

Gebiedsagenda

**Noord-Holland
Utrecht
Flevoland**

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

1. Inleiding

2. Visie en ambitie

3. Thematische uitdagingen Noordvleugel

3.1 Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

3.1.1 Geconcentreerd ruimte bieden

3.1.2 Aanpakken en herstructureren van leegstand

3.2 Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

3.2.1 Het op korte termijn op gang krijgen van de woningmarkt

3.2.2 Voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwbehoefte van netto 440.000 woningen in 2040

3.2.3 Stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten

3.3 Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

3.3.1 Beter benutten en versterken van de samenhang tussen vervoerssystemen

3.3.2 Verbeteren van alle modaliteiten

3.4 Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

3.4.1 Behoud en versterking van de kwaliteiten, voorkomen van fragmentatie en bewaren evenwicht tussen stad en land

3.4.2 Nieuwe financieringsconstructies voor landschap en groen in de stad

3.5 Water: robuust watersysteem

3.5.1 Het op orde brengen en houden van de waterveiligheid

3.5.2 Het op orde brengen en houden van de zoetwatervoorziening

3.5.3 Het op orde brengen en houden van de waterkwaliteit

3.5.4 Het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress in stedelijk gebied

3.6 Energie: verduurzaming energievoorziening

3.6.1 Energiebesparing in bestaande bouw en in nieuwbouw

3.6.2 Ruimtelijk mogelijk maken van duurzame opwekking

3.6.3 Inpassing smart grids om decentraal opgewekte energie lokaal te gebruiken

3.6.4 Balans vinden tussen voldoende ruimte voor zowel uitbreiding elektriciteitsnet en buisleidingentracé als verstedelijking

4. Gebiedsopgaven

4.1 Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

4.2 Zuidas

4.3 Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oever (NZKG)

4.4 Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

4.5 As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn

4.6 Utrecht-Oost/Science Park

4.7 A12-zone Oudenrijn-Lunetten

4.8 Overige gebiedsopgaven

4.8.1 Amstelland, Zuid-Kennemerland en Gooi- en Vechtstreek

4.8.2 Noordvleugelgedeelte Flevoland

4.8.3 Overig Flevoland

4.8.4 Noordvleugelgedeelte Utrecht (Utrecht en Amersfoort)

4.8.5 Overig Utrecht

4.8.6 Noord-Holland Noord

5. Een nieuwe manier van werken

6. Programma's en projecten

Bijlagen:

1. Overige ontwikkelingen

2. Projectenlijst (aparte bijlage)

SAMENVATTING

Inleiding

De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is een gezamenlijk product van Rijk en regio. Voor het opstellen ervan hebben de verschillende overheden de handen ineengeslagen. De agenda levert een 'voorraadkamer' op voor de besluitvorming over programma's en projecten in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT). Op basis van een gezamenlijke visie zijn opgaven gedefinieerd en vertaald in projecten en acties waar gedeelde belangen spelen. Aangegeven is wie primair verantwoordelijk is én welke andere overheidspartijen een belang hebben.

Actualisatie

Deze gebiedsagenda is een vervolg op twee documenten uit 2009: de gebiedsagenda Noordwest-Nederland (Noord-Holland en Flevoland) en de gebiedsagenda Utrecht. De visie en ambitie zoals destijds verwoord zijn in de kern niet veranderd, maar dit geldt wel voor de omgeving waarin de daaruit voortvloeiende opgaven moeten worden gerealiseerd. De economische crisis houdt langer aan dan verwacht, met als gevolg dat er minder geld beschikbaar is en marktomstandigheden zijn gewijzigd. Het daadwerkelijk realiseren van de opgaven, met name het 'hoe', vraagt nu meer aandacht en creativiteit. Daarbij is het de uitdaging om eerst en vooral voldoende ruimte en flexibiliteit in te bouwen om in te kunnen spelen op initiatieven van private investeerders en initiatiefnemers.

Een andere aanleiding tot actualisatie van de gebiedsagenda's is de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk (2012). Belangrijkste consequentie van de SVIR is een scherpere focus op de economie, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk.

Tot slot biedt de actualisatie kansen om nieuwe of in de eerdere gebiedsagenda's nog onvoldoende verankerde thema's mee te nemen, zoals water en energievoorziening. Ook zijn relevante conclusies van na 2009 verschenen onderzoeken en rapporten verwerkt.

Visie en ambitie

Speerpunt is behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied van de drie provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, bekend als de Noordvleugel. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn - deels samenhangende - acties nodig op het gebied van economie, verstedelijking en mobiliteit. Uitvoering hiervan dient plaats te vinden in samenhang met maatschappelijke belangen op het gebied van landschap, natuur, milieu, water en energie.

Opgaven

De sterke economische positie van de Noordvleugel heeft tot gevolg dat de behoefte aan woningen zich hier concentreert. Door de demografische optelsom van natuurlijke aanwas, huishoudenverdunding en migratie is en blijft de druk op de woningmarkt zeer groot, ondanks de huidige stagnatie als gevolg van de crisis. Tot 2040 zijn in de Metropoolregio Amsterdam en in de regio's Utrecht en Amersfoort in totaal naar verwachting nog ruim 400.000 woningen nodig om te voorzien in deze behoefte. Daarin zit ruimtelijke spanning. Reserveringen voor economische motoren in de Noordvleugel, zoals Schiphol en de havens, kunnen immers overlappen met reserveringen voor nieuwe woningbouwlocaties, terwijl die ook nodig zijn voor de economische versterking van de regio. Tegelijkertijd dienen de landschappelijke kwaliteiten van de Noordvleugel overeind te blijven, ook in verband met het belang hiervan als vestigingsplaatsfactor. Verder bestaat een grote spanning tussen de verschillende ruimtevragende 'rode' functies in relatie tot de haven- en luchthavenactiviteiten.

Kortom, de ruimte is schaars en de conflicterende belangen zijn groot. Gezocht moet worden naar duurzame oplossingen die deze functies kunnen combineren, ook met het oog op het creëren van een aantrekkelijke en gezonde woonomgeving. Daarnaast kan op sommige

plaatsen voorrang worden gegeven aan het één en op andere plekken aan het ander. De vraag naar woonmilieus is gedifferentieerd maar kent twee duidelijke toppen. Ten eerste bestaat er een grote vraag naar centrumstedelijke (plus) woonmilieus en ten tweede naar groenstedelijke woonmilieus.

De grote woningbehoefte maakt, zeker gezien de samenhang met mobiliteit, groen en water, een integrale benadering over de gehele linie urgent. De algemene ontwikkelingsrichting daarbij is het maximaliseren van agglomeratievoordelen. Centraal staan gezamenlijke inspanningen op het gebied van massa maken, verdichting, leegstand beperken, duurzame transformatie, vervlechting en het voorhanden hebben van de juiste stedelijke woon- en werkmilieus. Met name stedelijke verdichting en het tot ontwikkeling brengen van belangrijke OV-knooppunten bieden hiertoe kansen: juist hier komen wonen, werken en voorzieningen immers bij elkaar.

Verder wordt door knooppuntontwikkeling het landschap, van belang als groene long en als vestigingsfactor, gespaard. Ook nemen de kansen voor OV- en fietsgebruik toe, waardoor de groei van het autoverkeer en de hiermee gepaard gaande milieuhinder mogelijk minder groot is.

Toenemende economische groei vraagt tot slot om een robuuste energievoorziening. Met het oog op zowel klimaatverandering als het belang om betrouwbaar te kunnen voorzien in energie liggen hier grote opgaven. Tegelijkertijd liggen hier kansen op het gebied van onder meer energiebesparing in de bebouwde omgeving, het beter benutten van restwarmte en het stimuleren van de opwekking van duurzame energie.

Thematische uitdagingen

Gezien de noodzaak om ontwikkelingen optimaal in te passen en op elkaar af te stemmen, wachten er meerdere thematische uitdagingen. Voor alle opgaven die hieruit voortvloeien geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat. Thematisch liggen de uitdagingen met name op het vlak van de economie, woningbouw en bereikbaarheid. Daarbij zijn tevens opgaven van belang op het gebied van landelijk gebied, water en energie.

De hoofdogaven luiden als volgt:

Economie

Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat. Dit wordt bepaald door een veelheid aan factoren, die deels bij andere thema's terugkomt.

Verstedelijking

Bereiken van een woningbouwontwikkeling die andere (markt)partijen uitnodigt tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het tijdig voorzien in voldoende en kwalitatief passende woningen is nodig om als regio aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor bedrijven, werknemers en studenten. Woonkwaliteit, met nadrukkelijke aandacht voor duurzaamheidsaspecten, en vraaggericht bouwen staan daarbij voorop.

Bereikbaarheid

Het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk. Daarbij staan vijf l's centraal: innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten.

Landelijk gebied en groen in en om de stad

Het versterken van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten en structuren.

Water

Het realiseren van een veilig, robuust en houdbaar watersysteem. Hiertoe is een aantal deelopgaven geformuleerd, waarbij het Deltaprogramma overkoepelend van belang is.

Energie

Verduurzaming van de energievoorziening, met als inzet het leveren van een substantiële bijdrage aan de opwekking op nationaal niveau van 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Op langere termijn is het streven gericht op energieneutraliteit.

Integrale gebiedsontwikkelingen

Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsontwikkelingen. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is. Hierbinnen spelen deelopgaven waarbij wel sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio. Naast de ontwikkelingen in de prioritaire gebieden spelen er tal van opgaven in deelgebieden van zowel de Noordvleugel als in Noord-Holland Noord, overig Flevoland en overig Utrecht. Deze zeven majeure gebiedsopgaven zijn:

- Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
- Zuidas
- Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oever (NZKG)
- Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
- As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn
- Utrecht-Oost/Science Park
- A12-zone Oudenrijn - Lunetten

Aanpassen werkwijze

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft het versterken van de economie meer aandacht gekregen, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk. Om dezelfde reden gaat de Gebiedsagenda nadrukkelijk in op 'wat' er moet gebeuren om het internationale concurrentievermogen van de Noordvleugel te versterken. Met name als gevolg van de crisis is de context waarin de opgaven zich afspelen veranderd. Dit is van invloed op 'hoe' en 'wanneer' de opgaven kunnen worden gerealiseerd. Er moet gezocht worden naar andere, nieuwe ontwikkelingsstrategieën en financieringsmodellen, waarbij ook marktpartijen op een zodanige manier worden betrokken dat zij meer 'uitgenodigd' worden te investeren. Hierbij is een adequate faciliterende houding van de gezamenlijke overheden nodig. Ook zal er op de verschillende thema's naar sterkere samenhang en win-win situaties gestreefd moeten worden. Neem de ontwikkeling van knooppunten; hier kan - wanneer de afstemming geoptimaliseerd wordt - voor alle thema's resultaat geboekt worden.

Aangezien ontwikkelingen steeds meer op een organische manier plaatsvinden, is het noodzakelijk om meer adaptieve ontwikkelingsstrategieën te hanteren. Door te kiezen voor een meer flexibele manier van programmeren, ontstaat ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. Deze bepalen uiteindelijk de richting en omvang van de opgaven. Daarnaast dient het accent op maatregelen komen te liggen die in elk scenario goed zijn om te treffen, zonder het einddoel onmogelijk te maken; daarbij staat de opgave dus centraal. Aanvullend kan worden geïnventariseerd welke maatregelen en projecten op een later moment zinvol zijn. Andere mogelijkheden liggen bijvoorbeeld in experimenten met het 'ontschotten' van budgetten bij alle betrokken overheden en in het zoeken naar meer verschillende dekkingsbronnen.

Leeswijzer

Na een inleidend hoofdstuk schetst hoofdstuk 2 de visie en ambitie van de Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland. De thematische uitdagingen die in Noordvleugel spelen worden in vogelvlucht weergegeven in hoofdstuk 3, terwijl hoofdstuk 4 een overzicht geeft van de majeure integrale gebiedsopgaven. Dit hoofdstuk belicht daarnaast enkele integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is. Hoofdstuk 5 gaat in op de fundamenteel veranderde context om uitvoering te geven aan de opgaven in de Gebiedsagenda, waarbij met name het belang van flexibel programmeren wordt benadrukt.

Hoofdstuk 6 geeft tot slot een korte toelichting op het overzicht van alle mogelijke projecten en programma's. Dit overzicht vormt een aparte bijlage van de Gebiedsagenda.

INLEIDING

De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland bestaan, ook in internationaal opzicht, uit meerdere economisch sterke regio's die aantrekkelijk zijn voor bedrijven, werknemers en inwoners. De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is opgesteld op basis van bestaand beleid en borduurt voort op de afzonderlijke gebiedsagenda's die in 2009 zijn vastgesteld.

De Gebiedsagenda staat in het teken van het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het accent ligt op de gemeenschappelijke ambities van Rijk en regio en op opgaven waar zij elkaar nodig hebben. Hiertoe zijn eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, evenals regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen, thematisch en gebiedsgericht doorvertaald. Dit biedt aangrijpingspunten om ontwikkelingen zodanig te koppelen dat op meerdere fronten meerwaarde binnen bereik komt. Het geheel levert een nuttige 'voorraadkamer' op voor de besluitvorming over programma's en projecten in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT).

De Gebiedsagenda bestaat uit drie delen:

1. Visie en ambitie;
2. Thematische uitdagingen en gebiedsopgaven, met aandacht voor de werkwijze;
3. Programma's en projecten

Voorop staat de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Daarbij gaat het grofweg om het samenhangend stedelijk netwerk van de kust via de Metro-poolregio Amsterdam met de luchthaven Schiphol en de haven tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn - deels samenhangende - acties nodig op het gebied van economie, verstedelijking en mobiliteit, in samenhang met maatschappelijke belangen met betrekking tot landschap, natuur, water en energie.

Aanleiding

De visie en ambitie zoals die in 2009 zijn verwoord in de Gebiedsagenda's voor Noordwest-Nederland (provincies Noord-Holland en Flevoland) en de provincie Utrecht zijn in de kern niet veranderd. Er bestaat nog steeds een grote spanning tussen ruimte voor woningbouw en ruimte voor bedrijven, met name in relatie tot de haven- en luchthavenactiviteiten. Tegelijkertijd dient er oog te zijn voor behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten van de Noordvleugel, te meer daar deze een steeds belangrijker vestigingsplaatsfactor zijn. Kortom, de ruimte is schaars en de conflicterende belangen zijn groot.

De omgeving waarin deze druk zich manifesteert is wel veranderd. De economische crisis houdt langer aan dan verwacht. Gevolg is dat bedrijven scherpere investeringskeuzes maken, terwijl het woningtekort door de kwakkelende bouwproductie oploopt. Ook beschikken de verschillende overheden en andere (markt)partijen niet langer over de financiële middelen om grote investeringen te doen. Dat betekent dat een deel van de opgaven uit 2009 in een ander daglicht is komen te staan, waardoor onder meer qua fasering van investeringen scherpe(re) keuzes nodig zijn. Het daadwerkelijk realiseren van de opgaven, het 'hoe' vraagt nu meer aandacht. Daarbij is het de uitdaging om eerst en vooral voldoende ruimte en flexibiliteit in te bouwen om in te kunnen spelen op nu nog onbekende initiatieven van private investeerders en initiatiefnemers.

De vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk (2012) is eveneens aanleiding tot actualisatie van de Gebiedsagenda's. De SVIR, die onder meer de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit vervangt, zet in op het realiseren van een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's, met een sterke concentratie van topsectoren. Belangrijkste consequentie van de SVIR is een scherpere focus op de economie, met een andere verantwoordelijkheidsverdeling tussen regio en Rijk.

Tot slot biedt de actualisatie kansen om nieuwe of nog onvoldoende verankerde thema's mee te nemen. Om die reden zijn ten opzichte van de eerdere Gebiedsagenda's enkele onderwerpen als water en energie toegevoegd. Ook is een aantal projecten in vergelijking met 2009 in een nieuwe fase gekomen, waaronder de Zuidas, de Ring Utrecht, de Zeetoe-gang IJmuiden, de Visie Noordzeekanaalgebied en de Schaalsprong Almere.

Krachtenbundeling

De Noordvleugel, gevormd door de Metropoolregio Amsterdam en de regio's Utrecht en Amersfoort, is nu al de grootste motor van de nationale economie en een intensievere samenwerking maakt het mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van de Noordvleugel, maar hier ook aan bijdragen.

Positionering

De Gebiedsagenda Noord-Holland | Utrecht | Flevoland is een gezamenlijk product van Rijk en regio. De nadruk ligt op projecten en acties waar gedeelde belangen spelen, ook vanuit de gedachte dat 'slim investeren' de kans biedt op een multiplier effect. Het expliciet maken van de samenhang tussen ontwikkelingen en opgaven maakt een betere afstemming mogelijk van investeringen, plannen en acties van Rijk, regio en bedrijfsleven. Om die reden is aangegeven wie primair verantwoordelijk is én welke andere overheidspartijen een belang hebben.

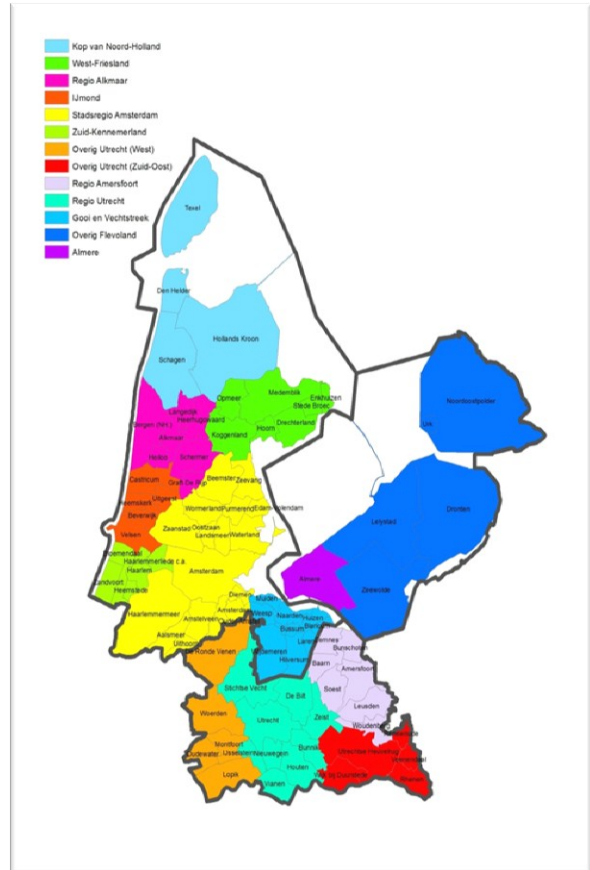
Overigens kan de ambitie - versterking van de internationale concurrentiepositie - niet volledig los worden gezien van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in aangrenzende gebieden van Nederland, in het bijzonder in de Zuidvleugel en in de Brainport Eindhoven. In onderlinge samenhang dragen deze ontwikkelingen in belangrijke mate bij aan de mondiale positionering van de Randstad en van Nederland als geheel. Visie, opgaven en relevante projecten voor deze gebieden worden beschreven in afzonderlijke gebiedsagenda's.

VISIE EN AMBITIE

Met name in de Noordvleugel liggen kansen om de internationale concurrentiepositie van de drie provincies substantieel te versterken. Grofweg gaat het om het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad.

Om de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te versterken ligt de focus van de Gebiedsagenda op mogelijkheden die de Noordvleugel hier toe biedt. Economisch gezien gaat het om één gebied. Dit komt onder meer tot uiting in de pendelstromen: de corridor tussen Amsterdam en Utrecht (A2 en spoor) is één van de drukste van heel Nederland. Met haar sterke internationale verbondenheid en gevarieerde economische structuur draagt de Noordvleugel bij aan een kwart van het Bruto Nationaal Product. Dit grote belang voor de Nederlandse economie als geheel blijkt ook uit het feit dat het merendeel van de nationale ruimtelijke opgaven in de Noordvleugel ligt. Voor de internationale *branding* profiteert bovendien de gehele regio van de sterke merknaam 'Amsterdam'.

Buiten de Noordvleugel zijn in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland eveneens specialisaties aanwezig die wezenlijk bijdragen aan de internationale concurrentiepositie. Zo wordt in Food Valley (zuidoost Utrecht) veel samenwerking gezocht met internationale kennisinstututen. Op haar beurt kent de agribusines in Greenport Noord-Holland Noord marktleaders op mondiaal niveau. Verder wint de sterke groei van het aantal windmolens op zee snel aan economische betekenis.



Economie staat voorop

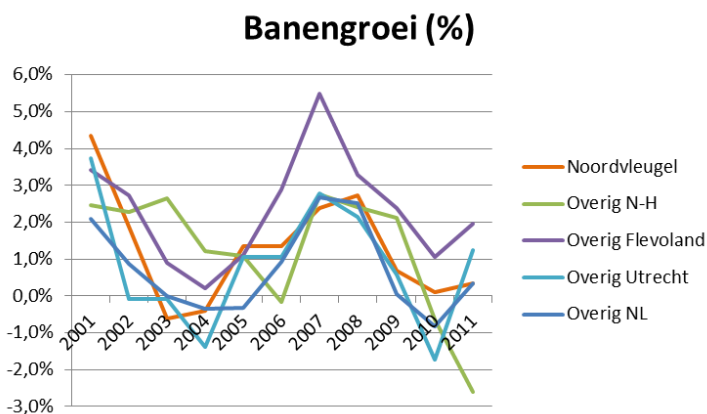
Location	2011 Rank	2010 Rank	Trend	2011 Score	2010 Score	1990 Rank
London	1	1	◀▶	0.84	0.85	1
Paris	2	2	◀▶	0.55	0.55	2
Frankfurt	3	3	◀▶	0.32	0.36	3
Amsterdam	4	6	▲	0.26	0.25	5
Berlin	5	7	▲	0.26	0.24	15
Barcelona	6	5	▼	0.25	0.27	11
Madrid	7	8	▲	0.25	0.22	17
Brussels	8	4	▼	0.25	0.29	4
Munich	9	9	◀▶	0.19	0.22	12
Zurich	10	13	▲	0.14	0.12	7
Geneva	11	14	▲	0.12	0.12	8
Milan	12	11	▼	0.12	0.13	9
Stockholm	13	16	▲	0.12	0.11	19
Dusseldorf	14	10	▼	0.11	0.14	6
Hamburg	15	15	◀▶	0.11	0.11	14

▲ Top 15 uit European Cities Monitor, Cushman & Wakefield 2011

In de Noordvleugel vormen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het economische hart van de provincie Utrecht een complementaire eenheid. Samen beschikken ze over een sterk cluster life sciences en zijn ze de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen (ICT). Ook vormen ze gezamenlijk het hart van de financiële sector en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector creatieve economie ruim is vertegenwoordigd. Daarbij geldt dat de luchthaven Schiphol een belangrijke mainportfunctie heeft, hetgeen van grote economische waarde is voor heel Nederland. Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Hiervoor is een én-én benadering nodig. Zonder

aantrekkelijke leefomgeving (planet), geen kenniswerkers (people) en geen concurrerende Noordvleugel (profit) en vice-versa. Dit vraagt om een slimme ruimtelijke inrichting, waarbij woningbouw, mobiliteitsmaatregelen en bedrijvigheid niet ten koste gaat van de landschapelijke kwaliteiten of van de leefbaarheid. Door de decentralisatie van het ruimtelijk beleid ligt er een belangrijke taak voor de provincies om de ruimtedruk in goede banen te leiden. Het vinden van oplossingen voor de steeds groter wordende wateropgaven vormt een andere randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat. Zo mag er bij buitenlandse investeerders en de bewoners geen enkele twijfel bestaan over de waterveiligheid van dit laaggelegen deel van Nederland op lange termijn. Verder is de beschikbaarheid van voldoende zoet water, nu al niet altijd in voldoende mate aanwezig, essentieel voor landbouw, energieproductie, industrie, drinkwaterwinning en recreatie. Ook is het van belang dat de digitale voorzieningen en infrastructuur op peil blijven. Dat betekent dat er genoeg ruimte in en boven de grond voor moet zijn om de capaciteit op peil te houden.

Absolute groei aantal banen 2001-2011



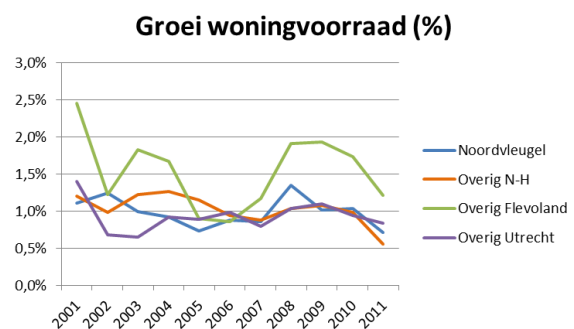
Hoeveelheid banen

- De Noordvleugel is een van weinige gebieden in Nederland waar het aantal banen ook de laatste jaren structureel is toegenomen.
- De hoeveelheid banen is veruit het grootst in de sectoren Groot- en detailhandel, Advies & onderzoek en Zorg; samen zorgen zij voor 42,9 procent van het aantal banen binnen de gehele regio.
- De snelst groeiende sectoren (permanente groeiers in de afgelopen 12 jaar) in banen zijn Horeca, Onderwijs, Zorg en Vrije tijd.

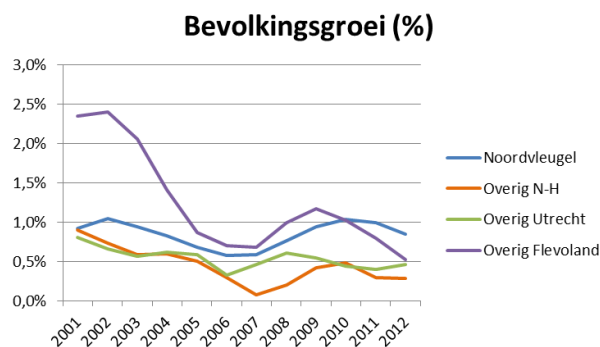
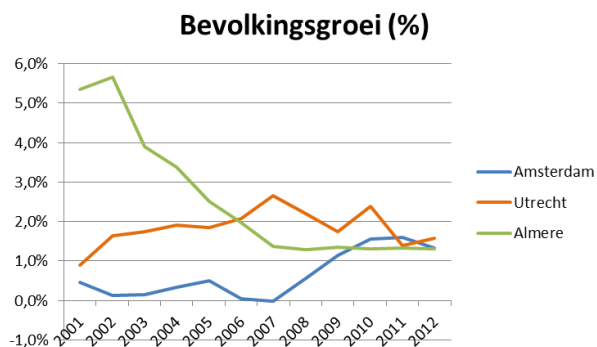
Blijvend grote woningvraag

Naast de economisch sterke magneetfunctie van de Noordvleugel bieden de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland een rijke combinatie van woonmilieus en talrijke recreatiemogelijkheden. Mensen kunnen kiezen uit zowel dichtbebouwde stedelijke woonmilieus met een hoog voorzieningenniveau en goede opleidingsmogelijkheden als aantrekkelijke landelijke woonmilieus.

De combinatie van een sterke economische positie en aantrekkelijke woonmilieus heeft tot gevolg dat de behoefte aan woningen zich concentreert in de Noordvleugel. De demografische optelsom van natuurlijke aanwas, huishoudenverdunding en migratiesaldi maakt dat de druk op de woningmarkt zeer groot is en blijft. In de periode 1998-2010 was het binnenlands migratiesaldo voor de Noordvleugel +80.000 en het buitenlandse migratiesaldo +74.000. In de prognoses zet deze trend door, wat betekent dat er per jaar meer mensen naar de regio toe komen dan dat er vertrekken. Dit past ook bij een regio die behoort tot de sterkste economische gebieden van Europa. Om te voorzien in de behoefte aan werknemers is substantiële toevoeging van het woningaanbod ook nodig, zeker tegen de achtergrond van de vergrijzing. Tot 2040 zijn in de Metropoolregio Amsterdam en in de regio's Utrecht en Amersfoort, inclusief het inlopen van het huidige woningtekort, netto nog zo'n 440.000 woningen nodig (Primos prognose¹). Daar bovenop zijn tot 2040 in de resterende delen van de drie provincies 87.000 woningen nodig. Continue monitoring zal ervoor moeten zorgen dat de woningbouw in de pas blijft lopen met de behoefte.



¹ ABF 'Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel' (2011)



Om in de - hoe dan ook - blijvend grote woningbehoefte te voorzien, dienen lopende grote projecten als Leidsche Rijn en Almere zo spoedig mogelijk te worden uitgevoerd. Daarnaast moet er voldoende aanvullende locatiedcapaciteit beschikbaar zijn om ook in de toekomst ruimte beschikbaar te hebben voor woningbouw. Op dit moment is er echter sprake van stagnatie, terwijl tegelijkertijd ruimte gereserveerd moet blijven om te kunnen anticiperen op het moment dat de vraag weer aantrekt. Dat levert spanning op, te meer daar ruimtelijke reserveringen voor woningbouw op enkele plekken overlappen met die voor economische motoren zoals Schiphol en de havens. Ook zal de uiteindelijke vraag naar woningtypologieën en woonmilieus tot gewijzigde inzichten en opgaven kunnen leiden.

Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk daarom in eerste instantie op bouwen binnen bestaand stedelijk gebied. Dat zijn vaak dure en lastig te ontwikkelen locaties. Daarbij is de aandacht met name gericht op de centraal gelegen knooppunten, waaronder de stations- en transformatielocaties, en op een beperkt aantal bijzondere verstedelijkingslocaties zoals Almere, Leidsche Rijn, Haarlemmermeer-West en ZaanIJoever. Dit kan niet los worden gezien van het vitaal houden van bestaand stedelijk gebied, al dan niet in combinatie met stedelijke vernieuwing. Herstructurering c.q. sloop en nieuwbouw bepalen immers mede aan welk type woonmilieus behoefte is en of het stedelijk gebied op termijn als aantrekkelijk en veilig ervaren wordt. Bovendien kan de ontwikkeling van dergelijke locaties bijdragen aan het versterken van de omliggende wijken, neem de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever in relatie tot de bestaande wijken in Amsterdam-Noord.

Bereikbaarheid

De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De mainport Schiphol biedt via de lucht toegang tot de gehele wereld en de havens in het Noordzeekanaalgebied trekken via het water aanzienlijke stromen personen- (cruises) en goederenvervoer. Belangrijk voor Schiphol en Haven is de A4 als ruggengraat die de Noord- en de Zuidvleugel verbindt. Utrecht is met Amersfoort de draaischijf tussen de Noordvleugel, Brainport Eindhoven en de rest van Nederland. Niet voor niets beschikt de corridor Amsterdam-Utrecht over uitmuntende weg-, spoor- en waterinfrastructuur. Ook op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere wordt geïnvesteerd in het uitbreiden van de wegen spoorinfrastructuur. Voorts biedt de onlangs geopende Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle, als aanvulling op de verbindingen naar het noorden en oosten, nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid in met name het Flevolandse deel van de Noordvleugel. Van belang in dit licht is ook de opening in 2012 van het nieuwe tracédeel Lelystad-Dronten van de N23.

Toenemende verstedelijking, vergrijzing, verdere individualisering en technologische vernieuwingen zijn ontwikkelingen die gevolgen hebben voor de mobiliteitsbehoefte en – patronen van mensen en bedrijven. De bereikbaarheidsopgaven die hieruit voortvloeien vereisen een nieuwe aanpak, waarbij de aandacht steeds meer verschuift van grootschalige uitbreiding van infrastructuur naar slimme, duurzame maatwerkoplossingen gericht op het gedrag van de reiziger en van de vervoerder/verlader (vraagoriëntatie). Het gaat erom te beschikken over de juiste, gedeelde kennis, waarbij het van belang is dat partijen elkaar

weten te vinden en gezamenlijk bepalen welke beschikbare instrumenten het beste passen bij de bereikbaarheidsuitdagingen in de Noordvleugel.

Bij het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk staan in de strategie van het Rijk vijf l's centraal: innoveren, informeren, inrichten, in stand houden en investeren, waarbij geldt dat investeren pas in laatste instantie aan de orde is. Voorop staat behoud van een goede bereikbaarheid. Hier toe dient, in samenhang met de economische ontwikkeling en de woningbouwopgave, steeds opnieuw te worden gezien welke bereikbaarheidsvraagstukken met voorrang om een oplossing vragen. Dit vergt in ieder geval blijvende aandacht voor hoofdwegen en spoor. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking nodig om het stedelijke en regionale netwerk, mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. De grootste bereikbaarheidsopgaven zullen zich de komende tijd immers juist in de stedelijke gebieden concentreren. Onder meer door sturing op het ontwikkelen van knooppunten wordt hieraan invulling gegeven.

Landschappelijke kwaliteiten

De rijke schakering van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor de Noordvleugel een vestigingsfactor van betekenis. Ook vanuit concurrentieoogpunt is het daarom nodig om te blijven inzetten op behoud en waar mogelijk versterking van de landschappelijke kwaliteiten. In dit verband is de inzet op binnenstedelijk bouwen en knooppuntontwikkeling gunstig, omdat de uitbreiding van de woningvoorraad dan een minder groot beslag legt op waardevolle landschappen. Voorts zijn keuzes zoals de doorgroei van Almere ook gemaakt om het beslag op natuur en landschap in Noord-Holland en Utrecht te beperken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven werken aan de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied, ook vanuit het oogpunt van welzijn (recreatie) en gezondheid.

Verder bestaat er een nauwe relatie tussen de waterkwaliteit en de omgevingskwaliteit. Zo kan het verbeteren van de ecologie van het Markermeer-IJmeer op termijn ook ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze meren mogelijk maken. Een voorbeeld vormt het natuurbouwproject Marker Wadden. Voor de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving is het tot slot van belang oplossingen te vinden voor hittestress, watertekort en wateroverlast.

Trends en onzekerheden

Niemand kan met zekerheid zeggen hoe de Noordvleugel er in 2040 uit zal zien. Veel demografische ontwikkelingen zijn echter wel te voorzien, waaronder afvlakkende bevolkingsgroei, veranderde bevolkingssamenstelling en vergrijzing. Met name het laatste aspect kan van behoorlijke invloed zijn op het beeld van de Noordvleugel; tussen 2010 en 2040 wijzigt het aantal inwoners van 65 jaar en ouder van 1 op 7 naar 1 op 4 en bedraagt dan 25% van de totale bevolking. Onzeker is wat de invloed hiervan is op de gezondheidszorg, economie, vrijetijdsbesteding en woonwensen. Hetzelfde geldt voor onder meer de invloed van migratiestromen rond 2040 en de ruimtelijke effecten van het Nieuwe Werken en het Nieuwe Winkelen. Vergrijzing heeft ook gevolgen voor de mobiliteit van mensen. Ouderen van nu zijn in vergelijking met tien, twintig jaar geleden veel meer geneigd met de auto te reizen. Daarnaast is bij de huidige jonge generatie juist een voorzichtige afname van het autogebruik waarneembaar. Het is niet duidelijk hoe deze twee ontwikkelingen zich in de toekomst tot elkaar gaan verhouden. Bij doorontwikkeling van de trend naar verstedelijking is het wel waarschijnlijk dat het stedelijk autogebruik verder zal afnemen. In steden is er immers een aantrekkelijk aanbod aan OV ten opzichte van buitengebieden; ook zijn afstanden relatief kort, waardoor zij gemakkelijker per fiets zijn af te leggen. Verder is het de vraag of er vervangende manieren van verplaatsing opkomen. Zo is de laatste jaren het gebruik van de elektrische fiets toegenomen, zodat het aandeel van de fiets door een grotere reikwijdte kan toenemen zeker indien er wordt geïnvesteerd in fietssnelwegen. Bij de invoering van voertuiggeleidingssystemen zou in de toekomst wellicht in de auto gewerkt kunnen worden. Ook kunnen nieuwe vervoerssystemen leiden tot verbetering van de leefomgeving. Hoe snel deze innovaties zullen plaatsvinden is vooralsnog echter onduidelijk.

De onzekerheden rondom deze en andere trends, met name ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen, maken het flexibel omgaan met plannen extra belangrijk. Jaarlijkse monitoring van de economische en maatschappelijke ontwikkelingen moet ervoor zorgen dat steeds tijdig geanticipeerd kan worden op de veranderende omstandigheden. Dit onderschrijft het belang van adaptief programmeren en van planning op hoofdlijnen.

Concurrerend én duurzaam

Nederland streeft naar een 100% duurzame energieopwekking in 2050, in het Nationaal Energieakkoord is deze landelijke doelstelling opgenomen. Partijen binnen de Noordvleugel schenken hier hoge prioriteit aan. Het realiseren van een duurzaam ingerichte woon- en werkomgeving vergroot immers de aantrekkelijkheid van de regio en vormt tevens een antwoord op ruimte- en energieclaims. Voor een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling dienen het economische, sociale en fysieke domein met elkaar in balans te zijn.

Zorgvuldig ontwerp van de ruimte legt een sterke basis voor duurzaamheid. Dit betekent dat gebiedsontwikkelingen in de volle breedte worden opgepakt, van energie tot sociale aspecten en van bodem tot water. Aangezien daarbij tevens wordt ingezet op duurzaam bouwen en duurzame vormen van mobiliteit, ontstaat er een stevige kans om als regio een blijvende bijdrage te leveren aan de vermindering van CO₂-uitstoot en het verbruik van fossiele brandstoffen. Om op het gebied van profit, people en planet resultaten te boeken, is bovendien samenwerking over provincie- en gemeentegrenzen heen van groot belang. Daarnaast kan een economie gebaseerd op de cradle-to-cradle uitgangspunten, waarbinnen het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de belasting van de omgeving wordt geminimaliseerd, een duurzaam antwoord zijn op de ruimteclaims die voortvloeien uit economische groei. Om daarbij volop te kunnen profiteren van (kennis)synergie is het noodzakelijk om het maatschappelijk middenveld en het bedrijfsleven actief bij deze opgaven te betrekken.



Samenhangende opgaven

Met name de volgende fysieke opgaven dragen - in samenhang - bij aan de versterking van de economische slagkracht:

1. Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat voor economische activiteiten, inclusief transformatie van kantoren.
2. Duurzame verstedelijking, waarbij woonkwaliteit en vraaggericht bouwen voorop staan.
3. In stand houden, uitbreiden en verbeteren van het internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk voor alle modaliteiten.

In samenhang met deze drie opgaven is nadrukkelijk aandacht nodig voor:

4. Versterking van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de culturele en landschappelijke kwaliteiten en structuren.
5. In stand houden en brengen van een robuust, duurzaam watersysteem.
6. Verduurzaming van de energieopwekking.

Thematische uitdagingen Noordvleugel

Hoofdstuk 2 laat zien dat er werk aan de winkel is om de Noordvleugel blijvend internationaal concurrerend te laten zijn. Gezien de noodzaak om ontwikkelingen optimaal in te passen en op elkaar af te stemmen, wachten er meerdere thematische uitdagingen. Deze liggen met name op het vlak van economie, verstedelijking en bereikbaarheid, waarbij landschap, water en energie eveneens aandacht vergen. Voor alle opgaven geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

Bij hun inspanningen om de economische positie van de Noordvleugel verder te versterken trekken de overheden samen op. Dit gebeurt onder meer onder de vlag van de NV Utrecht en de Metropoolregio Amsterdam, vrijwillige samenwerkingsverbanden waarbij de inhoud centraal staat en niet de structuur. De uitdaging is de versterkte samenwerking op te schalen tot het niveau van de gehele Noordvleugel. Een goede eerste aanzet is gegeven door de 'BO Noordvleugel'-overleggen over de ruimtelijk-economische samenwerking. Daarnaast zijn de afgelopen jaren de banden aangehaald met bedrijfsleven en onderwijs (via het oprichten van respectievelijk de Utrecht Development Board, Economic Board Utrecht, de Raad voor economische Ontwikkeling in de regio Amersfoort, de Economic Development Board Almere en de Amsterdam Economic Board en de Metropoolregio Amsterdam. Voor een aantal thematische opgaven is er bovendien werk aan de winkel in de overige delen van de drie provincies. Zo ligt voor enkele grootschalige ruimtevragerende functies, bijvoorbeeld op het gebied van energieopwekking en in de agrarische sector, het voortouw in de regio Noord-Holland Noord.

De thematische uitdagingen staan niet op zich zelf. In de praktijk worden veel projecten uitgevoerd in combinatie met de ruimtelijke inrichting en is er een samenhang wat betreft de planvorming, financiering en exploitatie. Daarbij gelden eveneens randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en landelijk gebied.

3.1 Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

Belangrijke troeven om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel verder te versterken zijn de unieke, internationale uitstraling van Amsterdam, de luchthaven Schiphol, de Amsterdamse Haven, de sterke positie van land- en tuinbouw, de concentratie van internationale instellingen en de financiële en zakelijke dienstverlening. Massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, maakt een regio bovendien extra aantrekkelijk. Dit is namelijk goed voor vergaande specialisatie en stimuleert interactie en kennisdeling in druk stedelijk gebied, hetgeen de kans op een goede *match* op de arbeidsmarkt vergroot. Deze inzet is vastgelegd in de Economische Actieagenda Noordvleugel, medio 2013 vastgesteld door de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de stadsregio's Amsterdam en Utrecht en de gemeenten Amsterdam, Utrecht en Almere.

3.1.1 Geconcentreerd ruimte bieden

Vrijwel alle thematische opgaven hebben directe samenhang met de economische doelstellingen. Om aan deze deelopgave invulling te geven is het van belang om geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. Om hier invulling aan te geven zijn investeringen van Rijk en regio nodig, onder meer gericht op:

- Creëren van meer massa in bedrijvigheid en human capital, door het aantrekken van topbedrijven/hoofdkantoren en kenniswerkers, gezamenlijke promotie van de sterktes van de Noordvleugel en uitbouw van de clustervorming en synergie tussen sectoren zowel binnen de Noordvleugel als met andere regio's in Nederland.
- Verbetering van de fysieke en economische verbindingen, verfijning van de digitale infrastructuur en voorzien in voldoende aanbod en diversiteit van werklocaties.

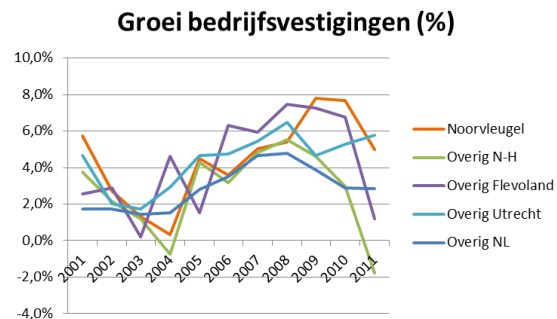
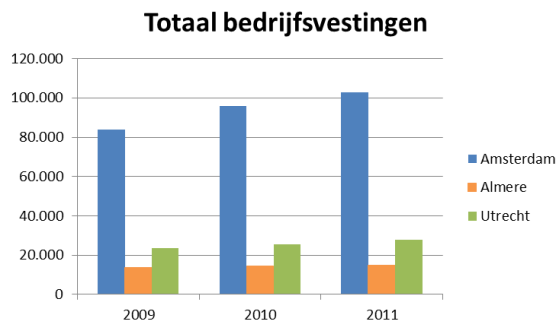
- Behoud en versterking van de hoogwaardige kennisinfrastructuur, betere benutting van de ontwikkelde kennis en investeren in open innovatiefaciliteiten als campussen en incubators.
- Verdere groei van Schiphol, ook als motor voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Bovenstaande deelopgaven geven een kader mee voor ruimtelijke investeringen. Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Zuidas Amsterdam
- Utrecht Science Park
- Floriade
- A4-zone West/Amsterdam Connecting Trade (ACT)
- Amsterdam Oost – Science Park Amsterdam:

Hoeveelheid bedrijven *Bron: PBL*

- Het aantal bedrijven in de Noordvleugel groeit sneller dan in de rest van Nederland.
- Het aantal bedrijfsvestigingen neemt in overig Utrecht eveneens sneller toe dan in de rest van Nederland, maar in overig Noord-Holland en overig Flevoland is de groei gedaald tot onder het landelijk gemiddelde.
- De laatste jaren is ook het aantal bedrijven in overig Noord-Holland gedaald.
- Van de drie grote steden heeft Amsterdam de grootste aantrekkingskracht, in het bijzonder wat betreft de vestiging van internationale bedrijven.



3.1.2 Aanpakken en herstructureren van leegstand

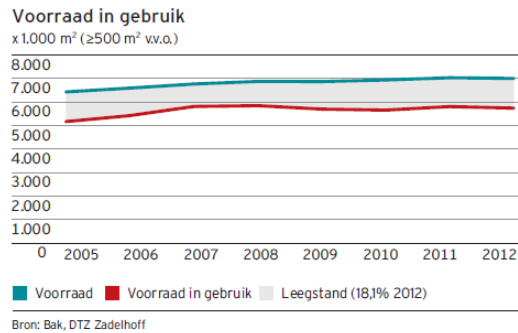
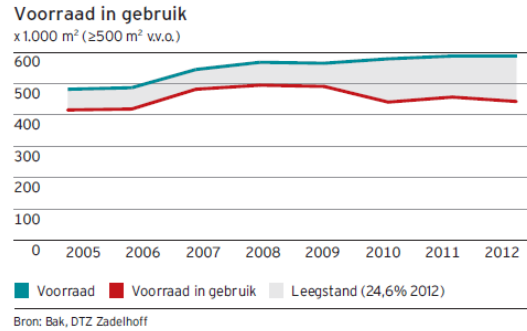
De Noordvleugel kampt binnen en buiten de stadscentra met een grote leegstand van kantoren, die bovendien nog steeds toeneemt. Begin 2012 stond in de MRA 2,2 miljoen m² kantoorruimte leeg en in de provincie Utrecht 1,1 miljoen m². Het wordt steeds duidelijker dat het hier gaat om een structureel probleem met een grote impact: leegstand is slecht voor het vestigingsklimaat, gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in stedelijk gebied. Bovendien voldoet een belangrijk deel van de kantorenvoorraad niet meer aan de wensen van de huidige en toekomstige gebruiker.

De effecten van het Nieuwe Werken op de behoefte aan kantoorruimte tot 2040 zijn nu nog niet duidelijk. Gaat deze trend zich verder doorzetten en is er straks nog minder m² nodig? Komen er wellicht ook nieuwe innovatieve concepten? Wordt bijvoorbeeld de Google Campus, gericht op het zolang mogelijk op kantoor houden van de werknemers met allerlei faciliteiten in de buurt, een nieuwe trend? Gezien de onzekerheid over welke kant het uitgaat, zijn de consequenties van deze trends voor het type werkmilieus dat in de toekomst wordt verlangd vooralsnog onduidelijk. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheidsvraagstukken die hier al dan niet uit voortvloeien.

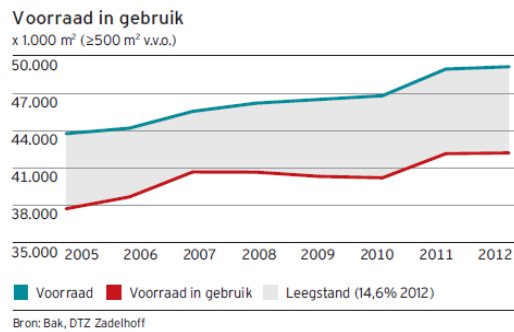
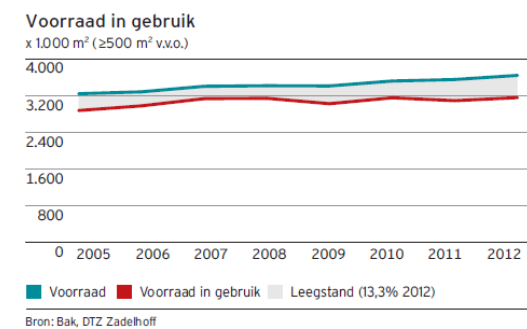
In het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) van de MRA zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod voor kantoorlocaties en bedrijventerreinen te snijden. Aanvullend op eerdere afspraken uit 2007 is in 2012 besloten om in de periode tot 2040 1,9 miljoen m² van het planaanbod voor kantoren te schrappen (40% van het totaal), 1,5 miljoen m² aan bestaande kantoren te herontwikkelen tot meer duurzame kantoorconcepten en 1,5 miljoen m² aan incurante kantoorpanden aan de markt te onttrekken, bijvoorbeeld door kantoren te transformeren naar woningen. Ook is afgesproken 2.200 hectare aan verouderde bedrijventerreinen

nen te revitaliseren en te herprofilieren. Hiertoe wordt kennis en kunde regionaal gebundeld in het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB).

Kantorenleegstand Almere (l.) en Amsterdam en omgeving (r.)



Kantorenleegstand Utrecht en omgeving (l.) en Nederland (r.)



Toelichting:

- De kantorenleegstand is in Almere (24,6%) en in Amsterdam en omgeving (18,1%) groter dan het landelijk gemiddelde (14,6%); in Utrecht en omgeving is deze net iets lager (13,3%).
- In de drie stedelijke gebieden is de kantorenleegstand het afgelopen jaar (2011-2012) net als in heel Nederland gegroeid (Nederland +5,3%, Almere +10%, Amsterdam +3,0%, Utrecht +4,8%).

In Utrecht is met de provinciale ruimtelijke structuurvisie/verordening eveneens een eerste stap gezet om het overaanbod op de kantorenmarkt terug te dringen. Overheden en marktpartijen hebben medio juni 2012 het 'Convenant aanpak leegstand Kantoren' ondertekend. Hierin is afgesproken dat provincies en gemeenten - in samenspraak met de markt - komen met een plan van aanpak, waaronder het verkennen van de mogelijkheid tot het vormen van regionale kantorenfondsen. Provincies en diverse gemeenten hebben toegezegd deze aanpak te borgen in ruimtelijk instrumentarium. Verder staat de provincie, met uitzondering van enkele goed ontsloten stationslocaties, geen nieuwe kantorenbestemming in bestemmingsplannen toe; een bestaande, nog niet gebouwde kantoorbestemming kan alleen worden gehandhaafd als er zicht is op daadwerkelijk gebruik. Gemeenten en provincie gaan verkennen wat er verder mogelijk is met betrekking tot het terugdringen van de plancapaciteit. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden voor herontwikkeling en duurzame transformatie.

Voor wat betreft bedrijventerreinen is in Utrecht gekozen voor een nieuwe koers. In het algemeen wordt terughoudend omgegaan met het opnemen van een nieuw bedrijventerrein. Dit is vergelijkbaar met de terughoudendheid in de Metropoolregio Amsterdam. Een nieuw bedrijventerrein kan alleen worden ontwikkeld als de noodzaak is aangetoond en er een concrete relatie is met de uitvoering van herstructurering of duurzame transformatie van bestaand bedrijventerrein. Er wordt vooral ingezet op de herstructurering, intensivering en transformatie van bestaand bedrijventerrein. Om vaart te zetten achter dit voornemen is de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) opgericht.

De leegstand in de detailhandel verdient eveneens aandacht. Deze is in de Noordvleugel weliswaar relatief laag, maar neemt onder invloed van de digitalisering wel toe. De landelijke leegstand in 2012 was 6,3%, in Noord-Holland 4,1%, Utrecht 4,7% en Flevoland 5,6%. De regionale verschillen zijn te verklaren door verschillende factoren, zoals bevolkingsstelling en de kenmerken van het winkelaanbod. In het kader van een verstedelijkingsopgave is het belangrijk rekening te houden met de huidige leegstand en de mogelijkheden tot herstructurering en transformatie van bestaand, leegstaand winkelvastgoed. Te meer daar met name het toenemend marktaandeel van online winkelen de leegstand verder versterkt en er nog diverse plannen voor uitbreiding zijn.

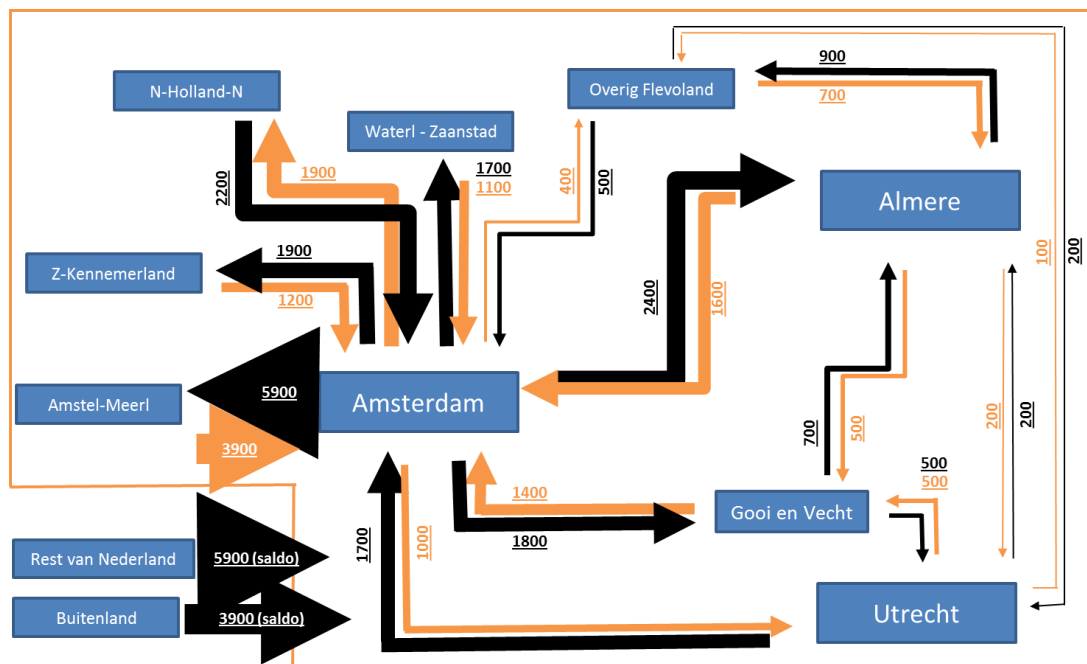
Concrete acties die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Aanpak leegstand kantoren
- Herstructurering bedrijventerreinen
- Herstructurering en transformatie van bestaand, leegstaand winkelvastgoed

3.2 Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Jaarlijks trekken meer mensen naar de regio dan er vertrekken (zie hoofdstuk 2). Dit past ook bij een regio die behoort tot de sterkere economische gebieden van Europa en is zelfs nodig om te voorzien in de behoefte aan werknemers. Dit betekent dat, naast kwalitatieve verbetering van bestaand stedelijk gebied, substantiële toevoeging van het woningaanbod nodig is. Door de huidige stagnatie in de bouw zullen de al bestaande woningtekorten in de Noordvleugel snel oplopen. Met name voor studenten, starters, immigranten en doorstromers wordt het moeilijker om een passende en betaalbare woning te vinden. Een groter woningtekort kan over enkele jaren, wanneer de vraag weer toeneemt, immers leiden tot langere wachtlijsten voor huurwoningen, onvoldoende aanbod van gewenste koopwoningen en - theoretisch - ook tot oplopende huur- en koopprijzen. De paradox is dat de koopprijzen op de meeste plaatsen momenteel niet oplopen, maar juist dalen. Dit komt door een combinatie van factoren, waaronder lucht in het bestaande aanbod, financieringsproblemen en economische onzekerheid.

Gemiddelde migratiestromen per jaar (periode 2006-2010)



Onzeker is of en wanneer deze situatie zich zal keren en wat de vraag dan zal zijn. Blijvend anticiperen en snel kunnen reageren op ontwikkelingen in de markt is daarom belangrijk.

Een voldoende en passend woningaanbod is voorts van groot belang om de gevolgen van de vergrijzing in de woningvoorraad op te vangen en een eventueel tekort aan beroepsbevolking of een ongewenste lange afstandspendel tegen te gaan.

3.2.1 Het op korte termijn op gang krijgen van de woningmarkt

Urgent is dat op korte termijn de woningmarkt op gang komt. De woningproductie blijft immers al een paar jaar flink achter bij de behoefte, onder andere vanwege de economische crisis en onzekerheid over de ontwikkeling van de woningmarkt. De huidige crisis kenmerkt zich ook door ontwikkelingen die op termijn grote gevolgen kunnen hebben. Zo stijgt het inwoneraantal van Amsterdam sterk, zonder dat daar corresponderende aantallen nieuwe woningen tegenover staan. De bezettingsgraad per woning stijgt dus, terwijl de groep mensen die de verhuizing uitstelt sterk toeneemt. Dat betekent een potentieel stuwmeer van woningzoekenden bij een aantrekkende economie.

De huidige stagnatie - met name aan de vraagkant - leidt ertoe dat de komende jaren alle aandacht en prioriteit uitgaat naar het uitvoeren van lopende projecten. Om de woningmarkt vlot te trekken is een integrale aanpak nodig voor zowel de huur- als de koopsector, inclusief aandacht voor het verminderen van het zogenaamde scheefwonen. De rol van de overheid is daarbij veranderd, omdat zij zelf geen grote financiële risico's meer kan aangaan. Dit betekent dat ambities ten aanzien van de sturing moeten worden aangepast en met name het faciliteren van initiatieven vanuit de markt nadrukkelijker aandacht behoeft. Daarmee vervalt voor een deel de mogelijkheid om te kunnen sturen op aantallen. In plaats daarvan wordt sturing op productie ondergeschikt aan het faciliteren van initiatieven van derden, waarbij organische gebiedsontwikkeling en particuliere initiatieven aan belang winnen. Voorbeelden hiervan zijn de transformatie van Merwedekanaalzone in Utrecht en de ontwikkeling van Almere Poort.

Concrete acties die bijdragen aan het weer op gang krijgen van de woningmarkt zijn:

- Uitvoeren Woonakkoord;
- Faciliteren van marktinitiatieven.

3.2.2 Voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwbehoefte van netto 440.000 woningen in 2040

Voor de langere termijn is het louter uitvoeren van lopende projecten onvoldoende om te voldoen aan de woningbehoefte. Hier zal tijdig op geanticipeerd moeten worden, waarbij de programma's SMASH en NZKG duidelijk moeten maken hoe wordt omgegaan met het spanningsveld tussen woningbouw en economische activiteiten en natuur. Aandachtspunt daarbij is dat in tijden van groei veelal extra ruimte nodig is voor bedrijvigheid, terwijl tegelijkertijd de vraag naar woningen zal toenemen. Gevolg is dat de ruimtelijke claims zich 'opstapelen', met name op het 'oude' land. Een keuze voor het één, heeft bovendien consequenties voor het ander. De afspraken over de groei van Schiphol zijn bijvoorbeeld van invloed op de mogelijkheden om te bouwen in de omgeving van het vliegveld. Dergelijke afwegingen zijn van grote invloed op de toekomstige woningbouwmogelijkheden en omgekeerd. Er dienen uiterste inspanningen te worden verricht om de spanningen tussen ruimteclaims te verzoenen. Blijkt het niet te lukken om de verwachte woningbehoefte binnen de nu lopende programma's te accommoderen, dan moet op Noordvleugelniveau naar alternatieven worden gezocht; dit zal echter niet gemakkelijk zijn, onder meer vanwege nieuwe mobiliteitsknelpunten die hieruit kunnen voortkomen.

Parallel aan de inspanningen om te voorzien in de kwantitatieve vraag is aandacht nodig voor de kwalitatieve behoefte. Het is de uitdaging om enerzijds te sturen op de toevoeging van woonmilieus die passen bij een internationaal concurrerende Noordvleugel en anderzijds ruimte te bieden aan kleinschalige (uitleg)locaties die voldoen aan de behoefte aan andere typen woonmilieus.

Ten aanzien van de vraag naar centrumstedelijke woonmilieus ligt de nadruk momenteel op het bouwen binnen bestaand stedelijk gebied en rond knooppunten (zie 3.2.3). De focus op stedelijk gebied en hogere dichtheden is recent bevestigd in het rapport 'Onderzoek vraaggestuurd bouwen' van Companen 2012. Gebieden zoals ZaanIJ-oever en de Merwedekanaalzone in Utrecht zijn bij uitstek geschikt voor het ontwikkelen van dergelijke woonmilieus, te meer daar de ontwikkeling hiervan kan worden gecombineerd met de duurzame transformatie van leegstaande kantoren. Bij bouwen binnen bestaand stedelijk gebied kan er overigens sprake zijn van een veelheid aan locatiespecifieke knelpunten, onder meer op het gebied van bodemverontreiniging, niet gesprongen explosieven, asbest, geluidzoning, luchtkwaliteit, externe veiligheid, herstel van historisch erfgoed en groenblauwe opgaven. Stuk voor stuk kunnen deze factoren een voortvarende realisatie in de weg staan. Ook is er een grens aan binnenstedelijk bouwen, zowel qua vraag als qua mogelijkheden. Het tijdig beschikbaar hebben van voldoende locatiecapaciteit, mede om flexibel te kunnen omgaan met uitval van bepaalde locaties, is om die reden van extra groot belang. Een bijzonder aandachtspunt voor de realisering van de omvangrijke verstedelijkingsopgave kan de zandwinning worden. Zal er voldoende zand beschikbaar zijn? Zijn er wijzigingen nodig op het vlak van prijsbeleid? Is de winning te koppelen aan maatregelen ter versterking van ecologie? In het kader van RRAAM is hierover afgesproken te onderzoeken hoe bij de grondstromen in Markermeer/IJmeer meer werk met werk kan worden gemaakt.

Voor alle doelgroepen geldt dat voldoende groen in de directe omgeving (buurtgroen/stadsparken) van grote waarde is voor de gezondheid en het welbevinden, onder meer om de toenemende hittestress en wateroverlast tegen te gaan. Gezien de verstedelijkingsdoelstellingen verdient behoud en ontwikkeling van het binnenstedelijk groen daarom aandacht. Risico van verdichting van de steden is immers dat parken en open ruimtes in de steden verdwijnen. Dit is ongewenst. Het intensievere gebruik vereist een slimme inrichtings-, onderhouds- en financieringsstrategie voor het binnenstedelijke groen, waarbij tevens kan worden nagedacht over een andere invulling hiervan. Een beleefbaar groen en een recreatief aantrekkelijk landschap in de directe nabijheid van de stedelijke kernen is om dezelfde redenen van wezenlijke betekenis. Bovendien verhoogt 'groen' de waarde van de te bouwen woningen.

Nadrukkelijk rekening houden met duurzaamheidsaspecten bij bouwopgaven is een overkoepelend aandachtspunt. Daarbij gaat het niet alleen om energiezuinig bouwen, hergebruik van materialen en klimaatbestendigheid, maar ook om maatregelen die fijnstof- en geluidniveaus verlagen, evenals de kans op wateroverlast. Juist bij de (her)inrichting zijn keuzes aan de orde die bepalend zijn voor de omvang van gezondheidsschade of het aantal slachtoffers bij eventuele overstromingen. Verder is de uitrol van warmtenetten in opkomst, waarbij restwarmte van met name energiebedrijven wordt gebruikt voor de verwarming van stadswoningen. Dit vraagt om andere investeringsbenadering dan 'reguliere' netten, aangezien de terugverdientijden langer zijn en het aanbod nog weinig flexibel is. Duurzaamheid wordt dus in de breedste zin opgevat: economisch, ecologisch en sociaal.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Afronding Vinex-opgave;
- RRAAM;
- SMASH;
- Verdichtings- en transformatieopgave MRA, Utrecht en Amersfoort.

3.2.3 Stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten

Knooppunten van openbaar vervoer zijn uitgelezen locaties voor het toevoegen van woningen. Daarnaast verhoogt knooppuntontwikkeling het aandeel verplaatsingen met openbaar vervoer en langzaam verkeer. Locaties die én per auto én per fiets én per openbaar vervoer goed bereikbaar zijn, geven mensen de keuze. Zeker als tegelijkertijd maatregelen worden genomen om ruimte te bieden aan fietsers en aan het realiseren van meer 'fietsbare' woonwerkafstanden.

Knooppunten kunnen dankzij genoemde eigenschappen fungeren als aanjager voor stedelijke verdichting. Door op deze goed bereikbare plekken nieuwe woon- en werkmilieus te ontwikkelen, hoeft er minder te worden geïnvesteerd in de bereikbaarheid. Ander voordeel is dat verder verdichten de kostendekkingsgraad van het OV ten goede komt, terwijl tegelijkertijd het landschap wordt gespaard. Cruciaal is dat bij de uitwerking alle betrokken partijen en belangen aan tafel komen om gezamenlijk tot een optimale invulling te komen, onder meer waar het gaat om de financiering. Enige creativiteit is daarbij van belang. Op dit laatste aspect gaat hoofdstuk 5 nader in, met name met betrekking tot de samenwerkingsvormen en instrumenten die nodig zijn om zaken voor elkaar te krijgen. Het opzetten van projecten om knooppuntontwikkelingen te versterken krijgt prioriteit in de afspraken over regionaal programmeren.

Concrete oplossingen die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

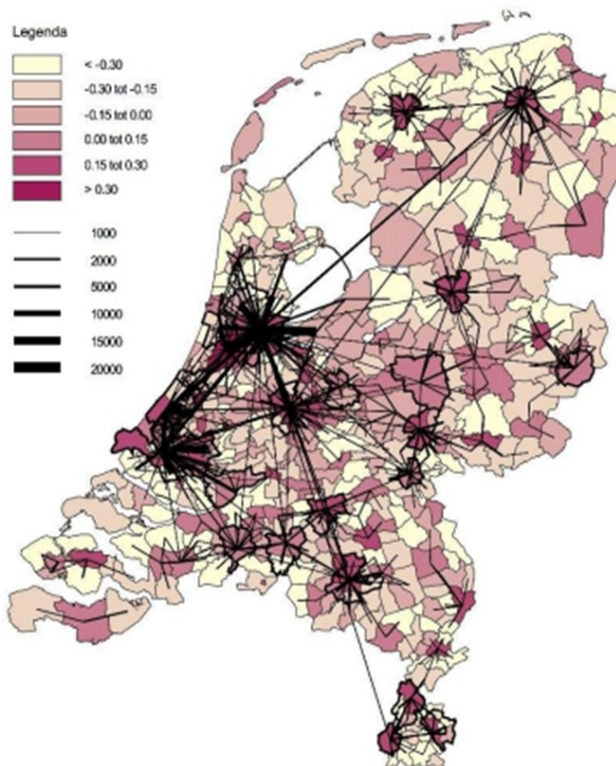
- Andere inzet middelen: nagaan welke mogelijkheden er zijn om anders om te gaan met de financiering vanuit verschillende partijen en belangen;
- In planologisch en verkeerskundig beleid sturen: bijvoorbeeld prioritering kantoorlocaties bij ov-knooppunten;
- Pilots OV-knooppuntontwikkelingen met een integraal perspectief, bijvoorbeeld Duiwendrecht of Sloterdijk.

3.3 Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Het verbeteren van nationale en internationale verbindingen is essentieel voor het vestigingsklimaat van de topsectoren in de Noordvleugel. Goede bereikbaarheid betekent betrouwbare en korte reistijden en gunstige exploitatie binnen randvoorwaarden van milieu en leefbaarheid. Om hierin te voorzien is het met name van groot belang om voldoende capaciteit te bieden voor luchthaven en haven.

Parallel hieraan is blijvende inzet nodig op slimme maatregelen om te komen tot een robuust en samenhangend systeem voor wegen, regionaal openbaar vervoer, fiets, spoor en binnenvaart, waarin de gebruiker centraal staat en maximaal wordt ingezet op het verstevigen van de knooppunten. Te meer daar de economische en verstedelijkingsdoelstellingen in de Noordvleugel voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem zorgen en het mobiliteitsgedrag van ouderen en jongeren verandert. Het is vooralsnog onduidelijk hoe deze ontwikkelingen uiteindelijk de mobiliteit zullen beïnvloeden. Er dient dan ook voldoende ruimte te zijn om op deze onzekerheden in te spelen. Dat kan door op een meer adaptieve wijze met de verdere ontwikkeling van de netwerken om te gaan, waarbij op basis van de werkelijk optredende ontwikkelingen stap voor stap wordt gekeken welke projecten en maatregelen nodig zijn. Daarnaast zal de focus gericht moeten worden op een breed palet aan mogelijke oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, inrichten, in stand houden en investeren. (de vijf I's).

Groei pendelstromen



Toelichting:

- De omvang van de dagelijkse pendelstromen in, van en naar de Noordvleugel is de afgelopen jaren snel toegenomen.
- Ook de verhuisbewegingen naar de Noordvleugel, met name richting Amsterdam, vertonen de laatste jaren een sterke stijging.

3.3.1 Beter benutten en versterken van de samenhang tussen vervoerssystemen

Het uitvoeren van de huidige infrastructuurplannen en de versterking van de samenhang is niet alleen een belangrijke voorwaarde voor goede bereikbaarheid, maar ook cruciaal in het licht van de verdere intensivering van de verstedelijking in met name Amsterdam en Utrecht. De keuze voor bouwen in bestaand stedelijk gebied en knooppuntontwikkeling speelt in op het versterken van de samenhang. Om de overstap op knooppunten zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk te maken, wordt ingezet op het ontwikkelen van een sociaal veilig OV-aanbod in hoge frequenties, gekoppeld aan voldoende aanvullende voorzieningen, zoals goede reisinformatie en aandacht voor onder meer fiets, P+R en WIFI. De spin-off van knooppunten wordt versterkt door het organiseren van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes in de richting van culturele en commerciële voorzieningen.

Zeker in het licht van de voortgaande verstedelijking binnen de Noordvleugel is er behoefte aan een robuust multimodaal netwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van luchthaven en haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht, ook om optimaal aansluiting te blijven bieden op mondiale netwerken voor reizigersvervoer en goederentransport. Om de doorstroming te verbeteren liggen er kansen in een betere spreiding van het verkeer over de dag. Dit kan door het bieden van keuzes aan reizigers en vervoerders en het verstrekken van betere informatie over de mogelijkheden op het moment van verplaatsen. Soelaas biedt ook het optimaliseren en slimmer met elkaar verbinden van de infrastructurele netwerken. Ingespeeld moet worden op trends in leefpatronen en differentiatie in mobiliteitsgedrag. Speciale aandacht verdient in dit verband het verder verbeteren van het regionale OV-systeem voor het bedienen van de economische centra en afwikkelen van woon/werkverkeer. Ook de exploitatie van het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet dient hierbij betrokken te worden. Tot slot geldt dat bij het verbeteren van de bereikbaarheid oog moet zijn voor veiligheids- en leefbaarheidsaspecten.

Met betrekking tot de bereikbaarheid van de metropolitane landschappen vergt het creëren en onderhouden van goede 'stad-land'-verbindingen aandacht, evenals het goed ontsluiten

van natuur- en recreatiegebieden. Het is nuttig om hier vooraf op in te spelen door te kijken naar de specifieke belangen van de recreant. Vernieuwing van bestaande infrastructuur biedt eveneens kansen om groene verbindingroutes te verbeteren. Ander aandachtspunt is het slechten c.q. voorkomen van infrastructuurbarrières, onder meer door in een vroeg stadium van planontwikkelingen ontsnipperende maatregelen mee te nemen.

Ten aanzien van het beter benutten en verknopen van netwerken gelden de volgende speerpunten:

- Opbouwen van R-net, het regionale OV-netwerk in de Randstad met hoge frequenties, hetgeen mogelijk vraagt om een andere benutting van het hoofdrailnet en het deels verplaatsen van de inzet op centrale stations naar andere stations;
- Verdichting rondom de knooppunten en de knooppunten zelf veraangename.
- Inzet op verkeersmanagement, zowel wat betreft het systeem als de processen rondom aansturing en monitoring;
- In het licht van ontwikkelingen rondom het Nieuwe Werken en regionaal vervoersmanagement inzetten op het beter benutten van bestaande infrastructuur door het bieden van keuzes aan reizigers en vervoerders en het verstrekken van actuele informatie over de mogelijkheden op het moment van verplaatsen;
- Streven naar één logistiek systeem van weg, water en spoor voor goederenvervoer, met als centrale opgave het koppelen van modaliteiten en het creëren van multimodale overstappunten.

Concrete projecten en programma's die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- R-net knooppunten (Utrecht CS, Amsterdam Sloterdijk);
- Capaciteitsuitbreiding Utrecht CS en Amsterdam CS (inclusief fietsenstalling en transferkwaliteit);
- ZuidasDok;
- MIRT-onderzoek HOV-knoop Schiphol Plaza;
- Praktijkproef Verkeersmanagement;
- Programma Beter Benutten (fase 1).

3.3.2 Verbeteren van alle modaliteiten

Naast de inzet rondom beter benutten en de samenhang tussen modaliteiten, is het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem van belang. De kwaliteit en capaciteit van de verschillende verbindingen voor alle modaliteiten moet de komende jaren op niveau blijven en verder verbeteren. Daarbij dienen heldere prioriteiten gesteld worden, te meer daar onder druk van crisis en bezuinigen de eerstvolgende jaren minder geld beschikbaar is om te investeren. Het gaat om bereikbaarheidsprojecten die tevens bijdragen aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Ook voor de gebieden buiten de Noordvleugel is dit van belang voor het benutten van economische kansen en het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. De inspanning is erop gericht om alle netwerken van auto, OV en fiets te verbeteren en om de relaties tussen de belangrijke (economische) regionale- nationale- en internationale centra op orde te brengen, te houden en te versterken. Daarbij gaat extra aandacht uit naar OV en fiets, de belangrijkste vervoersmiddelen in de grote steden, en naar de koppeling van modaliteiten in knooppunten voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer.

Voor wegen is ontvlechting, het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer en personen- en goederenverkeer vast onderdeel in de zoektocht naar mogelijke oplossingen. Het openbaar vervoer staat in het teken van 'spoorboekloos' rijden op de drukste corridors binnen en naar de regio. Van belang is eveneens de uitrol van R-net met dezelfde ambities als op het spoor: het bieden van vanzelfsprekend OV (snel en hoogfrequent) op drukke verbindingen tussen knooppunten. Deze ambities leiden met name rond de drukste OV-knooppunten tot een schaa sprong voor regionale verbindingen, zodat voor- en natransport gegarandeerd blijft. Waar nodig dient daarom (fysiek) rekening te worden gehouden met uitbreiding van het mobiliteitssysteem.

Voor goederenvervoer wordt gestreefd naar één logistiek systeem van weg, water en spoor. Vervoer vindt plaats via een nationaal kernnet en regionale kwaliteitsnetten, waarop knelpunten met voorrang worden opgelost. Specifiek voor water geldt dat de functies waterbeheer en scheepvaart met elkaar in balans moeten blijven, met name gelet op toenemende fluctuaties in waterafvoer als gevolg van klimaatverandering. De fluctuaties in rivieren en ontwikkelingen ten aanzien van het peil van het IJsselmeer spelen hierbij een hoofdrol. Een speciale plaats wordt ingenomen door buisleidingen. Met het beschikbaar stellen en houden van leidingstraten wordt ruimte geboden voor deze meest milieuvriendelijke modaliteit met hoogste capaciteit.

Ten aanzien van de verschillende modaliteiten gelden de volgende speerpunten:

- Goede en snelle verbindingen op (inter)nationale en regionale/lokale schaal, met op termijn spoorboekloos rijden als onderdeel van het nationale OV-netwerk;
- Snelle fietsverbindingen van en naar stations en in het stedelijke gebied en het bieden van voldoende hoogwaardige fietsstallingen bij de grotere OV-knopen en belangrijke bestemmingslocaties in de regio;
- Het versterken van het wegennetwerk door enerzijds capaciteit toe te voegen en anderzijds de bestaande capaciteit beter te benutten;
- Goede scheepvaartverbindingen van en naar het achterland met het oog op het faciliteren van de havengroei;
- Bijdragen aan de groei van Schiphol, ook door ontwikkeling van de luchthavens van Lelystad en Eindhoven.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Beter Benutten (fase 1);
- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- R-net, waaronder Uithoflijn en Amstelveenlijn;
- Openbaarvervoercorridor Schiphol-Amsterdam-Almere- Lelystad (OV-SAAL);
- MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam;
- Wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA);
- Noordelijke Randweg Utrecht;
- Planstudie Ring Utrecht;
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en A1/A27;
- Utrecht, tram naar de Uithof.

3.4 Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

In grote delen van de Noordvleugel staat de kwaliteit van het landschap onder druk. Dit geldt met name in de sterk verstedelijkte gebieden. Om de spanning tussen stad, stedelijkheid en landelijk gebied aan te geven, worden deze gebieden in de MRA aangeduid als het Metropolitane Landschap. Met het oog op behoud en waar mogelijk versterking van de kwaliteit is het noodzakelijk om te blijven inzetten op het verbeteren van de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied, ook vanuit het oogpunt van welzijn en gezondheid. Deze ambities worden verder bemoeilijkt doordat ook de financiële middelen voor natuur, landschap en recreatie momenteel onder druk staan. Daarnaast is nog niet duidelijk welke consequenties de nieuwe Wet Natuurbescherming zal hebben op ambities en lopende trajecten. Verder geldt dat ook in de sterk verstedelijkte Noordvleugel de landbouw nog steeds de belangrijkste ruimtelijke drager is van het landelijk gebied. De agrarische landschappen verdienen dan ook bescherming, maar moeten tegelijkertijd voldoende condities bieden voor een economisch vitale landbouw. Aandachtspunt daarbij is dat door de schaalvergroting de landbouw steeds meer op gespannen voet komt te staan met de ambities voor natuur en landschap.

3.4.1 Behoud en versterking van de kwaliteiten, voorkomen van fragmentatie en bewaren evenwicht tussen stad en land

Bij elke ruimtelijke ingreep voor wonen, werken en bereikbaarheid hoort een flankerende agenda voor natuur, water, recreatie, cultuurhistorie, groen en ontsluiting stad-land. Het verbeteren van de leefbaarheid van het landelijk gebied en van de verbindingen tussen stad en land is een niet te onderschatten uitdaging. Door het aanbrengen van samenhang komt dit zowel ten goede aan de kwaliteit van de ontwikkelingslocatie zelf als van het omliggende gebied. Aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat bij tegenvallende opbrengsten of budgetoverschrijdingen groene componenten niet als eerste worden geschrapt. Aandacht vergt eveneens de uitvoering van de huidige ambities en plannen, zoals in het Groene Hart, aangezien deze plaatsvindt onder sterk veranderde omstandigheden. Uitdaging is om binnen lopende projecten te zoeken naar mogelijkheden om toch zoveel mogelijk van deze ambities te realiseren, met name door te zoeken naar alternatieve oplossingen en door slimmer met het minder beschikbare geld om te gaan. De provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland werken samen om het open landschap van het Groene Hart te beschermen, ruimtelijke ontwikkelingen op een zorgvuldige manier in te passen en in het gebied investeren in natuur- en recreatiedoelen.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Realisatie Natura2000 en Ecologische Hoofdstructuur;
- Programma 'Groen in en rond de stad';
- Toekomst IJmeer-Markermeer;
- Programma Westelijke Veenweidegebieden;
- Park 21;
- Verkenning gebied rond de A2 tussen Amsterdam en Utrecht;
- Programma Nieuwe Natuur in Flevoland.

3.4.2 Nieuwe financieringsconstructies voor landschap en groen in de stad

Natuur, landschap en recreatie hebben uitvoeringsdoelen die wezenlijk bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Aandachtspunt is dat de financiële middelen hiervoor onder druk staan, terwijl de rollen en verantwoordelijkheden in het groene veld recent drastisch zijn veranderd. Hierdoor is voor ambities zonder internationale verplichtingen geen overheidsgeld meer beschikbaar. Om die reden wordt er zowel door overheden als door terreinbeherende organisaties nadrukkelijk naar private partijen gekeken. Financiële bijdragen van overheden voor ontwikkeling en beheer blijven echter noodzakelijk, niet in de laatste plaats omdat de markt voor verdienmogelijkheden als pannenkoekenhuizen, landhuizen en sauna's niet oneindig is. Om die reden wordt onder meer bij de majeure ontwikkeling van Park 21 onderzocht in hoeverre leisure-activiteiten en andere commerciële voorzieningen substantieel kunnen bijdragen aan zowel de kwaliteit van recreatie en landschap als de financiering ervan.

Om te voorkomen dat in magere jaren wordt ingeboet op de kwaliteit van het landschap en groen in de stad, is het noodzakelijk financieringsconstructies te ontwikkelen die recht doen aan de economische effecten van landschap en groen op bijvoorbeeld gezondheid, waterbeheer, vastgoed, toerisme. Een aantal regionale partijen onderzoekt daarom de mogelijkheden van een nieuw financieringsmodel op basis van 'Value Capture Finance'. Hierin vragen overheden de financiële opbrengsten af om duurzame financiering van ontwikkeling en beheer van landschap en groen in de stad te borgen.

Aanvullend stelt een aantal regionale partijen in de Noordvleugel een model op voor financiering van de ruimtelijke kwaliteit voor het vestigingsklimaat en het welzijn. Elementen om aan de hand hiervan te komen tot succesvolle gebiedsontwikkeling zijn onder meer een groencompensatieregeling, een groenfinanciering, een handreiking financieringsconstructies en een kennisnetwerk. Het model is bedoeld voor financiering van zowel de ontwikkeling als het beheer van het landelijk gebied en groen in de stad.

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is:

- Het in samenwerking met alle betrokken partijen en het bedrijfsleven, bedenken en uitwerken van nieuwe financieringsconstructies.

3.5 Water: robuust watersysteem

Het vinden van oplossingen voor de steeds groter wordende wateropgaven vormt een randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in de Noordvleugel. Prioriteit heeft met name het bieden van veiligheid tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van heftige regenval en de zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterplan en de in ontwikkeling zijnde Deltabeslissingen vormen hiertoe het kader. Door de grote wederzijdse afhankelijkheid van wateropgaven en andere ontwikkelingen is het belangrijk om waterbeheerders en watergebruikers vroegtijdig mee te nemen in ruimtelijke processen. Ook vraagt de bescherming van vitale objecten tegen grote waterschade soms om een aangepaste ruimtelijke inrichting. Bovendien ontstaan bij de oplossing van wateropgaven vaak kansen voor andere functies en omgekeerd. Zo worden waterkeringen soms al gecombineerd met natuur, wegen en woningbouw. Daarnaast is er een samenhang tussen wateropgaven en de behoefte aan recreatieve voorzieningen. Langs de Noordzeekust kan slimmer suppleren kansen creëren voor natuur, recreatie en toerisme. Multifunctioneel gebruik van keringen en het ontwerpen van meegroeiconcepten van waterkeringen met de zeespiegelstijging zijn van belang voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de kustplaatsen. Verbetering van de ecologie in het Markermeer-IJmeer leidt tot meer mogelijkheden voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Door projecten met een groot grondverzet met elkaar te verbinden, wordt werk met werk maken mogelijk. Bijzondere aandacht is daarbij weggelegd voor de zandwinning in relatie tot verbetering ecologie en beschikbaarheid voor verstedelijking.

Het Deltaprogramma ontwikkelt de maatregelen om ervoor te zorgen dat Nederland nu en in de toekomst veilig blijft tegen hoog water en over voldoende zoet water beschikt. In het kader van dit programma wordt momenteel een breed scala aan oplossingsrichtingen verkend. Dit traject mondt uit in een samenhangend pakket van vijf Deltabeslissingen over waterveiligheid, zoetwaterstrategie, ruimtelijke adaptatie, de RijnMaasDelta (inclusief het hele riviereengebied) en het Peilbeheer IJsselmeergebied. Dit pakket is bepalend voor het waterbeleid op lange termijn. Naar verwachting neemt het kabinet hierover in 2015 een besluit. Dit kan regionaal tot nieuwe opgaven leiden. Een aantal daarvan leent zich om integrale gebiedsontwikkelingen op gang te brengen. De haalbaarheid wordt daardoor vergroot. Tevens kan de opgebouwde expertise als exportproduct worden benut. Mogelijk zullen de Deltabeslissingen op korte en lange termijn leiden tot bijvoorbeeld MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen of monitoring.

De opgaven van het Deltaprogramma zijn verdeeld over drie landelijke en zes regionale deelprogramma's; deze komen terug in de opgaven van deze paragraaf. Voor de regio Amsterdam worden deze opgaven in samenhang met andere opgaven uit de deelprogramma's van het Deltaprogramma uitgewerkt in de Deltastrategie Regio Amsterdam.

3.5.1 Het op orde brengen en houden van de waterveiligheid

Het doel van het waterveiligheidsbeleid is om slachtoffers en maatschappelijke ontwrichting te voorkomen en vitale kwetsbare infrastructuur te beschermen. Hiertoe wordt niet alleen gekeken naar het verkleinen van de kans op overstroming, maar ook naar het beperken van de gevolgen, door de ruimtelijke inrichting robuust te maken voor het water en de rampenbeheersing op orde te brengen.

De conditie van primaire waterkeringen wordt regelmatig getoetst aan criteria voor waterveiligheid. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma zorgt ervoor dat afgekeurde waterkeringen worden versterkt. Dijkversterkingen zijn soms onvoldoende om het toenemende overstromingsgevaar te keren. Het programma Ruimte voor de Rivier verbetert daarom de waterveiligheid door meer afvoercapaciteit te creëren, onder meer op een aantal plaatsen langs de Neder-Rijn, Lek en IJssel.

Door klimaatverandering en ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen ontstaan er bovendien nieuwe opgaven voor waterveiligheid. Daarnaast geven nieuwe technische inzichten een beter beeld van de sterkte van dijken. Hoewel opgaven hierdoor soms groter blijken te zijn, schept dit tevens de mogelijkheid om gericht maatregelen te nemen voor delen van dijktrajecten. In de loop van deze eeuw zullen met name in de winter de hoogwaterafvoeren en regenbuien in hevigheid toenemen. Ook daalt de bodem verder in delen van West-Nederland. Tegelijkertijd kan het water van het IJsselmeer, rivieren en kanalen minder gemakkelijk naar zee stromen doordat de zeespiegel stijgt.

Een ander aandachtspunt is dat op meerdere locaties zowel de bevolking als de economische waarde achter de dijken aanzienlijk is toegenomen sinds het vaststellen van de normen voor waterveiligheid. Door deze toename zijn voor het rivierengebied en Flevoland nieuwe waterveiligheidsstrategieën nodig. Rijk en regio ontwikkelen deze strategieën in het Deltaprogramma. Mogelijkheden liggen, naast inzet op preventie, in een aangepaste ruimtelijke inrichting en verbetering van de calamiteitenorganisatie. Te denken valt aan vluchtroutes die droog blijven bij overstromingen en opgehoogd bouwen, zoals in het project 'Duin' in Almere Poort. Welke maatregelen het beste passen, is situatieafhankelijk. Vaak kunnen maatregelen worden meegenomen bij andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het oplossen van deze opgaven kan gedacht worden aan de volgende mogelijkheden:

- Heroverwegen van het wettelijke beschermingsniveau voor het rivierengebied en Flevoland;
- Onderzoek naar de mogelijkheid om van de Grebbedijk - die de Gelderse Vallei met steden als Veenendaal en Amersfoort beschermt - daadwerkelijk een Deltadijk te maken met kansen voor multifunctioneel ruimtegebruik;
- Het op orde brengen en houden van de waterveiligheid in het gebied tussen Lek, Noordzee, Noordzeekanaal en Utrechtse Heuvelrug voor situaties met hoogwater op de Neder-Rijn en Lek. Er wordt een effectief beschermingssysteem uitgewerkt, met oog voor meerdere opgaven;
- Het vinden van veiligheidsoplossingen voor locaties met verharde keringen zoals in Zandvoort, IJmond en Den Helder.

3.5.2 Het op orde brengen en houden van de zoetwatervoorziening

In droge jaren kan het nu al gebeuren dat het huidige systeem van zoetwatervoorziening onvoldoende is om veendijken, veenbodems, landbouw, scheepvaart, energieproductie en vele andere functies te voorzien van voldoende zoet water. De druk op de zoetwatervoorziening wordt versterkt doordat de verzilting via het grondwater en het oppervlaktewater in droge jaren toeneemt. Een ander aandachtspunt is het remmen van de bodemdaling in de Westelijke Veenweiden; dit proces krijgt in droge periodes een versnelling. West-Nederland is zeker in droge zomers in hoge mate afhankelijk van de wateraanvoer via de Neder-Rijn, de Lek, de Waal en het IJsselmeer. In de Noordvleugel en in Noord-Holland Noord zijn knelpunten op dit gebied extra relevant door de aanwezigheid van de Greenports en Lage Weide, een binnenhaven van nationale betekenis. Mogelijke veranderingen in het peilbeheer van het IJsselmeer vanuit de waterveiligheidsopgave zijn voor deze grote buffer verweven met de zoetwateropgave. Daarmee ligt er ook een relatie met de functies die in een breed gebied tot aan Duitsland afhankelijk zijn van water uit het IJsselmeer. Bovendien hangen besluiten over het peilbeheer van het IJsselmeer samen met besluiten over waterbeheer in de Rijn-Maasmonding en de Zuidwestelijke Delta. Naast het Rijk en regionale waterbeheerders hebben nadrukkelijk ook watergebruikers een verantwoordelijkheid voor het verminderen van zoetwatertekorten. Besparing, hergebruik en innovaties verkleinen zoetwatertekorten en versterken de concurrentiepositie van bedrijven en regio's.

Oplossingsmogelijkheden voor deze opgaven zijn onder meer:

- Optimalisering van de zoetwateraanvoer naar Midden-West Nederland, waarbij er een nauwe relatie bestaat met maatregelen die de mate van indringing van zout water via de Nieuwe Waterweg kunnen verkleinen;

- Vergroten van de regionale zelfvoorzienendheid door middel van meer waterbergingslocaties, hergebruik, besparing en innovaties;
- Vinden van oplossingen voor de toenemende bodemdaling en verzilting in onder meer de Westelijke Veenweiden, mede in relatie tot de zoetwatervoorziening voor functies als landbouw, stedelijk gebied en natuur;
- Strategie ontwikkelen voor peilbeheer in het IJsselmeer op korte en lange termijn, waarin zowel veiligheid, natuurontwikkeling, zoetwatervoorziening en ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor het voorzieningsgebied in onderlinge samenhang wordt afgewogen.

3.5.3 Het op orde brengen en houden van de waterkwaliteit

Door oorzaken als de aanleg van waterwerken, lozingen op oppervlaktewateren en visserij is de ecologische en chemische kwaliteit van het oppervlaktewater op meerdere plaatsen onvoldoende om duurzaam gebruik te garanderen. Dit is nadelig voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het vinden van oplossingen hiervoor heeft nauwe samenhang met de opgaven voor veiligheid en zoetwatervoorziening. De uitdaging om de chemische en ecologische kwaliteit op het niveau van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura 2000 te brengen, is in een aantal gevallen gekoppeld aan maatregelen om tot een ecologische kwaliteitssprong in het Markermeer-IJmeer te komen. Met de aanleg van de Houtribdijk raakten het Markermeer en het IJmeer afgesneden van het IJsselmeer, waardoor het water vertroebelde en de plantengroei stagneerde. De vergroting van natuurwaarden is hier ook nodig om toekomstige ruimtelijke ambities in het kader van RRAAM en andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeergebied mogelijk te maken vanuit de regels die Natura 2000 stelt.

De middelen om aan de waterkwaliteitsnormen te voldoen zijn beperkt, waardoor realisatie onder druk staat. Ook voor andere wateropgaven is kostenbesparing zeer gewenst. Het is daarom zaak te zoeken naar synergie met maatregelen op andere terreinen, zoals waterveiligheid, zoetwater en natuur. Zo is het project Marker Wadden deels gefinancierd door Natuurmonumenten.

Een concreet project dat bijdraagt aan de oplossing van deze opgave is onder meer:

- Toekomstbestendig ecologisch systeem Markermeer-IJmeer, waaronder de projecten Marker Wadden en Hoornse Hop (RRAAM)

3.5.4 Het voorkomen van wateroverlast, droogte en hittestress in stedelijk gebied

De verwachte toename van zowel extreem natte als extreem droge periodes zal leiden tot vergroting van hittestress, meer wateroverlast en meer watertekorten in stedelijk gebied. Dit leidt niet alleen tot aanzienlijke schade aan onder meer bebouwing en stedelijke infrastructuur, maar ook tot verslechtering van arbeidsproductiviteit en gezondheid. Dit betekent dat de leefomgevingskwaliteit van stedelijk gebied door klimaatverandering onder druk kan komen te staan. Stedelijke verdichting vergroot deze opgave, tenzij de ruimtelijke inrichting wordt aangepast, bijvoorbeeld door voldoende groenblauwe ruimte in stedelijk gebied te creëren, water vast te houden of aan te voeren voor droge periodes en water tijdig af te voeren in natte periodes. Daarom is het van belang om bij (her)inrichting steeds de meest klimaatbestendige oplossing te zoeken, bijvoorbeeld met begroeide daken of de aanleg van parken.

Een eerste concrete bijdrage aan de oplossing van deze opgave is onder meer:

- Het ontwikkelen van een instrumentarium om wateroverlast, droogte en hittestress in met name stedelijk gebied te kwantificeren en zo nodig te verminderen.

3.6 Energie: verduurzaming energievoorziening

Voor een concurrerend Nederland is een betrouwbare, stabiele en betaalbare energievoorziening essentieel. Voor het Rijk reden om in te zetten op de realisatie van een lagere CO₂-

uitstoot en op 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Inzet voor 2050 is een 100% duurzame opwekking. De transitie naar meer decentrale en duurzame vormen van energie moet ruimtelijk worden ingepast. Naast windenergie betekent dit vooral investeren in warmte (geothermie, bodemenergie en biomassa), zonnepanelen en zonneakkers. Om de doelen voor 2020 uit het Energieakkoord te halen wordt door het Rijk en het IPO een Plan van Aanpak opgesteld, gericht op de uitrol van duurzame energie. Het gaat om een grensoverschrijdende opgave, waarmee Rijk, regio en bedrijven gezamenlijk aan de slag moeten. Daarbij snijdt het mes aan twee kanten. Enerzijds moet het energieverbruik teruggedrongen worden door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren, anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog, te meer daar hier economische kansen liggen. Hier ligt een verbinding met de economische agenda van de Noordvleugel. De ruimtelijke effecten van deze ambitie zijn met name gericht op opwekking van duurzame energie, het transport van energie en het omgaan met energie in de gebouwde omgeving. Tegelijkertijd dient daarbij oog te zijn voor het realiseren van een veilige en aantrekkelijke woon- en werkomgeving, met behoud van natuur- en cultuurhistorische kenmerken. Voor de transitie naar een duurzame energievoorziening is het van belang om samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennis- en/of onderzoeksinstituten en maatschappelijke organisaties te organiseren. Een voorbeeld daarvan is de Energy Board in Noord-Holland.

3.6.1 Energiebesparing in bestaande bouw en in nieuwbouw

Woningen, kantoren, scholen, ziekenhuizen en andere gebouwen (de 'gebouwde omgeving') zijn samen verantwoordelijk voor 30% van het totale energieverbruik in Nederland. Energiebesparing in deze sectoren is een belangrijke opgave voor de regio. Het economisch effect is relevant: het geeft de bouwsector een impuls en leidt tot een verlaging van woonlasten. Stimuleringsprogramma's vormen hiertoe een nuttig instrument. Een goed voorbeeld vormt het programma Utrechtse Energie van de gemeente Utrecht, met onder meer een prominente rol voor energiebesparende maatregelen bij particulieren en verenigingen van eigenaren. Deze initiatieven zijn eerste stappen in de grotere opgave van energiebesparing in de gebouwde omgeving.

Energieneutraal bouwen gaat nog een stap verder. Hiertoe schetst het Rijk in het 'Nationaal Plan voor het bevorderen van Bijna-energieneutrale gebouwen in Nederland' (2012) de strategie. De doelstelling is erop gericht na eind 2018 alle overheidsgebouwen en na 2020 alle overige gebouwen vrijwel energieneutraal te bouwen. Hierop anticiperend lopen er in de Noordvleugel enkele beloftevolle initiatieven. Zo vindt in de MRA een onderzoek plaats naar prijsinstrumenten, bijvoorbeeld via korting op grondprijzen en de OZB.

Concrete projecten die bijdragen aan de realisatie van deze opgave zijn onder meer:

- Verduurzaming van de Gebouwde Omgeving;
- Aansluiting bestaande bouw op Westpoort Warmte, het warmtenet van Amsterdam, Amstelveen en Zaanstad.
- Noord-Hollandse Servicepunt Duurzame Energie waar alle Noord-Hollandse gemeenten bij zijn aangesloten. Het servicepunt ondersteunt gemeenten bij lokaal duurzame energiebeleid. Er worden ook concrete projecten uitgevoerd, bijvoorbeeld met woningbouwcorporaties.

3.6.2 Ruimtelijk mogelijk maken van duurzame opwekking

Een van de groeikansen voor duurzame energieopwekking in het stedelijk gebied is het aanbrengen van zonnepanelen. Er ontstaan nu veel marktinitiatieven om dit potentieel te benutten. Binnen de Noordvleugel worden deze initiatieven ondersteund. Daarnaast hebben Rijk en provincies afspraken gemaakt over het creëren van ruimte voor 6.000 megawatt windenergie op land in 2020. Samenwerking tussen Rijk en regio is een belangrijke voorwaarde om het potentieel hiertoe optimaal te benutten. In de Rijksstructuurvisie Wind op Land worden de grote locaties (> 100 MW) verankerd. In Flevoland wordt 1.370 MW geac-

commodeerd en in Noord-Holland 685,5 MW. In regionaal verband (provincies en gemeenten) zal onderzoek plaatsvinden hoe deze opgave kan worden gerealiseerd binnen de ruimtelijke randvoorwaarden. De provincie Noord-Holland onderzoekt de mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkeling van windenergie in het kader van de herstructurering van solitaire windturbines en verouderde lijnopstellingen.

Daarnaast ziet de regio veel kansen voor het ontwikkelen van een biobased economy, waarbij koolstof uit aardolie wordt vervangen door koolstof uit plantaardige stoffen. Onderdeel van deze innovatie is energieopwekking uit biomassa. Daarnaast vraagt de toenemende aandacht voor bodemenergie om ordening van de ondergrondse ruimte. Rijk en regio staan hiervoor aan de lat. Het gaat specifiek om warmte/koude opslag en geothermie. Beide bieden kansen om de klimaatambities te verwezenlijken. In de toekomst zijn warmtenetten relevant voor het transporteren van duurzame opgewekte warmte uit de ondergrond. Het Rijk ontwikkelt mede hiertoe de landelijke structuurvisie van de ondergrond. De Noordvleugel wil deze ontwikkelingen faciliteren. Momenteel worden warmtenetten vooral gebruikt voor het inzetten van de restwarmte van de industrie- en energiesector, bijvoorbeeld voor stads- en wijkverwarming. Binnen de regio Amsterdam vindt in opdracht van de provincie Noord-Holland onderzoek plaats naar het uitrollen van warmtenetten. Daarnaast krijgt het meenemen van energie uit water bij rijksprojecten aandacht, zoals de pilot met stromingsenergie-turbines bij de Spuisluizen van Den Oever. Kansen liggen verder in (Bio)LNG voor allereerst de scheepvaart, maar in een vervolgstadium ook het vervoer per spoor.

Een concrete actie welke bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:

- Faciliteiten bieden ten behoeve van offshore windenergie.

3.6.3 Inpassing smart grids om decentraal opgewekte energie lokaal te gebruiken

Smart grids zijn intelligente netwerken die lokaal opgewekte elektriciteit slim koppelen aan de lokale vraag naar elektriciteit. De ontwikkeling van dergelijke netwerken is essentieel om de voorgestane sterke groei van decentrale en lokale elektriciteitsopwekking mogelijk te maken en tegelijkertijd een robuuste energievoorziening te garanderen. Elektrisch vervoer is een belangrijk onderdeel van zo'n decentraal energiesysteem, omdat het de mogelijkheid geeft om pieken in de opwekking af te vangen. De uitrol van smart grids kan op termijn een ander licht werpen op de discussie rondom 380 kV-lijnen, welke centrale in plaats van decentrale opwekking faciliteren (zie 3.6.4).

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:

- 'Rendement voor iedereen' in Amersfoort en Utrecht, waarbij businesscases en financieringsconstructies worden ontwikkeld rondom smart grids en breedbandtoepassingen.

3.6.4 Balans vinden tussen voldoende ruimte voor zowel uitbreiding elektriciteitsnet en buisleidingentracé als verstedelijking

Hoogspanningslijnen zijn noodzakelijk voor het transport van elektriciteit. Grofweg kan gesteld worden dat het landelijke net via 380 kV-lijnen loopt en het regionale net via 150 kV-lijnen. In verband met het voorzorgsbeginsel gezondheid worden rond de verbindingen vrijwaringszones aangehouden. Ten aanzien van de 380 kV-lijnen is momenteel het 'Randstad380'-project in uitvoering. Dit netwerk is nodig voor de leveringszekerheid in de Randstad en het efficiënter benutten van het net voor het aansluiten van windparken op zee.

In de SVIR wordt ruimte gezocht voor het ophogen van 150-kV naar 380 kV tracés. Voor de Noordvleugel is het van belang dat gekozen wordt voor verbindingen waarvan de vrijwaringszones geen belemmering vormen voor verstedelijking. Daarnaast onderzoekt het Rijk op verzoek van de Tweede Kamer de wens om bestaande 150 kV-lijnen onder de grond te brengen (verkabelen). Diverse locaties in de Noordvleugel komen hiervoor in aanmerking, zoals Nieuwegein en Veenendaal.

Vanwege de nationale inzet op het gebied van energiezekerheid heeft de Noordvleugel belang bij de realisatie van de gasrotonde. In de Structuurvisie Buisleidingen zijn tracés gereserveerd voor de aanleg van leidingen van nationaal belang. Afstemming tussen vrijwaringszones rond de tracés en met name verstedelijkingsopgaven in de Noordvleugel is noodzakelijk.

Een concreet project dat bijdraagt aan de realisatie van deze opgave is onder meer:

- Tracés hoogspanning en buisleiding.

GEBIEDSOPGAVEN

Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk betrokkenheid van het Rijk nodig is. Dit geldt zeker voor deelopgaven, waarbij sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio.

In het vorige hoofdstuk zijn op Noordvleugelniveau de thematische opgaven beschreven. Deze opgaven doen zich niet overal in dezelfde mate van omvang en urgentie voor. Een zevental gebieden, met een concentratie van economische activiteiten en bevolking, zijn van bijzonder belang voor de internationale concurrentiepositie. Dit zijn over het algemeen ook de gebieden waar de verschillende functies het meest met elkaar concurreren om de beperkt beschikbare ruimte. De opgaven die hier spelen zijn bestempeld tot de majeure integrale gebiedsopgaven waar de meeste aandacht naar uitgaat. Dit zijn ook de gebieden waar Rijk en regio, ieder vanuit hun eigen rol, een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben. De focus op de majeure integrale gebiedsopgaven wil overigens niet zeggen dat de andere gebiedsopgaven niet belangrijk zijn.

De majeure integrale gebiedsopgaven zijn:

1. Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
2. Zuidas
3. Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oever (NZKG)
4. Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
5. As stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn
6. Utrecht-Oost/Science Park
7. A12-zone Oudenrijn-Lunetten

4.1 Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Een sterke internationale concurrentiepositie vraagt om een goede internationale ontsluiting van Nederland via het wereldwijde netwerk van verbindingen door de lucht. De opgave is om dit netwerk kwalitatief te laten groeien. Met name voor het investeringsklimaat is het van eminente betekenis de Schipholregio als geheel economisch optimaal laten functioneren. Tegelijkertijd brengt dit doel een hoge concentratie van economische activiteiten en stedelijke functies in een ruimtelijk beperkt gebied met zich mee. Dit leidt - nu en in de toekomst - tot concurrerende ruimteclaims.

Het programma SMASH - Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer - is het kader waarbinnen het Rijk, samen met de regio, besluit over de ruimteclaims en tegelijkertijd kansen probeert te benutten. Het programma moet helderheid bieden met betrekking tot de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. Uitgangspunt daarbij is onder meer dat een deel van de groei van Schiphol wordt opgevangen door de ontwikkeling van Lelystad Airport (zie 4.8 en bijlage 1). Dit vraagt om een goede en betrouwbare landzijdige bereikbaarheid van beide luchthavens. Vanuit economische optiek is er winst te behalen in het verbeteren van de reistijden op de belangrijkste corridors van wegen en spoor van en naar Schiphol, evenals in de robuustheid van de ontsluitingen.

Op basis van de huidige uitgangspunten wordt via een aantal varianten onderzocht of er een andere balans tussen vliegen en wonen mogelijk is. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar zowel de gevolgen voor woningbouw, luchtvaart en bereikbaarheid als naar de economische gevolgen en de milieueffecten. Hinder en de mate waarin hinder wordt beleefd spelen eveneens een belangrijke rol. De horizon van het onderzoek is het jaar 2020, met een

doorkijk naar 2040. Staande afspraken zoals die van de Alderstafel en de woningbouwafspraken worden als uitgangspunt gehanteerd, ook als deze nu al conflicteren.

Daarnaast wordt onderzocht of er infrastructurele maatregelen nodig zijn om de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren. De A4-corridor, het spoor, het regionale netwerk, waaronder een verbinding met de greenports Bollenstreek en Aalsmeer, en de multimodale knoop Schiphol-Plaza hebben speciale aandacht. Zo ontbreekt een oost/weststructuur in de Bollenstreek. Tevens wordt bekeken of ontwikkelingen op de lijn Schiphol-Zuidas-Amsterdam Centrum complementair aan elkaar zijn en zo ja, of het economisch zinvol is deze aan elkaar te verbinden, bijvoorbeeld via openbaar vervoer (de zogenaamde 'airportcorridor').

Om de vliegveiligheid te verbeteren worden binnen SMASH maatregelen onderzocht op de ruimtelijke consequenties voor bijvoorbeeld de plaatsing van windmolens of de benodigde ruimte voor waterberging. Om dezelfde reden zijn maatregelen nodig om vogels rond de luchthaven te weren. Ook moet worden voorkomen dat stationaire objecten - denk aan hoge gebouwen en windmolens - de ruimte om op te stijgen en te landen beperken, bijvoorbeeld door de verstoring van het radarbeeld.

SMASH resulteert in drie eindproducten:

1. Afspraken en besluiten vastgelegd in een beleidsdocument;
2. Een uitvoeringsagenda waar Rijk, regio en sector niet-vrijblijvend aan meewerken;
3. Juridische borging in het Luchthavenindelingsbesluit (AmvB LIB).

4.2 Zuidas

De ligging en de metropolitane allure maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek voor werken, wonen en verblijven. In totaal zullen op de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs krijgen. De Zuidas is tevens een belangrijke schakel in het knooppunt van verbindingen in de Noordvleugel. Zo verbindt de A10-zuid de A4 met de A2, terwijl station Amsterdam Zuid op de drukke spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad ligt. De komende jaren wordt, mede als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen op de Zuidas, verdere groei van het personenvervoer verwacht over zowel weg, spoor en het regionaal OV. Om dezelfde reden vragen het spoorvervoer (OV-SAAL en Hanzelijn) en het regionaal vervoer (Noordzuidlijn) om een snelle en forse uitbreiding van de Openbaar Vervoersterminal.

De ondertekening van de bestuursovereenkomst Zuidas in 2012 vormde een belangrijke mijlpaal om de locatie verder te ontwikkelen als economische toplocatie. Dit betekent dat de komende jaren circa € 1,4 miljard in de Zuidas wordt geïnvesteerd. De A10 wordt uitgebreid en komt over een lengte van 1200 meter ondergronds te liggen. Tegelijkertijd wordt station Amsterdam Zuid opgewaardeerd tot hoogwaardig OV-knooppunt, met meer transfercapaciteit en grotere perrons voor spoor en metro. Op de tunneldaken van de A10 ontstaat ruimte voor de Amstelveenlijn, andere vormen van regionaal OV, fietsenstallingen en taxistandplaatsen. Verder voorziet het project in de aanleg van keerspooren voor nationale HSL-shuttles. De metamorfose van station en wegen start in 2017; inmiddels is al wel begonnen met enkele voorbereidende werkzaamheden.

De verdere ontwikkeling van de corridor Zuidas – Schiphol is een gemeenschappelijk belang van het Rijk en MRA, waarbij het voor de hand ligt om de ontwikkelmogelijkheden in samenwerking te verkennen. Indien besloten wordt tot een tweede terminal op Schiphol kan met name de aanleg van een tweede railverbinding tussen de Zuidas en de luchthaven belangrijk zijn.

4.3 Noordzeekanaalgebied/ZaanIJoervers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied (NZKG) een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam en daarmee aan de nationale economie. Uit het in 2011 afgeronde MIRT-onderzoek Zaan-IJ oevers bleek dat zowel de havenactiviteiten als de woningbouwopgave van belang zijn voor gezonde economische groei van de MRA. Om die reden is besloten de groei van de haven en groei van de stad als één samenhangende MRA-opgave te beschouwen. Begin 2012 hebben de vijf Noordzeekanaal gemeenten (Velsen, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam), de provincie Noord-Holland en het Rijk daarom besloten om samen te werken aan een integrale ruimtelijk-economische visie op het NZKG. Als plangebied is het gehele gebied in beschouwing genomen, van (de zeesluis bij) IJmuiden tot en met het IJ binnen de ring A10 van Amsterdam. De industrieclusters en transformatielocaties langs de Zaan behoren eveneens tot het plangebied. De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben de visie vlak voor en na de zomer vastgesteld.

De belangrijkste voorstellen in de visie zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijfsterrainen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. Uitgangspunt is om voldoende ontwikkelingsruimte te bieden aan bedrijvigheid in het algemeen en maakindustrie en havenindustrie in het bijzonder. De inzet daarbij is gericht op een duurzame economische groei, waarbij transities mogelijk worden in de richting van duurzame energieproductie en energiediensten.

Voor de havens is vastgelegd dat de overslag mag op bestaand gebied achter de sluis stijgen tot 125 miljoen ton. Er wordt gekozen om eerst te intensiveren op het huidige havenareaal, om ruimte te geven aan activiteiten die een toegevoegde waarde voor de regio hebben. Als al het bestaande havengebied is gebruikt, is het noordelijk deel van de Houtrakpolder gereserveerd om tijdig nieuw terrein beschikbaar te hebben. Naast een optimale toegankelijkheid vanaf zee, moeten ook de achterlandverbindingen op orde zijn. Met name een vlotte doorstroming bij de sluisen en op de belangrijkste corridors in het vaarwegennet (Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal/Lekkanaal en de vaarweg Amsterdam-Lemmer) is belangrijk.

Op diverse plekken in de het NZKG, met name langs de Zaan en het IJ, ontstaan geleidelijk aan aantrekkelijke woonwerkmilieus. De inzet is erop gericht om deze ontwikkeling via een zorgvuldige procesgang in overleg met betrokkenen te laten plaatsvinden, onder andere om de benodigde beroepsbevolking te kunnen binden aan de regio. Op diverse locaties kan geleidelijk een dergelijke transformatie plaatsvinden. In eerste instantie zullen concrete woningbouwplannen, waarvan de milieubeperkingen al zijn opgeheven, uitgevoerd worden. Daarbij gaat het onder meer om de Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM op de IJ-oever of langs de Noordzaan. Tegelijkertijd wordt onderzocht waar het wenselijk is de milieucontouren zodanig aan te passen dat enerzijds (haven)bedrijven goed kunnen blijven functioneren en anderzijds wonen dichterbij de haven mogelijk wordt. In de Coen- en Vlot-haven wordt tot 2025 niet actief getransformeerd. Op de lange termijn is het niet uitgesloten dat er woningen gebouwd zullen worden. Wanneer besloten wordt tot realisatie van een nieuw havenareaal in het noordelijk deel van de Houtrakpolder, moet compensatie plaatsvinden voor het verlies van natuurwaarden.

De visie zet ook in op leefbaarheidsaspecten. De rijke cultuurhistorie van het NZKG-gebied wordt beter zichtbaar gemaakt door het koppelen van recreatieve ontwikkelingen aan de verschillende cultuurhistorische elementen. Tevens worden historische structuren als de IJ-dijken en de Stelling van Amsterdam dragers van een recreatieve doorlopende routing. Door de inzet op duidelijke entrees naar het groengebied en goede recreatieve verbindingen voor zowel fietsers, wandelaars als over water, krijgt het groengebied een grotere betekenis voor de bewoners van de regio en zijn stad en landschap goed met elkaar verbonden.

Ten aanzien van de bereikbaarheid is met de komst van de tweede Coentunnel en de Westrandweg de weginfrastructuur in de regio in belangrijke mate aangevuld. Op basis van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam is in oktober 2013 bepaald wat nodig is om tot 2030 een goede bereikbaarheid via een robuust wegennet te waarborgen. Het betreft capaciteitsuitbreiding A7/A8 tussen de Coentunnels en Purmerend Noord en een verbinding tussen de A8 en de A9. Het Rijk start een MIRT-verkenning A7/A8 en een MIRT-onderzoek naar de A9; de provincie Noord-Holland start een planstudie Verbinding A8-A9. Bij een uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder zal de N202 mogelijk moeten worden verlegd. Verder worden Amsterdam-Noord en Zaandam met elkaar verbonden door hoogwaardig openbaar vervoer buslijn(en). Ook ontstaat langs de oevers van het IJ een snelle en een recreatieve fietsroute. In IJmuiden en Velsen wordt hoogwaardig openbaar vervoer toegevoegd door aansluiting op de Zuidtangent.

De milieuwet- en regelgeving biedt beleidsruimte om op een aantal plekken in het gebied meer hinder te accepteren dan tot op heden wordt gedaan. Hiervan zal op een aantal plekken gebruik van worden gemaakt ten behoeve van functiemenging en bedrijfsontwikkeling.

In de loop van 2013 en 2014 wordt de Bestuurlijke Agenda NZKG opgesteld, met samenwerkings- en afstemmingsafspraken. Hierin wordt aangegeven wat de samenhang tussen de besluiten en afspraken is en wanneer die besluiten opportuun zijn. Dit sluit aan bij een adaptieve manier van programmeren en realiseren. Daadwerkelijke ontwikkelingen en ramingen worden daartoe (extra) goed gemonitord.

4.4 Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RSV-AAM), door het Rijk vastgesteld op 13 november 2013, schetst het perspectief op de ontwikkeling van woningbouw, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Vanuit deze drievoudige ambitie wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiekracht van de Randstad als geheel. Het in de Rijksstructuurvisie geschetste toekomstperspectief is door de regionale overheden in november 2013 bekrachtigd in een bestuursovereenkomst, terwijl de afspraken over Almere 2.0 tussen het Rijk, de provincie Flevoland en Almere in een uitvoeringsovereenkomst zijn vastgelegd.

Woningbouw

Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Een deel van de regionale behoefte aan nieuwe woningen kan in Almere worden opgevangen. Uitgangspunt is dat de verstedelijking in de regio zoveel mogelijk wordt geconcentreerd in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande infrastructuurcorridors op de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit versterkt de agglomeratiekracht. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, wordt druk opgebouwd die nodig is voor een westwaartse groei van Almere en worden de investeringen in deze vervoersassen maximaal benut. Ter verbetering van de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel wordt de komende jaren gewerkt aan de capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Verder wordt de bereikbaarheid tussen Almere en de provincie Utrecht verbeterd, dit betreft momenteel onder andere het verbreden van de A27 tussen Utrecht en knooppunt Eemnes en een pilot met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof.

Almere groeit in fasen en organisch op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. De locaties Almere Poort, Nobelhorst, Centrum Weerwater en Oosterwold bieden ruimte aan een aanzienlijk aantal woningen, voorzieningen en aan bedrijvigheid.

Samen met de groei van Almere zal de stedelijke infrastructuur en groenblauwe structuur meegroeien. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad bovendien een internationale impuls. In verband met de organisatie van de Floriade en de daaraan gekoppelde gebiedsontwikkeling is een tijdige realisering van de capaciteitsuitbreiding van de A6 en adequate ontsluiting van de Floriadelocatie noodzakelijk. Tegelijkertijd wordt een volwaardig voorzieningenpakket op het gebied van onderwijs, werkgelegenheid, cultuur, sport en duurzaamheid ontwikkeld. De groei en de daarbij behorende investeringen in de integrale ontwikkeling van de stad, biedt de Almere de kans zich door te ontwikkelen als een meerkernige stad met een groene kwaliteit midden in het stedelijk netwerk van de Noordvleugel.

Gekozen is voor een organische ontwikkeling met een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat er geen vaststaand eindbeeld voor de ontwikkeling wordt vastgelegd, maar dat op adaptieve wijze, stap na stap, naar het toekomstperspectief wordt toegewerkt. De marktvrage naar woningen en bedrijfslocaties is sturend.

Bereikbaarheid

Op het moment dat de bouwlocaties in bestaand stedelijk gebied en langs de bestaande vervoersassen zijn benut, kan worden gestart met de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Een IJmeerverbinding met een hoogstedelijke ontwikkeling van Almere Pampus is hierbij de stip op de horizon. Deze verbinding is een metroachtig systeem dat Almere en in het bijzonder de locatie Pampus direct verbindt met Amsterdam. Een vervolgonderzoek (MIRT-verkenning) naar verdere infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus wordt gestart als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn gebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van Amsterdam IJburg. Periodiek zal de voortgang van de woningbouw en andere ontwikkelingen in de Noordvleugel worden gemonitord, daarbij zal ook de bereikbaarheid tussen Almere en de Utrechtse regio worden betrokken.

Het Rijk en de regio hebben als ambitie een westelijke ontwikkeling van Almere. In samenhang met het besluit om te zijner tijd Almere Pampus in ontwikkeling te nemen zal ook een aanvullend besluit over de ontsluiting genomen moeten worden. Met uitzondering van de provincie Noord Holland (voorkeur aanvullende maatregelen Hollandse Brug) vormt de IJ-meerlijn voor alle partijen het gewenste toekomstperspectief gezien de betekenis voor de metropoolvorming. Op basis van de MIRT-verkenning wordt een go/no-go-besluit genomen, waarbij meerdere alternatieven voor de ontsluiting van Almere in de afweging worden meegenomen, waaronder ook een ontsluiting via de Hollandse brug. De gemeente Almere stelt positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding als voorwaarde voor de ontwikkeling van de locatie Almere Pampus. Indien niet tot een IJmeerverbinding wordt besloten, treden het Rijk en de regionale overheden met elkaar in overleg over hoe de gedeelde ambitie ten aanzien van de versterking van de Noordvleugel en verantwoorde ontwikkeling van de stad Almere kan worden bereikt.

De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad levert naar verwachting nieuwe werkgelegenheid op in de regio en sluit dan ook goed aan bij de ambities van Almere op het vlak van werkgelegenheid. Het MER zal ingaan op de definitieve routestructuur en de milieueffecten daarvan. Naar verwachting is dit begin 2014 bekend. Alle betrokkenen hebben afgesproken dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om de verschillende ruimtevrage functies toekomstvast op elkaar af te stemmen, zodat hinder en hinderbeleving in een vroegtijdig stadium kan worden voorkomen of kan worden geminimaliseerd.

Natuur

Rijk en regio zetten in op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer, met als toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust. Afhankelijk van het verloop van de ecologische processen en ruimtelijke ontwikkelingen zijn er minder, meer of andere (natuur)maatregelen nodig.

Op deze manier wordt een ontwikkeling in gang gezet die rekening houdt met onzekerheden en die kan worden aangepast aan verschillende toekomstscenario's. Welke natuurmaatregelen wanneer nodig zijn wordt bepaald op basis van monitoring en de resultaten van onderzoek. De vervolgstappen naar het robuuste systeem zijn gekoppeld aan Natura 2000, Kaderrichtlijn Water (KRW) en aan mitigerende maatregelen in relatie tot toekomstige ontwikkelingen, zoals recreatie en een eventuele IJmeerverbinding.

In het Markermeer-IJmeer draagt het project Luwtmaatregelen Hoornse Hop bij aan het realiseren van het toekomstperspectief van het TBES. Complementair daaraan kan met de eerste fase van het project Marker Wadden worden gestart. Hiermee worden belangrijke stappen gezet ter verbetering van de ecologische kwaliteit en recreatieve gebruiksmogelijkheden.

4.5 As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. Zo is het stationsgebied het belangrijkste OV-knooppunt van Nederland, met één van de grootste winkelcentra van het land, de Jaarbeurs en nationale hoofdkantoren. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland en fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Stationsgebied Utrecht

De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. Dit houdt direct verband met de grote toename van het aantal reizigers die het Stationsgebied Utrecht krijgt te verwerken. In 2020 zullen dagelijks 370.000 reizigers gebruik maken van de OV-terminal, dat is 100.000 meer dan nu het geval is. Richting 2030 loopt het aantal reizigers op tot maar liefst 465.000 per dag. Uit MIRT-onderzoek blijkt dat - om de druk op de OV-terminal te verlichten en de leefbaarheid in de overbelaste buscorridors te verbeteren - extra impulsen in het regionaal OV nodig zijn, ook op de lange termijn. Daarnaast vindt aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats, met een accent op nationale functies gericht op ontmoeting. In het kader van de Utrechtse zoektocht naar het verbeteren van de oost-west relaties in de stad wordt er hard gewerkt aan de uitbreiding van het tramnetwerk. Het stationsgebied raakt diverse binnenstedelijke transformatieopgaven, waaronder de Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek en Welgelegen. Om deze van de grond te krijgen zijn nieuwe ontwikkelstrategieën nodig.

Leidsche Rijn

Met in totaal 31.000 woningen en 80.000 inwoners draagt Leidsche Rijn bij aan de ruimtelijke kwaliteit van een veel groter gebied. Dankzij deze verstedelijkingsconcentratie worden waardevolle omliggende landschappen ontzien. Leidsche Rijn vervult zeker nog tot 2025 een belangrijke opvangfunctie. Het is in Nederland één van de weinige plekken waar zonder veel planologische procedures nog een substantieel woningbouwprogramma kan worden gerealiseerd. Inmiddels is een flink deel hiervan gerealiseerd. Van het ca. 720.000 m² omvattende kantorenprogramma is ongeveer een derde gereed, terwijl van de geplande bedrijventerreinen ongeveer de helft is uitgegeven en er nog 59,4 ha uitgeefbaar is.

Voor de komende jaren is de realisatie van Leidsche Rijn Centrum de grootste opgave. Om de locatie via het dak van de geïntegreerde A2 daadwerkelijk te verbinden met de stad moet hier een omvangrijk programma tot stand komen, inclusief ontwikkeling van een nieuwe voersknoop (met P+R, HOV, spoor). Aan de westzijde van Leidsche Rijn wordt het recreatielandgoed Haarzuilens ontwikkeld. De opgave is om de ontwikkeling van dit regionale recreatiegebied te laten aansluiten op de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn. Tot slot

speelt de aanpak van de hoogspanningslijn Utrecht-Dodewaard in Rijnvliet en verder richting Rijnenburg en Nieuwegein.

4.6 Utrecht-Oost/Science Park

Het Utrecht Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum.

Op het Science Park, onderdeel van het grotere gebied Utrecht-oost, is sprake van een grote dynamiek. Zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid zijn de voornaamste opgaven. Hiertoe liggen niet alleen in het naast de Uithof gelegen kantorengedraged gebied Rijnsweerd mogelijkheden, maar ook in de regiogemeenten. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de Science-as in de gemeente De Bilt met onder meer het RIVM-terrein, in combinatie met de daarmee verbonden oosttangent voor de verbetering van de OV-bereikbaarheid van Utrecht Science Park. Voor de modernisering van Rijnsweerd staat het doorbreken van de monofunctionaliteit centraal, samen met het verbeteren van de aansluiting via OV en fiets op De Uithof. De aanleg van de tweede tramlijn via de binnenstad, ook ter ontlasting van de zeer drukke huidige busroutes, kan daarmee dichterbij komen. Het nieuwe station Vaartse Rijn zal zich de komende jaren ontwikkelen tot belangrijk nieuw OV-knooppunt van Utrecht. Dit zal de bereikbaarheid van het Science Park en Utrecht Oost verbeteren, Utrecht Centraal ontlasten en de economische en culturele betekenis van de zuidelijke binnenstad versterken.

De A27, A28 en A12 doorsnijden Utrecht-oost. Hier ligt een forse bereikbaarheids- en inpassingsopgave. Ook is er aandacht nodig voor de kwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het landschap rond De Uithof heeft meer dan nationale allure en is daarmee een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Instandhouding van de groene bufferzones tussen de verschillende stedelijke gebieden en de verdere ontwikkeling voor natuur en recreatie maakt daarom deel uit van de uitgezette koers voor dit gebied. De voorziene overkapping van de A27 bij Amelisweerd biedt kansen om meer ruimtelijke samenhang te brengen aan de oostkant van de stad Utrecht. Landgoed Amelisweerd en het stedelijk gebied worden dankzij de overkapping weer met elkaar verbonden.

Uiteindelijk doel is de potentie van het gebied ten volle te benutten. Om dit te bereiken starten de regionale overheden, in samenwerking met Rijk en andere organisaties, een proces om alle ontwikkelingen en kansen in samenhang te bezien en te faciliteren.

4.7 A12-zone Oudenrijn - Lunetten

Op langere termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en multifunctioneel woon/werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van de Noordvleugel. De ligging van dit gebied is uitstekend: op het kruispunt van de twee sterke economische vervoersassen A2 en A12, centraal in Nederland, vlakbij Schiphol en in het hart van de kennisregio van midden-Nederland. Het is een gebied met een grote economische en ruimtelijke potentie. In het 'Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal' (2011) zijn samenhangende nationale, regionale en lokale opgaven onderkend, die zich de komende decennia uitstekend lenen voor verknoping. Een belangrijke opgave is daarbij de OV-bereikbaarheid. Tevens kan de A12-zone de stad beter verbinden met de groengebieden ten oosten en westen van de stad.

Op basis van huidige inzichten voorzien de publieke partijen voor 2025 geen grootschalige ontwikkelingen. De komende jaren wordt daarom vooral ingezet op het uitwerken van oplossingen voor actuele ruimtelijke en infrastructurele opgaven in het gebied. Voor de langere

termijn staat de verbreding van de A12 gepland, met als aandachtspunt dat deze de beoogde ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. In 2013 is regionaal gestart met samenwerking met private partijen door het Verstedelijkingperspectief op onderdelen verder te verdiepen.

4.8 Overige gebiedsopgaven

Naast de ontwikkelingen in de prioritaire gebieden spelen er vele opgaven in deelgebieden. Dit geldt niet alleen voor de Noordvleugel, maar ook voor Noord-Holland Noord, overig Flevoland en overig Utrecht. Deze dragen eveneens bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het gaat voor een belangrijk deel om projecten en opgaven die opgepakt kunnen worden op regionaal schaalniveau. Het Rijk heeft hierbij geen directe betrokkenheid. Deze paragraaf geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste opgaven in de deelgebieden; in bijlage 1 zijn ze meer uitgebreid beschreven. Deze projecten zijn ook opgenomen in bijlage 2 welke apart is bijgesloten.

4.8.1 Amstelland, Zuid-Kennemerland en Gooi- en Vechtstreek

In Amstelland spelen diverse opgaven op het gebied van verstedelijking en infrastructuur. Recent *is* het uitvoeringsproject A1/A6/A9 van start gegaan. Invoering van de Ongehinderde Logistieke Verbinding Greenport verbetert de aan- en afvoer van goederen van Bloemenveiling Aalsmeer, terwijl door de omlegging van de N201 zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van het gehele omliggende gebied aanzienlijk toeneemt.

Zuid-Kennemerland heeft te maken met meerdere bereikbaarheidsopgaven, met name met het oog op de grote pendelstromen richting Schiphol en Zuidas. In de Gooi- en Vechtstreek, Waterland/Purmerend en Zuidoostlob/Bloemendalerpolder spelen eveneens diverse bereikbaarheidsopgaven.

4.8.2 Lelystad

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport kan vanaf 2015 als twin-luchthaven van Schiphol niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol accommoderen. Hiervoor moet voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen. Lelystad heeft tot 2040 plek voor de bouw van 15.000 woningen, waarvan tweederde op de locatie Warande. Op toeristisch gebied liggen er kansen dankzij onder meer BataviaStad, BataviaHaven en de Oostvaardersplassen. Over de bereikbaarheid van Lelystad en luchthaven Lelystad via de A6, het provinciale en gemeentelijke wegennet, spoor en regionaal OV, is een MIRT-onderzoek gestart. Flevokust kan zich op termijn ontwikkelen tot multimodaal logistiek knooppunt voor het goederenvervoer.

4.8.3 Overig Flevoland

Dit deel van de provincie Flevoland speelt onder meer een essentiële rol bij het halen van de duurzame energiedoelstelling, zoals door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle van belang.

4.8.4 Noordvleugelgedeelte Utrecht (Utrecht en Amersfoort)

Naast de majeure gebiedsopgaven spelen er in Utrecht en Amersfoort enkele grote herstructurerings- en transformatieopgaven, de aanpak van kantorenleegstand en meerdere verdichtingsopgaven. Daarnaast zijn er diverse bereikbaarheidsvraagstukken. In deze regio's is ook voorzien in een aantal uitleggebieden. Kansen liggen er voor verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van zorg.

4.8.5 Overig Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateroverlast en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch zijn er onder meer kansen voor Agro Food Tuinbouw en Life Sciences. De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

4.8.6 Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord (NHN) heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Naast een diversiteit aan unieke open landschappen en mooie steden en dorpen, telt dit deel van de provincie drie kusten (Noordzee, Wadden en IJsselmeer/Markermeer) met aantrekkingskracht voor recreanten, toeristen en bezoekers. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan NHN een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van de Noordvleugel. Daarbij ontwikkelt NHN haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak, gericht op vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters: Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/ Marietiem&Offshore, Vrijtijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstituten en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd.

In de economische clusters zijn naast internationale bedrijven ook meerdere hoogwaardige kennisinstituten en onderzoekscentra aanwezig, waaronder ECN, TNO, Imares, ATO, WUR, Tocardo, NIOZ, Maritime Campus Netherlands (MCN) en de Koninklijke Marine. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Geredeneerd vanuit onder meer het zorgen voor aantrekkelijke vestigingslocaties, het stimuleren van recreatie/toerisme en dat het Waddengebied UNESCO Werelderfgoed is (siteholder is het Rijk) dat beter moet worden ontsloten (digitaal en fysiek), moet de betekenis van het Waddengebied voor de Noordvleugel worden vergroot. Dat begint bij de bewustwording dat de Wadden mondiaal een uniek natuurlijk gebied zijn.

Een nieuwe manier van werken

Rijk en regio zijn het eens over de opgaven die wachten om de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te versterken. Maar de context waarin deze zich afspelen is de afgelopen jaren fundamenteel veranderd. Als uitvloeisel van de economische tegenwind van de laatste jaren is de initiërende rol van de overheid bij ontwikkelingen aanmerkelijk kleiner geworden. Dit noopt tot een nieuwe manier van werken.

In de ruimtelijke ordening doet zich sinds ruim een decennium een transitie voor van aanbod- naar vraagoriëntatie. Deze transitie leidt tot meer nadruk op organische ontwikkeling en uitnodigingsplanologie. In deze transitie verandert ook de rol van de overheden ten opzichte van initiatienemers. Overheden gaan zich richten op de condities (sturen op kaders via hoofdlijnen), visie (geen blauwdrukken of eindbeelden meer) en adaptieve strategieën. De essentie hiervan is dat initiatiefnemers, variërend van zelfbouwers tot beleggers, ruimte krijgen om binnen de gestelde kaders initiatieven tot wasdom te brengen. Om dit mogelijk te maken, is het van belang dat de verhouding tussen overheidslagen verandert.

Gevolgen veranderde context

Al enkele decennia vindt er in het fysieke domein een decentralisatie plaats. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is hiervan het voorlopige sluitstuk. In het licht van deze veranderde context zal, om tot de beoogde resultaten te komen, in vergelijking met de Gebiedsagenda's van 2009, het 'hoe' en 'wanneer' de komende jaren meer centraal staan. Het 'wat' is meer dan voorheen op hoofdlijnen en op het niveau van ambities geformuleerd. De ambitie en visie van deze geactualiseerde Gebiedsagenda, samen met de daarin geformuleerde opgaven, bieden ruimte en flexibiliteit. Nu nog onbekende private investeerders en initiatiefnemers kunnen hierop inspelen. Op hun beurt investeren overheden enerzijds in diverse programma's en projecten en faciliteren anderzijds initiatieven van anderen.

Niet alleen is de initiërende rol van de overheid zelf bij ontwikkelingen verkleind, ook is er minder geld beschikbaar dan in het verleden. Dat geldt, mede als gevolg van de economische crisis, ook voor marktpartijen. Dit betekent dat er innovatief naar het investerend vermogen gekeken moet worden. Bijvoorbeeld door per opgave te zoeken naar mogelijkheden om budgetten van alle betrokken overheden te ontschotten en door te zoeken naar verschillende dekkingsbronnen en verdienmodellen om een project te realiseren. De belangen van een overheid bij de totale gebiedsopgave zijn belangrijker dan de vraag uit welk deelbudget de financiering door die overheid plaatsvindt.

Samen(hangend) realiseren

Door de veranderde omstandigheden is het van wezenlijk belang om tussen ontwikkelingen samenhang en verbinding aan te brengen. Afstemming tussen alle relevante partijen vanuit een gemeenschappelijke ambitie en visie is cruciaal, zodat ieders inzet wordt versterkt in plaats van tegengewerkt. Hier is voor de overheid een zeer belangrijke faciliterende rol weggelegd. De woningbouwopgave is een voorbeeld. Het met elkaar eens zijn over de bouw van x-duizend woningen is niet meer voldoende, aangezien het aan mogelijkheden ontbreekt om de woningbouw in grote aantallen te financieren. Het is daarom noodzakelijk om meer adaptieve ontwikkelingsstrategieën te hanteren. Daarbij hoort ook het betrekken van partijen, zoals wooncorporaties, ontwikkelaars, beleggers en zelfbouwers, bij concrete gebiedsontwikkelingen. Het organiserend vermogen komt meer voorop te staan. Een gebiedsvisie moet voortaan enerzijds robuust en consistent zijn en anderzijds voldoende flexibel en uitnodigend om partijen met investeringsvermogen aan te trekken en ruimte te geven voor een eigen invulling. Een vergelijkbare uitdaging geldt voor landschap en natuur.

Daarnaast moet er op de verschillende thema's naar sterkere samenhang en win-win situaties gestreefd worden. Zo is bij de ontwikkeling van knooppunten, mits de afstemming geop-

timaliseerd wordt, voor alle thema's resultaat te boeken. Om daadwerkelijk tot samenwerking en tot concrete resultaten te kunnen komen, zal er bovendien soms ruimte moeten worden gegeven ten opzichte van wat sectoraal gezien het ideaal zou zijn. Verder is het van belang om kansen en risico's voor waterbeheer op tijd te signaleren. Daarom worden waterbeheerders vroegtijdig betrokken bij alle ruimtelijke plannen die van belang zijn voor het waterbeheer.

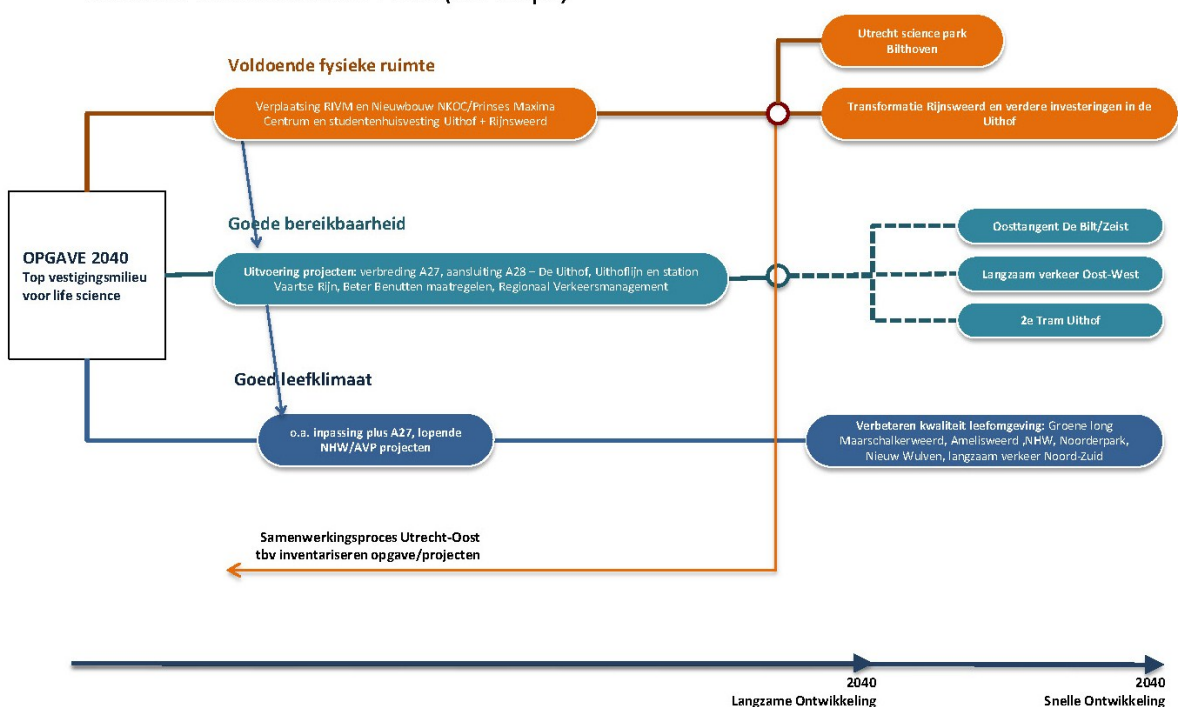
Flexibel programmeren: naar een nieuwe projectenagenda

Onder meer in MIRT-verband zijn de samenwerkende overheden altijd gewend geweest om langetermijnafspraken te maken en het beschikbare budget te verdelen, ook als dit pas vijftien jaar later beschikbaar komt. De verwachting was dat wanneer de ene partij A zou doen, de andere partij daar B tegenover zou stellen. De afgelopen jaren is het steeds lastiger gebleken zulke afspraken met een lange tijdshorizon waar te maken. Ontwikkelingen zijn omkleed met onzekerheden en vinden steeds meer op een organische manier plaats.

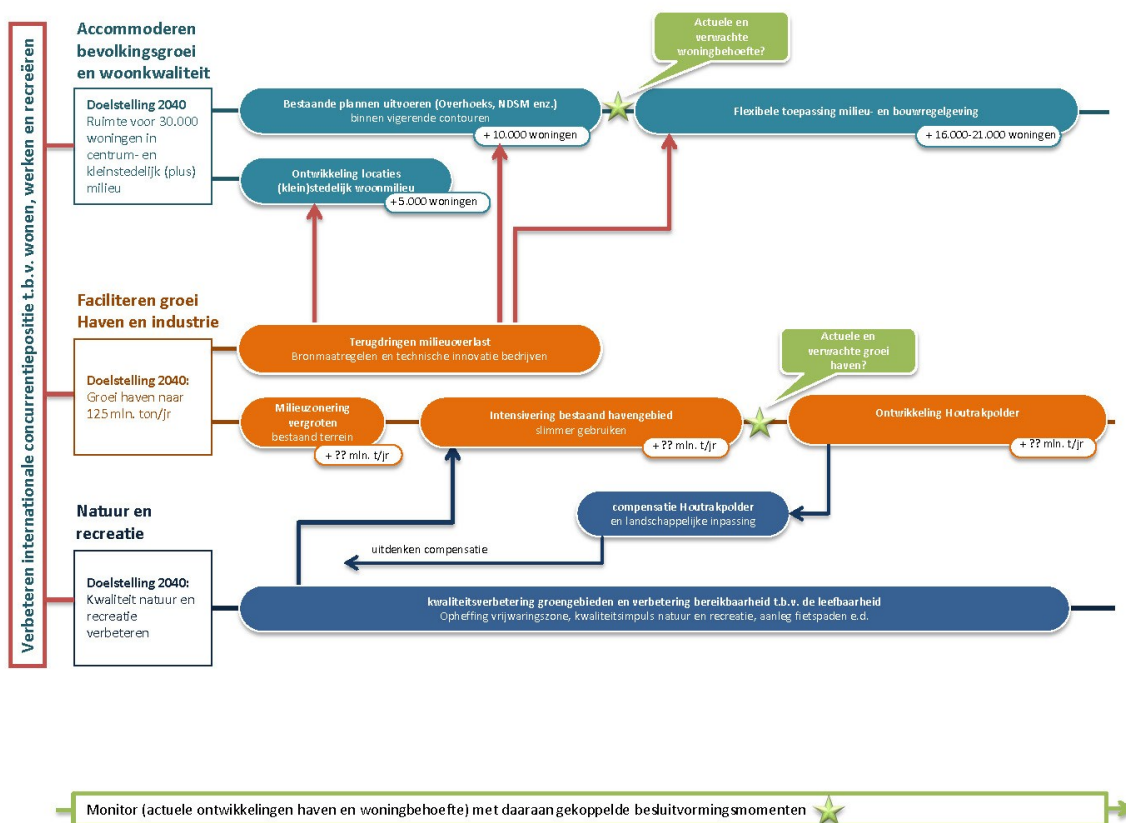
In dit licht is het verstandig om op een flexibele manier te programmeren en te ontwikkelen, waardoor ruimte ontstaat om tijdig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden, zie de twee afbeelding met de mogelijke ontwikkelpaden voor Utrecht-Oost/Science Park en het Noordzeekanaalgebied. Daarbij is het essentieel om een goede blijvende samenwerking te hebben tussen de diverse betrokken partijen, die stoelt op een gedragen ambitie en visie. Een samenwerking bovendien waarbij snel kan worden ingespeeld op een gewijzigde situatie. Dit vraagt een andere methode om tot invulling te komen van projecten, met name ten aanzien van deelprojecten en de fasering in de uitvoering. Onzekerheden moeten vooraf worden benoemd, terwijl nieuwe zekerheden vooraf kunnen worden gecreëerd door relevante ontwikkelingen te volgen en beslistmomenten meer in de tijd te plannen. Daarbij is het van belang tussentijds te toetsen of actuele ontwikkelingen de beslissingen versnellen of vertragen. Dit vraagt een actieve monitoring op structurele basis. In het project Zaan/IJ-oevers zijn hier eerste ideeën over op tafel gekomen en omgezet in een monitoringssysteem.

Gevolg is dat projecten minder traditioneel in de projectenlijst terugkomen. Volgende stap is na te gaan over welke projecten beter op een later moment een beslissing kan worden genomen. Zeker naarmate projecten op de langere termijn spelen, is het van belang de discussie te verschuiven van investeringsbeslissingen naar ontwikkelpaden. Het gaat er daarbij om in onderzoeken en verkenningen breed te zoeken naar opties en bandbreedtes in plaats van naar vaststaande concrete oplossingen.

Utrecht-Oost Science Park (concept)



Visie Noordzeekanaalgebied 2040



De uitwerkingen van de majeure gebiedsopgaven NZKG en Utrecht-oost/Science Park geven aan hoe een adaptieve aanpak schematisch weergegeven kan worden. De verschillende stappen zijn, voor zover mogelijk, indicatief in beeld gebracht. De paragrafen 4.3. en 4.6. geven een inhoudelijke beschrijving van beide opgaven.

Een goed onderscheid naar tijdvakken is eveneens van belang. Hoe verder in de toekomst, hoe meer er rekening moet worden gehouden met onzekerheden. Voor het eerste tijdvak, de komende twee jaar, geldt dat er actief moet worden gezocht naar 'no regret'-maatregelen, die goed en kostenefficiënt zijn en passen in elk willekeurig en onzeker eindbeeld.

In grote lijnen bestaat de adaptieve aanpak uit zes stappen:

1. Formuleren van onderscheidende centrale ambitie;
2. Vertalen van de ambitie in concrete, meetbare opgaven en globale uitvoeringstermijnen;
3. In kaart brengen van onzekerheden;
4. Omzetten van onzekerheden in kantelpunten: wanneer kan een besluit worden genomen?;
5. Besluiten over no-regret maatregelen die in elk scenario passen;
6. Op basis van voorgaande stappen per opgave ontwikkelpaden schetsen.

De context waarbinnen dit plaatsvindt is:

- Kiezen voor uitnodigingsplanologie en experimenten met nieuwe samenwerkingsvormen van overheid en markt.
- Optreden als een faciliterende overheid, die gebruik maakt van de creativiteit, kennis en innovatiekracht van marktpartijen en maatschappelijke organisaties, onder meer door samen businesscases op te stellen.
- Terugbrengen van grote opgaven naar 'eenvoudige' deelopgaven en deze gericht aanpakken. Dit vereist het vertrouwen dat de resterende opgaven ook opgepakt zullen worden en zo op een organische manier tot een integrale oplossing leiden.
- Een bereidheid om te zoeken naar nieuwe verdienmodellen, het zoeken van maatwerk als het gaat om dekkingsbronnen én werk maken van ontschotting van budgetten.

Hoofdstuk 6

Programma's en projecten

De Gebiedsagenda wordt - in een aparte bijlage - afgesloten met een overzicht van alle mogelijke programma's en projecten. Het kan daarbij gaan om concrete projecten en programma's, maar ook om andersoortige acties of maatregelen. In meer en mindere mate dragen deze alle bij aan de realisatie van de visie en de daarmee verbonden opgaven.

De projectenlijst 2013 is nog grotendeels op 'traditionele' wijze tot stand gekomen. Dit houdt in dat deze nog niet de nieuwe manier van werken weerspiegelt, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, die een meer flexibele, adaptieve aanpak nodig maakt. De geschetste aanpak vereist een fundamenteel andere manier van denken en handelen van alle betrokkenen. De opgave is dan ook deze nieuwe werkwijze en de 'mental shift' die daarvoor nodig is de komende jaren stapje voor stapje met elkaar uit te werken.

De focus in de projectenlijst ligt op initiatieven waar Rijk en regio elkaar nodig hebben of die een duidelijke relatie hebben met een gezamenlijke prioriteit. Bij veel projecten ligt een rol voor andere (markt)partijen. Aan een aantal gebiedsopgaven hechten Rijk en regio groot belang. Daarbij is sprake van een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Deze majeure gebiedsopgaven komen in het overzicht duidelijk terug. De indeling van de projectenlijst volgt op hoofdlijnen de thema-indeling van hoofdstuk 3, waarbij de projecten gekoppeld zijn aan de verschillende deelopgaven.

De verschillende thema's worden voorafgegaan door een algemeen punt, de jaarlijkse monitoring van de Gebiedsagenda en een overzicht van een aantal majeure gebiedsopgaven. Met deze indeling wordt aangegeven dat de focus in ieder geval op de majeure gebiedsopgaven ligt, terwijl tegelijk duidelijk is dat er daarnaast meer thematische projecten zijn die bijdragen aan de geformuleerde ambities. De thematische opgaven spelen zowel in de majeure gebieden als in de overige gebieden van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Voor het opnemen van projecten zijn de volgende selectiecriteria gehanteerd:

- het project draagt bij aan één of meerdere hoofd- en deelopgaven in de Gebiedsagenda;
- het project heeft een directe of indirecte ruimtelijke impact en streeft een concreet doel na;
- het project heeft een duidelijk onderscheidend karakter;
- er is betrokkenheid van Rijk en/of regio en er is sprake van regionale overeenstemming.

Terughoudend is omgegaan met het opnemen van projecten van 'economische' aard. Voor veel van deze projecten geldt namelijk dat ze reeds zijn opgenomen in de Economische Agenda Noordvleugel.

Per project is het doel omschreven en is - voor zover bekend - informatie opgenomen over de status, een tijdsindicatie, de trekker en de andere betrokken partijen, noties in relatie tot de financiering, de geografische regio en de samenhang met andere deelopgaven en projecten.

Bovendien is er voor gekozen om projecten maar op één plaats op te nemen: daar waar de grootste relatie met de opgave ligt. Het feit dat diverse themaopgaven terugkomen in de majeure gebiedsopgaven is eveneens in beeld gebracht.

Een nadere toelichting is opgenomen in de projectenlijst.

Bijlage 1 Overige ontwikkelingen

Hoofdstuk vier geeft een overzicht van een aantal majeure gebiedsopgaven. Aanvullend spelen er allerlei opgaven in deelgebieden, zowel in de Noordvleugel als in de overige delen van Flevoland, Noord-Holland Noord, en Utrecht. Bij elkaar opgeteld zijn deze eveneens van wezenlijk belang voor het versterken van de internationale concurrentiepositie. In 4.8 is de essentie daarvan weergegeven. In deze bijlage zijn ze meer uitgebreid beschreven.

Noordvleugel

Science Park Amsterdam

Het Science Park Amsterdam is een belangrijk onderdeel van het kennis- en innovatiesysteem in de Metropoolregio Amsterdam. Het is een knooppunt van onderwijs, onderzoek en ondernemen, en herbergt bijvoorbeeld de faculteit FNWI van de UvA en het Amsterdam University College, onderzoeksinstituten als AMOLF, CWI en Nikhef en ondernemingen op het gebied van *life sciences* en ICT. En het grootste internetknooppunt van Europa, AMS-IX, met een grote aantrekkingskracht op ondernemingen.

Het Science Park Amsterdam is door het ministerie van EZ aangemerkt als campus van nationaal belang en groeit uit tot een wetenschapspark met een toonaangevende reputatie in Europa. Hiertoe wil het Science Park nieuwe bedrijven en onderzoeksinstituten blijven aantrekken. Ook wordt het park de locatie van de samengevoegde bèta-faculteiten van de Vrije Universiteit en Universiteit van Amsterdam: *Amsterdam Faculty of Science*. Dit betekent dat het zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en het verder verbeteren van de bereikbaarheid belangrijke opgaven zijn.

Amstelland

In 2012 is een start gemaakt met de uitvoering van het project A1/A6/A9. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in de verbetering van de capaciteit en doorstromingskwaliteit voor het autoverkeer en goederenvervoer over de weg op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere. Er liggen kansen om dit te combineren met gebiedsontwikkeling van de A9-zone in Amstelveen. De gebiedsontwikkeling lijkt gezien het huidige economische klimaat problematisch, maar blijft voor de toekomst een prima herontwikkelingsplek en noodzakelijk voor Amstelveen en MRA.

Tevens vindt in de periode 2010-2020 ontwikkeling plaats van het staand Amstelveens woningbouwprogramma. In de periode 2015-2020 is voorts uitleg voorzien in de Noorderlegmeerpolder, waaronder 500 woningen in de Scheg, het gebied tussen Westwijk en de 20 KE geluidscontour van Schiphol. De ontwikkeling van de Scheg dient als Rijksvoorbeeldproject voor andere gebiedsontwikkelingen dichtbij de 20 KE-contour. Amstelveen zal dit voorbeeldproject in nauwe samenspraak met het ministerie van I&M en de provincie Noord-Holland uitwerken. Voor de langere termijn beoogt de gemeente verdere uitbreiding van woningbouw in zuidelijke richting. Ingezet wordt op een suburbaan woonmilieu in combinatie met duurzame glastuinbouw. Van belang hierbij is welke afspraken er in het kader van SMASH gemaakt worden over de hindercontouren en de woningbouw.

Uitgangspunt bij de verstedelijkingsopgaven is intensivering van bestaand stedelijk gebied en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn raakvlakken met andere regionale initiatieven, waaronder de ombouw van de Amstelveenlijn en het doortrekken van deze nieuwe regiotram naar mogelijk Uithoorn en/of Aalsmeer. Overheden werken verder samen aan kwaliteitsversterking van natuur, landschap en recreatie in de Amstelscheg, die wezenlijk is voor de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied.

De Greenport Aalsmeer is een belangrijke opgave in het kader van het topsectorenbeleid van het Rijk. Om tot een efficiënte aan- en afvoer van goederen te komen, wordt onder andere gewerkt aan de Ongehinderde Logistieke Verbinding Greenport. Een eerste fase betreft het verbeteren van de verbinding tussen de luchthaven en de veiling, onder meer door een extra in/uitgang op het veilingterrein. In een tweede fase gaat het om de doorkoppeling

naar Amsterdam Connecting Trade (ACT) bij Hoofddorp, onder meer voor de overslag op (snelle) treinverbindingen. In dit gebied worden in de toekomst meer Schiphol-gebonden bedrijven verwacht.

Door de omlegging van de N201 (in gebruik in 2014) neemt de bereikbaarheid van het gebied aanzienlijk toe. Tegelijkertijd biedt dit de mogelijkheid om het oude tracé van de N201 door de dorpskernen van Uithoorn en Aalsmeer te herontwikkelen, inclusief verbetering van het OV via de bestaande route door de kernen Aalsmeer en Uithoorn. Daarmee worden tevens de leefbaarheidsdoelstellingen op een goede wijze ingevuld.

De gemeenten Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn hebben in het kader van de uitvoeringsstrategie Plabeka (2011) inmiddels afspraken met elkaar over het uitfaseren van bedrijfstreinen langs de N201 om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen en de terreinen die over blijven (Greenpark en De Loeten) beter in de markt te kunnen zetten. De verbeterde bereikbaarheid via de omgelegde N201 wordt extra ondersteund als tegelijkertijd de Amstelveenlijn kan worden doorgetrokken richting deze weg (P+R) en Aalsmeer/Uithoorn. Probleempunt is de verbinding N201 – A9; hierop wordt gestudeerd in de vervolgstudie N201+.

Zuid-Kennemerland/IJmond

Met 220.000 inwoners, een relatief hoogopgeleide beroepsbevolking, 100.000 banen en jaarlijks 12,5 miljoen bezoekers aan de Haarlemse binnenstad, badplaats Zandvoort en recreatiegebied Spaarnwoude is Zuid-Kennemerland een relatief grote speler in de MRA. Door onder meer een hoogwaardige woonmilieu en twee waardevolle metropolitane landschappen (Binnenduinrand en Bufferzone) heeft de regio een aantrekkelijk vestigingsklimaat om te wonen, te werken en te recreëren. Mede hierdoor blijft het woon-werkverkeer tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam groeien. Dit zorgt voor extra druk in het verkeersnetwerk van Zuid-Kennemerland. De terugkeer van de intercity in 2011 vormt een belangrijke schakel tussen de binnensteden Haarlem en Amsterdam, maar ook naar de zuidvleugel van de Randstad. Door de pendel naar Schiphol is R-netlijn 300, beter bekend als de Zuidtangent, een succes. De verbinding tussen Haarlem en de Zuidas heeft een grote potentie en geeft aanleiding voor de agendering van het project HOV A9. Daarnaast vraagt de autobereikbaarheid van Haarlem via bijvoorbeeld een ringstructuur aandacht. De Duinpolderweg N205 - N206 zou onderdeel kunnen uitmaken van een dergelijke ringstructuur en is een schakel tussen de Bollenstreek en Schiphol.

Met name in de IJmond komen haven, industrie, natuur en wonen samen, kortom alle aspecten die een plek hebben gekregen in de Visie Noordzeekanaalgebied (zie hoofdstuk 4). De synergie tussen luchthaven en zeehaven zal in de toekomst verder toenemen. Naast Tata Steel zijn vooral de visserij, maakindustrie, offshore en logistieke dienstverlening kenmerkend voor de IJmond. De IJmondgemeenten willen de bestaande voorzieningen op peil houden en zetten daarom vooral in op het revitaliseren van het woningbestand in combinatie met nieuwbouw. Voor dit laatste geldt tot 2020 een flinke taakstelling, waarbij ook aandacht is voor de gevolgen voor het wonen door het vergrijzen van de bevolking. Om de bereikbaarheid te verbeteren werkt de IJmond momenteel aan een Regionale Mobiliteitsvisie, met als inzet het verminderen van het aantal autoverplaatsingen en het oplossen van huidige en toekomstige knelpunten. Speerpunten zijn de doorstroming van A9, een betere benutting van de A22 en de verbinding A8-A9. Tot slot wordt met de gemeente Velsen in het kader van HOV Noord actief ingezet op verlenging van lijn 300 naar de IJmond.

Gooi- en Vechtstreek

Gooi en Vechtstreek is binnen de Noordvleugel de natuurlijke schakel tussen MRA en NV Utrecht. Met 250.000 inwoners is de regio vitaal, met regionale markten voor wonen, werkgelegenheid, kantoren, bedrijven en mobiliteit. De verschillende markten zijn, wellicht meer dan in omliggende regio's, in Gooi en Vechtstreek in balans. Dat betekent niet dat de regio 'klaar' is of 'op slot' zit. Integendeel. Deze balans vraagt voortdurend om het vinden van ruimte voor vernieuwing en het maken van goede afspraken in Noordvleugelverband. Verder is Gooi en Vechtstreek een gebied met veel doorgaand verkeer (A1, A27, N201). Dat vraagt zowel aandacht voor goede multimodale verbindingen van oost naar west (A1) en van noord naar zuid (A27) als voor het terugbrengen van de spoorse doorsnijdingen. Van

belang in dit licht is ook het in realisatie zijnde en door meerdere gemeenten onderschreven Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. , met een uniek financieel arrangement (PPS). Ondersteunend is de aanleg van de Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Huiszen, de BEL-gemeenten (Blaricum-Eemnes-Laren) en Hilversum.

Op ruimtelijk-economisch gebied heeft Gooi en Vechtstreek in het oog springende kwaliteiten. Daarbij zorgt de mediasector voor een hoge multiplier in banen in andere sectoren. Van belang is ook het opzetten en in stand houden van innovatieplatforms voor drie regionaal economische speerpunten: media/creatieve sector (iMMovator), zorg (iZovator) en toerisme (iTRovator). In de startblokken staat de regionale ontwikkelingsmaatschappij iLocator, met als doel het in stand houden en verbeteren van werkgebieden. Hilversum investeert middelen en capaciteit in het landelijk Topsectorenbeleid als trekker voor Media&ICT. Hilversum wil met partners in de Noordvleugel werken aan een (Europese) propositie voor de 'Media Valley'.

Bijzonder is dat de regio dankzij de rijke historie maar liefst 1000 rijksmonumenten telt. Ook is er een grote differentiatie van natuurgebieden (groen, blauw) en natuurverbindingen, met op de lijn Gooi-Utrecht ruimte voor groene en op de lijn Vecht-IJmeer voor blauwe natuurcompensatie die elders niet mogelijk is.

Bloemendalerpolder

Voor de uitvoering van het project Bloemendalerpolder zijn afspraken gemaakt tussen publieke en private partijen. De woningbouw, infrastructuur en het groenblauw binnen het contractgebied zal voor rekening en risico van de private partijen worden ontwikkeld. De benodigde geluidsmaatregelen aan de A1 worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd zoals is opgenomen in de wijziging van het Tracébesluit SAA. Private partijen maken afspraken over de aansluiting van het project op de afslag van de A1. Rijk en gemeente Weesp werken momenteel de afspraken over het treffen van geluidsmaatregelen aan het spoor verder uit. Toekomstige bewoners worden gewezen op de mogelijke hinder als gevolg van vliegverkeer. Publieke partijen hebben verder de ambitie om de bestaande 150 kV-leiding uit het gebied te verplaatsen, indien mogelijk ondergronds.

Waterland

In de periode 2010- 2020 worden in de regio Waterland netto 7.700 woningen gebouwd (65% uitbreiding en 35% binnenstedelijk). Met name Purmerend heeft een grote binnenstedelijke opgave, met naast de bouw van 1.700 woningen ook de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen. Daarnaast zijn er relatief grote locaties in Zuidoostbeemster en Zuidpolder.

Een deel van de uitbreidingsopgave is gepland in de Rijksbufferzone tussen Amsterdam en Purmerend. Middels afspraken tussen Rijk, provincie en regio is in deze zone ruimte geboden voor een pilotproject voor de bouw van 875 woningen. Voor de verdere verstedelijking, de afwikkeling van bovenlokaal verkeer en de verbetering van de leefbaarheid is de aanpak van het hoofdwegennet aan de Noordkant van Amsterdam (A7, A9 en A10 Noord) belangrijk, waarbij tevens gekeken wordt naar een mogelijke toevoeging van de schakel A8-A9. Speerpunten zijn ook de verbetering van de provinciale wegen van en naar Edam/Volendam en Purmerend.

Naast verbetering van de automobilititeit, wordt ingezet op behoud van de goede kwaliteit van het hoogwaardig openbaar vervoer op beide assen, waarvoor aanvullende maatregelen worden getroffen. Het scharnierpunt van hoofd- en onderliggend wegennet heeft specifieke aandacht. De buscorridors krijgen vanaf eind 2017 een aantakking op de Noord-Zuidlijn in Amsterdam-Noord. Inzet is het realiseren van een hoogwaardige OV-knoop. In de directe omgeving vinden diverse ruimtelijk ontwikkelingen plaats, waaronder de bouw van een scholengemeenschap en bioscoop. Aanvullend vergt met name de binnenstedelijke opgave fikse investeringen in stedelijk groen en verbetering van de openbare ruimte, evenals vergroting van het recreatieve gebruik van het buitengebied.

Om de infrastructurele voorzieningen in de regio Waterland te verbeteren hebben de gemeenten Purmerend, Zeevang, Beemster en Wormerland een convenant gebiedsgericht benutten afgesloten met Rijkswaterstaat, de Stadregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit convenant speelt in op de relatie tussen de woningbouwopgave en het verbeteren van de mobiliteitsmogelijkheden. De beoogde maatregelen dragen tevens bij aan de ontsluiting van Zuidoost Beemster en Oosthuizen. Verder zal de Markermeerdijk, vanaf Amsterdam-Noord in de richting van Noord vanaf medio 2015 geheel worden aangepakt: de waterveiligheid wordt verbeterd, waarbij tevens oog is voor recreatieve routes. Ook het regionale fietsnetwerk voor woonwerkverkeer wordt daarmee op onderdelen sterk verbeterd.

In het Westelijke Veenweidegebied zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en de -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw (aanpak door Programma Westelijke Veenweiden).

Regio Utrecht

Naast de beschreven majeure gebiedsopgaven speelt er in Utrecht een aantal andere opgaven waar Rijksbetrokkenheid van belang kan zijn. Dit geldt zeker voor de grote herstructurerings- en transformatieopgaven, de aanpak van kantorenleegstand en meerdere verdichtingsopgaven. Daarnaast zijn er bereikbaarheidsvraagstukken (Ring Utrecht, A27/A12, NRU, Beter Benutten, VERDER). Het streven is het regionaal openbaar vervoer te laten groeien, onder meer door een kwaliteitsslag in het stedelijk en regionaal openbaar vervoer om de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

Wat betreft landschap, natuur en recreatie is, ondanks het tekort aan middelen en de onduidelijkheid over de mogelijke inzet van RodS-gelden (Recreatie om de Stad), het streven gericht op de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ook om het huidige momentum niet te verliezen. Hetzelfde geldt voor de belangrijkste delen van de voormalige RodS-opgave, Haarzuilens en Hollandse IJssel. Met de nadere uitwerking van Haarzuilens en Hollandse IJssel is een start gemaakt.

Regio Amersfoort

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen de Noordvleugel en noord en oost Nederland. De Gelderse gemeenten Nijkerk en Barneveld maken voor een aantal onderwerpen overigens deel uit van de regio Amersfoort. Met name op het gebied van de infrastructuur is er een belangrijke relatie met de andere opgaven in de Noordvleugel. Zo hebben de A27, A1 en A28 een functie voor de hele Noordvleugel en vormt de regio samen met Utrecht de draaischijf van Nederland. Er ligt een directe relatie met de Schaalsprong Almere, ook omdat de regio op termijn zelf te weinig opvangcapaciteit heeft voor de toenemende verstedelijkingsdruk. Naast de afronding van de Vinex-taakstelling in Vathorst, ligt de focus op herstructurerings-, transformatie en verdichtingsopgaven. Er is een aantal uitleggebieden voorzien, onder meer in Amersfoort (Vathorst-west). In het kader van de Actieagenda Bouw heeft het Rijk de regio Amersfoort geadopteerd als pilot, waarin wordt bezien in hoeverre regionale programmering soelaas kan bieden voor de problematiek op de woningmarkt. Blijvende aandacht vergt de ontwikkeling van de groengebieden rondom Amersfoort.

De aanwezigheid van een groot aantal grotere en kleinere zorginstellingen in de regio's Utrecht en Amersfoort, die ook samenwerken met kennisinstellingen in de gemeente Utrecht e.o. biedt kansen voor verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van zorg. Ook de clusters ICT-diensten, managementadvies en bouwkundig en technisch ontwerp en cross-overs tussen deze clusters zijn kansrijk in de regio.

In de regio Amersfoort is een aantal bereikbaarheidsopgaven waarvoor rijksbetrokkenheid nodig is, waaronder de planstudies Knooppunt Hoevelaken (A28/A1), A28 en A1/A27 en de programma's Beter Benutten en VERDER. Bij Knooppunt Hoevelaken vragen ook de stadland verbindingen om aandacht. Naast de planstudies spelen het Programma Hoogfrequent Spoor en het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen een essentiële rol. De routing van goe-

deren- en personenvervoer is van belang voor de ontwikkeling van een aantal binnenstedelijke locaties in de stad Amersfoort. De creatieve industrie en zakelijke en financiële dienstverlening hebben van oudsher een sterke positie in de Amersfoortse economie. Verder hebben nationale hoofdkantoren van dienstverleners hier hun basis. Amersfoort draagt bij aan de doelstellingen die het topteam hoofdkantoren heeft geformuleerd binnen het topsectorenbeleid en wil deze rol verder uitbouwen. Hiervoor is het beschikbaar houden van de aantrekkelijke positie voor hoofdkantoren nodig, maar ook het in nauwe samenwerking met Utrecht en Amsterdam aanpakken van de leegstand van kantoren. In samenhang met de versterking van de economie is intensivering van de woningbouw in het stadshart van Amersfoort, waaronder op de Kop van Isselt, een grote opgave.

Lelystad

Lelystad biedt een gedifferentieerd woningaanbod. In de periode tot 2040 kan Lelystad 15.000 woningen accommoderen, waarvan 10.000 op de locatie Warande. Een MIRT-onderzoek wordt uitgevoerd naar de bereikbaarheid van Lelystad Zuid, met als speerpunten de ontwikkeling van de wijk Warande, luchthaven Lelystad en de bedrijventerreinen Larserpoort en OMAALA. De bereikbaarheid van luchthaven Lelystad wordt daarnaast verbeterd door verdubbeling van de Gooiseweg. De 'Kustvisie Lelystad 2015 – 2030' voorziet in het versterken van de positie van Lelystad op het gebied van toerisme en recreatie, met als trekkers BataviaStad en BataviaHaven. Verder zijn de Oostvaardersplassen een natuurgebied van internationale betekenis. De toeristisch-recreatieve waarde kan worden vergroot, onder meer door realisatie van het Natuuractiviteitencentrum in het Oostvaardersveld.

Met de ontwikkeling van Flevokust wordt de economische structuur versterkt. Binnenvaarthaven Flevokust. Met een terminal voor container en bulkvervoer, gesitueerd pal langs de A6 (Afslag Lelystad-Noord), kan deze locatie zich ontwikkelen tot een multimodaal logistiek knooppunt. Er is op termijn de mogelijkheid om het terrein met de Hanzelijn ook via het spoor te ontsluiten.

Door de eind 2012 geopende Hanzelijn en de enkele maanden later geopende eerste fase van de N23 (Lelystad-Dronten) is de positie van Lelystad op de economische ontwikkelingsas Haarlemmermeer - Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad versterkt. Tegelijkertijd is Flevoland hierdoor beter verbonden met de regio Zwolle/Kampen en met noord Nederland, waardoor de ruimtelijk-economische structuur versterkt wordt. Daarnaast is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle in gang gezet.

Voor Schiphol is een plafond van maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen afgesproken, terwijl de nationale capaciteitsbehoefte 580.000 vliegtuigbewegingen bedraagt. Voor de 70.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen is ruimte gevonden op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad. Volgens het advies hierover van de 'Alderstafel' neemt Lelystad Airport als twin-luchthaven van Schiphol vanaf 2015 stapsgewijs 25.000 van deze vluchten voor haar rekening, met vanaf 2020 een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen. Hiertoe moet voor 1 november 2014 een nieuw Luchthavenbesluit worden genomen.

Overig Flevoland

De jonge provincie Flevoland is ruimtelijk nog volop in ontwikkeling en het mobiliteitssysteem is niet meegegroeid met het hoge groeitempo. Dit zorgt voor bereikbaarheidsproblemen, met name in de ochtend – en avondspits. De verstedelijkingsopgave richt zich primair op Almere (project RRAAM), maar voor alle Flevolandse gemeenten wordt de komende decennia nog een forse groei verwacht.

In Noordelijk Flevoland wordt de bereikbaarheid verbeterd met investeringen in de N50 van Emmeloord tot Ramspol. De verbetering van het tracédeel Ens-Ramspol is afgerond, terwijl het tracédeel Emmeloord-Ens in uitvoering wordt genomen. Dit wordt mede gefinancierd uit het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn, waarmee ook de ruimtelijk-economische structuur van de gemeenten Noordoostpolder en Urk versterkt wordt. Het rijksinpassingsplan voor windpark Noordoostpolder - met 86 molens het grootste windpark van Nederland - is in

2012 onherroepelijk geworden. De aanleg is inmiddels gestart. Het Landbouw Ontwikkelingsgebied Luttelgeest biedt ruimte voor uitplaatsing van glastuinbouw uit de Randstad. Verstedelijking vindt primair plaats in Emmeloord.

De provincie Flevoland werkt samen met de gemeenten en terreinbeherende organisaties aan een Programma Nieuwe Natuur, waarbij veel aandacht wordt besteed aan de natuurontwikkeling dichtbij grotere stedelijke concentraties. Het programma wordt gefinancierd doordat de verbindingfunctie van het Oostvaarderswold is losgelaten.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord (NHN) heeft 650.000 inwoners en 270.000 arbeidsplaatsen. De grootste verstedelijking in de regio doet zich voor in de regio Alkmaar en in de zone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen. Het noordelijk deel van de regio wordt gekenmerkt door een grootschalig open polderlandschap, met landbouw en bollenteelt, en de verbintenis met Waddenzee en de zeehaven van Den Helder. De economische kracht biedt aanvullende kansen voor de Noordvleugel om zich als internationaal concurrerend vestigingsmilieu op de kaart te zetten. Zo is de agrarische sector in de Kop van Noord-Holland en West-Friesland, met een jaarlijkse omzet van ca. 3 miljard euro, van grote betekenis. De sector is recent benoemd tot Greenport. Daarnaast biedt de technisch vooraanstaande zaadveredelingsindustrie in West-Friesland (Seed Valley) kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden. Door de snel stijgende vraag naar duurzame energie kan de haven van Den Helder zich ontwikkelen en specialiseren tot supply- en kennishaven voor de offshore windindustrie, waarbij gestreefd wordt naar havenallianties met Amsterdam en IJmuiden. Hiermee vervult deze haven een unieke rol binnen de topsector Energie, met nationale en internationale uitstraling. Noord-Holland Noord beschikt tot slot ook over hoogwaardige kennis- en onderzoeksinstituten binnen de sector Energie (ECN, WUR, ATO, TNO, Imares, Tocardo). Tevens is een schat aan mariene en maritieme kennis aanwezig bij het NIOZ, MCN en de Koninklijke Marine.

Vanuit de ligging, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteiten speelt NHN in op eigen ruimtelijke thema's. Een belangrijk doel hierbij is behoud en versterking van de specifieke landschappelijke en stedelijke kwaliteiten. De rol van de overheid is randvoorwaardelijk en gericht op ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij het versterken van de ruimtelijk-economische structuur staan vijf clusters centraal, die ieder gekoppeld zijn aan een 'board':

1. Agribusiness (Greenport Noord-Holland Noord);
2. Marien, Maritiem & Offshore (Maritime Campus);
3. Energie (Energy Board);
4. Medisch (Holland Health);
5. Vrijtijdseconomie (Leisure Board).

Dit zijn de vijf terreinen waarop de regio een onderscheidende kracht heeft en waarop er een intensieve samenwerking bestaat tussen het bedrijfsleven, kennisinstituten, onderzoekscentra en overheden. Om de economische structuurversterking te laten slagen, is het nodig dat de bereikbaarheid van de regio, zowel over de weg, het spoor als over water, op orde is. Aantrekkelijke woonmilieus, een goed voorzieningenniveau en een uitnodigend en leefbaar landelijk gebied moeten er voor zorgen dat de economische dynamiek van de regio verder wordt versterkt. Waar kansrijk wil de regio aansluiten op de economische topsectoren van het Rijk; dit geldt met name voor de clusters Agribusiness en Energie.

De infrastructurele netwerken in NHN (weg, spoor en water) zullen vanwege de opgaven bij de clusters nog beter moeten worden benut door het uitbreiden en verknopen van deze netwerken. De combinatie van A7 met treinspoor aan oostzijde en A9 met treinspoor aan de westzijde in NHN zorgen voor spreiding en dragen bij aan een goede verbinding met de MRA (Schiphol) en internationaal. Deze beide corridors passen bij de netwerkgedachte en kunnen nog beter worden benut in combinatie met de ontwikkeling van OV knooppunten en het opschalen van de oost-west verbindingen.

Overig Utrecht

Regio Zuidoost Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateroverlast, waterveiligheid en bereikbaarheid. De Rijnbrug bij Rhenen vormt al jaren in toenemende mate een bottleneck in het regionale wegennet. Een studie van de decentrale overheden naar oplossingen moet doorstromingsproblemen en mogelijke terugslag hiervan op A15 en A12 voorkomen. Eind 2012 is gekozen voor een middellange termijn oplossing: 'de aanleg van een 'tidal flow'; deze zal naar verwachting in 2016 gerealiseerd zijn.

Een deel van de regio Zuidoost Utrecht behoort tot de Food Valley. Om de positie als internationale topregio op het gebied van kennis en innovatie in Agro Food Tuinbouw en Life Sciences te behouden en te versterken, moet het vestigingsklimaat internationaal concurrerend zijn en de keten kennis-kunde-kassa worden versterkt. Het MIRT-onderzoek Food Valley onderzoekt welke maatregelen het meest bijdragen aan de versterking van het cluster. Hierbij wordt ook gekeken naar de (structurele) lange termijn oplossing voor de zuidelijke ontsluiting van Food Valley. Gelderland trekt dit MIRT onderzoek (zie verder Gebiedsagenda Oost-Nederland).

Regio West Utrecht

De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart, een vestigingsplaatsfactor van formaat in de Noordvleugel. Het Utrechtse deel van het Groene Hart heeft een divers landschap. Het vervult onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de omliggende steden. Doel van de betrokken provincies is de kernkwaliteiten van het Groene Hart te behouden en waar mogelijk te versterken. Er is een belangrijke opgave in relatie tot de zoetwaterproblematiek en de gevolgen van de droogte in de Westelijke Veenweiden. Hier zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en de -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw. Hiertoe is het Programma Westelijke Veenweiden opgesteld.