

20 kilo meter nota's

rijksprogramma-aanpak op vleugelniveau vergeleken

in

20 pagina's

NAAR EEN
AGENDA
VOOR
DE
PROVINCIE
RANDSTAD
HOLLAND

najaarsconferentie
Vereniging
Deltametropool

vrijdag
10 november 2006
13.30 – 17.30 uur
Stedelijk Museum
Het Prinsenhof
Delft



20 KILOMETER NOTA'S IN 20 PAGINA'S

RIJKSPROGRAMMA-AANPAK OP VLEUGELNIVEAU VERGELEKEN

De programma-aanpak van het Rijk in vleugels, regiovoorstellen voor vleugelprogramma's, netwerkanalyses, vleugelbrieven, MIT 2007, moties Lemstra en meer, weergegeven in kort bestek.

Voorafgegaan door een 'proloog voor een agenda' met een aantal opmerkingen en suggesties van het agentschap.

*Vereniging Deltametropool
Delft, oktober 2006
Joop de Boer, Jan Willem Kooijmans*

www.deltametropool.nl



INHOUDSOPGAVE

1. PROLOOG VOOR DE AGENDA

2. INLEIDING EN LEESWIJZER

3. PROGRAMMA-AANPAK

- **Programma's Nota Ruimte - Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ**
Zuidvleugel, Noordvleugel, Groene Hart, Zuidoost Brabant/ Noord-Limburg
december 2006

4. REGIOVOORSTEL VLEUGELPROGRAMMA'S

ZUIDVLEUGEL

- **De Zuidvleugel: motor in de Delta - Bestuurlijk Platform Zuidvleugel**
visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel
augustus 2006

NOORDVLEUGEL

- **Noordvleugelconferentie 5 - Noordvleugeloverleg**
Terugkijken en vooruitdenken
november 2005
- **Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030 - NV Utrecht**
eerste concept
oktober 2005

GROENE HART

- **Uitvoeringsplan voor het Groene Hart - Stuurgroep Groene Hart van de provincies**
mei 2006

5. NETWERK ANALYSES

ZUIDVLEUGEL

- **Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel - Ministeries VenW en VROM, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden**
september 2006

NOORDVLEUGEL

- **Netwerkanalyse Noordvleugel - Ministerie VenW en Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, provincies Noord-Holland en Flevoland, Regionaal Orgaan Amsterdam aangevuld met Almere i.s.m. ProRail en NS**
september 2006
- **Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht - Ministerie VenW, gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Eemland, Gewest Gooi- en Vechtstreek**
augustus 2006

GROENE HART

- geen

6. VLEUGELBRIEVEN

ZUIDVLEUGEL

- **Zuidvleugelbrief - Ministeries LNV, EZ, VROM, BZK en VenW**
Nieuw élan voor de Zuidvleugel van de Randstad
september 2006

NOORDVLEUGEL

- **Noordvleugelbrief - Ministeries LNV, EZ, VROM, Fin., BZK en VenW**
Samenhang in Ontwikkeling
augustus 2006

GROENE HART

- **Groene Hart brief - Ministeries VROM, VenW, OC&W, EZ en LNV**
Wonen, werken en recreëren in het middelpunt van de Randstad
september 2006

7. MIT 2007

- **MIT 2007 - Ministerie VenW**
MIT/SNIP-projectenboek (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport en Spelregelkader Natte InfrastructuurProjecten), onderdeel van de begroting van VenW)
september 2006

8. MOTIES LEMSTRA

- **Eerste motie Lemstra - Eerste Kamer der Staten-Generaal**
Motie in eerste kamer bij behandeling Nota Ruimte
21 maart 2005
- **Eerste motie Lemstra - Eerste Kamer der Staten-Generaal**
Motie in eerste kamer bij behandeling Nota Ruimte
17 januari 2006

9. STRATEGISCHE AGENDA RANDSTAD HOLLAND 2040

- **Strategische Agenda Randstad 2040 - Ministerie van VROM**
(Vink cs)
Eerste concept ter discussie
2006

10. BEOORDELING DOOR BUCK

- **Referentiekader Randstad Holland - Ministeries van VROM en EZ**
(Buck Consultant International, Bleumink)
Quickscan in opdracht
2005

1. PROLOOG VOOR EEN AGENDA

oktober 2006

- Agentschap Vereniging Deltametropool

korte omschrijving:

reflectie en vooruitblik naar een metropolitane agenda

Met de Programma-aanpak probeert het kabinet de slagkracht van de rijksoverheid te versterken door:

- coördinatie tussen ministeries (als het ware één loket, hoofdaannemer of opzichter)
- inhoudelijke coördinatie (en wonen, en werken, en landschap, etc.)
- geen plannen maken maar energie naar uitvoering

samenvattende terugblik

Met de vleugelbrieven bereikt dit kabinet het (voorlopige) einde van haar 'programma-aanpak'. Hieronder puntsgewijs wat er van de voornemens zichtbaar is geworden.

algemene punten:

1. Van inhoudelijke samenhang binnen de vleugelprogramma's zelf is weinig zichtbaar in de besluiten die in de drie vleugelbrieven worden genoemd.
2. De inhoudelijke samenhang tussen de vleugelprogramma's is afwezig, denk hierbij aan samenhang van verkeer- en vervoernetwerk en watersysteem in de Randstad als geheel, en aan de externe relaties van de Randstad.
3. Daadwerkelijke uitvoeringsbeslissingen zijn er nauwelijks (concrete beslissingen zijn er over (1) A15 en (2) A4 aangevuld met (3) een reservering voor een verbinding tussen Schiphol en Almere).
4. De coördinatie tussen de ministeries is lastig te beoordelen als buitenstaander, er wordt wel in wisselende samenstelling gezamenlijk gepresenteerd.

specifieke punten:

1. Er is sterk verschil in geografische indeling vleugelprogramma's (Noord- en Zuidvleugel en Groene Hart) enerzijds en netwerkanalyses (Noord- en Zuid-Holland en Utrecht) anderzijds.
2. De discussie over Noordvleugel, zowel publiek als bestuurlijk, gaat puur over A6/A9 dan wel IJmeer-verbinding, verder lijkt de inhoudelijke coördinatie nog niet te reiken.
3. Het kwalitatieve aspect van de woningvraag in de verschillende regio's komt niet aan bod.
4. Water, in welke vorm dan ook, lijkt geen Rijksopgave meer volgens deze programma's.
5. Regio Utrecht is officieel onderdeel van het programma Noordvleugel, maar wordt feitelijk als aparte entiteit beschouwd en als zo danig behandeld, zoals ook de geografische indeling van de netwerkanalyses laat zien.
6. Het aan elkaar koppelen van belangrijke kennis in instellingen, instituten en bedrijven (Brainports, maar geldt ook voor Greenports) is geen inzet in de programma-aanpak, terwijl dit wel een belangrijk punt in een Randstadstrategie is. Ook diverse rijksnota's geven het belang hiervan aan.

opmerkelijk:

- de documenten, zoals behandeld in de verschillende paragrafen (van rijks vleugelprogramma's via netwerkanalyses naar vleugelbrieven), zijn volstrekt verschillend van opbouw, aanpak, aard, omvang.
- Het is onvermijdelijk te stellen dat onderlinge samenhang of coördinatie ontbreekt
- Ook de regiovoorstellen geven geen blijk van onderlinge afstemming.
- Het Groene Hart lijkt van alle vleugelprogramma's nog het dichtst bij de oorspronkelijke uitgangspunten te komen, met een mooie verzameling vrij concrete icoonprojecten die gezamenlijk een integrale aanpak kunnen worden genoemd, zij het dat water en geld ontbreken.
- Daarom sneu dat het kabinet juist bij het Groene Hart vooral terug valt op reguliere

- geldstromen (zoals ILG), en vervolgens constateert dat de door de Stuurgroep begrote €1,7 mrd nog onvoldoende dekking heeft.
- De 'provinciale' netwerkanalyses van Zuid-Holland en Noord-Holland gebruiken (een variant van) de 'Deltanetmethodiek' om het infrastructuur netwerk te beoordelen (hiërarchie in reisdoelen / deltacentra en dus hiërarchie in verbindingen hiertussen / vervoersdiensten en toegang tot deze verbindingen), Utrecht maakt gebruik van meer 'klassieke' normen zoals gemiddelde snelheden.
 - De vraag naar (en daarmee samenhangende eisen aan) verplaatsingen tussen de vleugels (metropolitaan) blijft volledig buiten beeld.

Naar een agenda van een Metropool Programma

Om tot één samenhangend en internationaal concurrerend stedelijk netwerk te komen is een selectief en beperkt aantal vleugeloverstijgende acties nodig die recht doen aan de ambitie om de positie van het metropolitane gebied Randstad Holland te versterken. De volksvertegenwoordiging, bij monde van de twee moties Lemstra, onderschrijven dit door het belang van een integrale lange termijnvisie voor de gehele Randstad nogmaals te benadrukken. Vooralsnog ontbreekt dit in de programma's Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat deze ontbrekende acties nou juist metropolitaan van karakter zijn en daarmee vleugeloverstijgend. Een Metropool Programma, met een beperkt en select aantal vleugeloverstijgende projecten, zou deze deficiëntie aanvullen en daarmee een belangrijke stimulans zijn voor de internationale concurrentiepositie van Randstad Holland.

Het Programma Metropool zou in ieder geval acties en investeringen bevatten gericht op de volgende twee aspecten/pijlers:

- A. het verbeteren van de netwerken die stad en land onderling verbinden; (1) aangename recreatieve verbindingen zodat de aantrekkelijke landschappen (selectief) toegankelijk en vindbaar worden gemaakt voor inwoners en bezoekers, en (2) een robuust watersysteem dat antwoord geeft op de watervraagstukken van stad en land.
- B. de constructie van één verkeers- en vervoerssysteem dat beide vleugels en de belangrijke centra die daarin gelegen zijn onderling verbindt. En ook de aansluiting van Randstad Holland op de internationale hoofdstructuur waarborgt.

Daarom nu werken aan de volgende projecten om deze twee pijlers van de Hollandse metropool te versterken:

Pijler A:

1. kustverdediging & kustontwikkeling
2. regionaal watersysteem ('20 duizend ha berging')
3. IJmeer en Markermeer
4. recreatief routenetwerk

beginnen met:

Beginnen met aanleg nieuwe duinenrij voor kust Zuid-Holland, zodat primaire waterkering wordt versterkt, exacte invulling van het gebruik kan op termijn worden bepaald.
Een aanvullende ruimtelijke reservering (zodat periodieke waterberging mogelijk is) van 9.000 ha naast de 7.000 ha waterberging die de waterschappen nu al realiseren.
Ontwikkelen en zoneren van 25 kilometer IJmeeroever als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling met wonen, werken, recreëren en het verkeer tussen Amsterdam en Almere.
aanleg fietsroute Amsterdam-Rotterdam; uitvoeren 7 actiepunten met in totaal 10 km aan te leggen fietspad

Pijler B:

1. Airport, Seaport en Landport
2. Metro Holland
3. hoofdwegenet & onderliggend wegenet

Opname van Deltametropool in Europees HSL-netwerk door aanleg HSL Oost (Landport), onmiddellijke aanleg Tweede Maasvlakte (Seaport), beslissing nemen over hoe en waar ontwikkeling Schiphol (Airport).
Vier-sporigheid van 'rondje randstad', met daarop een frequent 24-uurs dienstregeling (linksom en rechtsom) die alle regionale ov diensten (zoals Stedenbaan, Randstadrail, RijnGouweLijn, Regionet, Randstadspoor) aan elkaar rijgt, en verknoopt wordt met het HWN.
Constructie van een echt HWN met 27 ipv 200 aansluitingen, gecombineerd met het samenhangend maken van provinciale en als zodanig functionerende rijkswegen tot een robuust OWN.

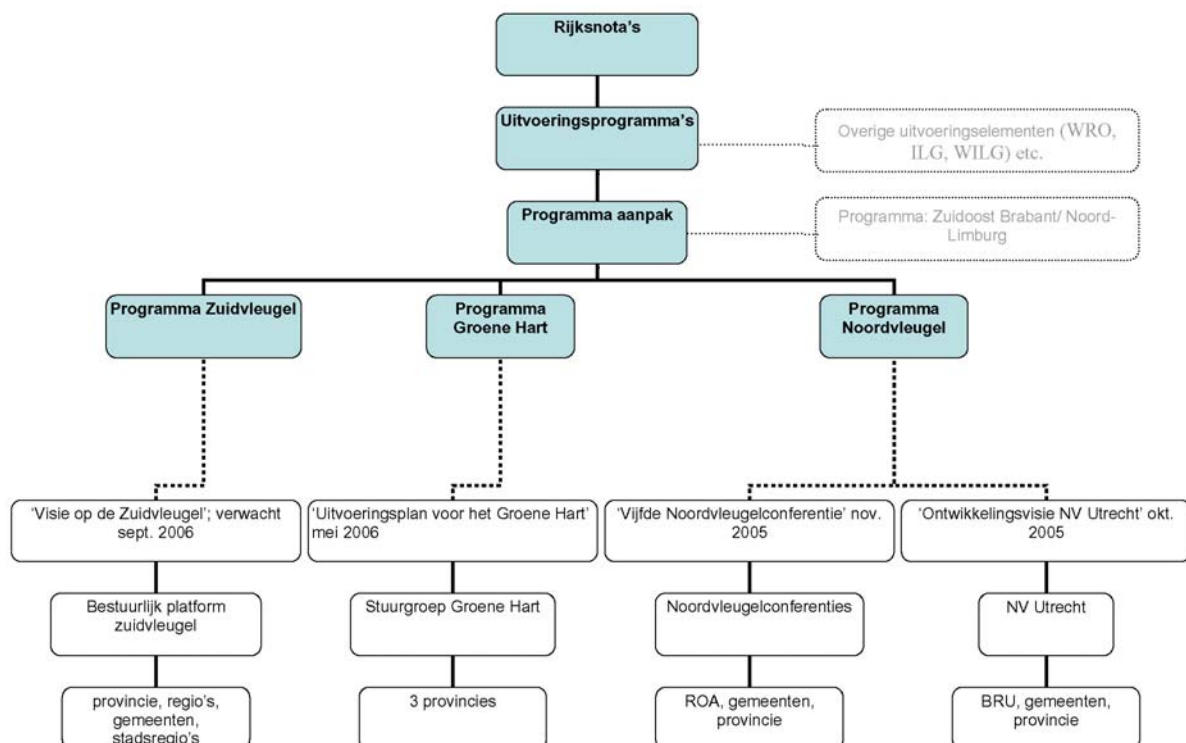
2. INLEIDING

Met deze syllabus wordt een samenvatting gegeven van het verloop van de programma-aanpak zoals het kabinet deze introduceerde met de Nota Ruimte. Dit gebeurt door een samenvatting te geven van de belangrijkste elementen van opeenvolgende documenten die in het kader van deze programma-aanpak zijn verschenen. De focus ligt daarmee op inhoud. Daarnaast zijn er ook ontwikkelingen op het procesmatige vlak, zoals de nieuwe Wet RO, het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf en initiatieven in het kader van hervormingen van het middenbestuur, maar deze blijven in dit kader buiten beschouwing.

In de Uitvoeringsagenda van de nationale Nota Ruimte wordt aangegeven welke acties en investeringen het rijk voor ogen heeft om de ambitie te verwezenlijken de metropolitane regio Randstad Holland als geheel te versterken. Het uitvoeringsinstrument 'projectenveloppen', later aangeduid met de term 'programma-aanpak', wordt hiervoor ingezet. Met deze aanpak wil het rijk zorgen dat de 'nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur', met Randstad Holland als belangrijk onderdeel, wordt ontwikkeld en versterkt. De programma's van deze aanpak bevatten opgaven die 'zonder het rijk niet (tijdig) uitgevoerd zouden worden' en die bovendien 'in samenhang uitgevoerd moeten worden', en zijn van toepassing op een viertal gebieden: Zuidvleugel, Noordvleugel, Groene Hart, Zuidoost Brabant/Noord-Limburg. Per programma is er één coördinerend minister verantwoordelijk en aanspreekpunt voor partijen in de desbetreffende regio.

positionering

In onderstaand schema is de zien hoe de verschillende verschenen documenten in het kader van programma-aanpak zich onderling verhouden. De bovenste helft van het schema bevat de documenten van de hand van het rijk, de onderste helft van het schema laat de documenten van de hand van partijen in de regio zien.



leeswijzer

In deze syllabus wordt per hoofdstuk een bepaald segment van documenten in het kader van de programma-aanpak behandeld. Welke segmenten dit zijn wordt hieronder kort per hoofdstuk beschreven.

leeswijzer

hoofdstuk

korte omschrijving

inhoud

Overzicht van de behandelde documenten.

1. proloog voor een agenda

Een reflectie op de programma-aanpak en een vooruitblik.

2. inleiding

Positionering van behandelde documenten en leeswijzer voor de syllabus.

3. programma-aanpak

Om het beleidsvoornemen van de Nota Ruimte wil het rijk via de programma aanpak in cruciale gebieden zorgen voor samenhang in de uitvoering (van projecten). Het rijk doet een 'schot voor de boeg' welke projecten dat moeten zijn.

4. regiovoorstel vleugelprogramma's

Regionale partijen (gemeenten, WGR+, provincies) proberen gezamenlijk tot een standpunt te komen over welke projecten volgens hen in deze programma-aanpak horen. De samenwerkingsverbanden die de regio hiervoor gebruikt komen in de Noordvleugel niet overeen.

5. netwerk analyses

Om tot een gefundeerd oordeel te komen over investeringen in infrastructuur wordt als uitwerking van de Nota Mobiliteit (min. VenW) nader gekeken naar welke problemen er nu precies in de verkeers- en vervoersnetwerken zitten. Hiervoor worden netwerk analyses uitgevoerd, in drie gebieden die niet aansluiten op de indeling van de programma-aanpak.

6. vleugelbrieven

De regio gehoord hebbende, laat het kabinet de Tweede Kamer per programma weten welke besluiten zij neemt over (een aantal van) de projecten.

7. MIT 2007

Het – in het beton gegoten – MIT laat zien aan welke infrastructurele projecten de komende jaren geld wordt besteed.

8. beoordeling door Buck

'Referentiekader Randstad Holland' is een expert-judgement waarin getoetst wordt in welke mate het Rijk met de programma-aanpak de goede weg in is geslagen om een lange termijn perspectief voor een internationaal concurrerende Randstad op te stellen. Tevens worden aanbevelingen gedaan.

9. moties Lemstra

Unaniem in eerste kamer aangenomen motie over de lange termijn veiligheid m.b.t. klimaatverandering etc. en integrale ontwikkeling van de Randstad en een daaraan gekoppelde investeringsstrategie. Een dergelijke lange termijnvisie ontbrak volgens de Eerste Kamer.

10. Strategische Agenda Randstad Holland 2040

Het ministerie van VROM heeft van de eerste kamer (moties Lemstra) de opdracht gekregen om een krachtige redenering en een investeringsagenda omtrent een lange termijn perspectief voor Randstad Holland (2040) op te stellen.

3. PROGRAMMA-AANPAK

Het rijk doet een suggestie



december 2004

Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, december 2006; **Programma's Nota Ruimte**, Zuidvleugel, Noordvleugel, Groene Hart, Zuidoost Brabant/ Noord-Limburg

korte omschrijving

Om het beleidsvoornemen van de Nota Ruimte wil het rijk via de programma aanpak in cruciale gebieden zorgen voor samenhang in de uitvoering (van projecten). Het rijk doet een 'schot voor de boeg' welke projecten dat moeten zijn.

Zuidvleugel

Rijksprogramma Zuidvleugel

Havengebied Rotterdam
a, Waal- en Eemhaven
b, Hoeksche Waard
c, A15 MaVa
d, A4 Zuid
e, Natuurcompensatie Maasvlakte 2
f, 750 ha natuur en recreatie
g, Project bestaand Rotterdams gebied

Tussengebied Den Haag - Rotterdam
h, A4 Delft/Schiedam
i, A13/A16/A20
j, Technopolis
k, Schieveense polder
l, Schiezone
m, Schiebroekse polder
n, Groenblauwe Slinger
o, Boterdorps Polder
p, Noordrand I, II en III

Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda

Noordvleugel

Rijksprogramma Noordvleugel

a. Planstudie Weg Schiphol-Almere
b. Schiphol
c. Zuid-as
d. Haarlemmermeer e.o.
e. IJmeerverbinding
f. Almere
g. Utrecht
- Zuiderzeelijn

Groene Hart

Rijksprogramma Groene Hart

projecten:
a, natte as
b, transformatiezone
c, routeontwerp A12
d, Rijn Gouwelijn Oost
e, Stelling van Amsterdam
f, Nieuwe Hollandse Waterlinie
g, Veenweiden
h, SGP Bentwoud, de Venen, Vechtplassen

thema's:
- water
- grondgebonden

q, Zuidplaspolder

Stedenbaan

r, NSP Rotterdam CS

s, Stedenbaan

t, Valkenburg

financiën (NB alle bedragen zijn in miljoenen Euro's)

Rijksprogramma Zuidvleugel (periode 2006-2013)

Totaal: €16.000

(schatting op basis van cijfers uit 'Prioritering Investeringsprojecten Zuidvleugel "Quick Scan" ', Ecorys i.o.v. Bureau Zuidvleugel, mei 2006; pag. 9-10, aangepast n.a.v. mutaties ten opzichte hiervan, gebruikmakend van cijfers uit MIT 2007)

Rijksprogramma Noordvleugel (periode 2006-2013)

Totaal: €15.000

(schatting op basis van elementen van MIT 2007, Structuurdokument Noordvleugel, min. VROM, april 2006, en verschillende hieraan ten grondslag liggende documenten en studies)

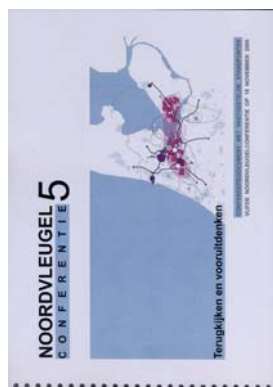
Rijksprogramma Groene Hart (periode 2006-2013)

Totaal: €1.500

(schatting op basis van Uitvoeringsplan Groene Hart, pag. 28 en mutaties ten opzichte hiervan)

4. REGIOVOORSTEL VLEUGELPROGRAMMA'S

Het rijk legt het oor te luisteren



2005 / 2006

Zuidvleugel:

- Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, augustus 2006; **De Zuidvleugel: motor in de Delta**, visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel

Noordvleugel:

- Noordvleugeloeverleg, november 2005; **Noordvleugelconferentie 5**, Terugkijken en vooruitdenken
- NV Utrecht, oktober 2005; **Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030** (eerste concept)

Groene Hart:

- Stuurgroep Groene Hart van de provincies, mei 2006; **Uitvoeringsplan voor het Groene Hart**

korte omschrijving

Regionale partijen (gemeenten, WGR+, provincies) proberen gezamenlijk tot een standpunt te komen over welke projecten volgens hen in deze programma-aanpak horen. De samenwerkingsverbanden die de regio hiervoor gebruikt (Bestuurlijk platform Zuidvleugel, Noordvleugel-conferentie-verband, NV Utrecht en Stuurgroep Groene Hart) komen in de Noordvleugel niet overeen (namelijk NV Utrecht naast Noordvleugel-conferentie-verband).

Zuidvleugel	Noordvleugel	Groene Hart
De Zuidvleugel: motor in de Delta	Noordvleugelconferentie 5	Uitvoeringsplan voor het Groene Hart
Den Haag internationale stad aan zee - Ontwikkeling internationale zone: het uitbouwen van de internationale zone voor de huisvesting van verschillende internationale instellingen en organisaties en daaraan gelieerde functies - Versterken internationale bereikbaarheid over de weg: 1. voltooiing rondweg Den Haag 2. Trekvliettracé - Kustverdediging Zuidvleugel: versterken zwakke schakels (Scheveningen, Ter Heijde en Noordwijk)	verstedelijking: - ter discussie stellen beperkende randvoorwaarden Haarlemmermeer / Legmeerpolder - binnenstedelijk bouwen - minimaal 45.000 woningen aan de westkant van Almere bereikbaarheid: - besluitvorming Schiphol-Zuidas-Almere - IJmeerverbinding - beprijzing Mainport Schiphol: - bereikbaarheids- en leefbaarheidsmaatregelen - intensieve samenwerking regio	Iconen (A-lijst) - Organisatie van merk en marketing - Recreatieve routenetwerk - De Groene Uitweg - Oude Rijnzone - Venster Bodegraven-Woerden - De Venen - De Natte As - Krimpenerwaard - Horstermeerpolder - Groot-Mijdrecht Noord
Mainport Rotterdam - Stadshavens-Zuid Rotterdam - Bedrijventerrein Hoeksche Waard - Versterken internationale	groen/blauw - projecten die de leefbaarheid verhogen	beleidsagenda: - ontwikkelingsstrategie voor de droogmakerijen - Agenda Westelijke Veenweiden - grondgebonden landbouw - waterkwaliteit - economische dynamiek - ontwikkelingsruimte woningbouw

bereikbaarheid over de weg:
verkeersmanagement systeem
Ring Rotterdam om de
doorstroming te optimaliseren

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030

Greenports
- Ontwikkeling Glastuinbouw en
bedrijvenlandschap Zuidplaspolder
- Ontwikkeling greenport
Bollenstreek

Ontwikkelingszones:
- Oude Rijn
- Kromme Rijn
- Eem/Flevoland
- Lek
- A1/A28
- Utrecht-Noord

Kennisclusters
- Leiden Bio Science Park
- Rijnlandroute
- Topwoonmilieu Valkenburg: tot
2020 zo'n 4.000 -7.000 woningen
- Science Port Holland:
Technopolis en Schieveen
- Verbinding A13 / 16 en Noordrand
Rotterdam

Verstedelijkingslocaties:
- Rijnenburg
- Soesterberg (nadruk ligt hier op
natuur en recreatieve
ontwikkelingen, slechts een relatief
bescheiden 'rode opgave' van zo'n
1000 woningen)

Kwaliteitsslag groen-blauw
- Ruimtelijke kwaliteitsimpuls groen
eerste ronde (o.a. Zuidplas,
Hoeksche Waard, Noordrand
Rotterdam, Kust, Valkenburg)

Deltapoort
- Transformatie gebied Rotterdam -
Drechtsteden: (wonen, werken,
havenfuncties, recreatie en groen /
blauw)

financiën (NB alle bedragen zijn in miljoenen Euro's)

De Zuidvleugel: motor in de Delta (periode 2007-2020)

Zuidvleugelpakket B (projecten waarover door rijk en zuidvleugel besluiten te nemen en uitvoering te starten binnen tien jaar)

Totaal: €29.000
gevraagde rijksbijdrage: €4.500
(inschatting op basis van cijfers uit 'Prioritering Investeringsprojecten Zuidvleugel "Quick Scan" ', Ecorys i.o.v. Bureau Zuidvleugel, mei 2006; pag. 9-10)

Noordvleugelconferentie 5 (periode 2010-2030)

Ten opzichte van de Zuidvleugel en het Groene Hart heeft deze inbreng (voorstel) van regionale partijen meer het karakter van een agenda met onderwerpen waarover een beslissing wordt gevraagd. Het ontbreken van een houvast op projectniveau zorgt dat zelfs het maken van een schatting erg lastig is, en ontbreekt hier dan ook.

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030

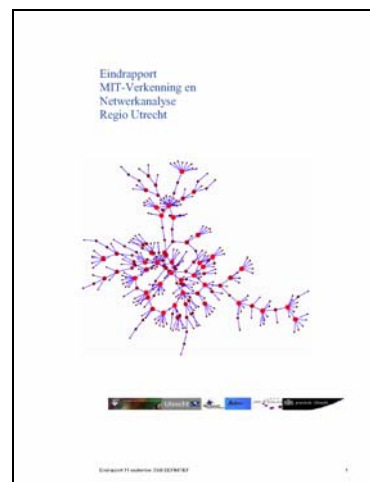
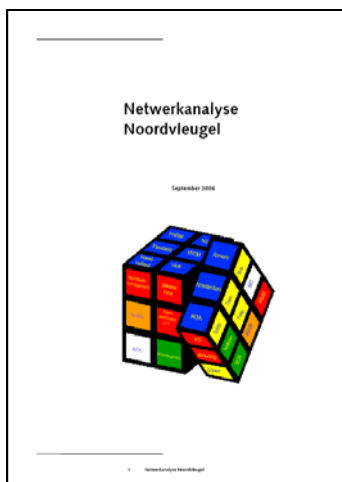
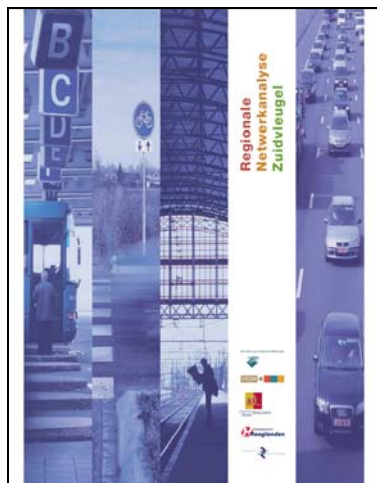
Ten opzichte van de Zuidvleugel en het Groene Hart heeft deze inbreng (voorstel) van regionale partijen meer het karakter van het uitspreken van voorkeur voor toekomstige woningbouw en/of verstedelijkingslocaties. Het ontbreken van een houvast op projectniveau zorgt dat zelfs het maken van een schatting erg lastig is, en ontbreekt hier dan ook.

Uitvoeringsplan voor het Groene Hart (periode 2007-2013)

Totaal: €1.760
(op basis van Uitvoeringsplan, Stuurgroep Groene Hart, mei 2006; pag. 28)

5. NETWERK ANALYSES

Het rijk weegt



augustus / september 2006

Zuidvleugel:

- Ministeries VenW en VROM, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, (september 2006); **Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel**

Noordvleugel:

- Ministerie VenW en Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, provincies Noord-Holland en Flevoland, Regionaal Orgaan Amsterdam aangevuld met Almere i.s.m. ProRail en NS, september 2006; **Netwerkanalyse Noordvleugel**

- Ministerie VenW, gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Gewest Eemland, Gewest Gooi- en Vechtstreek, augustus 2006; **Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht**

Groene Hart:

- geen

korte omschrijving

Om tot een gefundeerd oordeel te komen over investeringen in infrastructuur wordt als uitwerking van de Nota Mobiliteit (min. VenW) nader gekeken naar welke problemen er nu precies in de verkeers- en vervoersnetwerken zitten. Hiervoor worden netwerk analyses uitgevoerd, in drie gebieden die niet aansluiten op de indeling van de programma-aanpak.

Zuidvleugel

Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel

Probleembenadering / methode:
- differentiatie in verplaatsingen: tussen hoogstedelijk centra, Mainport Haven Rotterdam en greenports, Kenniscentra en werklocaties
- bijbehorende normstelling reistijden

Bevindingen:

Typen knelpunten weg:
- aansluiting HWN en OWN/SWN

Noordvleugel

Netwerkanalyse Noordvleugel

Probleembenadering / methode
- differentiatie van bereikbaarheidsnormen naar gebiedsprofielen: (1) centrumgebieden, (2) stedelijke bestemmingsgebieden, (3) stedelijke herkomstgebieden en (4) (overige) economische kerngebieden (nl. goederen)
- functionele reistijdnormen naar type verplaatsing, modaliteit (weg/ov) en totale verplaatsingsafstand
- per flank (geografisch onderdeel van de Noordvleugel) wordt de situatie geanalyseerd
- dit resulteert in het definiëren economisch ontwikkelingsassen en regionale ontsluitende netwerken

Groene Hart

geen

- capaciteit tekort op wegvakken
- weefvakken HWN

Typen knelpunten ov:

- ov-systeem sluit onvoldoende aan op netwerkstad
- ov bedient meerdere markten
- fluctuaties in reistijden door wisselden frequenties en problematische betrouwbaarheid

No regret maatregelen:

weg:

- A13/16
- Pleinweg Rotterdam
- nieuwe parallelstructuur A12 te Gouda
- Rijnlandroute
- Trekvliettracé
- verbetering aansluiting HWN/OWN

OV:

- hoogwaardig OV (inclusief Stedenbaan) oa door optimaliseren spoor van 'Oude Lijn'
- versterken stadsgewestelijke netwerken
- versterken relatie weg-ov door P+R
- marketinginspanning om aanbod en vraag beter op elkaar af te stemmen

Bevindingen / oplossingsrichting

- thema 1: een aantal ontwikkelingsassen met verschillend economisch belang en een eigen fasering en ontwikkeling
- thema 2: aansluitend op deze hoofdasen moet een goed regionaal netwerk aansluiten
- thema 3: financiële dynamiek die aansluit op mobiliteitsontwikkeling; prijsbeleid
- thema 4: oprichten van organisatorische en financiële samenwerkingsverbanden (opmaat voor vervoersautoriteit? JWK)

Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht

Probleembenadering / methode

- voor de normstelling wordt teruggegrepen op eerdere "relevante (bestuurlijk vastgestelde) beleidsdocumenten", van gemeenten, regio, provincie en rijk
- normen richten zich vooral op minimale gemiddelde snelheden en betrouwbaarheid
- netwerken HWN, OWN, ov, fiets en goederen vervoer worden elk beoordeeld op deze normen
- conclusie: mobiliteit in de regio Utrecht is een knelpunt

Bevindingen / oplossingsrichting

Dit resulteert in de volgende aanbevelingen:

- start 2 pakketstudies; (1) Ring Utrecht en (2) Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort
- En voor de volgende thema's:
- Prijsbeleid invoeren
- HWN/OWN: voorstellen voor capaciteitsuitbreiding nader onderzoeken en financieel onderbouwen
- ov: formuleer een ambitie
- mobiliteitsmanagement, incl. de fiets: uitbreiden faciliteiten, waaronder ov-fiets, parkeerbeleid en transferia
- goederenvervoer: prioriteiten volgend uit het kwaliteitsnet (GoVeRa)
- Ruimtelijke visie: richting ontwikkelingsvisie (in casu woningbouw, JWK); (1) binnenstedelijk, (2) haltes Randstadspoor en (3) één forse locatie op de binnenring van de Randstad (aan de westkant van Utrecht) i.p.v. meerdere locaties

financiën (NB alle bedragen zijn in miljoenen Euro's)

Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel

-

Netwerkanalyse Noordvleugel

-

Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht

Totaal max. pakket: €8.000
(op basis van cijfers pag. 55)

6. VLEUGELBRIEVEN

Het rijk deelt mee



augustus / september 2006

Zuidvleugel:

- Ministeries LNV, EZ, VROM, BZK en VenW, september 2006, **Zuidvleugelbrief**, Nieuw élan voor de Zuidvleugel van de Randstad

Noordvleugel:

- Ministeries LNV, EZ, VROM, Fin., BZK en VenW, augustus 2006; **Noordvleugelbrief**, Samenhang in Ontwikkeling

Groene Hart:

- Ministeries VROM, VenW, OC&W, EZ en LNV, september 2006. **Groene Hart brief**, wonen, werken en recreëren in het middelpunt van de Randstad

korte omschrijving:

De regio gehoord hebbende, laat het kabinet de Tweede Kamer per programma weten welke besluiten zij neemt over (een aantal van) de projecten.

Zuidvleugel

Zuidvleugelbrief

Beslissing over geld:

- A15 Maasvlakte-Vaanplein €1.270 mln
- A4 Delft-Schiedam €581
- A13/16 €650 (toegevoegd na MIT onderhandelingen begin oktober 2006)

Overige beslissing of voornemen:

- 1 mrd beschikbaar in periode 2007-2015 voor gebiedsontwikkeling in Nederland, FES gelden
- het kabinet zal een herstelbesluit nemen over PKB PMR ("Tweede Maasvlakte")

Noordvleugel

Noordvleugelbrief

Beslissing over geld:

- verbetering van de autobereikbaarheid van Almere; rijk reserveert €4,5 mrd incl. €150-300 mln voor groen/blauw projecten(pakket)

Overige beslissing of voornemen:

- inspanning om bouwbeperkende factoren in Haarlemmermeer-Bollenstreek te verminderen
- 60.000 woningen in Almere; onderzoek naar groeirichting west en oost, inclusief IJmeerverbinding
- samenwerkingsverband om lange termijn visie IJmeer/Markermeer te

Groene Hart

Groene Hart brief

Beslissing over geld:

- €368 mln (inclusief compensatie in het kader van de Groene Uitweg (Noordvleugel), exclusief eventuele FES middelen veenweiden

Overige beslissing of voornemen:

- Via de Stuurgroep Groene Hart hebben de provincies goed programma gemaakt
- nu snel uitvoeren, niet wachten tot volledige financiering rond is, komt later wel (moet wel komen!)

- kabinet ondersteunt Stadshavens, wil bijdragen
- bedrijven terrein Hoekse Waard: 180 ha
- kabinet steunt integrale ontwikkeling Zuidplaspolder, 2010-2020: 11.900 woningen
- kabinet wil verbetering bereikbaarheid Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland)
- kabinet wil een verkenning groen en recreatieve voorzieningen Zuid-Holland
- kabinet kiest voor Valkenberg als 'Wassenaar'(topwoonmilieu)
- kabinet erkent nationaal belang van Den Haag als internationale stad van vrede, recht en bestuur
- kabinet erkent belang en betekenis van kennisboulevard A13 (Holland Science Port) voor Zuidvleugel en Randstad als geheel
- oplossingsrichtingen uit netwerkanalyse worden in MIT overleg najaar 2006 aan de orde gesteld
- nadere studies naar aard van maatregelen op 'Oude Lijn' ivm hoogwaardig openbaar vervoer (os Stedenbaan)
- ontwikkelen
- start van een planstudie ov
- overloop van 10.000-15.000 woningen van Utrecht naar Almere
- planstudie Rijn van Utrecht en driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht

Financiën (NB alle bedragen zijn in miljoenen Euro's)

Gealloceerde (gereserveerde) middelen (van het rijk, periode 2006-2013) volgens 'vleugelbrieven' van kabinet aan Tweede Kamer

Zuidvleugel €1.850 (+€650, toegevoegd na MIT onderhandelingen begin oktober 2006)
 Noordvleugel €4.500
 Groene Hart €386

Daarnaast meldt het rijk dat er, parallel aan de vleugelbrieven, FES gelden zijn gereserveerd in het kader van de Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte, voor heel Nederland dus:

- €250 periode 2007-2010
- €750 periode 2011-2014

7. MIT 2007

Het rijk kiest



september 2006

- Ministerie VenW, september 2006, **MIT 2007**, mit/snip-projectenboek (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport en Spelregelkader Natte InfrastructuurProjecten), onderdeel van de begroting van VenW)

korte omschrijving:

Het – in het beton gegoten – MIT laat zien aan welke infrastructurele projecten de komende jaren geld wordt besteed

financiën (NB alle bedragen zijn in miljoenen Euro's)

MIT 2007, mit/snip-projectenboek

methode

Er worden drie fases onderscheiden waarin projecten zijn opgenomen:

A. Verkenningsfase - minister erkent probleem en wil nadere studie – geen financiële categorieën van toepassing
B. Planstudiefase - uit alternatieven wordt de beste oplossing gezocht:

- categorie 3: start uitvoering niet voor 2020 voorzien
- categorie 2: start realisatie voorzien 2015-2020, onvoldoende zicht op financiële middelen
- categorie 1: start realisatie voorzien voor 2014, zicht op financiële middelen

C. Realisatiefase – projecten waarvoor uitvoeringsbesluit is genomen

- categorie 0: financiering is rond

inhoud

Landsdeel ,West €16.000

categorie 0 (€10.000):

- waterkeren €89
- waterbeheren €234
- Hoofdwegennet geïntegreerde contractvormen €388
- Hoofdwegennet €2.474
- spoorwegen personenvervoer €3.564
- spoorwegen goederen €35
- regionale / lokale infrastructuur €3.037
- Hoofdvaarwegen €266

categorie 1 (€6.000):

- hoofdwegen €5.486
- Spoorwegen personenvervoer €406

(inter)nationaal, overig €29.000

categorie 0 (€21.000):

- waterkeren €1.171
- waterbeheren €1.079
- Hoofdwegennet geïntegreerde contractvormen €386
- Hoofdwegennet €258
- spoorwegen geïntegreerde contractvormen (betalingen aan Infraprovider, HSL Zuid) €3.182
- spoorwegen personenvervoer €2.524
- spoorwegen goederen €177
- regionale / lokale infrastructuur €167
- Hoofdvaarwegen €357
- Betuweroute €4.662
- Hogesnelheidslijn ('HSL Zuid') €6.908
- PMR (groen compensatie en voorfinanciering) €185

categorie 1 (€8.000):

- waterkeren €1.163
- waterbeheren €55
- hoofdwegen €1.608
- Spoorwegen personenvervoer (i.c. Traject Oost ('HSL Oost')) €464
- spoorwegen goederen €279
- Zuiderzeelijn €2.870
- PMR (landaanwinning, ontsluiting) €1.187

Totaal: €45.000

8. BEOORDELING DOOR BUCK

Het rijk wordt beoordeeld



9 november 2005

- Bleumink P. (2005) 'referentiekader Randstad Holland',
Door: Buck consultant international quickscan in opdracht van ministeries van VROM en EZ.

korte omschrijving

'Referentiekader Randstad Holland' is experts-judgement waarin getoetst wordt in welke mate het Rijk met de programma-aanpak de goede weg in is geslagen om een lange termijn perspectief voor een internationaal concurrerende Randstad op te stellen. Tevens worden aanbevelingen gedaan

vraag

- “Stel een referentiekader op voor Randstad Holland waarin lange termijnperspectief van de versterkte internationale concurrentiepositie van de Randstad wordt geschetst
- Geef aan of huidige Rijksinzet wel of niet voldoende is.
- Kom met aanbevelingen om huidige beleidskaders/acties van het Rijk aan te scherpen.” (pag. 1)

conclusies

- Beleid zit op goede spoor (afstemming nota's, accent op Randstad), maar uitvoering van beleid kan beter
 - huidige bestuurlijke organisatie en regelgeving maken krachtige uitvoering niet eenvoudig
 - nog geen (h)echte interdepartementale aanpak
 - clusteraanpak moet krachtiger
 - programma-aanpak kan selectiever (vanuit optiek versterking internationale concurrentiepositie)
- Programma-aanpak is hierin een stap voorwaarts, maar er is meer nodig
- Vanuit doelstelling versterking internationale concurrentiekracht is werken aan een gezamenlijke inhoudelijke agenda voor de Randstad noodzakelijk
- Die agenda zou kunnen bestaan uit:
 - strategische Randstadthema's (vervoersnetwerken, arbeidsmarkt, kennis, marketing)
 - aanscherping programma-aanpak
 - enkele witte vlekken invullen (strategische projecten)
- Aandacht voor uitvoeringskracht

redenering

- Er zijn 7 belangrijke Randstad(Delta) clusters, binnen deze clusters hoort Nederland bij de top 5 te zitten:

- Logistieke dienstverlening
- Tuinbouw
- (Petro)chemie
- Zakelijke en financiële dienstverlening
- Creatieve sector
- Toerisme
- Non-profit (pag. 3)
- Binnen de 7 clusters is te weinig sprake van complementariteit van activiteiten die over de gehele randstad plaatsvinden (pag. 3)
- Bedrijven werken overwegend op regionaal en/of internationaal niveau
- “Toch is de Randstad als geheel belangrijk, vanwege:
 - Infrastructuur en bereikbaarheid
 - arbeidsmarkt
 - kennisinstellingen
 - totaalproduct stad ↔ landelijk” (pag.4)
- “Naast huidige accent op ‘vleugels’, is het belangrijk in lange termijn perspectief rekening houden met bovengenoemde Randstadthema’s” (pag. 4)

Inhoudelijk strategische projecten voor agenda Randstad

- “Duidelijkheid over Schiphol
- Versnellen toekomstplannen rondom belangrijke verbindingen
- Krachtig oppakken van netwerkanalyses; (JDB: *zijn inmiddels klaar?*)
- Verbeteringen van OV-netwerken op vleugelniveau, Randstedelijk en internationaal. Voor het rijk gaat het dan vooral om een metroachtig systeem op Randstad niveau. Met goede aansluiting op internationale hoge snelheidslijnen.
- Versterking Groene Hart en andere landelijke gebieden met toeristische en landschappelijke kwaliteiten.
- Ontwikkeling hoogwaardig logistiek complex bij Schiphol.
- Benutten spin-off haven Rotterdam door afstemming bedrijfsterreinen Rijnmond en West-Brabant.
- Ontwikkeling van gezamenlijke strategie voor de Zeehavens.
- Extra investeringen in Kennisregio Randsstad Holland. Investeren in samenwerking tussen kennisinstututen en bedrijfsleven.
- Stimulering van toplocaties bijvoorbeeld voor creatieve industrie (Amsterdam)” (pag. 15)

9. MOTIES LEMSTRA

Het rijk krijgt huiswerk



Eerste motie Lemstra 21 maart 2005

Lemstra, Schouw, Meidertsma, Bierman-Beukema toe Water
Van Middelkoop, Walsma, Slachter-Roukema, Van der Lans

korte omschrijving

Unaniem in eerste kamer aangenomen motie over veiligheid m.b.t. tot klimaatverandering en lange termijn ontwikkelingen van de Randstad en een daaraan gekoppelde investeringsstrategie.

vraag

“De kamer verzoekt de regering te voorzien in haar lange termijn investeringsstrategieën die rekening houden met de zeer lange voorbereidingstijd van grote nationale investeringen, indien nodig verkend met scenario's vertaald in aanzetten voor beleidsontwikkeling op korte en middellange termijn en vergezeld van een prioritering van de investeringen op basis van een objectief en integraal beoordelingskader;” (pag 1 alinea. 7)

redenering

Aldus Lemstra: (motie Lemstra pag. 1)

- In de nota's Ruimte, Pieken in de Delta, Mobiliteit en de Agenda Vitaal Platteland komt geen heldere visie naar voren op de vraag “hoe er geanticipeerd gaat worden op lange termijnontwikkelingen rondom zaken als klimaatveranderingen en zeespiegelrijzing, hoogwaterproblemen, de ontwikkeling van Schiphol, bereikbaarheid van de Randstad” (pag. 1, alinea 2)
- “De planningshorizonten in de genoemde nota's liggen dicht bij het heden en verschillen onderling”
- “Er zijn in de genoemde nota's geen aanzetten gedaan om op genoemde ontwikkelingen te kunnen anticiperen”
- “Er zijn geen relaties gelegd met de investeringen in de Kennisinfrastructuur en met de toekomstige aanwending van de middelen uit het Fonds Economische Structuurversterking”
- “Er zullen grote investeringen gemoeid zijn met het voorsorteren op deze opgave”
- “Er zijn geen instrumenten beschikbaar voor een objectieve afweging van maatschappelijke kosten en baten”

Tweede motie Lemstra

17 januari 2006

Lemstra, Schouw, Meidertsma, Bierman-Beukema toe Water
Ten Hoeve, Hessing, Slachter-Roukema, Van den Berg, Van der Lans

korte omschrijving

Unaniem aangenomen motie in de eerste kamer die een aanvulling is op de eerste motie Lemstra die alleen is uitgevoerd op het punt klimaatsverandering. In deze tweede motie wordt het belang van een integrale lange termijnvisie voor de gehele Randstad nogmaals benadrukt.

vraag

“Constaterende dat de regering de uitvoering van de eerder ingediende motie-Lemstra met betrekking tot de lange termijn visie met name ter hand heeft genomen voor wat betreft de komende klimaatsverandering” (...) het verzoek aan “de regering om in aansluiting op de Nota Ruimte, te werken aan een integrale langetermijnvisie en een daaraan gekoppelde strategie waarin de lange termijnopgave voor de nationale stedelijke netwerken en de Randstad in het bijzonder worden opgenomen. (2e motie-Lemstra, pag. 1, alinea 1 & 6)

redenering

- Het ter hand nemen van de eerste motie Lemstra op het onderwerp klimaatsverandering is een belangrijke stap vooruit, “maar deze stap doet onvoldoende recht aan de meer integrale bedoeling achter deze motie” (2e motie-Lemstra, pag. 1, alinea 2)
- Lemstra constateert dat: “internationale bedrijven en instellingen steeds meer de keuze maken tussen verschillende grootstedelijke gebieden in Europa. Zoals Parijs Frankfurt en omgeving en de Randstad, en dat daarvoor een sterke, aantrekkelijke en goed ontsloten Randstad van groot belang is” (2e motie-Lemstra, pag. 1, alinea 3)
- Lemstra constateert dat: “in de Randstad met al haar bestuurlijke partijen, vele projecten en rijksbelangen, een complexe opgave ligt die voor de lange termijn nog onvoldoende lijkt te worden uitgevoerd;”
- Lemstra is van oordeel dat: “die complexe opgave voor de Randstad voor thema’s als verkeer- en vervoersinfrastructuur, kennisinfrastructuur, verstedelijking in relatie tot groen/blauw, internationale vestigingslocaties en marketing om een duidelijk samenhangende regie en visie vraagt op het schaalniveau van de Randstad als geheel”.

huiswerk

Lemstra verzoekt de regering om “Deze visie op te stellen in samenspraak met de daarvoor geëigende kennisinstellingen” (...) en “verzoekt in het bijzonder de minister van VROM deze rol op zich te nemen en daarmee zorg te dragen voor een goede uitvoering van het huidige rijksbeleid en gelijktijdig te werken aan de invulling van de inhoudelijke agenda voor de Randstad en de overige stedelijke netwerken”

10. STRATEGISCHE AGENDA RANDSTAD HOLLAND 2040

Het rijk maakt huiswerk



Op een hoger plan

Maart 2006

Van der Burg A.J. & Buijs S.C. (2006) 'Op een hoger Plan'; Discussienotitie investeringsstrategie nationaal ruimtelijk beleid, in opdracht van VROM DGR, Den Haag.

korte omschrijving

Notitie voor een aanpak voor de lange termijn over ruimtelijke strategieën en de organisatie van overheidsmiddelen. In deze notitie is ook een agenda voor de lange termijn neergelegd.

Selectie van projecten die op lange termijn uitgevoerd moeten worden moet niet alleen op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse gebeuren, maar ook op basis van 'concentratie in ruimte en tijd'.

Om als regio een sprong te maken naar een toppositie zullen afzonderlijke projecten niet gauw dezelfde impact hebben als series projecten geconcentreerd in ruimte en tijd. (pag. 16)

Projecten voor een lange termijnagenda zijn in de Deltametropool:

- (1) Werkstad A4
- (2) Greenport Bleiswijk
- (8) Kennisboulevard A13
- (13) Majeure stedelijke transformatie Stadshavens Rotterdam
- (14) Majeure stedelijke transformatie Noordelijke IJ-oever Amsterdam
- (15) Majeure stedelijke transformatie Scheveningen-Haven
- (16) Westelijke veenweidegebieden/Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie
- (17) Heuvelland (Utrechtse Heuvelrug)
- (18) Aaneenschakelen onderdelen Randstadgroenstructuur/bufferzones
- (19) Kruising blauw-groen corridor met infrastructuur-verstedelijkingcorridor Almere
- (20) Voorbeeldproject lichte verstedelijking binnenduinrand tweede fase IOPW
- (21) Idem droogmakerijzone tussen Alphen en Schiphol (pag. 16)

"Het is van groot belang bij de selectie van te ondersteunen projecten niet alleen te letten op inhoudelijke kwaliteiten maar juist ook op een evenwichtige verdeling van bijdragen over alle belanghebbenden. Bij dit laatste past een kanttekening. Wanneer van regionale en lokale overheden wordt verlangd dat zij naar evenredigheid meebetalen moeten deze ook over de middelen daartoe beschikken." (pag. 21)

Strategische Agenda Randstad 2040

25 juli 2006

- Ministerie van VROM (2006) 'Strategische Agenda Randstad 2040'; Eerste concept ter discussie; auteur: Vink B., Den Haag.

korte omschrijving

Het ministerie van VROM heeft van de eerste kamer (moties Lemstra) de opdracht gekregen om een krachtige redenering met een investeringsagenda omtrent een lange termijn perspectief voor Randstad Holland (2040) op te stellen. (pag. 10).

invulling (ambitie)

"De meeste ruimtelijke opgaven spelen op het schaalniveau van de stadsgewesten en de vleugels. Slechts voor een beperkt aantal onderwerpen is de geografische schaal van de Randstad relevant. Met name aan internationale positionering en profilering kan de schaal van de Randstad bijdragen." (pag. 7) "Ook een aantal opgaven komt pas goed tot zijn recht wanneer afstemming en samenhang op dit schaalniveau plaatsvinden (...)" (pag.7)

"Een oriëntatie op woon-werk en andere dagelijkse relaties en ruimtelijke opgaven, leidt tot een aanpak op de schaal van stedelijk agglomeraties, stadsgewesten en vleugels (...)" (pag.7)

"In het kader van de ambitie Nederland als distributieland te ontwikkelen waren de investeringen in de Randstad tot nu toe in hoge mate gericht op de beide mainports. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Randstad kan het gebied meer op de kaart zetten als 'bestemming' voor burgers en bedrijven en de eerdere, eenzijdige logistieke functie verbreden. Het vraagt om een nieuwe, meer integrale focus. Bij investeringen moet de overheid zich veel meer richten op de aantrekkelijkheid en kwaliteit van de Randstad, dan op de distributiefunctie 'sec'. Daarmee kan de Randstad zich beter meten met steden als Barcelona, Parijs en Londen en wordt het meer een 'place to be'. In feite komt een dergelijke metropolitane ambitie in de plaats van de eerdere sectorale ambities." (Pag. 6-7)

opgavenschets

economie, verkeer & vervoer, sociaal, ecologie (groen/blauw)

- 1) "Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (=integrale opgave)
 - Verkeer&vervoer (M.N. stadsgewestelijk OV)
 - Sociaal (leef- en woonomgeving, omgang met segregatie en integratie),
 - Meer groen, recreatie, natuur en water
 - Diverser woonaanbod, beter functionerende woningmarkt
 - 2) Veiligheid tegen overstromingen: Deze opgave focust op de bescherming van een aantal gebieden die dicht bij de kust liggen, direct in verbinding staan met open zee en waar veel mensen wonen en economische activiteiten plaatsvinden.
 - 3) Transitie van het Groene Hart (...). Belangrijke opgaven die in het kader van het Groene Hart moeten worden aangepakt zijn:
 - Afname grondgebonden landbouw
 - Waterberging
 - Groenontwikkeling
- Bij elkaar ontstaat een heel ander beeld van het Groene Hart dan in 2006, waarbij landbouw een veel kleinere plaats inneemt en meer ruimte is voor andere functies en activiteiten.
- 4) Economische toplocaties: toplocaties voor de sectoren waarin de Randstad krachtig opereert c.q. kan opereren

Niet ruimtelijke opgaven: Regelgeving, onderwijs, zorg etc." (pag.8)