoorwaarden en consequenties. Het rijk en de regionale partijen blijven onderling in gesprek over de wijze waarop de ambities van de woningbouwprogrammering bewaakt en gerealiseerd kunnen worden. De stuurgroep 'Onorthodoxe Maatregelen' van rijk en Randstadregio's onderzoekt hoe de binnenstedelijke ambities kunnen worden waargemaakt zonder extra rijks geld. In de bestuurlijke overlegronde is afgesproken om vijf binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen als 'pilots' nader op dit punt te onderzoeken. Ook worden concrete voorstellen gedaan om knelpunten in de uitvoering op te lossen. Deze onderzoeken kunnen voorstellen voor generieke of specifieke maatregelen opleveren. Het gaat om het NDSM-terrein in Amsterdam, de Merwedekanaalzone deelgebieden 4 en 5 in Utrecht, de Kop van Feyenoord in Rotterdam en de Binckhorst in Den Haag. De eerste resultaten worden geagendeerd voor het BO-MIRT van mei 2010.

11.2 Actualisatie van binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden noordelijke en zuidelijke Randstad (VROM)

Het kabinet markeert met de Structuurvisie Randstad 2040 een ambitieuze keuze voor bouwen in bestaand bebouwd gebied en bundeling van de verstedelijking. In de Structuurvisie Randstad 2040 is voor de Randstad de ambitie geformuleerd om ten minste veertig procent van de netto-woninguitbreiding (dus zonder nieuwbouw ter vervanging van de sloop) binnen het bestaand bebouwd gebied van steden en dorpen te realiseren.

Dit is economisch van belang voor steden en verkleint de stedelijke druk op de Randstedelijke groene open ruimtes. Een aantrekkelijk stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp is daarbij essentieel. Dit om verdichting samen te

laten gaan met kwaliteitsverbetering. Bundeling en het optimaal benutten van de stedelijke ruimte zijn ook nodig voor het waarborgen van een concurrerend voorzieningenniveau (op alle schaalniveaus). Ook wordt er op die manier een extra impuls gegeven aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Tenslotte draagt deze verstedelijkingsstrategie bij aan de reductie van energieverbruik en CO₂-uitstoot⁸.

In de schriftelijke kabinetsreactie van 19 oktober 2009 op de door de Tweede Kamer aangenomen moties (Kamerstuk 2009–2010, 31 089, nr. 55) wordt de ambitie van de Tweede Kamer tot benutting van de binnenstedelijke verdichtingmogelijkheden door het kabinet ondersteund. Wel plaatst het kabinet vraagtekens bij de haalbaarheid van een nog hoger verdichtingspercentage dan de in de structuurvisie opgenomen 40%. Het kabinet houdt vast aan dat percentage. Naar aanleiding van de Kamermoties wordt wel een onderzoek gestart naar de mogelijkheden dit percentage te verhogen. Bij dat onderzoek wordt gebruik gemaakt van reeds uitgevoerde en lopende trajecten.

Betrokken bij de Structuurvisie Randstad 2040 zijn de ministeries VROM/WWI, VenW, LNV, EZ, (en specifiek voor de Randstad) de provincies Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de regiobesturen Rotterdam, Haaglanden, Holland-Rijnland, Drechtsteden, metropoolregio Amsterdam, Noord Holland Noord, Utrecht en Amersfoort.

11.3 Verkenning ruimtebehoefte grote, nieuwe uitleglocaties op lange termijn (VROM)

Naast de inzet op het optimaal benutten van de binnenstedelijke ruimte, blijft nieuwe uitleg buiten de steden nodig om te kunnen voldoen aan de toekomstige woningvraag en de benodigde diversiteit van het aanbod. Gezien de beperkte ruimte in de noordelijke Randstad⁹ is de schaalsprong van Almere – met onder meer de door het kabinet vastgelegde toevoeging van 60.000 woningen - hierin cruciaal voor de lange termijn¹⁰.

Over de ruimtebehoefte voor nieuwe uitleglocaties is met regio's gesproken. Voor de korte termijn is het belangrijk om de afspraken in het verlengde van de Nota Ruimte waar te maken. Deze afspraken betreffen woningbouwaantallen en locaties binnen en buiten de bestaande steden. Dit levert een groter en kwalitatief beter aanbod op; vooral in een aantal gespannen woningmarkten in de Randstad (zoals Leiden, Utrecht, Amsterdam). Het draagt tevens bij aan een verbetering van de doorstroming op de woningmarkt. Er is in de verstedelijkingsafspraken geanticipeerd op een grote behoefte aan nieuwe woningen tot 2020. Naast de al bekende locaties (waaronder Almere, Haarlemmermeer, Bloemendalerpolder, Rijnenburg, Valkenburg) lijken in deze periode geen nieuwe grootschalige uitleglocaties nodig om de opgave te realiseren.

Mocht de groei in de praktijk beduidend hoger uitvallen dan nu geraamd, dan geeft de structuurvisie aan welke redeneerfolgorde gevolgd zal moeten worden. Allereerst moet er gebouwd worden binnen bestaand bebouwd gebied. Daarna volgt bouw in aansluiting op de steden in de (noordelijke en zuidelijke) Randstad op relatief hoog gelegen locaties. Dit betreft in eerste instantie locaties die gunstig liggen ten opzichte van de infrastructuur. Daarna wordt er pas gebouwd op verder weg gelegen plekken.

⁸ Structuurvisie Randstad 2040, p.96

⁹ 'Metropoolregio Amsterdam' en Utrechtse regio samen c.q. de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht

¹⁰ C.q. de periode 2010-2040

11.4 Duurzaam bouwen Utrechts regio (VROM)

In het kader van het project duurzaam bouwen in de Utrechtse regio hebben de regionale partners (uit Utrecht, Amersfoort, Hilversum, BRU, het gewest Amersfoort en de Gooi- en vechtstreek) de 'Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht' opgesteld. In deze visie wordt ingegaan op het ruimtevraagstuk rondom de bouw van 65.500 woningen in de Utrechtse Regio, in de periode van 2015 tot 2030. Kern van de visie is dat fors wordt ingezet op

binnenstedelijk bouwen om het woningtekort terug te dringen, de waardevolle landschappen te behouden of verder te ontwikkelen en maximaal aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. Daarnaast worden er in Rijnenburg en Almere respectievelijk 7.000 en 15.000 woningen gebouwd ten behoeve van de Utrechtse opvang. Vanuit het rijk is het ministerie van VROM/WWI bij deze actie betrokken. VROM/WWI onderschrijft de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030, mits de woningbouwopgave in de betreffende periode financieel uitvoerbaar is en tijdig gerealiseerd kan worden. De Randstad Urgent status van het project Duurzaam bouwen Utrechtse regio is verlengd.

Voor de korte termijn (2010-2020) zijn er concrete verstedelijkingsafspraken gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT 3 november 2009. Om - bij gebrek aan rijksfinanciering - de uitvoerbaarheid van het binnenstedelijk bouwen rond te krijgen, is een interdisciplinaire Stuurgroep in het leven geroepen. Deze Stuurgroep van rijk en Randstadregio's is aan het studeren op "onorthodoxe" maatregelen (zie 11.2). De Stuurgroep komt in april/mei van 2010 met haar bevindingen.

11.5 Uitwerking herstructurering verouderde werklocaties

Om de open ruimte te behouden, en op bestaande locaties economisch bloeiende bedrijventerreinen te creëren of te behouden, worden verouderde werklocaties geherstructureerd. Hiertoe hebben minister Cramer, minister van der Hoeven, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afspraken vastgelegd in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020. Doelstelling is om tussen 2010 en 2020 landelijk 15.800 hectare aan bedrijventerreinen te herstructureren. Hiervan staat 6500 hectare op de rol tot 2014. Om dit te realiseren stellen provincies in samenwerking met (regionaal samenwerkende) gemeenten provinciale herstructureringsprogramma's (PHP's) op. In deze PHP's is de herstructureringsopgave en de prioritering daarvan opgenomen. In 2013 wordt vervolgens een go/no go moment gepland om de inzet tot 2020 te bepalen.

12.1 Uitvoeren schaalsprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en IJmeer (VROM)

Het kabinet heeft de rijksinzet rondom de schaa sprong Almere vastgesteld in de RAAM-brief op 6 november 2009. In navolging op de RAAM-brief worden nu afspraken gemaakt tussen Rijk en regio, als het gaat om de inrichting van de vervolgprocessen. Er wordt gestart met een drietal werkmaatschappijen voor de gebiedsontwikkeling van Almere West, Centrum en Oost. De randvoorwaarden voor het vervolg worden opgenomen in een werkplan. De komende twee jaar wordt specifiek gekeken naar de financiële haalbaarheid van een westelijke verstedelijkingsoriëntatie tot 2030. Dit in combinatie met de ecologische ontwikkeling van het IJmeer / Markermeer. Bij de uitvoering van de afspraken over de schaa sprong zijn onder meer de ministeries van VROM, VenW, de gemeenten Almere en Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland betrokken.

In het eerste kwartaal van 2010 stellen partijen een werkplan op. Daarin wordt de organisatie van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking tussen rijk en regio uitgewerkt en worden de opdrachten geformuleerd voor de werkmaatschappijen. Daarnaast zal het kabinet in de loop van 2010 een plan

van aanpak opstellen voor een Rijksstructuurvisie voor de omgeving Almere.
Daarin worden de resultaten van de werkmaatschappijen betrokken.
Richtdatum voor het vaststellen van de Concept Rijksstructuurvisie is het
najaar van 2012.

Literatuurlijst

Advies Task Force Financiering Landschap Nederland: Landschap verdient beter! Den Haag, 2008.

Buck Consultants International (in opdracht van RMNO): Uitvoeringsstrategie duurzame internationale concurrentiepositie Randstad 2040. Nijmegen, 2009.

Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens: Mainport 2.0, luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang gezien. Den Haag, 2009.

Deltacommissie: Samen werken met water: een land dat leeft, bouwt aan zijn toekomst. Den Haag, 2008.

Economische visie op de langetermijnontwikkeling van de Mainport Rotterdam: Op weg naar een Mainport Netwerk Nederland, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 24 691, nr. 101. Den Haag, 14 juli 2009.

Gemeente Utrecht, Regio Amersfoort, Provincie Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gemeente Hilversum, Bestuur Regio Utrecht en Gewest Gooi- en Vechtstreek i.s.m. het rijk: Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (eindbalans), Den Haag, 2009.

Grontmij B.V. (in opdracht van de ministeries van VROM en LNV): Centrumfunctie versterkt! Productie verplaatst?, Waddinxveen, 2009.

Jong, A. De en Duin, C. Van: Regionale prognose 2009 - 2040 Vergrijzing en omslag van groei naar krimp. Planbureau voor de leefomgeving en Centraal bureau voor de statistiek, 2010.

Kessels, J.: De jacht op een idee. Amsterdam: uitgeverij Boom, 2009.

Laverman, V.: 'Nieuwe Nieuwe Sleutelprojecten? Ja, mits'; in: Building Business, oktober 2009

Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland. Gebiedsagenda Noordwest Nederland, 2009.

Ministerie van EZ: Pieken in de Delta. Den Haag, 2004.

Ministerie van EZ: Nota Zeehavens. Den Haag, 2004.

Ministeries van EZ, VenW en VROM: Economische visie op de lange termijnontwikkeling van de mainport Rotterdam. Den Haag, 2009.

Ministerie van LNV: Agenda Vitaal Platteland. Den Haag, 2004.

Ministerie van LNV: Groene Hart brief. Den Haag, 2009.

Ministeries van LNV en VROM: Agenda Landschap. Den Haag, 2009.

Ministerie van VROM: Nota Ruimte: ruimte voor Ontwikkeling. Den Haag, 2004.

Ministerie van VROM: Structuurvisie Randstad 2040. Den Haag, 2008.

Ministerie van VenW: Nota Mobiliteit. Den Haag, 2006.

Ministerie van VenW: MobiliteitsAanpak: vlot en veilig van deur tot deur. Den Haag, 2008.

Ministerie van VenW: Gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak. Den Haag, 2008.

Ministerie van VenW: Strategische kennis- en innovatieagenda mobiliteit en water: nu denken voor morgen. Den Haag, 2008.

Ministerie van VenW: Ontwerp Nationaal Waterplan. Den Haag, 2008.

Ministerie van VenW: MIRT Projectenboek 2010, Den Haag, 2009.

Ministerie van VenW: Beleidsbrief duurzame zeehavens. Den Haag, 2008.

Ministeries van VenW en VROM: Spelregels van het meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Den Haag, 2009.

Ministeries van VenW en VROM: Luchtvaartnota. Den Haag, 2009.

NIROV, in samenwerking met ministerie van VROM, Nova Terra, speciale editie Randstad 2040, februari 2010

Plan van aanpak MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten, Tweede Kamer vergaderjaar, 2009-2010, 31 089, nr. 68

Planbureau voor de leefomgeving: Landschap beschermen en ontwikkelen: evaluaties en bedrijfsopties. Bilthoven: PBL, 2008.

Provincies Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht: Voorloper Groene Hart, 2009.

Provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland: Het groene hart, icoon van Nederland. Utrecht: Stuurgroep Groene Hart van de provincies, 2009.

Raad voor het Landelijk gebied: Braakliggend veld. Utrecht, 2009.

Randstad Urgent: Randstad-besluiten: RAAM-brief. Den Haag, 2009.

Randstad Urgent: Dóórpakken met Randstad Urgent: jaarverslag 2008-2009. Den Haag, 2009.

Randstad Urgent: Randstad-besluiten: metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland Rijnland. Den Haag, 2009.

Randstad Urgent: Randstad-besluiten: Noordvleugel Utrecht. Den Haag, 2009.

Randstad Urgent: Blik op de Randstad: gebiedsagenda's in Randstadperspectief, Den Haag, 2009.

Regio Haaglanden, regio Holland Rijnland, Regio Midden Holland, Stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden, provincie Zuid-Holland en het Rijk: Gebiedsagenda Zuidvleugel, Den Haag, 2009.

Rigo Research en Advies: De ruimte voor woningbouw binnen het bestaand gebied: een onderzoek naar de regionale ruimte voor binnenstedelijk bouwen. Amsterdam, 2008.

Rijk, provincie Utrecht, gemeente Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gemeente Amersfoort, Regio Amersfoort, gemeente Hilversum en Gewest Gooi en Vechtstreek: Gebiedsagenda Utrecht. Utrecht, 2009.

RMNO: Advies uitvoeringsstrategie Randstad 2040 voor: "wat internationaal sterk is, sterker maken". Den Haag: RMNO, 2009.

Slegers, M. en Dorland, K.: Jaarplan 2009, onderzoeksprogramma Kennis voor Klimaat. Utrecht, 2008.

Startbeslissingsdocument MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten, Tweede Kamer, vergaderjaar, 2009-2010, 31 089, nr. 55

Urgentieprogramma Randstad, Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 089, nr. 27. Den Haag, 26 februari 2009.

VROM-raad: Grond voor kwaliteit: voorstellen voor verbetering van overheidsregie op (binnen)stedelijke ontwikkeling. Den Haag, 2009.

Verstedelijkingsafspraken 2010-2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 27 562 en 31 200 XVIII, nr. 15. Den Haag, 30 juni 2008

