

Nota van B&W

Portefeuille J. Nieuwenburg
Auteur Anneke Boele
Telefoon 5113707
E-mail: a.boele@haarlem.nl
SO/SG Reg.nr. SO/SG/2007-216299
Te kopiëren: A
B & W-vergadering van 27 november

Onderwerp

Noordvleugel 7

Bestuurlijke context

Op 14 december vindt de 7^e Noordvleugelconferentie plaats. Op deze conferentie worden besluiten genomen over een tweetal plannen die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordvleugel. Elk plan is voorzien van een aantal beslispunten waarover op de conferentie een besluit wordt genomen.

In deze nota wordt aangegeven welk standpunt Haarlem inneemt ten aanzien van de beslispunten. standpunt te bepalen.

Commissieparagraaf: om op de conferentie slagvaardig te kunnen optreden, wil het college weten hoe de raad over de conferentie-documenten denkt. Daarom wordt er een informatiemarkt op 6 december georganiseerd waarin, naast een presentatie van de inhoud, ruimte is voor een discussie. Na de conferentie worden de documenten aan de raad ter goedkeuring aangeboden. Juridisch bindend worden de besluiten pas nadat ze in gemeentelijke (bestemmings- of andere)plannen of de provinciale structuurvisie zijn vastgelegd.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de in de nota geformuleerde standpunten
2. Het college stemt in met het Ontwikkelingsbeeld 2040 als onderlegger voor de Provinciale Structuurvisie.
3. Het college ziet geen noodzaak tot het indienen van amendementen op de conferentiebesluiten.
4. Het besluit heeft geen financiële consequenties
5. De media krijgen een persbericht
6. De commissie Ontwikkeling ontvangt het besluit van het college ter informatie en ter voorbereiding op de informatiemarkt van 6 december 2007.

Toelichting op de beslispunten

Haarlem heeft in 2007 intensief in de Noordvleugel geïnvesteerd. Het afgelopen jaar is aan vier Noordvleugelaacties gewerkt: Plabeka, de Creatieve As, Metropolitaan Landschap en het Ontwikkelingsbeeld 2040. De laatste twee onderwerpen staan 14 december op de agenda. Beide onderwerpen richten zich met name op het richting geven aan de structuurvisies. Het Metropolitaan Landschap heeft ook een actieprogramma voor de korte termijn.

De actieve houding in de Noordvleugel-overleggen draagt in hoge mate bij aan de goede positie. Het, integraal landschapsplan Binnenduinrand, het belang van de Haarlemse woningbouwopgave voor de Noordvleugel en (vanuit de regio Zuid-Kennemerland) de thematisering van de badplaatsen zijn voorbeelden waaruit blijkt dat Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland duidelijk in beeld zijn. Onverminderde inzet van Haarlem in de Noordvleugel blijft echter noodzakelijk om de positie vast te houden.

Ten behoeve van de conferentie zijn een aantal documenten gemaakt. Er zijn drie documenten voor het Ontwikkelingsbeeld 2040 (een hoofddocument en twee achtergronddocumenten) en er is een document voor het Metropolitaan Landschap. Deze (hoofd)documenten bevatten een betoog waarin een aantal besluiten zijn opgenomen. In deze nota worden de beslispunten uit de documenten op een rijtje gezet en van commentaat voorzien.

Ontwikkelingsbeeld 2040

Het Ontwikkelingsbeeld 2040 geeft richting aan de ontwikkeling van de Noordvleugel tot metropoolregio. De Noordvleugelafspraken die tot nu toe gemaakt zijn, blijken de Noordvleugel wel in de goede richting te sturen, maar net onvoldoende te zijn om een volwaardige metropoolregio te ontwikkelen. Daarom worden er vier cruciale inspanningen voorgesteld.

Beslispunt 1

In te stemmen met de ontwikkeling van de netwerkstad Noordvleugel tot een op Europese schaal concurrerende metropool in 2040

Standpunt van Haarlem: Voor Haarlem is de versterking van de Noordvleugel gunstig. Het versterkt diverse economische sectoren, waaronder dienstverlening, creatieve industrie maar ook toerisme, die in Haarlem vertegenwoordigd zijn. Belangrijk is wel dat Haarlem de eigen identiteit kan behouden en

versterken. Daarom is voor ons besluit 4.I heel belangrijk omdat daar besloten wordt de bestaande diversiteit te behouden en te versterken.

Beslispunt 2

In te stemmen met het hernoemen van de netwerkstad Noordvleugel tot de Metropoolregio Amsterdam/ Amsterdam Metropolitan Area.

Standpunt van Haarlem: dit is een goede ontwikkeling. Met name voor (het aantrekken van) bedrijven is een duidelijke relatie met Amsterdam belangrijk. Het blijkt dat grond meer waard is, bedrijven makkelijker aangetrokken kunnen worden als locatie in hoge mate met Amsterdam geassocieerd wordt.

Beslispunt 3

In te stemmen met:

- Het positioneren van de metropoolregio Amsterdam in de Randstad als een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie
- Het leveren van een belangrijke bijdrage aan de oplossing van randstedelijke problemen door een vitale metropoolregio Amsterdam
- Het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 te beschouwen als de gezamenlijke input vanuit de metropoolregio Amsterdam voor het UPR-project Randstad 2040

Standpunt van Haarlem: De Noordvleugel is op dit moment een gezonde economische regio. Het Ontwikkelingsbeeld is erop gericht de Noordvleugel ook in de toekomst gezond te houden. In dit standpunt wordt de Noordvleugel neergezet als de redding van de Randstad. Hoewel de Noordvleugel zeker een grote bijdrage levert aan een gezonde Randstad, zet dit standpunt zich ook enigszins af tegen de (economisch minder florerende) Zuidvleugel. Juist op het gebied van de ontwikkeling van de Randstad, en het UPR-project Randstad 2040 in het bijzonder, zou een positieve houding ten opzichte van de Zuidvleugel een verstandige start zijn.

Beslispunt 4

- I. in te stemmen met het profileren van de metropoolregio Amsterdam op twee specifieke aspecten, te weten:
 - diversiteit (zowel stedelijk, landschappelijk als functioneel)
 - duurzaamheid (in het bijzonder klimaatbestendigheid en luchtkwaliteit)
- II. in te stemmen met het daartoe vasthouden aan de (ruimtelijke) principes van bundeling, intensivering en diversiteit binnen de metropoolregio Amsterdam en deze als uitgangspunten te nemen voor de verdere metropoolvorming

Standpunt van Haarlem: dit beslispunt is voor Haarlem belangrijk. Het aspect diversiteit garandeert dat Haarlem ook in de toekomst een eigen identiteit kan behouden. Sterker nog, door diversiteit als kernkwaliteit te nemen, levert eigen Haarlemse identiteit een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de Noordvleugel.

Het profileren van de Noordvleugel op het gebied van duurzaamheid is –zeker internationaal gezien-- een randvoorwaarde. Elke zichzelf respecterende stad zorgt momenteel dat alle ontwikkelingen duurzaam zijn. Doet de Noordvleugel dat niet, dan is dat een buitengewoon negatief signaal.

De principes bundeling, intensivering en diversiteit komen grotendeels overeen met de termen intensiveren, combineren en transformeren die tot voor kort gebruikelijk waren. Het Structuurplan Haarlem 2020 is op deze principes ontwikkeld. Ook alle Noordvleugelafspraken tot nu toe (NV 1 tot en met 6) zijn gebaseerd op het maximaal benutten van bestaand stedelijk gebied en versterking van het openbaar vervoer.

Beslispunt 5

in te stemmen met de vier cruciale inspanningen om de netwerkstad Noordvleugel door te kunnen ontwikkelen tot de metropoolregio Amsterdam

- I. het verder intensiveren en transformeren van het afgesproken verstedelijkte en tot 2030 te verstedelijken gebied (overeenkomstig de afspraken uit eerdere NV-conferenties) zodat de voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd met aandacht voor een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen
- II. het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, door zowel de technologische mogelijkheden van het verkeerssysteem ten volle te benutten als te investeren in adequaat metropolitane openbaar vervoer op de schaal van de metropoolregio.
- III. Het zo ontwikkelen van het metropolitane landschap dat de benodigde groenblauwe kwaliteiten voor de metropool worden gerealiseerd.
- IV. Het duurzaam ontwikkelen van de metropoolregio Amsterdam in dit kader met name door het klimaatbestendig maken van de regio en het verbeteren van de luchtkwaliteit (fijnstof en CO₂)

Standpunt van Haarlem: deze vier inspanningen komen bovenop de reeds gemaakte Noordvleugelafspraken, dat wil zeggen dat de gemaakte Noordvleugelafspraken weleenswaar de juiste richting aangeven, maar net niet voldoende zijn om de Metropoolregio als metropoolregio te laten functioneren. De inspanningen sluiten goed aan bij het Haarlemse beleid op deze punten. Zowel het Structuurplan als het HVVP gaan uit van optimaal gebruik van bestaand stedelijk gebied en openbaar vervoer. Haarlem zet zich ook in voor de verbetering van groenblauwe kwaliteiten (zowel op stedelijk als op regionaal niveau) en duurzaamheid.

Beslispunt 6

Er mee in te stemmen om het Ontwikkelingsbeeld 2040 als vertrekpunt te gebruiken in de Noordvleugel bij het opstellen van de komende structuurvisies en daarbij nota te nemen van de thema's en opgaven voor de toekomst.

Standpunt van Haarlem: het Ontwikkelingsbeeld 2040 is globaal van karakter; de structuurvisies zullen veel gedetailleerder zijn. Ook zullen in de structuurvisies besluiten genomen moeten worden die voor Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland van grote invloed zijn. Een voorbeeld hiervan is de besluitvorming over de toekomst van de Amsterdamse haven. Het ontwikkelingsbeeld doet over dergelijke grote ontwikkelingen geen uitspraak en geeft dus slechts in hoofdlijnen richting aan de structuurvisies.

Het hanteren van het Ontwikkelingsplan 2040 als onderlegger voor de structuurvisie hoeft voor Haarlem geen problemen op te leveren.

Beslispunt 7

In te stemmen met

- a. De onderstaande tien (boven)regionale opgaven:
 - Stedelijke intensivering en transformatie (impuls I)
 - Metropolitane bereikbaarheid (impuls II)
 - Metropolitaan landschap (impuls III)
 - Duurzaamheid/klimaatbestendigheid (impuls IV)
 - Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool
 - Toekomst haven
 - Toekomst Schiphol
 - Schaalsprong Almere/Markermeer-Ijmeer/OV-SAAL
 - Schaalsprong Haarlemmermeer
 - Investeringsagenda en financieringsstrategie in het bijzonder van de vier extra inspanningen voor de metropoolvorming.
- b. Deze opgaven te erkennen als urgent en belangrijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de toekomstige metropool.

- c. Deze opgaven leidend te laten zijn voor de toekomstagenda van de metropoolregio Amsterdam voor verdere beleidsvorming.

Standpunt van Haarlem: Haarlem onderschrijft de hier genoemde opgaven en ziet de relatie tussen deze opgaven en de onder beslispoint 5 genoemde cruciale inspanningen. Het is wel jammer dat een aantal grote vraagstukken nadrukkelijk worden doorgeschoven. Juist het nadenken over de toekomst van de Amsterdamse haven of van Schiphol zou op een groter schaalniveau moeten plaatsvinden. De discussie wordt nu verschoven naar de Structuurvisies. Het is een gemiste kans dat het Ontwikkelingsbeeld over deze kwesties geen uitspraak doet.

Haarlem heeft een duidelijk belang bij de uitvoering van deze opgaven. Niet alleen is extra (rijks)aandacht voor de binnenstedelijke bouwopgave welkom, ook een aantal door Haarlem gewenste OV-verbindingen vallen onder deze opgaven (de spoorverbinding naar Amsterdam Zuid/WTC, de HOV Haarlem-2^e terminal- Amsterdam Zuid/WTC).

Beslispoint 8

Aangaande de onder beslispoint 7a vastgestelde opgaven de actie te laten ondernemen en te doen rapporteren aan de BKG, PBN, PRES, en/of ML door de volgende bestuurlijke trekkers:

- Stedelijke intensivering en transformatie: gemeenten Amsterdam, Haarlem en Zaanstad (start 2008)
- Metropolitane bereikbaarheid : stadsregio Amsterdam en provincie Flevoland (start 2008)
- Metropolaan landschap: gemeente Amsterdam en provincies Flevoland en Noord-Holland (start 2008)
- Duurzaamheid/klimaatbestendigheid: gemeente Amsterdam en provincies Flevoland en Noord-Holland (start 2008)
- Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool: stadsregio Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland
- Toekomst haven: gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland
- Toekomst Schiphol: via BRS
- Schaalsprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Schaalsprong Haarlemmermeer: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Investeringsagenda en financieringsstrategie: provincies Noord-Holland en Flevoland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

Standpunt van Haarlem: Haarlem wordt genoemd als medetrekker van de stedelijke intensiverings en tranformatie opgave. Dit trekkerschap sluit aan bij het huidige Haarlemse beleid om het bestaande stedelijke gebied zo optimaal te benutten. Het mede-trekkerschap wordt daarom zonder meer opgepakt. Bij de andere opgaven wordt Haarlem niet als trekker genoemd; dat wil niet zeggen dat

Haarlem hierin geen actieve rol wil spelen. Op het gebied van het Metropolitane Landschap zal Haarlem een actie trekken (zie onder beslispunt 4 van het Metropolitane Landschap). Daarnaast wil Haarlem een actieve rol spelen in de projectgroep die zich over de metropolitane bereikbaarheid zal buigen.

Metropolitaan Landschap

Het Metropolitaan Landschap beoogt de groen/blauwe kwaliteit van de Noordvleugel te bewaren en versterken. Hiervoor worden zowel lange termijn ontwikkeling als acties op de korte termijn voorgesteld. De lange termijn ontwikkelingen zijn opgenomen in het Ontwikkelingsbeeld 2040.

Beslispunt 1:

De Noordvleugelpartijen herbevestigen het belang van het landschap in de Noordvleugel en nemen de verantwoordelijkheid op zich de groenblauwe structuur veilig te stellen en verder te ontwikkelen.

Het streefbeeld en de koersen als ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende te onderscheiden deelgebieden met hun karakteristieke identiteiten vormen het groenblauwe fundament voor de structuurvisies. De partijen onderschrijven daarbij het belang van een gebiedsgerichte uitwerking van het streefbeeld, voor planvorming, realisatie én beheer. Het streefbeeld voor de groene metropool, de randvoorwaarden om daar te komen en de koersen voor de deelgebieden vormen de input van de Noordvleugelpartijen voor het landschap in het UPR project Randstad 2040.

De Noordvleugelpartijen erkennen de majeure opgaven en spreken af bij besluitvorming hierover rekening te houden met het effect op het Metropolitane Landschap.

Verder ondersteunen de Noordvleugelpartijen het belang van het afronden van de bestaande projecten en programma's. De resultaten uit dit project kunnen hierbij behulpzaam zijn.

Standpunt van Haarlem: Het belang van een goede inpassing (zowel ruimtelijk als financieel) van groen/blauw in ruimtelijke ontwikkelingen kan alleen maar onderschreven worden.

Beslispunt 2:

Het bouwen aan het Metropolitane Landschap begint nu! De Noordvleugelpartijen zetten de volgende acties in:

I De ontwikkeling van financiële prikkels gericht op een groene ontwikkeling

In de huidige situatie levert bouwen in het groen veelal geld op. Het op orde houden van groen kost alleen maar geld. De verhoudingen zijn scheefgetrokken. Dit gaan we op de volgende wijze aanpakken:

Onderzoek naar de structurele herverdeling van bestaande middelen om de kwaliteit en publieke toegankelijkheid te borgen van het landelijk gebied;

De Noordvleugel kan in haar lobby bij het Rijk de dynamiek van bestaande financieringsstromen voor rode ontwikkelingen aankaarten en verzoeken om dit effect te corrigeren.

II Voorkomen van verrommeling door interventies

De Noordvleugelpartijen besluiten tot het opstellen van een regionale richtlijn voor bestemmingsplannen die gericht is op zowel bescherming van landschappelijke kernkwaliteiten als het wegnemen van belemmeringen voor gewenste ontwikkelingen. De Noordvleugelpartijen onderzoeken of beeldkwaliteitplannen deze functie kunnen vervullen.

III Zorgen voor robuust en duurzaam beheer

De Noordvleugelpartijen achten een samenhangend en omgevingsgericht beheer van groot belang. Er wordt onderzoek gedaan naar een gebiedsgerichte integrale visie op en aanpak van het beheer van het landelijk gebied, gekoppeld aan de identiteiten van de landschappen. Er komt een Noordvleugelactieplan in 2008 voor het uitbouwen van de maatschappelijke functie, aandacht in beheer voor biodiversiteit en het benutten van de natuurrijkdom in de marketing van de metropool.

IV Verbreding financieel draagvlak

De Noordvleugelpartijen doen onderzoek naar de instelling van een compensatiefonds, inclusief financiële arrangementen met derden op het niveau van de Noordvleugel, zodat vrijkomende middelen voor water- en natuurcompensatie optimaal ingezet kunnen worden ten bate van het Metropolitane Landschap.

Ook komt er een onderzoek naar de instelling van een gezamenlijk fonds met het bedrijfsleven voor het versterken van het woon- en vestigingsklimaat van de Noordvleugel door investeringen in het metropolitane landschap.

V Marketingstrategie

De Noordvleugelpartijen ontwikkelen een (internationale) marketingstrategie van het landschap, die onderdeel gaat uitmaken van een internationale toeristische marketingstrategie op Noordvleugelschaal..

VI Aanpak knelpunten bij realisatie gebiedsgerichte projecten..

De Noordvleugelpartijen besluiten tot het opzetten van drie pilots. Gedacht wordt aan: het gebied rondom Waterland, Het OostvaardersWold en Almere-Pampus. Ervaringen uit deze projecten kunnen worden benut om een versnelling van toekomstige projecten teweeg te brengen en specifiek instrumentarium te ontwikkelen.

Standpunt van Haarlem: de bovenstaande acties richten zich op knelpunten of onderbenutte potenties van het landschap. Een aantal is al het afgelopen jaar gestart, bv het zoeken naar financiële prikkels, het financiële draagvlak en de marketingstrategie. De problematiek in (de regio) Haarlem, bv het versnipperd grondbezit in de Binnenduinrand, is redelijk uniek in de Noordvleugel. Hoewel het

nut van deze acties voor de Noordvleugel onderkend wordt, valt het nog te bezien of de resultaten voor ons veel opleveren.

Beslispunt 3:

De Noordvleugelpartijen geven de koersen 2020 vrij voor een publieke discussie om input te leveren voor structuurvisies. Voor juli 2008 worden regionale standpunten bepaald.

Standpunt van Haarlem Tot nu toe heeft inspraak nooit onderdeel uitgemaakt van de Noordvleugelplanvorming. Het Metropolitaan Landschap heeft wat dat betreft een primeur. Het is met name voor natuur- en milieuorganisaties een goede ontwikkeling.

Beslispunt 4:

De nieuwe acties uit het actieprogramma, zo ook de acties uit hoofdstuk 4 worden geadopteerd door een regionaal bestuurder.

De samenhang tussen de acties wordt verzorgd door bestuurders uit de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeente Amsterdam. Zij leggen voor 1 juli 2008 een Plan van Aanpak aan de Bestuurlijke kerngroep Noordvleugel voor. De bestuurlijke trekkers van de afzonderlijke acties leveren daar input voor.

Standpunt van Haarlem: Het Actieprogramma bestaat acties een bijdrage leveren aan het behoud, de versterking of ontwikkeling van het landschap van de metropool. Een aantal van deze acties lopen al. Daarom zijn de acties in twee blokken verdeeld: nieuwe en reeds lopende acties. Voor Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland zijn twee acties van belang: de thematisering van badplaatsen en het integraal landschapsprogramma Binnenduinrand.

I. Thematisering badplaatsen

Een onderzoek starten om de verschillende badplaatsen in het Metropolitane Landschap te verbinden aan verschillende thema's: kindvriendelijk, toeristisch, onbereikbaar, extensief.

II. Integraal landschapsprogramma Binnenduinrand

Een programma voor met name de binnenduinrand om de verschillende opgaven niet los van elkaar te beschouwen maar in samenhang. Het gaat hierbij om verdere verstedelijking, transformatie van bedrijventerreinen (glastuinbouw), ecologische verbindingen, bereikbaarheid en landgoederen

Gezien de belangen van Haarlem bij een goede ontwikkeling van de Binnenduinrand, en de positie van Haarlem in de regio Zuid-Kennemerland, is het gewenst dat Haarlem deze laatste actie trekt.

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

Conferentiedocument met beslispunten

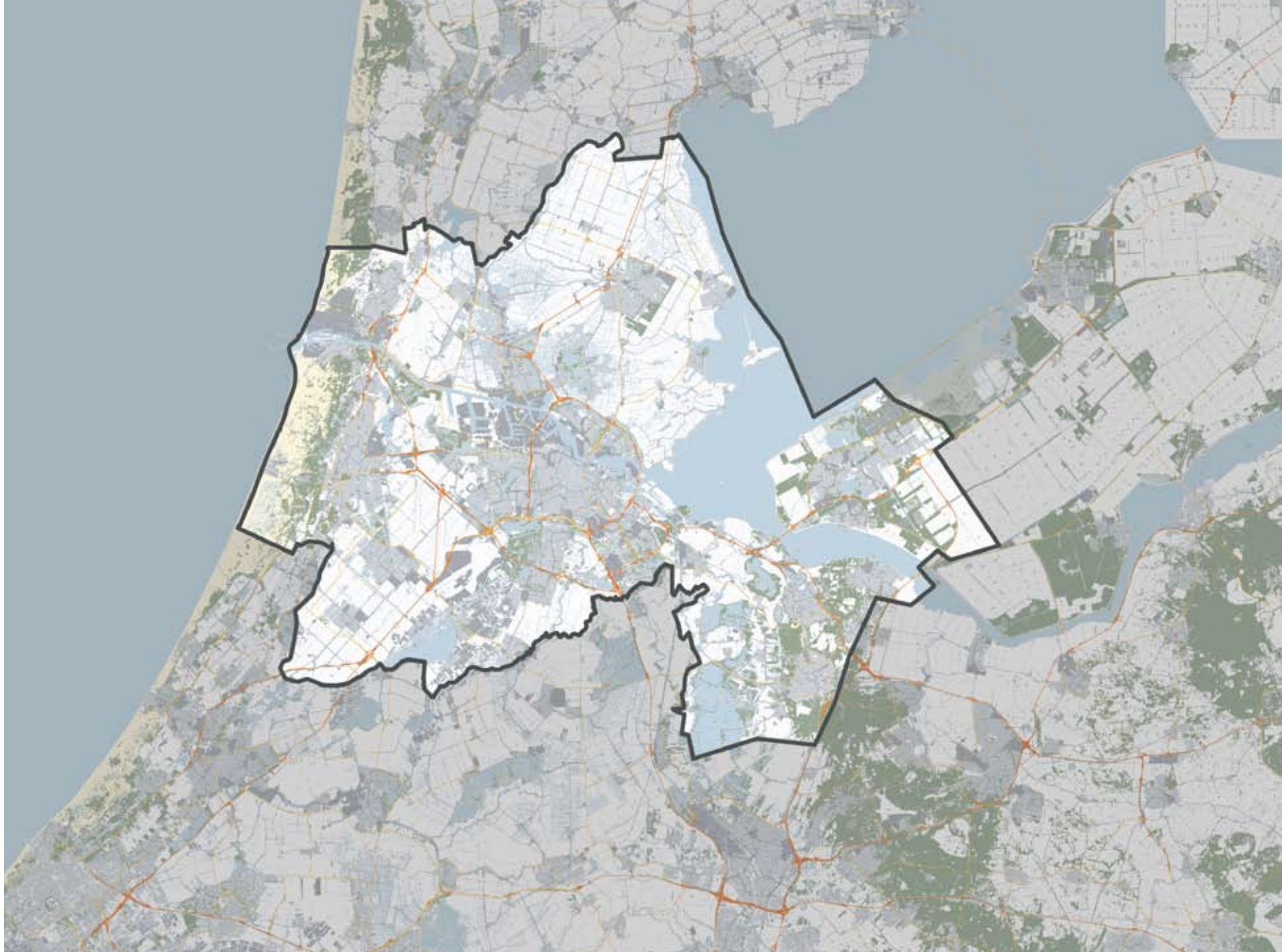
7de Noordvleugelconferentie 14 december 2007

*“Inspelen op het potentieel van onze steden is het geheim van snellere groei,
meer duurzame werkgelegenheid, maatschappelijke integratie en een gezonder milieu.”*

Danuta Hübner, Eurocommissaris voor Regionale Ontwikkeling, 2006

Inhoud

1	De uitdaging	5
1.1.	Ambitie	5
1.2.	Ruimtelijke condities	5
1.3.	Randstad	7
1.4.	Internationale en nationale context	7
1.5.	Noordvleugel	9
1.6.	Urgentie	11
	Beslispunten 1,2 en 3	11
2	De aanpak	13
2.1	Opdracht	13
2.2	Zoektocht	13
3	Metropoolvorming	15
3.1	Groenblauwe kwaliteit als sluitstuk Noordvleugelafspraken	15
3.2	De Noordvleugel in 2030	20
3.3	Ontwikkelingsbeeld 2040	21
	• Ruimtelijke hoofdstrategie	21
	• Ruimtelijke structuur gericht op duurzaamheid	22
	• Ruimtelijke structuur gericht op leefbaarheid	22
	• Basis en impulsen	23
	Beslispunten 4, 5 en 6	25
3.1	(Boven)regionale vervolggaven	37
	Beslispunten 7 en 8	38
	Kaartlegenda	39



Noordvleugel: bestuurlijke grens

I De uitdaging

I.1 Ambitie

Hoe kan de netwerkregio Noordvleugel zich ontwikkelen tot een Europese metropool in 2040? Behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie noodzaakt de Noordvleugel van de Randstad als belangrijke trekker van de Nederlandse economie zich te ontwikkelen tot een Europese metropool in de komende decennia. Het succesvol verder ontwikkelen van de Noordvleugel moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen resp. willen verblijven.

De onmiskenbare koppositie van de regio in Nederland dankt zij vooral aan het succesvolle koppel Amsterdam-Schiphol, waarmee zij opgenomen is in het wereldwijde netwerk van informatie, handel, regiefuncties en cultuur. Volgens het Ruimtelijk Planbureau in *Vele steden maken nog geen Randstad* neemt Amsterdam een bijzondere positie in: *“Amsterdam werkt, meer nog dan de andere grote steden, als een magneet. Vanuit alle delen van de Randstad (en vanuit de rest van het land) worden de relaties gericht op Amsterdam steeds sterker. Misschien is deze regio zich, na ruim een eeuw, opnieuw aan het ontwikkelen tot de onbetwiste metropool van Nederland.”*

Uit de verrichte verkenningen (zie *Feiten en vergelijking*) blijkt dat de Noordvleugel - naar Europese maatstaven gemeten - op diverse terreinen metropolitane kenmerken heeft, ook in vergelijking met andere Europese metropolen. Volgens vrijwel elke definitie is de Amsterdamse regio al een – zij het relatief kleine – wereldstad. De regio herbergt een internationale luchthaven, telt ruim 2 miljoen inwoners (3 miljoen als ook de regio's Alkmaar, Hoorn, Lelystad en Utrecht/Amersfoort worden meegeteld), ontwikkelt zich tot *hotspot* voor de creatieve industrie, is vestigingsplaats van steeds meer hoofdkantoren en geniet een grote internationale reputatie. Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid zijn middelgrote metropolen met een historische kern beter af dan megasteden. Maar om met de Europese top mee te kunnen doen, moet het regionale schaalvoordeel veel beter worden benut.

Expertmeetings en consultaties leverden een vracht aan toekomstverwachtingen, onzekerheden, potenties en opgaven op (zie *Thema's en opgaven voor de toekomst*), waaruit voldoende aanwijzingen komen dat de Noordvleugel kansrijk is om tot een leefbare en duurzame Europese metropool uit te groeien. Daarvoor zijn dan nog wel - bovenop de

reeds lopende programma's en projecten - een aantal extra inspanningen cruciaal om het benodigde kwaliteitsniveau te bereiken.

Gedurende 2007 is in de Noordvleugel met bestuurders, deskundigen en maatschappelijke organisaties een rondgang gemaakt langs toekomstthema's, waarvoor de regio Amsterdam gesteld zal staan in de komende decennia. Brede steun blijkt te bestaan voor het dóórontwikkelen (omschreven als 'metropoolvorming') van de netwerkregio Noordvleugel tot een Europese metropool, als onderdeel van de Randstad. Een metropool die vooral gekenmerkt wordt door diversiteit en menging (economisch, sociaal, cultureel, landschappelijk, ecologisch en qua woon-, werk- en vrijetijdsmilieus) èn die duurzaam is (in de zin van klimaatbestendigheid en verbeterde luchtkwaliteit).

Dat is de ambitie die leidend is voor de voorstellen in dit document om de Noordvleugel uit te laten groeien tot een economisch sterke, leefbare en duurzame metropool.

I.2 Ruimtelijke condities

Metropoolvorming vergt krachtige beleidsinzetten en grote investeringen op allerlei terreinen: onderwijs, cultuur, internationale marketing, sociale cohesie enzovoort. Het Ontwikkelingsbeeld beperkt zich evenwel tot de voor metropoolvorming vereiste ruimtelijke condities. Redenen daarvoor zijn:

- a. Het Ontwikkelingsbeeld is bedoeld als basis voor de op te stellen provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurvisies in komende jaren;
- b. De onzekerheden en marges in de voorziene ontwikkelingen zijn over een periode van ruim 30 jaar zo groot, dat operationalisering nu in concrete projecten en vergaande maatregelen op het gebied van milieu, energie, economie, mobiliteit en samenleving een hachelijke zaak zou worden. De nationale WLO-scenario's geven voldoende richting en bandbreedte aan om de ruimtelijke condities op hoofdlijnen verantwoord te kunnen ontwikkelen.

De samenhang binnen de Noordvleugel tussen de uiteenlopende functies en milieus moet versterkt worden, via samenwerking (binnen de regio, maar ook met het rijk en aangrenzende regio's), door afstemming en regionale (fysieke) structuren. De regio zal een sterke intensivering ondergaan op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Een evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio impliceert aandacht voor complemen-



Noordvleugel in de Randstad

Randstad 2040: Hoofdogaven

Analyse van trends tot 2040 en hun ruimtelijke gevolgen geven aanleiding om drie hoofdogaven te benoemen voor het lange termijn ruimtelijke beleid voor de Randstad:

- **een klimaatbestendige, veilige delta:** garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik;
- **bereikbaarheid en economische dynamiek:** omdat de mobiliteit doorgroeit en de ruimte voor nieuwe infrastructuur beperkt is, moet de locatiekeuze voor wonen en werken en het verkeer en vervoersbeleid nóg beter op elkaar worden afgestemd; de Randstad moet ook op lange termijn aantrekkelijk en geschikt zijn voor economisch hoogwaardige activiteiten en hun personeel;
- **voldoen aan de vraag naar kwaliteit in de ruimte:** een diversiteit aan woonmilieus en –woonomgevingen, gemakkelijk toegankelijke groengebieden nabij de steden en zorgen voor integratie van minderheden.

Randstad 2040: Structuurbeeld

Basiskeuze is het klimaatbestendig maken van de delta. De ruimte voor wonen en werken moet op de ring van steden met uitdijende flanken worden gevonden. Sterkere sturing op locatiekeuzen moet balans brengen tussen economische dynamiek en ruimtelijke kwaliteit. Intensiveren, combineren en transformeren van de verstedelijking op alle flanken van de ring is nodig voor het kunnen aanbieden van (hoog)stedelijke woon- en werkmilieus en voorzieningen. Bundeling van de verstedelijking maakt het mogelijk de benodigde structurele verbeteringen in het openbaar vervoer te realiseren, te beginnen op het niveau van stadsregio's en vleugels. Er is ruimte nodig voor ontwikkeling van de havens, luchthaven en greenports, voor structurele verbeteringen in de bereikbaarheid voor wegverkeer en openbaar vervoer en voor de ontwikkeling van toplocaties. Alle steden moeten de eigen identiteit en sterke punten versterken.

taire ontwikkelingsmogelijkheden aan de west en noordzijde. Functionaliteit en kwaliteit staan voorop. Hoe kan de stedelijke regio (stad en land) beter functioneren, voor bewoners, bedrijven en bezoekers? Gezonder en veiliger. Intensiever benut en mooier ingericht. Diverser en dynamischer. Open naar de wereld en goed bereikbaar. Met een robuuste regionale structuur van water, steden, landschappen en netwerken (infrastructuur en ecologisch). Kortom: leefbaar en duurzaam.

Aanleidingen om deze opgave op de schaal van de Noordvleugel aan de orde te stellen, zijn:

- de zorg om de internationale concurrentiepositie;
- de noodzaak van voortgaande stedelijke intensivering en herstructurering;
- de dreigende versnippering en sluipende verrommeling van het platteland;
- de achterblijvende interne en extern bereikbaarheid van de regio;
- en de aanwezige samenhang op dat schaalniveau tussen nieuwe grote projecten (zie onder 1.6).

1.3 Randstad

Het Rijk heeft met de *startnotitie Randstad 2040* de langetermijnonderwerpen voor de ontwikkeling van de Randstad naar een duurzame en concurrerende Europese regio op de agenda gezet (zie *BOX Randstad 2040*). Het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* is in grote lijnen complementair aan de analyse en visie in *Randstad 2040* en wil - vanuit de kennis en ambities van de regio - een bijdrage zijn aan de agendavorming op Rijks- en Randstedelijk niveau.

In *Randstad 2040* wordt de regio Amsterdam aangeduid als regio met het sterkste internationale profiel binnen de Randstad. Het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* adresseert de opgaven die binnen de Noordvleugel moeten worden opgepakt om dit internationale profiel in de toekomst te behouden en te versterken. Sleutel hiertoe is metropoolvorming. De opgaven die in dit *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* zijn benoemd, zijn dan ook een nadere precisering van de opgaven op Randstadniveau, vanuit de ambitie tot metropoolvorming. Het kan daarmee gezien worden als het 'bod' vanuit de Noordvleugel om de (rijks)intenties op schaal van de Randstad mee te helpen verwezenlijken.

1.4 Internationale en nationale context

De Randstad is sterk verbonden met andere landen, met name de Europese. Zo bevindt de Randstad zich in de Noordwest-Europese delta van Rijn, Schelde en Maas. Natuur en ecologische waarden passen binnen de Europese ecologische hoofdstructuur. En meer en meer worden verbindingen gelegd met de Trans-Europese Netwerken (TEN's), in het bijzonder de hogesnelheidslijnen. Van oudsher bestaan er vanuit de steden van de Rand-

stad internationale relaties op het gebied van handel en diensten. Het 'open' karakter van de Randstad neemt alleen maar toe dankzij één van de vijf grootste Europese luchthavens en twee van de vijf grootste zeehavens (waaronder de mainport Rotterdam als onbetwiste nummer 1 van Europa) en Dordrecht als grootste binnenhaven van Europa. Ook in het Europees ICT-verkeer is de Randstad een belangrijk knooppunt met onder andere de grootste internethub in Europa (Amsterdam-Sciencepark).

Met Londen en Parijs vormen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Duitse Rijn/Roergebied de belangrijkste stedelijke concentraties in Noordwest-Europa. Metropolitane functies zijn in Europa vooral te vinden in Londen en Parijs en daarna in steden als Brussel, Kopenhagen, Barcelona, Madrid, Frankfurt, Milaan, München en Amsterdam. Deze steden beconcurreren elkaar op de functies waarin ze sterk zijn. Londen en Parijs doen dat voor alle metropolitane functies. Met deze twee grootste steden in West-Europa vindt daarmee altijd concurrentie plaats, onder meer in de financiële sector, bij congressen, de vestiging van internationale instellingen en hoofdkantoren en het stedelijk toerisme. In deze concurrentie hebben de steden van de Randstad (en de Randstad als geheel) het de laatste jaren moeilijk. De Randstad als geheel scoort in veel opzichten boven de meeste Europese steden en stedelijke regio's en maar net onder Londen en Parijs. In verschillende opzichten kan de som der delen bijdragen aan een krachtige en goed gepositioneerde Randstad.

Buiten Nederland is de 'Randstad' vrijwel alleen in vakkringen van stedenbouwers en ruimtelijke planners bekend. De regio Amsterdam heeft het sterkste internationale profiel en is het meest divers opgebouwd (met financiële en zakelijke dienstverlening, ict, media, creatieve sector, toerisme, congressen, luchthaven en haven). Op ranglijsten van belangrijke wereldsteden komt Nederlands grootste stad vaak voor. De Randstad wordt zelden als zelfstandige eenheid gezien. Andere steden bouwen hun (internationale) bekendheid op rond specifieke sectoren zoals recht, vrede en veiligheid (Den Haag), als grootste Europese haven met daaraan gerelateerde kennis en innovatie (Rotterdam) of als nationale draaischijf van verkeer, vervoer en kennis (Utrecht). De verschillende middelgrote steden kunnen op een enkel specifiek onderwerp een herkenbaar en mogelijk internationaal profiel uitdragen, zoals de universiteitssteden Leiden en Delft, maar ook Hilversum met zijn mediacluster.

De massa van de Randstad als geheel is misschien indrukwekkend, maar deze is te verspreid om als één samenhangend stedelijk milieu te kunnen functioneren met bijbehorende agglomeratievoordelen. Recente studies geven aan dat er slechts beperkt sprake is van samenhang en complementariteit tussen de verschillende steden van de Randstad. Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) constateerde onlangs op grond van het patroon van interacties dat 'vele steden nog geen Randstad maken'. Het RPB zag vooral een patroon van stadsgewesten c.q. stedelijke regio's en een afnemende onderlinge taakverdeling

Randstad 2040: Discussiethema's

Op basis van deze hoofdpunten agendeert het kabinet een zevental onderwerpen die van grote betekenis zijn voor een duurzame ruimtelijke inrichting van de Randstad. Hierover moeten in het vervolgtraject keuzen gemaakt worden. Voor deze onderwerpen schetst de startnotitie dilemma's, overwegingen, ruimtelijke consequenties en een mogelijke aanpak.

Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta

De zeespiegel stijgt, de bodem daalt en door de rivieren stroomt steeds meer water. Blijven in de onder de zeespiegel liggende Randstad betekent een grote investering en het maken van fundamentele ruimtelijke keuzen voor de lange termijn. Waar laten we water (tijdelijk) stromen, waar kunnen wel en niet wonen en werken? Ook korte termijn plannen moeten getoetst worden op klimaatbestendigheid.

Ruimtelijke investeringsstrategie

Gaan we gericht investeren om de aanwezige krachten in de Randstad uit te bouwen en daarmee de internationale concurrentiepositie te verbeteren of zetten we in op het wegwerken van regionale verschillen. Ruimtelijke investeringen die op de lange termijn het meeste rendement opleveren zijn aantrekkelijk, maar accepteren we 'investeren in kracht' als dat betekent dat het rijk in ruimtelijk-economische zin meer in de ene en minder in een andere stadsregio investeert?

Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking

De hoeveelheid groen in de Randstad neemt al decennia af en het gevoel van 'volte' toe. Het is de vraag in hoeverre we verdere uitbreiding van het stedelijk ruimtegebruik nog accepteren. Om het Groene Hart en andere waardevolle landschappen voor de lange termijn te beschermen moet daadkrachtig aan een groen/blauwe structuur gewerkt worden. En gaan we bepaalde delen ontwikkelen tot metropolitane stadsparken? Gaan we meer investeren en ruimte reserveren voor groen, ook als dat beperkingen oplevert voor wonen en werken?

Verstedelijkingsstrategie

Een goede en duurzame balans tussen wonen en werken, naast ruimte voor groen, is een grote uitdaging voor de lange termijn. Hierbij past het bundelen van verstedelijking op de Randstadring. Dit is efficiënt en ontziet waardevolle landschappen, maar hoe kan dat zo

worden vormgegeven dat het ook goed past bij de wensen van bedrijven en de woonconsument? Goede locatiekeuzen en innovatieve oplossingen zijn daarbij waarschijnlijk cruciaal. Het is dan ook nog wel de vraag hoe 'stedelijk' of 'dorps' die gebundelde verstedelijking moet worden vormgegeven. In het verlengde daarvan is het de vraag hoeveel verdichting in de steden mogelijk is en in welke mate we moeten denken aan hoogbouw.

Bereikbaarheid in relatie met ruimtelijke ontwikkeling

Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling en heeft een grote betekenis voor de ruimtelijke dynamiek. Waar kunnen we het beste nieuwe woningen en bedrijven bouwen zodat auto en openbaar vervoer het beste worden benut? Waar en voor wie kan het openbaar vervoer een echt goed alternatief worden voor de auto? En hoe draagt verbetering van het vervoerssysteem het meeste bij aan de ontwikkeling van de Randstad tot een aantrekkelijke, duurzame en concurrerende topregio? Moeten we vooral inzetten op verbetering in de stedelijke regio's, de Randstad als geheel of op (inter)nationaal niveau?

Ruimtelijk-economische typering en structuur

Nederland is een belangrijk distributieland en het goederenvervoer zal de komende decennia blijven groeien. De twee grote havens (Mainport Rotterdam en de Amsterdamse haven) en de luchthaven Schiphol zijn een belangrijke basis voor economische groei. Het (milieu-) en ruimtebeslag van opslag en overslag is echter groot. Hoe gaan we hier op de lange termijn mee om op zodanige wijze dat de Randstad een prettige plek blijft met een hoge ruimtelijke kwaliteit en aantrekkingskracht op internationale kenniswerkers en toeristen? Meer kennisintensieve en innovatieve activiteiten passen daar goed bij. Dat vraagt wel om aantrekkelijke toplocaties, meer keuze in woon- en werkmilieus en een 'mooi Nederland'.

Toekomst van Schiphol

Met economische groei zal de vraag naar luchtvaart blijven stijgen. Verplaatsing van Schiphol naar een eiland in zee lijkt onwaarschijnlijk. Blijven we dan de potenties van Schiphol op de huidige locatie optimaal benutten, met de bijkomende beperkingen voor wonen en werken in de omgeving van Schiphol? Of kiezen we voor spreiding van de milieuhinder naar regionale luchthavens?

en complementariteit. Ook al liggen de stedelijke regio's op korte afstand van elkaar, voor bedrijfs-, woon-, werk- en winkelrelaties vormen zij aparte *daily urban systems* met relatief weinig onderlinge relaties. Dat er specifieke groepen (zoals studenten en hoger opgeleiden) zijn waarvoor de Randstad veel meer een (dagelijkse) werkelijkheid is, doet niets af aan de *overall* bevindingen van het RPB.

Hoe de (dagelijkse) relaties zich in de toekomst ontwikkelen is moeilijk te voorspellen. Duidelijk is in elk geval dat de functionele samenhang van de Randstad beperkt is. Vele inhoudelijke opgaven zijn te vinden op lagere geografische schaalniveaus: in de steden zelf, de stadsregio's ('stadsgewesten') en verschillende deelgebieden van de Randstad. In het verlengde van de constatering over het patroon van de stedelijke regio's, voegt het RPB nog toe dat er een hiërarchisch patroon bestaat tussen deze regio's. De regio Amsterdam staat hierin bovenaan en fungeert als magneet voor tal van activiteiten. Vanuit alle delen van de Randstad worden de relaties gericht op de hoofdstad steeds sterker. Een kenmerkend voorbeeld is de verplaatsing van de hoofdvestiging van verschillende grote multinationals (Philips, Numico, Akzo Nobel, TNT) naar Groot-Amsterdam.

1.5 Noordvleugel

Door de afnemende betekenis van nationale grenzen voor de economische ontwikkeling, zijn stedelijke regio's belangrijke spelers geworden in de wereldeconomie. Dit geldt ook voor de Noordvleugel. De Noordvleugel concurreert met andere grootstedelijke regio's in Europa. Daarin heeft hij een stevige positie verworven. De afgelopen jaren vond een bovengemiddelde groei plaats dankzij goed presterende internationaal georiënteerde economische sectoren. Een sterke concurrentiepositie schept goede mogelijkheden voor welvaart, kwaliteit van leven en een duurzame en leefbare stedelijke regio.

De markt waarin de internationale concurrentie plaats vindt richt zich, naast de maakindustrie en dienstverlening, vooral op de kenniseconomie in de brede zin van het woord. Kennis, innovatie en creativiteit, de belangrijke concurrentiefactoren, zijn mensenwerk. Een regio die hierin excelleert weet mensen voor korte en lange termijn aan zich te binden. Ruimtelijke condities als werkmilieus, vrijetijdsvoorzieningen, woonmilieus, kwaliteit van het landschap en het mobiliteitsnetwerk zijn hiervoor van betekenis. Specifieke gebiedskwaliteiten worden daarbij als onderscheidende vestigingscondities steeds belangrijker. Dat loopt uiteen van cultureel erfgoed, historische stadskernen en landschapen tot kust, IJmeer en moderne stadsuitleg.

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, moeten de in potentie aanwezige regionale schaalvoordelen beter worden benut. De regio als geheel kan de gewenste woonmilieus, bedrijvenclusters, landschappen en voorzieningen in samenhang en onderlinge afgestemd bieden. Afzonderlijke overheden kunnen dat niet. Daarom hebben zij zich verenigd in 'de Noordvleugel'.

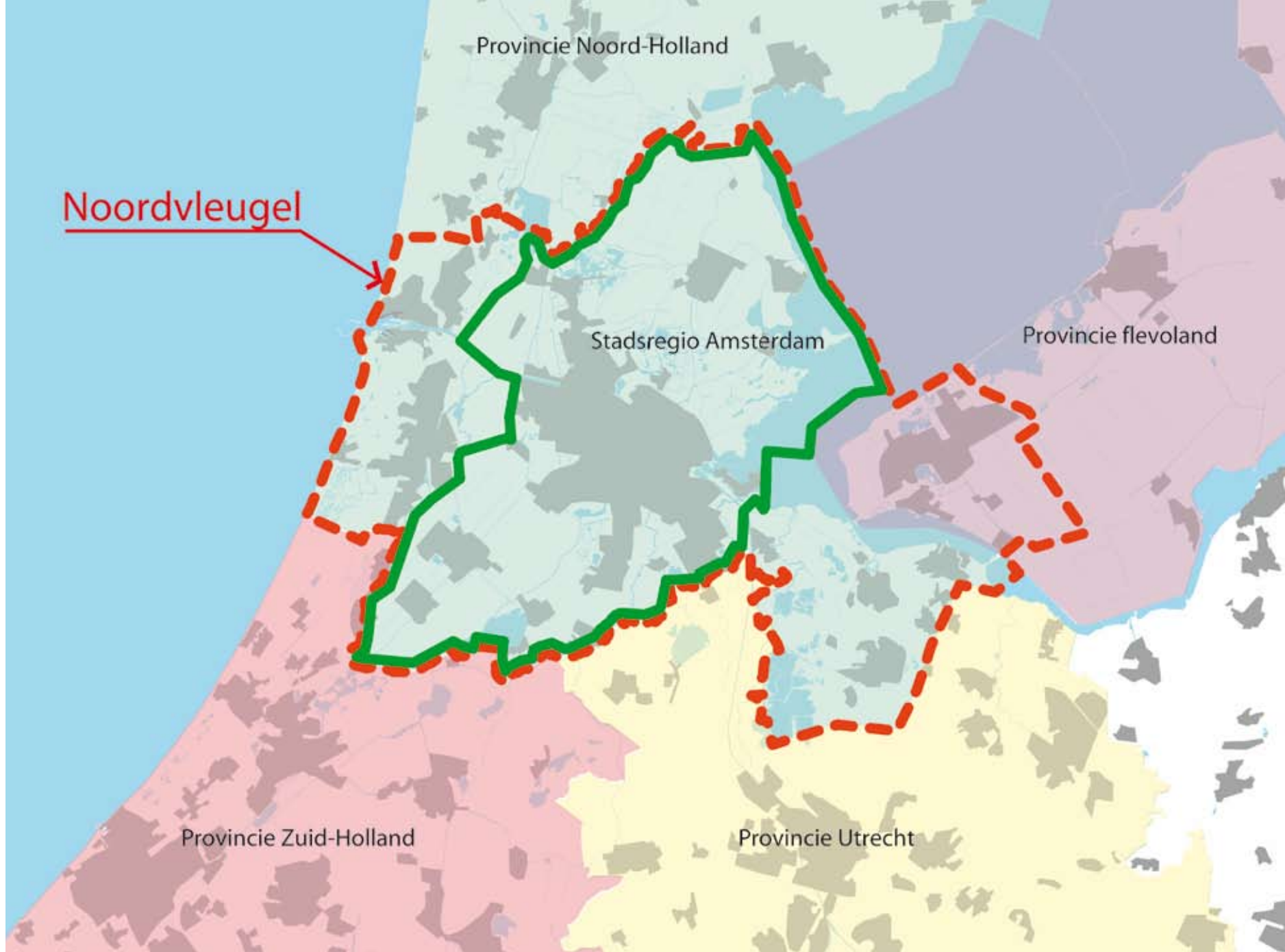
De Noordvleugel presteert binnen Nederland sinds begin jaren negentig uitzonderlijk goed. Zijn internationale positie is echter niet zonder bedreigingen. Factoren die daarbij een rol spelen zijn:

- De zo kenmerkende **openheid en tolerantie** van de Nederlandse samenleving staan sinds enige jaren onder druk.
- Het veel geroemde **deltalandschap, met een grote diversiteit aan landschapstypen**, onlosmakelijk verbonden met het beeld van de Hollandse stad, wordt bedreigd door (voortgaande) verrommeling en versnippering.
- **Innovatie en productiviteit** blijven ten opzichte van concurrerende Europese regio's de laatste jaren achter, waardoor de aantrekkelijkheid voor buitenlandse investeringen afneemt.
- De interne en externe **bereikbaarheid** van de Noordvleugel wordt bemoeilijkt door congestie op het hoofdwegennet en ontbreken van een hoogwaardig regionaal OV-net.
- De **woningmarkt** zit op slot door tekorten in bepaalde woningsegmenten en door de prijsontwikkeling op de woningmarkt, vooral in Amsterdam. Hierdoor is het niet makkelijk om aan een woning te komen en dreigt segregatie tussen wijken.
- De werkgelegenheid neemt toe, terwijl de omvang van de **beroepsbevolking** daarbij achterblijft, wat onder meer resulteert in toenemende pendelstromen, ook over grotere afstanden.
- Dilemma van de compacte stad: verdere verdichting stuit op milieugrenzen. Dit vraagt om innovatieve oplossingen.

Deze bedreigingen kunnen alléén effectief aangepakt worden in onderlinge samenhang. Nodig is:

- toekomstgerichte samenwerking tussen betrokken overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties;
- een breed gedragen ruimtelijk lange termijn perspectief voor de Noordvleugel als metropool, waarmee we ons kunnen voorbereiden op (de ruimtelijke effecten van en condities voor) de grote toekomstopgaven als klimaatbestendigheid, waterveiligheid, duurzaamheid, energievoorziening, mobiliteit, vergrijzing en arbeidsmigratie;
- gebiedsgerichte en thematische actieprogramma's met projecten, regievoerders en investeringsstrategie.

De samenwerking wordt sterker als de deelnemers een gezamenlijk ontwikkelingsperspectief hebben dat als vertrekpunt kan dienen voor de diverse structuurvisies (provincies, gemeenten) en andere regionale planvormen. Daarom ondernamen de partners in de Noordvleugel dit jaar 'een zoektocht naar een metropolitaan ontwikkelingsbeeld'. Met andere woorden: op welke wijze kan het stedelijk netwerk van de Noordvleugel worden getransformeerd tot een vitale en duurzame metropool.



Noordvleugel en provinciale en regionale bestuurlijke eenheden

1.6 Urgentie

De Noordvleugel is een **polycentrische stedelijke regio** - ook wel aangeduid met de term 'netwerkstad'. De afspraken die tot nu toe in de Noordvleugel zijn gemaakt richten zich hierop. Internationaal concurrentievermogen en attractiviteit vereisen meer dan een netwerkstad. Het samensmeden van het stelsel van onderscheiden steden, centra, woon- en werkmilieus en landschappen tot een volwaardige Europese metro-pool zou daarom de rode draad moeten vormen voor de verdere ontwikkeling van de Noordvleugel.

Het is nu urgent om te werken aan plannen voor **metropoolvorming** omdat:

- in 2008/2009 zullen - als uitvloeisel van de **Noordvleugelbrief** van het kabinet Balkenende III - door rijk en regio samen principebesluiten worden genomen over de wijze van uitvoering van regionale projecten die van grote invloed zullen zijn op de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordvleugel in de periode 2010-2030: de schaal-sprong van Almere, de ontwikkeling van Schiphol inclusief Werkstad A4, de inrichting van Haarlemmermeer, de toekomst van Markermeer/IJmeer, uitbreiding van de weg-capaciteit tussen Schiphol en Almere, regionaal openbaar vervoer tussen Schiphol en Lelystad, en transitie van de greenports. Een regionaal ontwikkelingsbeeld is hierbij voor de regio een belangrijk hulpmiddel bij het bepalen van een gemeenschappelijke koers;
- nieuwe grootstedelijke en regionale projecten (zoals infrastructuur en stedelijke transformatie) een lange **voorbereidingstijd** vergen (10-15 jaar), voordat tot uitvoering kan worden overgegaan;
- het kabinet Balkenende IV op 22 juni j.l. het **Urgentieprogramma Randstad** (UPR) heeft uitgebracht, tezamen met de **Startnotitie Randstad 2040**. Inmiddels is het Urgentieprogramma omgedoopt tot **Randstad Urgent** en hebben op 29 oktober j.l. lokale, regionale en nationale bestuurders hun handtekening gezet onder diverse projectcontracten en afgesproken in gezamenlijkheid te werken aan snelle resultaten. Het hebben van een gemeenschappelijk ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel biedt bestuurders uit de regio daarbij houvast. Ook om scherp te krijgen wat de beste bijdrage van de Noordvleugel aan de ontwikkeling van de Randstad kan zijn en welke opgaven daarbij binnen de Noordvleugel cruciaal zijn;
- in 2008/2009 de overheden in de Noordvleugel overeenkomstig de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening ieder voor zich een **structuurvisie** voor hun grondgebied opstellen. Een gemeenschappelijke regionale basis daarvoor is dringend gewenst om een samenhangende ontwikkeling te kunnen waarborgen.

Noordvleugel-projecten in het Programma Randstad Urgent

Thema: Eén goed verbonden Randstad

- Project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
- Project A4 Schiphol, De Hoek-Burgerveen
- Project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Project Eén Openbaar Vervoersautoriteit (Randstad)

Thema: De Randstad bereikbaar vanuit de omgeving

- Project Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad

Thema: Werken in de Randstad

- Project Werkstad A4
- Project Cultuur en kennis (Randstad)

Thema: Wonen in de Randstad

- Project Haarlemmermeer
- Project Toekomstagenda IJmeer-Markermeer
- Project SchaaIsprong Almere

Thema: Robuuste aanpak met oog op de toekomst

- Project Startnotitie Randstad 2040 (Randstad)

Beslispunt 1

In te stemmen met de ontwikkeling van de netwerkstad Noordvleugel tot een op Europese schaal concurrerende metropool in 2040

Beslispunt 2

In te stemmen met het hernoemen van de netwerkstad Noordvleugel tot de metropoolregio Amsterdam / Amsterdam Metropolitan Area

Beslispunt 3

In te stemmen met:

- het positioneren van de metropoolregio Amsterdam in de Randstad als een belangrijke motor van de Nederlandse economie;
- het leveren van een belangrijke bijdrage aan de oplossing van randstedelijke problemen door een vitale metropoolregio Amsterdam;
- het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 te beschouwen als de gezamenlijke input vanuit de metropoolregio Amsterdam voor het UPR-project Randstad 2040

De belangrijkste gebeurtenissen op een rij:

Datum	Wat	Wie
06-01-2007	Goedkeuring Plan van Aanpak	Bestuurlijke Kerngroep Noordvleugel
06-02-2007	Eigen website in de lucht	www.noordvleugel2040.nl
07-02-2007	Startbijeenkomst De Aftrap in Pakhuis De Zwijger met o.m. toelichting WLO-scenario's, toespraken Willem Salet en Peter Newman over governance en metropoolvorming	Regiegroep en 50 genodigde bestuurders, deskundigen, vertegenwoordigers van departementen en planbureaus
maart/aug. 2007	Studies en ateliers over kenmerken en kansen van de Noordvleugel als metropool	Projectgroep
16-05-2007	Thematafeldag in WTC-Zuidas te Amsterdam rondom 7 thema's	150 bestuurders, experts, ambtenaren, aanwezigen 7 feb.
mei/juni	Regiotafels in IJmond, Zuid-Kennemerland, Meerlanden/Amstelland, het Gooi, Flevoland en Zaanstreek.	300 lokale bestuurders, raadsleden, ambtenaren en vertegenwoordigers van NGO's
26/29-06-2007	Bezoek keurmeesters Thomas Hutton uit Vancouver en Hans Westerbeek uit Melbourne	20 wetenschappers, sport-wereld en gebiedsdeskundigen
29-06-2007	Midterm bijeenkomst Horizon in beeld in De Lichtfabriek te Haarlem	150 bestuurders, raadsleden, statenleden, studenten en vertegenwoordigers NGO's
sept/okt 2007	Verwerking van de in het voorjaar 'opgehaalde' bevindingen en consultaties over de tussenresultaten	In het proces betrokken ambtenaren, deskundigen, project leiders
08/12-10-2007	Inloopatelier in Noorderlicht (Amsterdam-Noord) en Hotel Artemis (Amsterdam-Zuidwest)	50 projectleiders, beleidsambtenaren en 20 Noordvleugelbestuurders
14-12-2007	7de Noordvleugelconferentie: beslispunten	Bestuurders van de participerende overheden
jan/feb 2008	Presentatie van het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040	Volksvertegenwoordigers van de participerende overheden

2 De aanpak

2.1 Opdracht

De Bestuurlijke Kerngroep Noordvleugel heeft eind 2006 besloten om het jaar 2007 uit te trekken *'om in een open proces tot een gedragen lange termijn ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel als metropool te komen, dat als basis kan dienen voor de diverse, daaropvolgend op te stellen structuurvisies'*.

In het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* worden de condities geschetst voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van de Noordvleugel, ervan uitgaande dat alle *Noordvleugelafspraken* in de periode 2010-2030 zullen worden gerealiseerd, inclusief de Noordvleugel-projecten uit het *Urgentieprogramma Randstad*.

Een regiegroep bestaande uit de wethouders RO van Amsterdam, Haarlem en Almere, de gedeputeerden RO van Noord-Holland en Flevoland, en de portefeuillehouder RO van de Stadsregio kreeg hiertoe de opdracht. Deze bestuurders leverden daarvoor ook budget en ambtelijke capaciteit.

Noordvleugel 2040: Opgave

Zoektocht naar een metropolitaan ontwikkelingsbeeld voor de Amsterdamse regio, op basis van reeds bestaande regionale afspraken, met besef van de grote toekomst-thema's - klimaat en water, milieu en energie, mondialisering van de economie, demografie en vrije tijd, groenblauwe kwaliteit, bereikbaarheid en mobiliteit. Doel is het ontwikkelen van de netwerkstad Noordvleugel tot een Europese metropool. Dit levert tevens een gemeenschappelijke basis voor de door diverse overheden op te stellen structuurvisies in de Noordvleugel.

2.2 Zoektocht

Het proces is opgezet als een zoektocht naar de metropolitane krachten en potenties, kwaliteiten en kansen, maar ook tekortkomingen en faalfactoren van de Noordvleugel als Europese metropool-in-spe. De Noordvleugel loopt van de Noordzeekust tot en met 't Gooi, en van Zeevang tot en met de Haarlemmermeer. Het studiegebied is groter, want de Noordvleugel heeft duidelijke relaties met Alkmaar, Hoorn, Lelystad, de regio Utrecht en de Zuidvleugel.

Het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is gemaakt door bestuurders en hun organisaties in samenwerking met experts uit het bedrijfsleven en de wetenschap uit binnen- en buitenland. Samenspraak is gezocht met andere overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het proces is als volgt ingedeeld:

- Vóór de zomer van 2007 is in de breedte nagedacht: verkennen en analyseren van leidende trends en thema's, bepalen van onderscheidende kwaliteiten en kansen, via externe adviezen en regiodiscussies, door bestuurders, experts, ontwerpers en buitenlandse keurmeesters.
- Na de zomer zijn de opgedane inzichten verwerkt tot een ontwikkelingsbeeld met hoofdkeuzes en opgaven, dat op de Noordvleugelconferentie van 14 december ter instemming wordt voorgelegd aan de verantwoordelijke bestuurders uit de regio.



3 Metropoolvorming

3.1 Groenblauwe kwaliteit als sluitstuk Noordvleugelafspraken

Sinds 2001 zijn in een reeks bestuurlijke Noordvleugelconferenties cumulatief regionale afspraken gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordvleugel in de periode 2010-2030: omvang en localisering regionale woningbouwopgave (conferentie 1, 2 en 3), bereikbaarheid en infrastructuur (conferentie 3) en ruimtelijk-economische opgave (conferentie 4, 5 en 6). In dat palet ontbrak nog de groenblauwe kwaliteit van de regio. Op de 6^{de} conferentie is daartoe de opdracht verstrekt, met als ambitie 'metropolitane landschap'. Hieronder worden de opgaven voor de agenda voor het Metropolitane Landschap beschreven (bron: projectgroep Metropolitane Landschap).

Het fundament

De groenblauwe structuur in de Noordvleugel vormt het raamwerk voor de ontwikkeling van de metropool. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de kwaliteit van de metropool. Stad en land zijn verweven en van gelijke waarde.

Uitgangspunt bij de metropolitane strategie vormen de identiteiten van de diverse landschappen in de Noordvleugel. Deze identiteiten vormen de toetssteen voor behoeften vanuit de stad. Recreatie, vrije tijd, welzijn, natuurontwikkeling, streekgebonden landbouw, maar ook woningbouw en economische activiteiten dienen te passen in de identiteit van het desbetreffende landelijk gebied, waar mogelijk zelfs de identiteit te versterken. De invulling van deze 'stadsgebonden activiteiten' is gestoeld op drie fundamenten: samenhang, samenwerking en duurzaamheid. Samenhang tussen de diverse functies die het landelijk gebied heeft, samenhang tussen acties van verschillende actoren en samenhang in de zoektocht naar nieuwe economische dragers voor het landelijk gebied. Daarvoor is samenwerking onontbeerlijk. Samenwerking tussen 'stedelijke' en 'landelijke' actoren, maar ook tussen private en publieke partijen. Nieuwe financiële arrangementen zullen tot stand komen die bijdragen aan het behoud, de ontwikkeling en de versterking van het landelijk gebied. Ook de profilering van de regio, zowel voor de eigen bewoners als voor toeristen en bedrijfsleven, is een gezamenlijke opgave.

De ontwikkeling dient op duurzame wijze te geschieden, dat wil zeggen een bijdrage te leveren aan het welzijn van de bewoners, de economische ontwikkeling en aan de natuurlijke draagkracht van het gebied. Als extra opgave geldt dat bij de ontwikkelingen rekening wordt gehouden met toekomstige gevolgen van de opwarming van de aarde (klimaatbestendig). De aanpak zal uitmonden in een integrale gebiedsgerichte benadering voor planvorming, inrichting én beheer, waaraan financiële kaders zijn gekoppeld. De schotten tussen de diverse sectoren moeten zo snel mogelijk verdwijnen.

Noordvleugel 2040: Pilot IJmond-IJmeer

In de pilot IJmond-IJmeer is een start gemaakt met een aanpak, de metropolitane strategie. Alle belanghebbenden zijn verleid over hun grenzen heen te kijken en op zoek te gaan naar samenhang en meerwaarde. Het bestuursplatform van het Masterplan Noordzeekaanaalgebied heeft de handschoen opgepakt en een integraal kaartbeeld laten ontwikkelen voor het hele kanaalgebied als discussievoorstel.

Ontwikkelopgaven

Onderstaande kaart verbeeldt de samenhang tussen stad en land, en het belang van de instandhouding en versterking van de groenblauwe structuur.

Uitgangspunt is dat de keuze voor *het wat en waar* bepaald wordt door de identiteit van (deel)landschappen. Voor elke identiteit is een ontwikkelingsperspectief opgesteld, uitgewerkt in een koers. De koers is gebaseerd op:

- Behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het landschap.
- Kansen en opgaven voor extra 'stadsgebonden' functies, waarbij de Stelling van Amsterdam de nationaal en internationaal blikvangende verbindende schakel tussen landschapsidentiteiten is.

Het streefbeeld voor het Metropolitane Landschap maakt een aantal opgaven en knelpunten helder. Knelpunten waarbij het streefbeeld van het Metropolitane Landschap



Noordvleugel 2040: Streefbeeld De kracht van het landschap

De Noordvleugel is een sterke metropool. De Noordvleugel onderscheidt zich niet alleen door zijn 'stedelijke kwaliteiten', maar zeker ook in de leefbaarheid, zichtbaar aan de samenhang tussen stad en land. Met het (afwisselende) landschap onderscheidt de Noordvleugel zich van andere Europese metropolen. Het besef is aanwezig dat stad en land meerwaarde hebben en elkaar versterken. Het landschap is ontdekt als een onderscheidende concurrentiefactor.

In de Noordvleugel vormt een kwaliteitsrijke structuur van water en groengebieden het verbindende element tussen de stedelijke gebieden. Groen en het water slingeren door de regio heen. Van Noordzeekust tot Oostvaarderswold en Lelystad, van Haarlemmermeerpolder tot het Alkmaarder- en Uitgeestermeer zijn de verschillende landschappen door groene, begaanbare corridors met elkaar en met de steden verbonden.

Publieke en private partijen dragen samen met terreinbeherende natuurorganisaties en met een vitale landbouw zorg voor de instandhouding en de samenhang van het landschap. Alle partijen dragen bij aan de financiering van de ontwikkeling, de realisatie en het duurzaam beheer van het groen en het blauw in de regio. Elke partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheid in het onderhoud en de bescherming van het landschap. Er is geen sprake meer van sectorale taakstellingen of financiering.

In de groenblauwe regio is in 2040 een palet aan functies te zien. Het gebruik van de verschillende gebieden is volledig toegesneden op de identiteit die dat gebied heeft, mede in relatie tot de stad en stedelijke functies. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn uitgegroeid tot herkenbare, karakteristieke landschapselementen in de Noordvleugel (met functies die passen bij de identiteit van het omliggende landschap).

De scheggen zijn markante onderdelen van de stad en maken onlosmakelijk onderdeel uit van het stedelijk collectieve bewustzijn, omdat er zo veel te doen is in de omgeving van topkwaliteit. De veenweidegebieden zijn deels vernat, deels weidevogelgebieden.

Streekeigen landbouw is als duurzame vorm van landbouw een succes geworden.

Landbouwproducten uit de regio worden vooral in de stedelijke gebieden afgezet. De kuststreek en het duinengebied zijn goed ontsloten en verfraaid met landgoederen.

De kustplaatsen hebben elk een eigen identiteit en bieden gezamenlijk een gevarieerd aanbod van activiteiten. In de drukte die een metropool kenmerkt zijn tussen de kustplaatsen nog volop stiltegebieden aan te treffen. Het landelijk gebied van Flevoland kent robuuste natuurgebieden (bv Oostvaardersplassen), maar ook hoogwaardige woon- en vestigingsmilieus met gevarieerde kenmerken. Het Markermeer/IJmeer is 'het Waterpark'

van de Noordvleugel en verbonden met wateren in de regio. Het Waterpark combineert natuur- en waterkwaliteit met allerlei recreatie- en woonvormen. De Noordvleugel heeft zijn eigen 'Hollandse merengebied' in het zuidelijk veenweidegebied, dat door zijn recreatieve en toeristische aantrekkelijkheid in hoge mate bijdraagt aan de economische kracht van de regio. Nieuwe landgoederen ten zuidoosten van Amsterdam dragen bij aan de aantrekkingskracht van de regio. De verbindingen over land en water zijn optimaal in de Noordvleugel. Al deze gebruiksfuncties (landbouw, recreatie, toerisme, natuur, hoogwaardig wonen en werken) van de Noordvleugel komen op kleinere schaal terug in de stadslandschappen van Haarlemmermeer, Almere en Lelystad. Schiphol en de haven zijn bedrijfslandschappen, waarin rekening wordt gehouden met de functies en karakteristieken van de omgeving. De Gooi- en Vechtstreek is een fraai voorbeeld waar op een relatief kleine oppervlakte hoogwaardige landschapselementen (bos en heidevelden, en- gen en meenten, plassen en meren, forten en vestingsteden, landgoederen, villagebieden, jonge monumenten, polders en brinken) en hoogwaardige woon-werkgebieden aanwezig zijn.

Door de hele regio zijn informatiecentra gerealiseerd, die bewoners en bezoekers diensten, kennis en informatie bieden. Natuurgebieden door de hele NV dragen maximaal bij aan het duurzame imago van de NV. Wegen en openbaarvervoersverbindingen zijn volledig ingepast in het landschap en zorgen niet voor versnippering van (natuur-)gebieden. Openbaar vervoer ontsluit de landschappen en verbindt deze met elkaar.

Alle kwaliteiten van de Noordvleugel (stedelijk en landelijk) worden vermarkt onder een gezamenlijke noemer. De marketing is niet alleen gericht op de buitenwacht (zoals toeristen), maar ook op de eigen bewoners en op bedrijven in de regio.

In 2040 gaan we flexibel om met water. Het watersysteem is robuuster/klimaatbestendiger geworden, zodat de inwoners en bedrijvigheid te allen tijde optimaal beschermd zijn tegen overstromingen en wateroverlast. Verschillende functies van land en water, zoals landbouw, natuur, stedelijk gebied, transport en recreatie, zijn slim met elkaar verweven en op elkaar afgestemd. De verschillende gebruiksfuncties zijn hierdoor voorzien van de gewenste kwaliteit en hoeveelheid water. De inrichting van het watersysteem draagt bovendien bij aan sterke landschappen waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Stad en platteland zijn met elkaar in evenwicht. Van negatieve beïnvloeding over en weer via het watersysteem is geen sprake. Waar steden en dorpen in de lagere delen liggen zijn deze waterrijk of zelfs drijvend aangelegd. Het watermilieu in de stedelijke gebieden is gezond, veilig, ecologisch en duurzaam. De verschillende gebieden hebben elk hun eigen karakteristieke waterkwaliteit.



in conflict kan komen met andere ontwikkelopgaven. Keuzes moeten worden gemaakt over de volgende vraagstukken:

- **Inpassen ontwikkelingen Schiphol & Haven**
De ontwikkelingen van de haven en Schiphol zullen de komende jaren op een goede ruimtelijke manier moeten worden ingepast in het Metropolitane landschap.
- **De toekomst van het Markermeer-IJmeer in relatie tot de samenhang tussen Amsterdam en Almere**
De complexe combinatie van de realisatie van een Waterpark IJmeer, naast opgaven voor waterbeheer, natuurontwikkeling Markermeer, het optimaliseren van recreatieve potenties en het zoeken naar mogelijkheden voor buitendijkse verstedelijking.
- **Metropolitaan OV-net en inpassing wegen**
Bij de aanleg van nieuwe OV verbindingen dient ook rekening te worden met een betere ontsluiting van het landschap voor recreanten en toeristen. Verder dient bij de inpassing van nieuwe OV verbindingen en wegen ook nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de metropolitane kwaliteiten van het landschap.
- **Visie veenweidegebieden**
Voor 2040 zullen keuzes gemaakt moeten worden waar vernatting toegelaten wordt en waar de karakteristieke veenweidegebieden behouden blijven en welke maatregelen daarvoor getroffen moeten worden. De projecten uit het actieprogramma die gericht zijn op het veenweidegebied (en alle andere acties) leveren stukjes van de puzzel die uiteindelijk tot een keuze moeten leiden.
- **Goed beheer/Verrommeling**
De kwaliteit van het landelijk gebied is van groot belang en daarbij is goed beheer noodzakelijk. In aantal gebieden is echter sprake van ongewenste ontwikkelingen zoals verrommeling. Om het landschap te versterken zijn scherpe planologische keuzes en handhaving noodzakelijk.
- **Schaalsprong Almere**
De grote verstedelijkingsopgave van Almere vraagt om een duidelijke visie over inpassing met het landschap, zowel voor het accent oostwaarts of westwaarts.
- **Kust en binnenduinrand**
Het belang van de Metropool Aan Zee zal in de toekomst steeds belangrijker worden. De kust en de binnenduinrand zullen daarom gezamenlijk in één opgave worden bekeken om de verschillende belangen goed te kunnen afstemmen.
- **Wateropgave**
Hoe het Metropolitane Landschap er in 2040 uitziet, is mede afhankelijk van de discussies over veiligheid, verdroging en verzilting

Randvoorwaarden

Een krachtig metropolitaan landschap kan echter niet gerealiseerd worden zonder ook in bredere procesmatige zin de gewenste ontwikkelingen te stimuleren en verrommeling te voorkomen. Naast samenwerking en samenhang zijn de volgende randvoorwaarden

van belang voor het realiseren van het streefbeeld:

- **De ontwikkeling van financiële prikkels gericht op een groene ontwikkeling**
Financiële prikkels voor de verschillende gemeenten stimuleren vooral rode ontwikkelingen. Dit kan leiden tot een geleidelijke aantasting van de kwaliteit van het landelijk gebied.
- **Het voorkomen van verrommeling door gerichte interventies**
Naast aandacht voor de negatieve financiële prikkels zijn er andere interventies mogelijk om verrommeling te voorkomen (zoals handhaving, actieve grondverwerving). Welke mix van interventies gekozen wordt, is afhankelijk van de identiteit van het (deel)landschap. Minimuminzet is dat via bestemmingsplannen de gewenste kwaliteit wordt vastgelegd.
- **Het zorgen voor een robuust en duurzaam beheer**
Beheer is een manier om verrommeling te voorkomen. Een robuust en duurzaam beheer begint bij een gebiedsgerichte benadering en nieuwe samenwerkingsvormen.
- **Verbreding van het financiële draagvlak en toerisme als nieuwe economische drager**
Duidelijk is dat voor het realiseren van de ambities rond het Metropolitane Landschap financieel draagvlak van groot belang is; dit geldt voor beheer, behoud en ontwikkeling. 'Rood voor groen' biedt geen oplossing op Noordvleugel schaal voor tekorten in ontwikkeling en beheer. Publieke partijen, inclusief het Rijk, zullen moeten blijven bijdragen. Daarnaast bieden systemen gebaseerd op bovenplanse verevening kansen, terwijl voor beheer publiek/private fondsvorming, landschapscertificaten en landschapsveilingen kansrijke opties zijn. Het toerisme zal zeker nog groeien, maar vooral gekoppeld zijn aan de stad Amsterdam. De groei van hotelaccommodaties zal vooral in Amsterdam en Haarlemmermeer plaatsvinden. De ontwikkeling van toerisme op Noordvleugelschaal is alleen mogelijk bij een upgradering van het OV-systeem. Dit neemt niet weg dat er wel kansen liggen met name gekoppeld aan water (bijvoorbeeld Waterexpo 2010), de ontwikkeling van het IJmeer-Markermeer, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek en de Noordzeekust. Er zal altijd sprake zijn van toeristisch-recreatieve ontwikkeling: voor toeristen en eigen bevolking. Al met al mag de verwachting dat toerisme (en vrije tijd) een nieuwe economische drager voor het landschap kan zijn, niet overschat worden.
- **Aanpak van (planologisch-juridische) en bestuurlijk-organisatorische knelpunten bij de realisatie van gebiedsgerichte projecten**
De grootste belemmering bij de realisatie van geplande groen/blauwe opgaven is het ontbreken van een gedeelde visie en om die visie vast te houden in de uitvoering. Samenwerking is vooral succesvol waar een gezamenlijk probleem of belang ervaren wordt. Daarbij is het van essentieel belang dat tijdens de uitvoering niet getornd wordt aan genomen besluiten.
- **Mogelijkheden voor nieuwe woonmilieus**
Opzetten van één toeristische marketingstrategie, waarin opgenomen de marketing van het metropolitane landschap.

Bij een duurzame landschapontwikkeling hoort natuurlijk ook duurzame ontwikkeling van nieuwe woongebieden. De “praktijkrichtlijn duurzaam bouwen” (VROM) biedt hiervoor een goede handleiding. Bouwen in hoge(re) dichtheden levert in elk geval een goede bijdrage aan duurzaamheid. Er ligt een ontwerpogave voor een positieve (woon)beleving bij hoge dichtheden, in relatie tot de nabijheid van het groene ommeland. Daarnaast heeft de metropool behoefte aan nieuwe landelijke woonmilieus in het topsegment om te kunnen concurreren met Europese metropolen als Stockholm en Berlijn. De vraag is hoe en waar we deze milieus zodanig kunnen realiseren dat het landschap ermee wordt versterkt.

Met het toevoegen van het thema ‘groenblauwe kwaliteit’ aan de op eerdere Noordvleugelconferenties behandelde thema’s wonen, werken en infrastructuur, heeft de Noordvleugel nu een compleet kwartet in handen.

3.2 De Noordvleugel in 2030

Het samenwerkingsverband van overheden in de Noordvleugel heeft, sinds de start in 2001, tal van afspraken opgeleverd over de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Die afspraken richten zich op de ontwikkeling tot 2030. Er wordt hard gewerkt om die tot uitvoering te krijgen. Zij vormen het uitgangspunt voor (het verder nadenken over) de ontwikkeling van de metropool, met als richtpunt het jaartal 2040. In dit hoofdstuk wordt de Noordvleugel beschreven als het beoogde resultaat van de huidige Noordvleugelafspraken tot 2030. Er wordt van uitgegaan dat alle Noordvleugelafspraken, inclusief de Noordvleugel-projecten uit het *Programma Randstad Urgent*, ook daadwerkelijk in de periode 2010-2030 zullen worden gerealiseerd. Het Ontwikkelingsbeeld 2040 bouwt dáár vervolgens op voort.

De creatieve industrie en de multimediasector zijn sterke sectoren in de Noordvleugel. Hun aandeel in de werkgelegenheid is in 2030 verdubbeld. Ruimtelijk gezien hebben zij zich verbreed vanuit de Amsterdamse binnenstad en het Gooi richting Amsterdam-Noord, Zaanstad, Haarlem en Almere. Oude stedelijke werklandschappen zijn hiertoe succesvol herontwikkeld tot nieuwe gemengde stedelijke milieus. De kennisintensieve bedrijvigheid is flink toegenomen. Zij vormt netwerken met bestaande en nieuwe kennisinstututen. Eén van de nieuwe instututen betreft het toonaangevende *International Trade Institute*.

Dankzij de regionale afstemming beschikt de regio in 2030 over voldoende voorraad van direct uitgeefbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Er is sprake van een gedifferentieerd aanbod, zonder overschot of tekort. Zo zijn er voldoende hoogwaardige kantorenlocaties voor het aantrekken van het internationale bedrijfsleven naar de Noordvleugel. De Zuidas heeft zich in 2030 ontwikkeld tot een internationale toplocatie voor kantoren; overigens ook voor wonen en voorzieningen. Ook Schiphol is voor de kantoren een internationale toplocatie. Meer nationaal georiënteerde bedrijven vinden

ruimte op locaties als Beukenhorst, Teleport, Amstelstation, Amsterdam-Zuidoost en in Amstelveen, Hilversum, Haarlem, Zaanstad, Almere-Poort en Almere-Pampus. Door ontwikkeling bij knooppunten van het OV-net zijn de meeste locaties goed bereikbaar. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn duurzaam ingericht en goed ingepast in de omgeving.

De hub-functie van Schiphol is in 2030 versterkt. Er is sprake van een selectieve groei van de luchthaven binnen de huidige veiligheids- en milieugrenzen (volgens huidige maatstaven: maximaal 600.000 vliegbewegingen). Een deel van het vliegverkeer, met name het deel dat niet gebonden is aan de hub-functie, is verplaatst naar luchthaven Lelystad. De bereikbaarheid van Schiphol over de weg is aanzienlijk verbeterd. Dat geldt zowel in de richting van Amsterdam-Zuid en Almere als in de richting van Leiden. Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is beter geworden door een sterkere verbinding richting Amsterdam-Zuid en Almere/Lelystad.

Het aanbod aan nat haventerrein is in 2030 door uitbreiding in de Wijkermeerpolder óf de Houtrakpolder voldoende. De ontsluiting van de havens richting zee is op orde door de aanleg van de 2e zeeluis bij IJmuiden. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur, waaronder een binnenhaventerminal, kunnen vervoersstromen van goederen via spoor en binnenvaart efficiënt worden gekoppeld. Bij alle ontwikkelingen is de impact op het landschap als randvoorwaarde gehanteerd.

In de periode 2010-2030 zijn er minimaal 150.000 woningen toegevoegd in de Noordvleugel. Vooral in Haarlemmermeer/Bollenstreek (25.000), Amsterdam (50.000) en Almere (45.000; + 15.000 t.b.v. Utrecht) is flink gebouwd. Op een meer bescheiden schaal zijn ook in Purmerend en Weesp/Muiden, en binnenstedelijk in Zaanstad, IJmond, Haarlem en Amstelveen huizen gebouwd. Kwantitatief gezien lag het accent op de ontwikkeling van stedelijke en suburbane woonmilieus. In de suburbane milieus is gestreefd naar hogere dichtheden in combinatie met kwaliteitsgroen. In geringere mate zijn er woningen in de dorpse en landelijke woonmilieus toegevoegd, met uitzondering van Almere-Oost. Almere heeft een schaa sprong doorgemaakt en neemt een scharnierpositie in tussen de Amsterdamse en Utrecht regio, wat blijkt uit de sterke sociaal-economische samenhang en de daartoe uitgevoerde verbetering van de auto- en openbaar vervoerverbindingen. De stad draagt bij aan de economische structuurversterking van de gehele regio én ontwikkelt zich voorspoedig als een grote stad met een eigen herkenbare identiteit, inclusief volwaardige economische en maatschappelijke voorzieningen. De bereikbaarheid van de stad is op orde, er is sprake van een goed voorzieningenniveau en een evenwichtige woon-werkbalans. Voorts vervult Almere een poortfunctie voor het noordoosten, onder meer door de Hanzelijn.

De ‘sprong over het IJ’ is voltooid. Amsterdam-Noord en Zaanstad zijn verbonden met een HOV-lijn. De noordflank van de metropool is een gewaardeerd stedelijk gebied geworden omgeven door de Zaanse scheg en Waterland.

De ruimtelijke en groenblauwe kwaliteiten in de groene gebieden tussen en om de steden zijn verbeterd en qua functie aangepast aan de behoefte van de metropolitane bevolking en bezoekers. Het Oostvaarderswold is als robuust groenblauwe verbinding aangelegd tussen de Oostvaardersplassen en de Veluwe. In en om het IJmeer/Markermeer is geïnvesteerd in de totstandkoming van een robuust ecologische systeem, in de waterveiligheid en in gebruiksmogelijkheden voor de recreatie.

Ten opzichte van het begin van de eeuw is de bereikbaarheid in 2030 op vele onderdelen verbeterd:

- verbeterd OV door een betere afstemming tussen bus en trein
- verbeterd OV in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- verbeterd OV in de corridor Zuid-Kennemerland-IJburg door uitbreiding van de Zuidtangent
- verbeterd OV tussen Amstelveen en Amsterdam
- verbeterd OV tussen Amsterdam-Noord en de rest van Amsterdam door de aanleg van de Noord-Zuidlijn
- verbeterd OV tussen Almere-Hilversum-Utrecht (Stichtse lijn)
- verbeterde wegcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere
- verbeterde bereikbaarheid over de weg rond Schiphol en Werkstad A4 (A4-corridor)
- verbeterde bereikbaarheid over de weg tussen Hoofddorp en Amstelhoek (omlegging N201)
- verbeterde wegverbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Noordvleugel door aanleg tweede Coentunnel en Westrandweg
- verbeterde wegverbinding tussen Almere en midden-Nederland
- betere bereikbaarheid over de weg door een systeem van beprijzing
- verbeterd vervoer over water m.n. over de Zaan en naar Almere

3.3 Ontwikkelingsbeeld 2040

Ruimtelijke hoofdstrategie

De reeds bestaande Noordvleugelstrategie 2010-2030, aangevuld met de groenblauwe kwaliteitsinzet en in combinatie met de verzamelde inzichten (*Feiten en vergelijking en Thema's en opgaven voor de toekomst*) levert – door de oogbaren gezien – een tamelijk eenduidig basisbeeld op voor de Noordvleugel anno 2040. Dat komt vooral door de volgende twee dominante inzichten:

- In blijven zetten op **bundeling** van verstedelijking, d.w.z. verdergaande concentratie van stedelijke ontwikkelingen binnen de grenzen van het stedelijk gebied anno 2030, draagt het beste bij aan realisering van doelen: vrijwaren van landschappen, draagvlak grootstedelijke voorzieningen, draagvlak regionaal openbaar vervoer; bijdrage aan energiebesparing, groter aandeel openbaar vervoer, fietsen en lopen in modal split, klimaatbestendigheid en efficiënt ruimtegebruik. Gevolg is een geleidelijk steeds

groter aandeel in de ruimtelijke investeringen voor stedelijke intensivering en transformatie. Deze bundeling schept ook planologische duidelijkheid voor de landelijke gebieden. Ook hier is bundeling aan de orde, namelijk in gebieden voor natuur/water enerzijds en in gebieden met grootschalige en intensieve landbouw anderzijds.

- In blijven zetten op **diversiteit** (en menging) van steden en stadsdelen, van centra en landschappen, zowel economisch en ecologisch als sociaal en cultureel, wat betreft woonmilieus, werkmilieus en vrijetijdsmilieus, is een sterke troef in de internationale concurrentie met andere Europese metropolen. Binnen de Noordvleugel bestaat ook op het niveau van deelregio's diversiteit, zoals Zaanstreek, het Gooi, Amstelland en de kuststreek, wat een extra voordeel is.

Noordvleugel 2040

Hoofdstrategie Ontwikkelingsbeeld

Diversiteit economisch, sociaal, cultureel, landschappelijk, woon-, werk en vrijetijdsmilieus

Bundeling verstedelijking, landbouw, natuur/water (klimaatbestendigheid)

Duurzame Noordvleugel

Een duurzame Noordvleugel in 2040 kenmerkt zich door meervoudig ruimtegebruik, een gezonde leefomgeving, CO₂-arm of neutraal, klimaatbestendig, voldoende ecologische kwaliteit en gebruiksgroen. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- Ruimtegebruik: bundeling van verstedelijking, compact, efficiënt en meervoudig ruimtegebruik, hergebruik (herstructurering en transformatie)
- Grondgebruik: gerelateerd aan bodemkwaliteitskenmerken
- Leefomgeving: integrale benadering luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid, waterveiligheid
- Energie: zelfvoorzienendheid als streven (CO₂-neutraliteit als ambitie)
- Landbouw: teelt voor regionale markt, biologisch, biomassa
- Mobiliteit: fijnmazig, frequent en snel openbaar vervoer; overig verkeer op duurzame brandstoffen
- Natuur: vergroten biodiversiteit, versterken ecologische kwaliteiten
- Klimaatbestendig: rekening houden met meer neerslag, langere perioden van droogte, hogere temperaturen, meer wateroverlast

Centraal staat niet langer het bieden van uitbreidingsruimte voor allerlei ruimtevragende functies. Niet kwantiteiten maar ruimtelijke kwaliteit moet leidend worden bij de ver-

dere ontwikkeling en inrichting van de metropolitane regio. De vraag naar ruimte wordt steeds meer tegemoetgetreden met hergebruik en transformatie, met vernieuwing en intensivering, met menging en creatieve oplossingen. De verkenningen en keuzes voor de ontwikkeling van de Noordvleugel tot een Europese metropolitane regio leiden tot enkele ordeningsprincipes, die bepalend zijn voor de toekomstige ruimtelijke structuur: **bundeling, intensivering, diversiteit en verbinding.**

Ruimtelijke structuur gericht op duurzaamheid

Het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* is gericht op het bieden van een robuuste duurzame ruimtelijke structuur waarin allerlei ontwikkelingen samenhangend kunnen plaatsvinden. Regionale bouwstenen hiervoor zijn:

- **Klimaatrobust watersysteem als basis voor de ruimtelijke structuur van de Noordvleugel**

De duurzaamheid en langdurig goed functioneren van de Noordvleugel vereisen dat geanticipeerd wordt op de ontwikkeling van het klimaat, die zich in grote mate uit via het water. Gezien de voortgaande economische groei en toename van het bewonersaantal van de Noordvleugel zijn veiligheid tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en watertekort en een gezonde waterkwaliteit van groot belang. Dit betekent risicobewust bouwen en het zo veel mogelijk zelfvoorzienend maken van de watersystemen zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Klimaatbestendigheid moet een leidend principe zijn bij lokatiekeuze en inrichting.

- **Blijvende geleiding in stedelijke eenheden en landschappen door bundeling van verstedelijking en intensivering van het stedelijk grondgebruik**

De inbedding van steden van verschillende grootte en karakter in gevarieerde landschappen is een kernkwaliteit van de Noordvleugel en moet bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Noordvleugel behouden blijven.

Bundeling van verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere en intensivering van stedelijk grondgebruik vooral in de metropolitane kernstad zijn nodig met het oog op het realiseren van grootstedelijke agglomeratievoordelen (massa, diversiteit en interactie) en het behoud van het blauwgroene imago van de Noordvleugel. Vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets dient intensivering vooral plaats te vinden in stedelijke kerngebieden, zoals binnen de A10-ring en nabij OV-knooppunten. Het op termijn kunnen garanderen van waterveiligheid pleit ook voor een dergelijke bundeling.

Kern van de strategie is het ontwikkelen van wervende grootstedelijke vestigingsmilieus die internationaal kunnen wedijveren met concurrerende metropolen.

- **Meer diversiteit en een grotere samenhang binnen de Noordvleugel**

Het functioneren van de Noordvleugel als metropolaan gebied moet worden ondersteund door een herkenbare clustering van economische activiteiten. De verschillende clusters vullen elkaar aan en versterken elkaar. Hetzelfde geldt voor woonmilieus en activiteitencentra.

Door toenemende welvaart neemt de behoefte aan ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke flexibiliteit toe. Ook om internationaal concurrerend te blijven moet de variatie aan woon-, werk- en vrijetijdsmilieus daarom worden vergroot. Behoud en uitbouw van de eigen karakteristieke kwaliteiten levert daarbij meerwaarde op. Dat biedt kansen voor steden met historie en identiteit, zoals Haarlem en Zaanstad. Voor het landschap betekent dit dat de identiteit van een (deel)landschap in relatie tot het aangrenzende stedelijke gebied uitgangspunt moet zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

De Noordvleugel is noch een megastad noch een eenvormig veld van steden, suburbs en dorpen. Het is een polycentrische stad met een *central place* (Amsterdam) en daaromheen gelegen grotere kernen (zoals Almere en Haarlem), met een toenemende concentratie op de ontwikkelingsas Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Dit model verenigt onder de juiste condities (regionale regie en goede verbindingen) de voordelen van stedelijke massa met diversiteit, nabijheid en kleinschaligheid. Samenhang is nodig om voldoende uitwisseling tussen de uiteenlopende onderdelen van de metropoolregio te kunnen verkrijgen.

Wil een uiteengelegde stad voldoende economische massa bieden, dan zijn er goede en snelle verbindingen tussen de stedelijke kernen nodig. Het huidige verkeers- en vervoersnetwerk voorziet daar onvoldoende in, gelet op de dagelijkse files en de problemen met de luchtkwaliteit. Een modern regionaal OV-systeem is een *sine qua non* voor een goed functionerende metropool. Zo'n systeem is alleen mogelijk waar voldoende compact wordt gebouwd.

Een regionaal openbaar vervoernet met als ruggengraat een hoogwaardige verbinding op de as Hoofddorp/Schiphol-Amsterdam/Zuidas-Almere is een belangrijke prioriteit voor het als één geheel kunnen functioneren van de Noordvleugel als metropolitane regio. Het net verbindt ook de landschappen onderling en met de steden.

Ruimtelijke structuur gericht op leefbaarheid

Het ontwikkelingsbeeld van de Noordvleugel is gericht op het bieden van een robuuste ruimtelijke structuur die de ontwikkeling van een aangenaam leefklimaat kan faciliteren. Regionale bouwstenen hiervoor zijn:

- **Behoud sociale balans**

Voldoende, diverse werkgelegenheid, gemengde woonmilieus en een mix van soorten woonmilieus binnen de stedelijke regio zorgen voor sociale balans. De Amsterdamse regio kent daardoor geen concentratie van sociale problemen, zoals in de periferie van Londen en van Parijs.

Ook in centraler gelegen stadswijken moeten delen van de woningvoorraad toegankelijk blijven voor studenten, starters, migranten en middeninkomens. Voldoende beschikbaarheid van en diversiteit in woonmilieus (van betaalbaar en toegankelijk tot internationale top), een hoogwaardig cultureel aanbod, menging en participatie van

diverse bevolkingsgroepen zijn bepalend voor het aantrekken van de voor metropolitane ontwikkeling belangrijke kenniswerkers en creatievelingen.

- **Benutting landschap**

Samen met een krachtig stedelijk netwerk - economisch, stedenbouwkundig, cultureel - maakt het landschap de Noordvleugel tot een unieke blauwgroene metropool. Het platteland kan veel diensten bieden die essentieel zijn voor de leefbaarheid en duurzaamheid van de stedelijke regio.

Agrarische activiteiten die puur gericht zijn op agrarische productie en concurrentie op de wereldmarkt, verplaatsen zich naar gebieden waar de stedelijke ruimtevrage minder groot is, waardoor het metropolitane landschap haar belangrijkste economische dragers kwijtraakt. Het platteland zal daarom als leverancier van rust, ruimte, lucht, gezondheid, woonmilieu, recreatie, natuur, landschapsschoon en waterberging een nieuwe bestaansbasis moeten vinden. Ook de landbouw zal zijn blik meer op de stedeling moeten richten, in de vorm van regionale producten en kwaliteitsvoedsel, en door 'medegebruik'. Stad en ommeland raken hierdoor functioneel meer vervlochten.

Ondanks de nadruk op verdichting in de bestaande bebouwingskernen, zal de stedelijke druk op het open landschap niet afnemen. Behoud van de groene en blauwe open ruimte is van groot belang voor het concurrerend vermogen van de Noordvleugel. Er moeten harde grenzen gesteld worden waarbinnen robuuste, waardevolle landschappen kunnen voortbestaan. Water en cultuurhistorische elementen kunnen dragers vormen voor ontwikkeling, waardoor de identiteit van de landschappen versterkt wordt en ze ontsloten worden voor de stedeling.

Basis en impulsen

Uit **3.2 De Noordvleugel in 2030** blijkt dat een flink deel van de metropolitane ambitie al kan worden bereikt in de komende decennia door realisering van de reeds ingezette Noordvleugelstrategie, met zijn bestuurlijke afspraken en lopende projecten in combinatie met 'ijzeren trends' op het gebied van demografie, mondialisering, milieubeleid en technologie. Ofwel, de Noordvleugel ligt al goed op koers. Dat is niet zo verwonderlijk, omdat gebleken is dat metropoolvorming in de specifieke Noordvleugel-situatie vooral vraagt om uitbouw van reeds bestaande kwaliteiten.

Bovenop deze geplande ontwikkelingen tot 2030 (= **basisinzet**) zijn vier extra inhoudelijke inspanningen ('**impulsen**') van cruciale betekenis voor het slagen van de metropoolvorming van de Noordvleugel:

- Voortgaande stedelijke intensivering en transformatie
- Totstandkoming van één metropolitaan openbaarvervoer-net
- Ontwikkeling metropolitaan landschap
- Klimaatbestendig maken van de metropool

Ruimtelijk profiel van een duurzame en leefbare Hollandse metropolitane regio

	Kernthema	Doelstelling
Schalen	<ul style="list-style-type: none"> • Randstad/corridors • Noordvleugel/metropool • Kernstad/agglomeratie 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbinden en doorstromen • Diversiteit en samenhang vergroten • Intensiveren grondgebruik
Kwaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> • Diversiteit • Compactheid • Sociale balans • Waterrijk • Open landschap 	<ul style="list-style-type: none"> • Economische clusters verder ontwikkelen • Diversiteit aan milieus vergroten • Identiteit van landschappen versterken • Complementariteit tussen centra bewerkstelligen • Wonen aan water stimuleren • Stedelijke uitgroei begrenzen • Verder intensiveren stedelijk grondgebruik, vooral bij OV-knooppunten • Functiemenging blijven bevorderen • Integratie van de wateropgave in compacte stad • Fietsen en lopen stimuleren • Mengen van woonmilieus in de hele regio • Toegankelijke woningmarkt bevorderen • Voorzieningen verweven met stedelijke opbouw • Robuust, meer zelfvoorzienend watersysteem • Waterrijke natuur ontwikkelen • Vervoer over water faciliteren • Behouden en versterken groenblauwe raamwerk • Transitie naar multifunctionaliteit • Bundelen van verstedelijking
Structuur	<ul style="list-style-type: none"> • Ordening 	<ul style="list-style-type: none"> • Blijvend geleden in steden en landschappen • Bundelen van verstedelijking (incl. kassen) • Ontwikkelen regionale knooppunten
Samenhang	<ul style="list-style-type: none"> • Netwerken 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoogwaardig regionaal OV toevoegen • Relaties tussen green-, air- en seaport versterken • Relatie tussen steden en landschap verbeteren • Relatie met bovenregionale wateropgave

Daarnaast zijn er nog **(boven)regionale vervolggaven** voor deelgebieden en voor de financiering van dit alles onderscheiden.

Impuls 1: Stedelijke transformatie

Blijvende bundeling en concentratie van de verstedelijking in de Noordvleugel binnen de contouren van 2030 ('compacte metropool') noodzaken tot voortgaande intensivering van het stedelijk grondgebruik, via modernisering en transformatie van binnenstedelijke gebieden. Deze opgave geldt dan niet alleen de steden, maar ook de haven, luchthaven en kassencomplexen. Bovendien zal ook de openbare ruimte (waaronder groen en water) op een intensiever gebruik moeten worden voorbereid. Vooral de centrale stadsdelen zullen verkeersluwer moeten worden om te kunnen voldoen aan de luchtkwaliteitseisen. De transformatie van binnenstedelijke bedrijventerreinen in duurzame mengvormen van wonen en werken biedt kansen op het toevoegen van kwaliteit en vitaliteit. De stedelijke regio kent vele kilometers stadsrand wat mogelijkheden om de recreatieve functie van het ommeland beter te benutten.

Om het 'laadvermogen' van de stedelijke gebieden te vergroten zijn vermindering van milieuhinder en vergroting van waterberging absolute voorwaarden. Samen met vaak benodigde bodemsanering en aanpassing van infrastructuur vergt dit grote investeringen, waarbij rijkssteun onontbeerlijk is.

Doel is niet zozeer 'verdichting', maar vooral efficiënter ruimtegebruik, transformatie van verouderde gebieden naar moderne, gespecialiseerde of gemengde gebieden, opname van het volledige verstedelijkingsprogramma 2030-2040, behoud van sociale en culturele menging in de stedelijke gebieden, toevoeging van nieuwe stedelijke milieus, inpassing van topvoorzieningen, voldoende draagvlak voor metropolitaan openbaar vervoer, concentratie van regionale voorzieningen, publieke diensten en economische functies bij knooppunten van regionaal openbaar vervoer. De grootste dynamiek zal zich voordoen op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere, waar het grootste deel van het economische en woningbouwprogramma van de Noordvleugel zal worden gerealiseerd. Dat neemt niet weg dat alle deelregio's en ontwikkelingsassen tezamen zorgen voor een evenwichtige metropoolvorming.

Impuls 2: Metropolitane bereikbaarheid

Voor het door-ontwikkelen van de netwerkstad Noordvleugel tot een Europese metropool is vereist dat de internationale en interregionale bereikbaarheid gegarandeerd is, via de lucht, over het water (vooral goederen, maar ook zee- en riviercruises), met de HSL (zuid en oost, waarbij de HSL-Zuid mogelijk tot Lelystad gaat), via het Intercity-net en het hoofdwegenet, met name de achterlandverbindingen. Betere aansluiting van Almere op het midden van het land kan geboden worden met aanleg van de A30 (Almere-Amersfoort) en de Stichtse Lijn (Almere-Hilversum-Utrecht). Hierdoor wordt ingespeeld op de steeds groter wordende samenhang in de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht. Ook zou een autoveerverbinding tussen Almere en Volendam overwogen kunnen worden.

De interne samenhang kan pas echt op niveau komen als er regiodekkend één metropolitaan openbaar vervoer-net tot stand komt. De regionale reiziger moet zich snel en zonder al te veel overstappen door de metropool kunnen bewegen, van IJmuiden tot Almere en van Purmerend tot Aalsmeer. Basis daarvoor vormt het samenstel van bestaande en geplande regionale verbindingen: metrolijnen, stoptreindiensten, regionale buslijnen (waaronder HOV-lijnen) en *fast ferries*, dat als één net moet gaan functioneren via goede onderlinge verknoping, met perfecte overstapmogelijkheden en aansluiting gevend op een fijnmazig stedelijk OV-net (tram en/of bus). Hier en daar zal in dat regionale net nog een ontbrekende schakel moeten worden ingevuld, zoals mogelijkerwijs een HOV-westtangent Sloterdijk-Osdorp-SchipholOost-WerkstadA4, een HOV-noordtangent Zaanstad-AmsterdamNoord-IJburg, HOV Haarlem-IJmuiden, HOV Haarlem-Schiphol-Zuidas en een westtak van de Amsterdamse metro naar Schiphol's 2^{de} terminal. Bovendien zouden Haarlem en Zaanstad ook per spoor direct verbonden moeten zijn met de Zuidas. Beslissend voor het metropolitane niveau is evenwel de ontwikkeling van een hoogwaardige regionale OV-verbinding (RER/S-Bahn) op de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas-Almere, die samen met de Noord-Zuidlijn de *backbone* van het metropolitane OV-net gaat vormen.

De totstandbrenging van zo'n metropolitaan OV-net gaat de huidige (verdeelde) organisatie en het gebruikelijke investeringsniveau te boven.

Na de lopende en voorgenomen omvangrijke verbeteringen aan het hoofdwegenet (diverse wegwitbreidingen, A6-A9, Westrandweg, 2^{de} Coentunnel, A30) en mogelijk de toevoeging van nog een enkele ontbrekende schakel (op de agenda staat nog A8-A9) is het hoofdwegenet af. Nog meer asfalt leidt niet tot betere bereikbaarheid, omdat het stedelijke wegennet en de bestemmingen in de metropool die autotoevloed ruimtelijk niet meer kunnen verwerken en bergen. Daarom is tegelijk een doelmatiger gebruik van de beschikbare wegcapaciteit gewenst, via een pakket aan maatregelen: techniek, ICT, parkeerbeleid, beprijzing, verkeersgeleiding, reizigersinformatie, bedrijfsarrangementen en P&R-voorzieningen bij de toeleidende wegen vanuit de wijde omgeving. In de kerngebieden van de metropool zal het gros van de personenverplaatsingen moeten gaan bestaan uit lopen, fietsen en OV-gebruik, incl. veren.

Zo ontstaat het perspectief op één samenhangend verkeers- en vervoersnet - voor individueel en collectief personenvervoer, waarbij beide systemen zo verknoot zijn via transferia dat ketenmobiliteit een vanzelfsprekende zaak wordt.

De voorspelde groei in het goederenvervoer overtreft die in het personenvervoer. Een efficiëntere logistiek van de goederenstromen in de regio, met een groter aandeel voor transport over water en per spoor, is in de Noordvleugel noodzakelijk. De grote logistieke spelers in de regio (Schiphol, havens, Flowerport) moeten daartoe meer gaan samenwerken.

Impuls 3: Metropolitane landschap

NB. Ten opzichte van de opgaven voor het metropolitane landschap (3.1.) is deze impuls (tekst + kaart) vooral agenderend bedoeld voor het uiteindelijke perspectief.

Het landschap in de Noordvleugel voegt een onmisbare en onderscheidende kwaliteit toe aan de Amsterdamse metropool. Gelegen in de Hollandse delta, met zijn typische polderlandschappen (droogmakerijen en veenweidegebieden), waterlopen en -plassen. Maar ook aan de Noordzee en het Markermeer, doorsneden door Noordzeekanaal, het IJ, het IJmeer en het Gooimeer. En tussen de zandruggen van de Kennemerduinen en het Gooi. Met robuuste groenblauwe verbindingen van Europese betekenis: de natte as Markermeer/IJmeer-Groene Hart en de zone Oostvaardersplassen/Oostvaarderswold-Veluwe. Dit landschap moet deel gaan uitmaken van de metropool: het metropolitane landschap.

Doel is wederzijdse dienstbaarheid. Niet alleen ten behoeve van de recreatie, maar ook voor natuurontwikkeling, waterberging, groen wonen, passende stedelijke voorzieningen, stadslandbouw en dergelijke. Zo kan de teloorgang van een deel van de agrarische bedrijvigheid worden opgevangen en moet het landschap behoed worden voor verrommeling. Daartoe is regionale samenwerking vereist tussen alle belanghebbende organisaties, om de verrommeling te keren, om het landschap te zoneren naar gebruiksmogelijkheden, om het landschap te populariseren bij de stedeling, om investeringen in het landschap te entameren. De betrokken overheden ontkomen in dat kader niet aan afspraken over een gezamenlijk planologisch-juridisch regime.

Met name de positie van agrarische bedrijvigheid, de wateropgave tesamen met de gewenste natuurontwikkeling vereisen een langjarige regionale strategie die forse investeringen in de veelzijdige functionele en ruimtelijke kwaliteiten van het metropolitane landschap weet te genereren.

Ook hier overstijgen de benodigde investeringen het gebruikelijke niveau. Er zal dus gezocht moeten worden naar nieuwe financiële arrangementen.

Impuls 4: Duurzaamheid

De klimaatverandering zal zich in de Noordvleugel fysiek vooral uiten via het water. Gezien de voortgaande economische groei en toename van het inwonertal zijn veiligheid tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en watertekort en een gezonde waterkwaliteit van groot belang. Dit betekent risicobewust bouwen en het zo veel mogelijk zelfvoorzienend maken van de watersystemen zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Klimaatbestendigheid moet een leidend principe zijn bij lokatiekeuze en inrichting.

De duurzaamheid en langdurige functionaliteit van de metropool vereisen dat geanticipeerd wordt op hogere waterstanden door de vastgoedinvesteringen zoveel mogelijk te concentreren in bestaande verstedelijkte polders. Kortom, bundeling van verstedelijking binnen de contouren van 2030 wordt ook door deze opgave ondersteund. De technische, ruimtelijke en financiële consequenties van deze inzet alsook die voor de buitenstedelijke gebieden vergen nog nader onderzoek.

Beslispunt 4

- I. In te stemmen met het profileren van de metropoolregio Amsterdam op twee specifieke aspecten, te weten:
 - diversiteit (zowel stedelijk, landschappelijk als functioneel)
 - duurzaamheid (in het bijzonder klimaatbestendigheid en luchtkwaliteit)
- II. In te stemmen met het daartoe vasthouden aan de (ruimtelijke) principes van bundeling, intensivering en diversiteit binnen de metropoolregio Amsterdam en deze als uitgangspunten te nemen voor de verdere metropoolvorming.

Beslispunt 5

In te stemmen met de vier cruciale inspanningen om de netwerkstad Noordvleugel door te kunnen ontwikkelen tot de metropoolregio Amsterdam:

- I. Het verder intensiveren en transformeren van het afgesproken verstedelijkte en tot 2030 te verstedelijken gebied 1) zodat de voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd, met aandacht voor een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen.
- II. Het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, door zowel de technologische mogelijkheden van het verkeerssysteem ten volle te benutten als te investeren in adequaat metropolitane openbaar vervoer op de schaal van de metropoolregio.
- III. Het zo ontwikkelen van het metropolitane landschap dat de benodigde groenblauwe kwaliteiten voor de metropool worden gerealiseerd.
- IV. Het duurzaam ontwikkelen van de metropoolregio Amsterdam, in dit kader met name door het klimaatbestendig maken van de regio en het verbeteren van de luchtkwaliteit (fijnstof en CO₂).

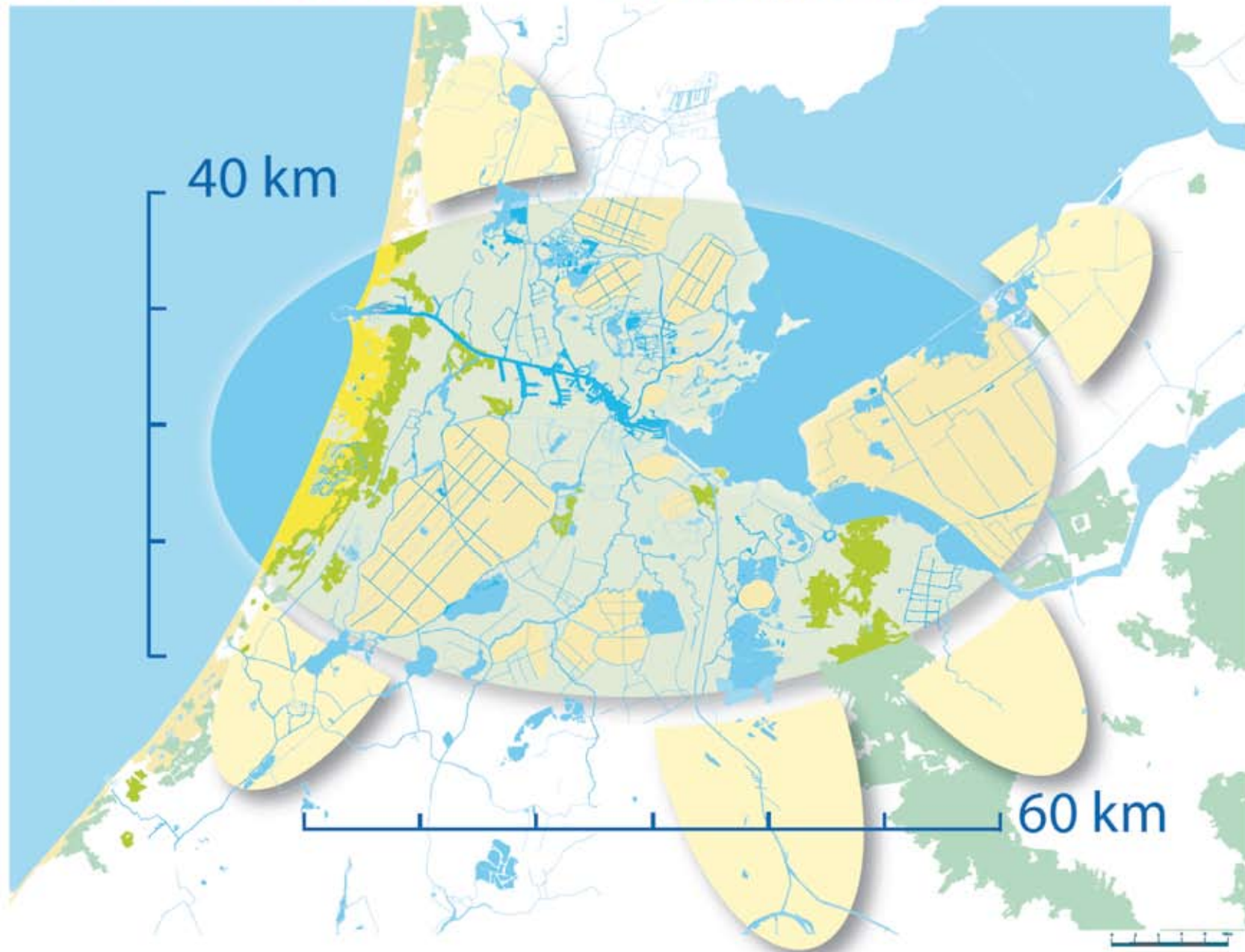
Beslispunt 6

Ermeem in te stemmen om het Ontwikkelingsbeeld 2040 als vertrekpunt te gebruiken in de Noordvleugel bij het opstellen van de komende structuur-visies, en daarbij nota te nemen van de Thema's en opgaven voor de toekomst.

1) overeenkomstig afspraken eerdere Noordvleugelconferenties

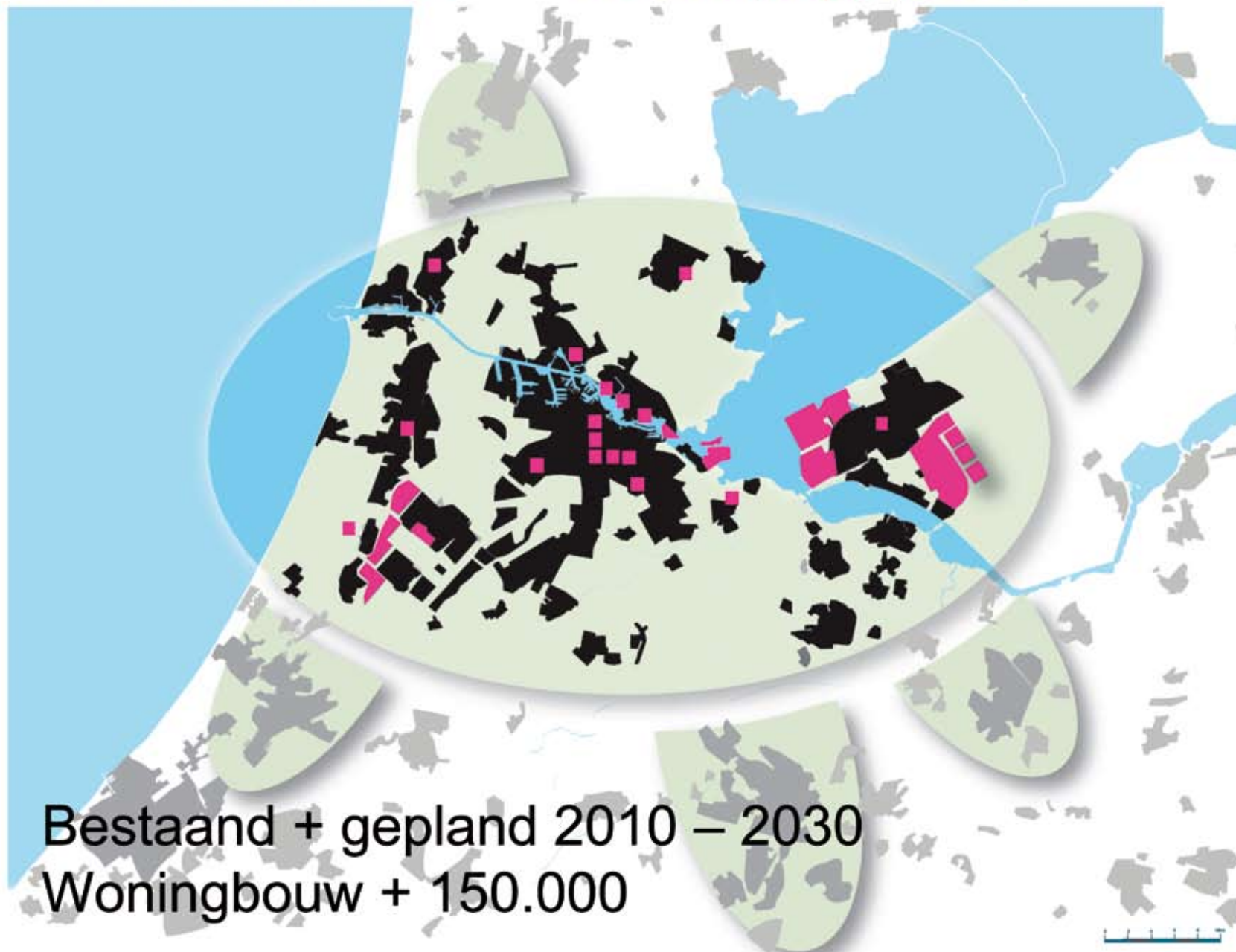
Basiskaart

Ondergrond



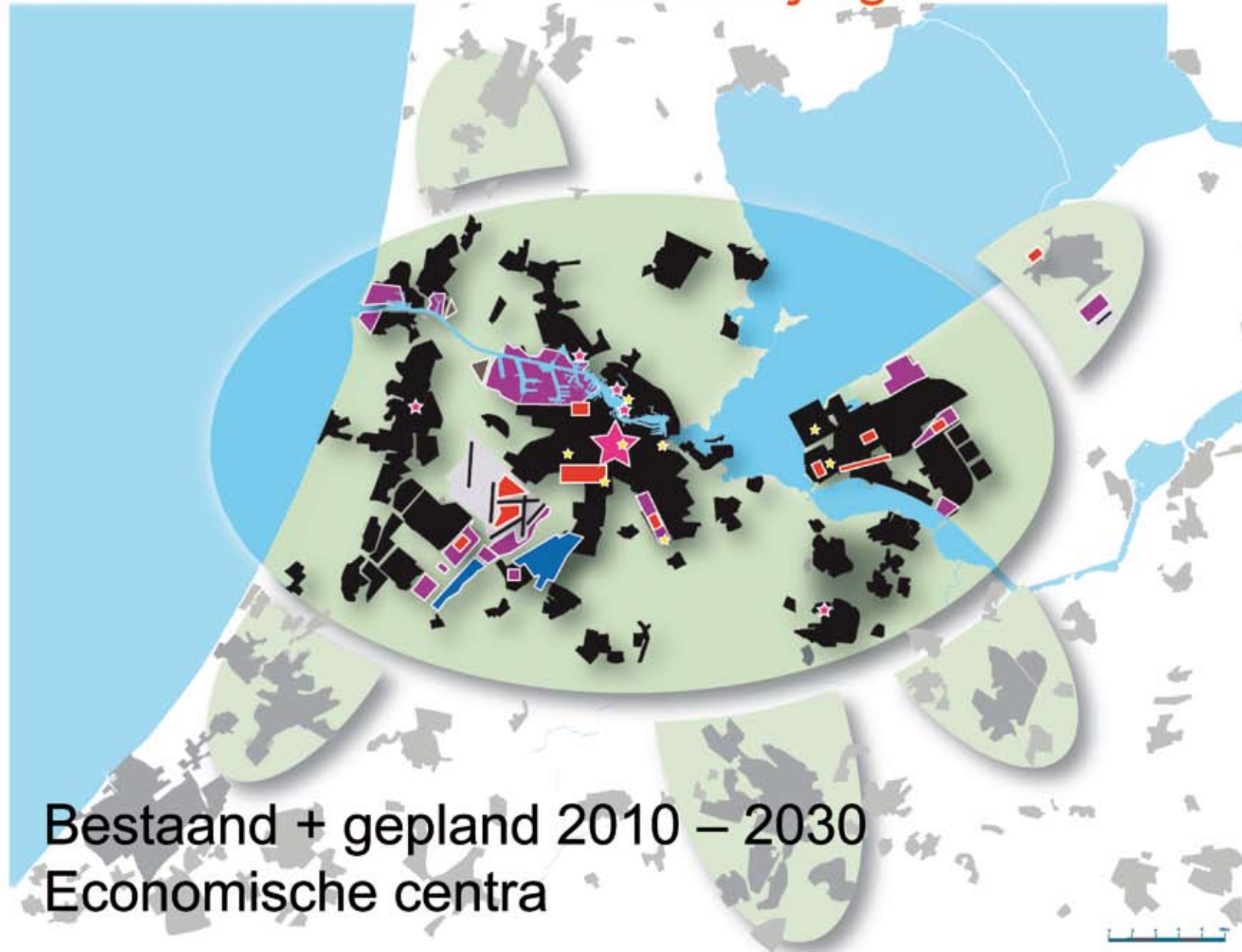
Basiskaart

Stedelijk gebied



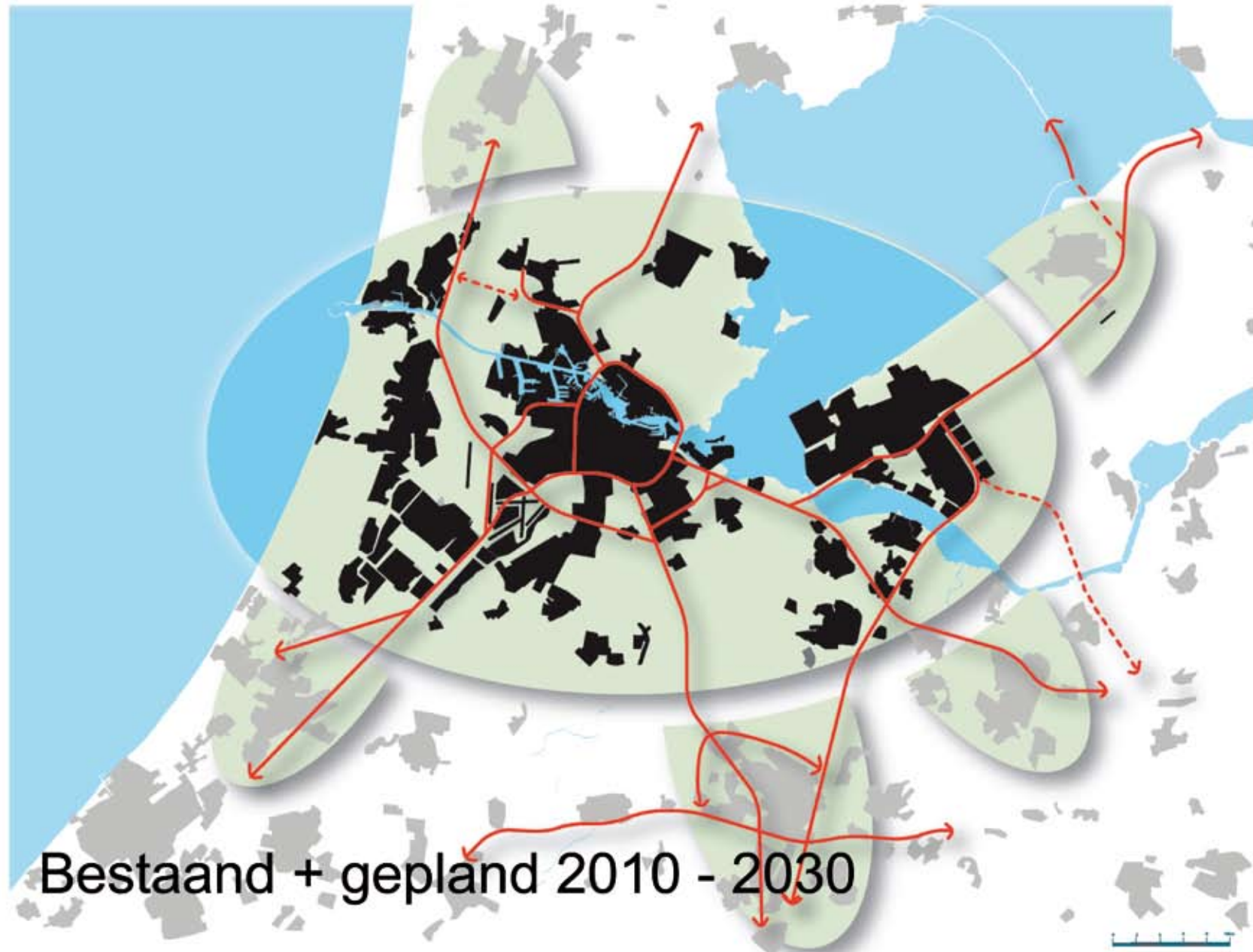
Basiskaart

Stedelijk gebied



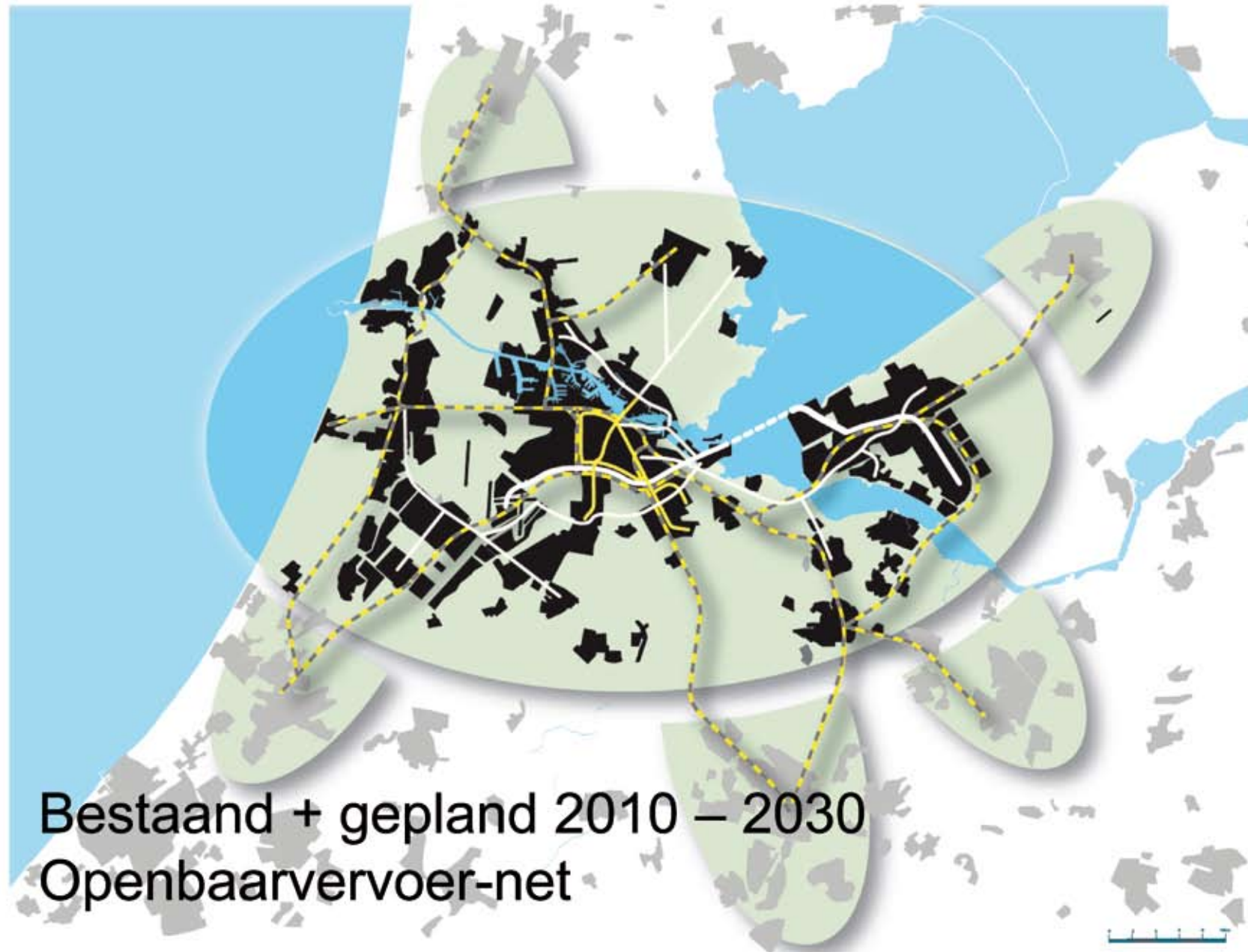
Basiskaart

Hoofdwegennet

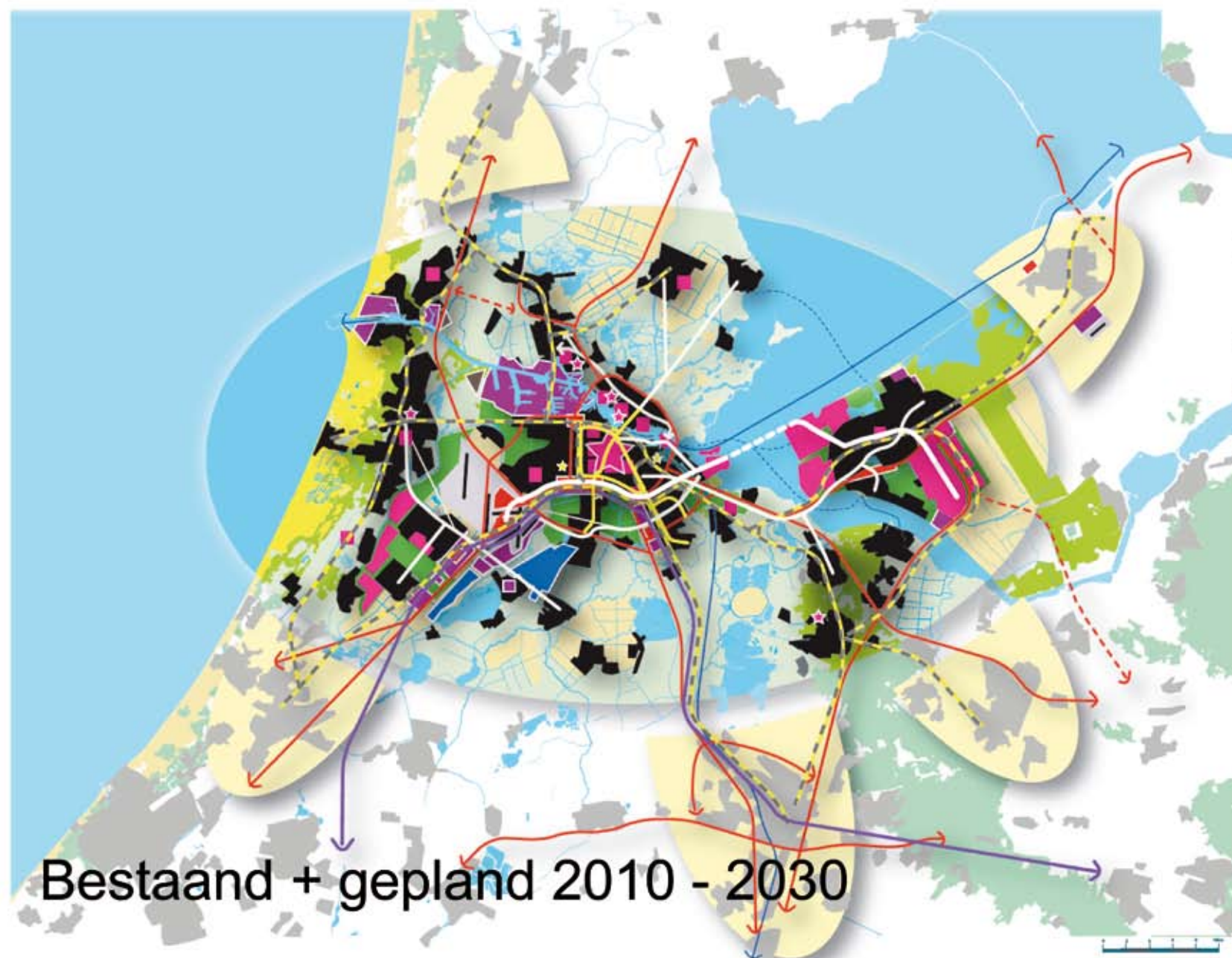


Basiskaart

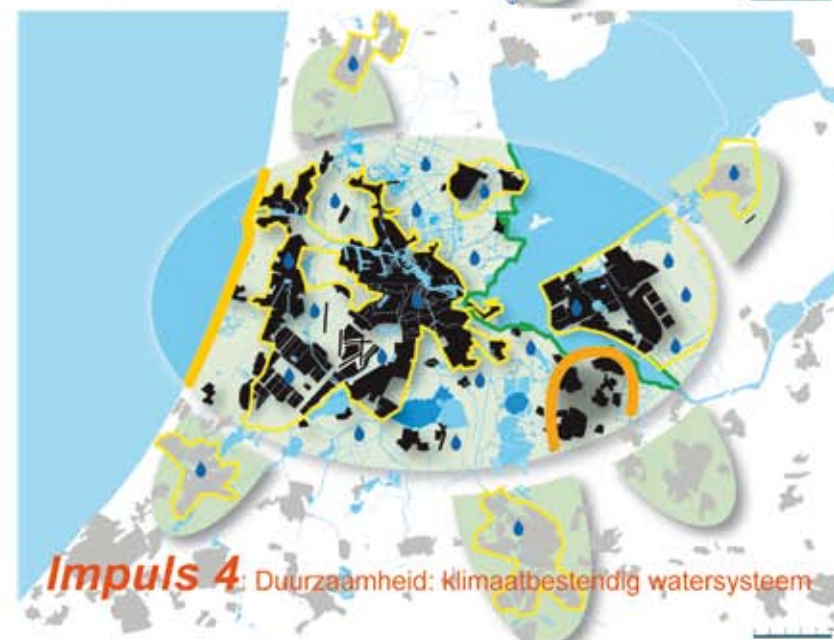
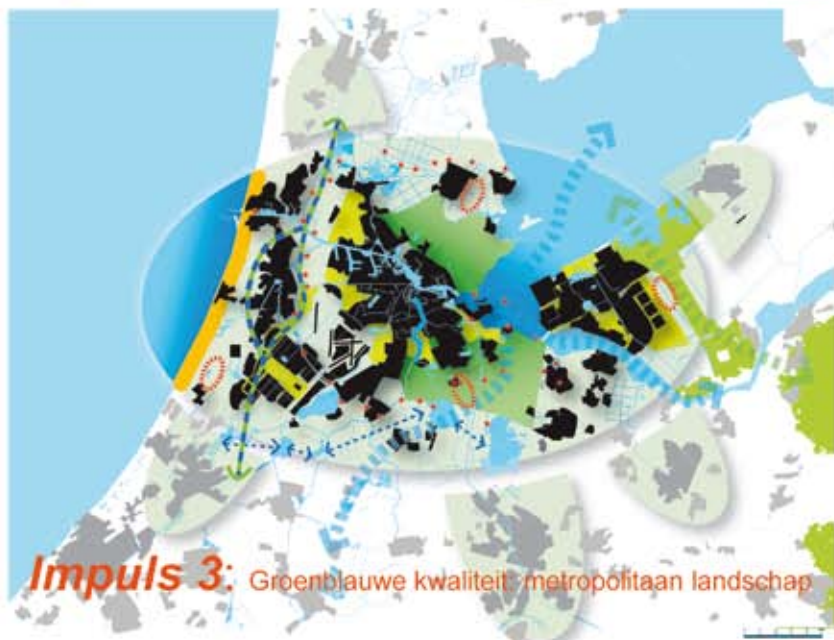
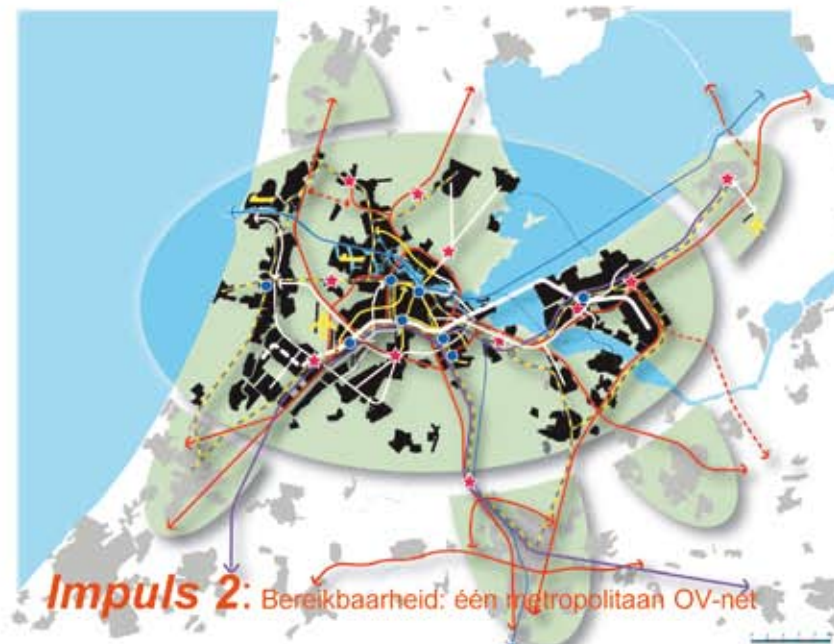
Regionaal OV



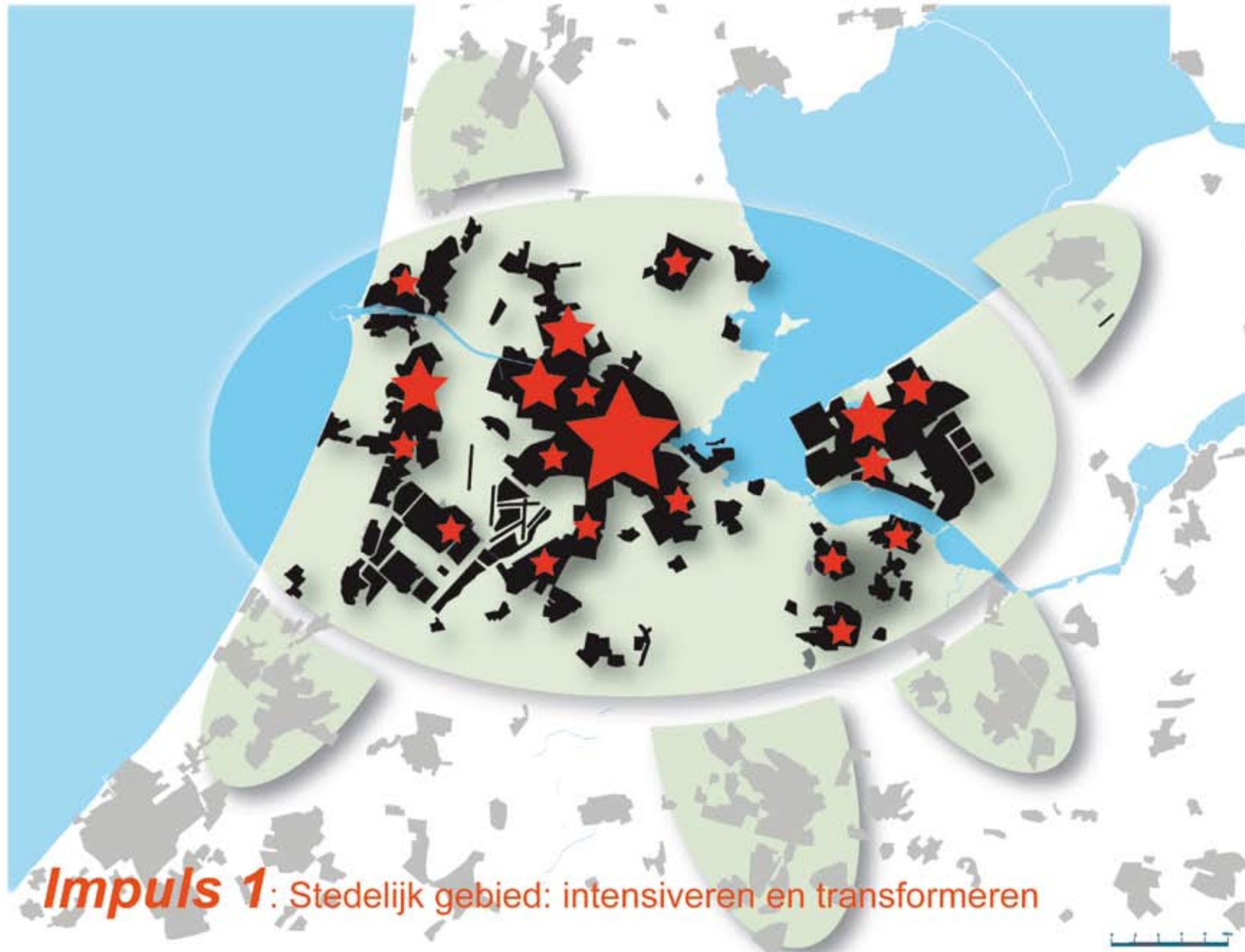
Noordvleugel 2030: Geplande ontwikkelingen



Noordvleugel 2040: 4 impulsen

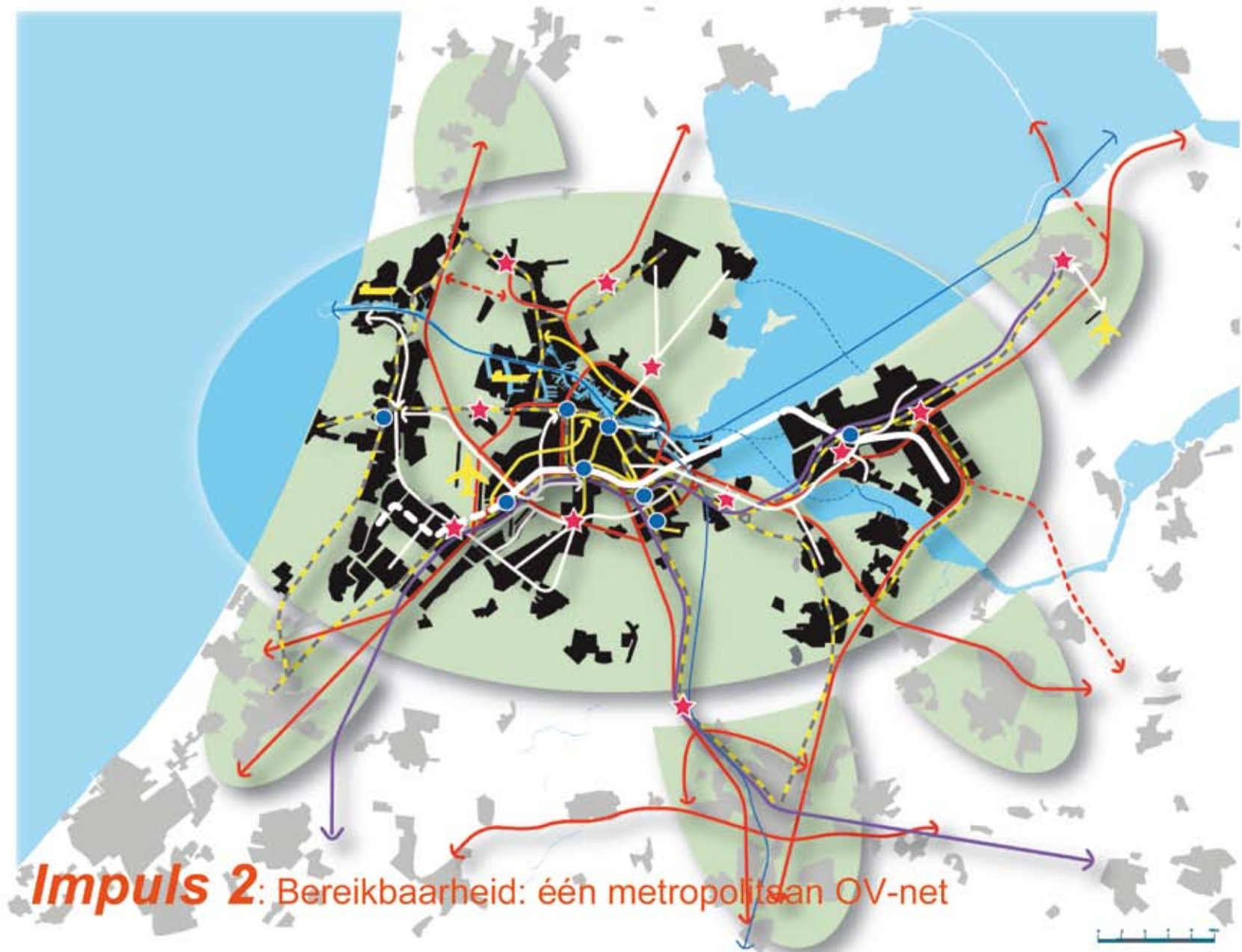


Noordvleugel 2040: 4 impulsen

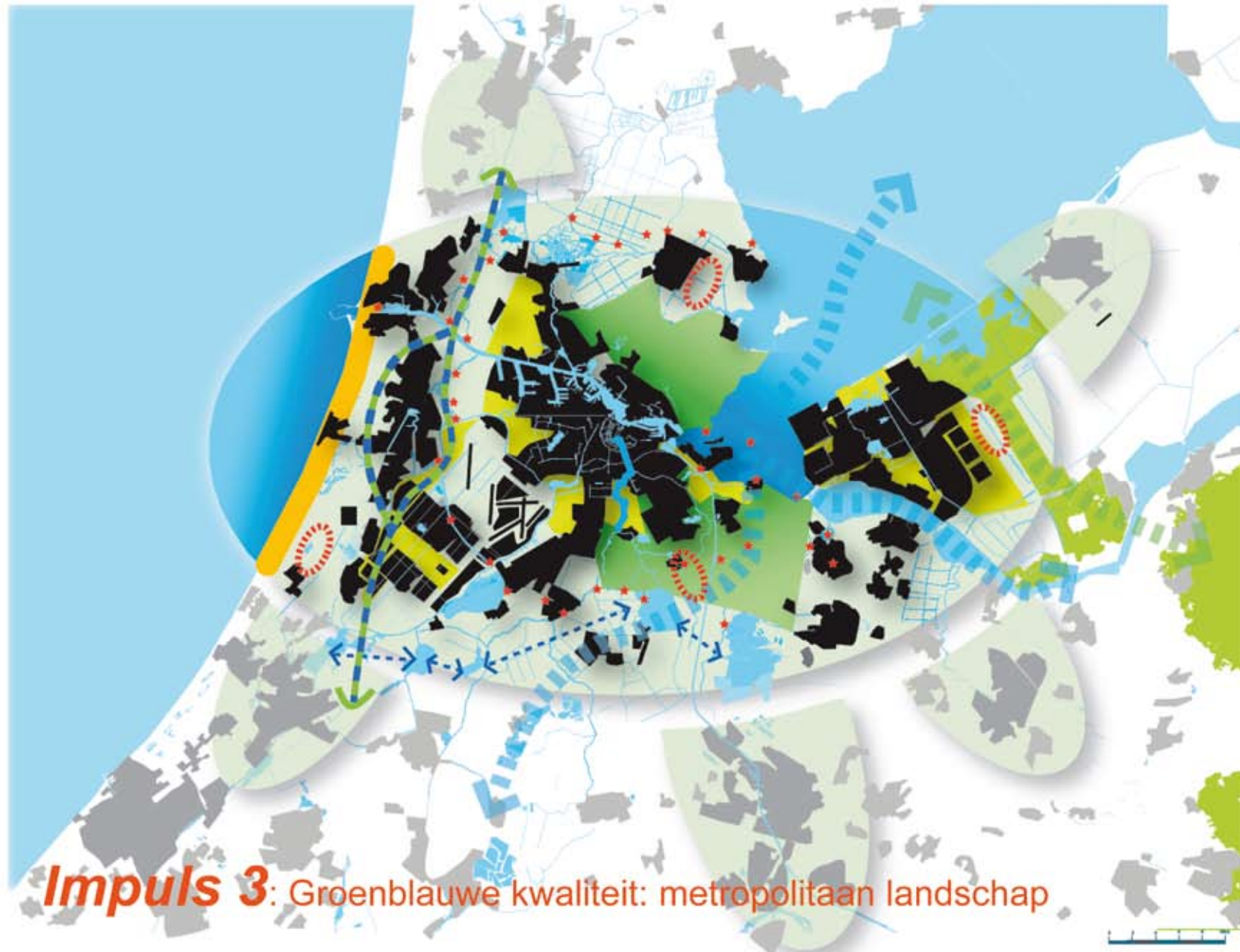


Impuls 1: Stedelijk gebied: intensiveren en transformeren

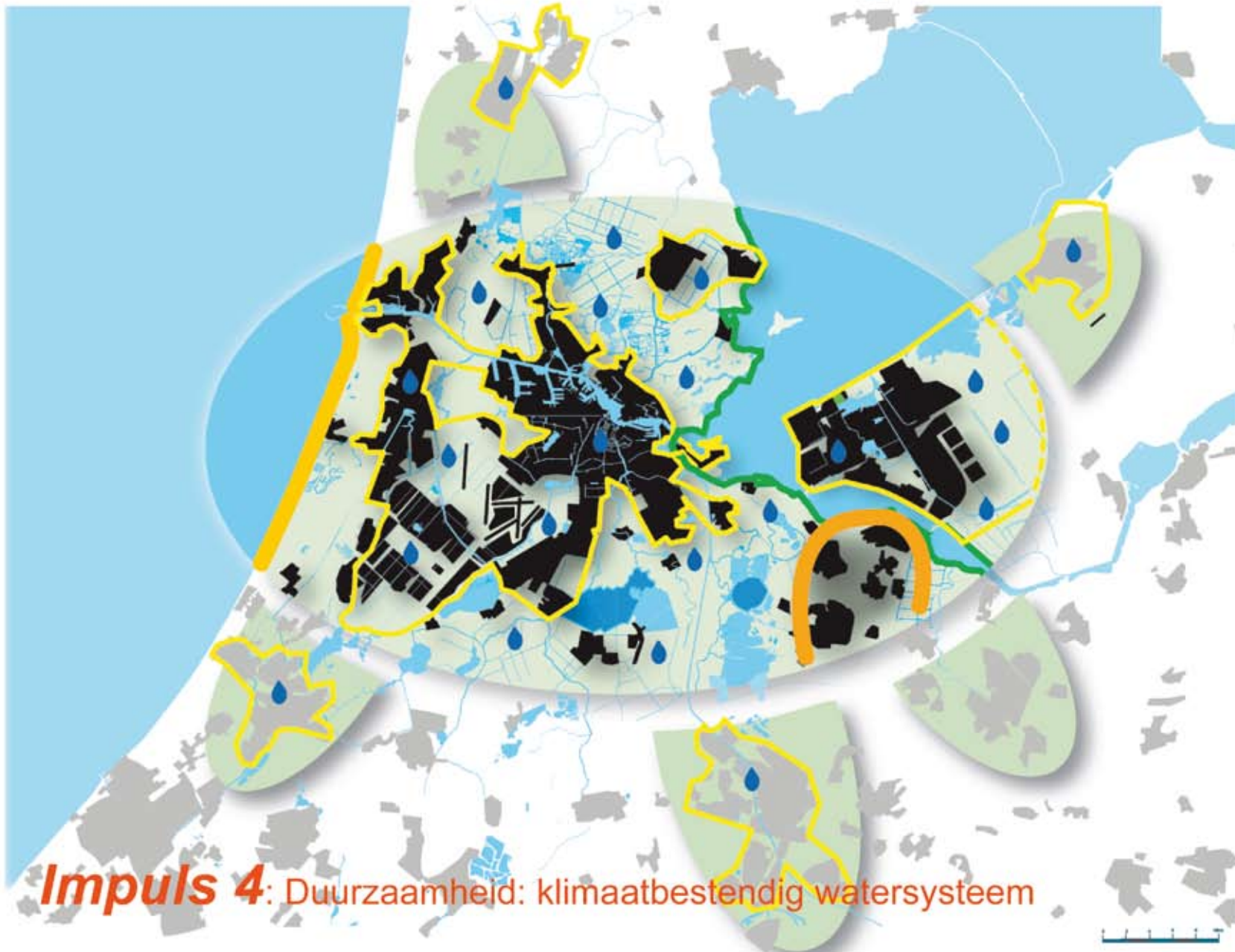
Noordvleugel 2040: 4 impulsen



Noordvleugel 2040: 4 impulsen



Noordvleugel 2040: 4 impulsen



Opbouw ruimtelijke Ontwikkelingsbeeld

De kaartreeks illustreert de hiervoor gevolgde opbouw:

- **Geplande ontwikkelingen tot 2030:** vaststaande afspraken, lopende projecten en ijzeren trends. Deze kaart is samengesteld uit de volgende kaartlagen en volgt na de laatste kaart:
 - ondergrond
 - woningbouw
 - economische centra
 - regionaal OV-net
 - hoofdwegenet
- **Vier extra inspanningen:** cruciaal voor metropoolvorming. De vier impulskaarten betreffen:
 - voortgaande stedelijke intensivering en transformatie
 - totstandkoming één metropolitaan openbaar vervoernet
 - ontwikkeling van metropolitaan landschap
 - duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de metropool
- **Tien (boven)regionale vervolggaven**

3.4 (Boven)regionale vervolggaven

Uit de voorgaande paragrafen komt een tamelijk eenduidig en robuust ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel naar voren. Er resteren op het schaalniveau van de metropool nog wel enkele grote opgaven, die komende tijd om nadere uitwerking, afweging en keuze vragen. Allereerst betreft dat de verdere uitwerking van de vier investeringsimpulsen voor metropoolvorming. Daarnaast een drietal opgaven die in het kader van het Urgentieprogramma Randstad verder zullen worden gebracht: Schiphol, Haarlemmermeer en Almere c.a. Tenslotte 3 uiteenlopende opgaven: haven, vrijetijd/toerisme en investeringsstrategie.

Stedelijke intensivering en transformatie

De inzet op bundeling van verstedelijking roept de vraag op welke capaciteit de steden binnen de Noordvleugel kunnen bieden in de komende decennia voor woningen en arbeidsplaatsen met bijhorende voorzieningen. Inzicht is nodig in de te verwachten belemmeringen en de financiële consequenties. Samenwerking met het ministerie van VROM is hierbij nodig.

Metropolitane Bereikbaarheid

De vraag hoe (organisatorisch en financieel) het regionale samenstel van OV-lijnen als één metropolitaan net kan gaan functioneren, dient uitgezocht te worden, in overleg met de betrokken openbaarvervoersorganisaties en het ministerie van V&W. De verknoping in en om de metropool van wegennet en OV-net zal ook verder uitgewerkt moeten worden wat betreft potentiële locaties, investeringslasten, kostendragers en effectiviteit.

Metropolitaan landschap

Het project Metropolitaan Landschap heeft een strategie beschreven voor behoud en ontwikkeling van de diverse landschappen in en bij de Noordvleugel, uitgaande van hun identiteit en gericht op omvangrijke investeringen in de veelzijdige functionele en ruimtelijke kwaliteiten van het metropolitane landschap. Het project heeft de agenda bepaald voor discussies over functie en kwaliteit van de landschappen, maar ook voor de financiering van ontwikkelopgaven en, beheer en over te nemen planologisch-juridische stappen. Daarnaast zet het actieprogramma voor 2020 de strategie om in concrete stappen. In het conferentiedocument *De kracht van het Landschap* worden agenda en actieprogramma toegelicht en zijn de beslispunten voor vervolggacties opgenomen.

Duurzaamheid klimaatbestendigheid

Om de metropoolregio ook op langere termijn klimaatbestendig te maken is een klimaatrobuust watersysteem nodig, waarbij de grote stedelijke en landelijke gebiedseenheden zoveel mogelijk zelfvoorzienend worden. Bundeling levert ook hiervoor zonder meer de beste ruimtelijke conditie op. Vastgoedinvesteringen in de metropool zullen in de toekomst alleen blijven plaatsvinden bij voldoende veiligheids- en kwaliteitswaarborgen (resp. tegen overstroming en 'natte voeten'). De benodigde maatregelen en investeringen, alsmede de consequenties voor grondgebruik en gebiedsontwikkeling moeten uitgezocht worden, alvorens hierover besluiten kunnen worden genomen.

Toekomst haven

De toekomstige ontwikkeling van de haven (IJmond, Amsterdam, Zaanstad) staat weer in de belangstelling om diverse redenen: de groei van de wereldhandel, het tempo van gronduitgifte, de ontsluiting voor goederentransport (water, spoor, weg) de transformatieopgave in Amsterdam, de landschappelijke omgeving, en de groeiende logistieke relatie met Schiphol (Werkstad A4) en Aalsmeer (Flowerport). De eerste aanzetten van NZKG en Havenbedrijf dienen in het kader van de metropoolvorming te worden geplaatst.

Toekomst Schiphol

Deze opgave wordt verder onderzocht in het kader van het Urgentieprogramma Randstad (UPR).

Schaalsprong Almere/Toekomstagenda Markermeer-IJmeer/Planstudie OV-SAAL

Deze drie met elkaar samenhangende projecten maken deel uit van het Urgentieprogramma Randstad (UPR). Principebesluiten over Almere-Pampus, Markermeer-IJmeer en een OV-verbinding tussen Schiphol en Almere/Lelystad zijn medio 2008 te verwachten. Dit Ontwikkelingsbeeld reikt daarvoor een regionaal kader aan.

Schaalsprong Haarlemmermeer

Dit project maakt deel uit van het Urgentieprogramma Randstad (UPR).

Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool

Toerisme en vrijetijd zijn de snelst groeiende economische sectoren. Het toerisme in de Noordvleugel concentreert zich nu nog vooral in het centrum van Amsterdam en enkele attracties. Naast de steden richt de recreatie zich momenteel op de kust, de waterplas- sen en het Gooi en enkele attracties. Elders bestaan er nog grote potenties, zoals het waterpark IJmeer. De veronderstelling is gerechtvaardigd dat recreatie en toerisme (bestaande en nieuwe vormen) in de toekomst wel eens voor een excessieve druk op het ommeland kunnen gaan zorgen, maar ook een grote bijdrage kunnen leveren aan de economische vitaliteit van dat landelijke gebied. Reden om de vraagontwikkeling en de aanbodmogelijkheden op langere termijn nader te onderzoeken.

Investeringsstrategie ter financiering van de impulsen voor metro- poolvorming

De internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel moet worden uitgebouwd door de internationaal sterke punten te benutten, waaronder logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening, creatieve industrie, relatief jonge beroepsbevolking en polycentrische verstedelijkingsstructuur met unieke landschappen. Ook in de komende decennia zal deze regio naar verwachting een sterke nationale en internationale positie behouden. De regio Amsterdam fungeert als (inter)nationale magneet voor tal van activiteiten en doet op veel terreinen mee met de internationale (sub)top.

Deze positie van de Noordvleugel rechtvaardigt bijzondere overheidsinzet hierop. Investeren hier levert immers een groter rendement op dan elders. Hierin passen bijvoorbeeld maatregelen gericht op voldoende en aantrekkelijke woon- en werkmilieus voor kenniswerkers (IJ-oever, Almere), de ontwikkeling van toplocaties (Zuidas), een efficiëntere logistiek (Werkstad A4, Flowerport) en de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol. Vooral de opgaven voor

- omvangrijke stedelijke intensivering en transformatie,
- ontwikkeling van een metropolitaan openbaarvervoer-net,
- versterking van de kwaliteit van de metropolitane landschappen,
- en het klimaatbestendig maken van de metropool

vergen buitengewone investeringen in de komende decennia, welke maar ten dele kunnen worden gedekt vanuit de huidige financieringssysteem van de overheid. De huidige wijze van (rijks)financiering van grote projecten op het gebied van (regionaal) openbaar vervoer, herinrichting landelijk gebied en binnenstedelijke transformatie schiet daarvoor tekort. Dit rechtvaardigt een eigen investeringsstrategie voor de Noordvleugel.

Beslispunt 7

In te stemmen met

- a. de onderstaande tien (boven)regionale opgaven :
 - Stedelijke intensivering en transformatie (Impuls 1, zie 5-I)
 - Metropolitane bereikbaarheid (Impuls 2, zie 5-III)
 - Metropolitaan landschap (Impuls 3, zie 5-II)
 - Duurzaamheid/klimaatbestendigheid (Impuls 4, zie 5-IV)
 - Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool
 - Toekomst haven
 - Toekomst Schiphol
 - Schaalsprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL
 - Schaalsprong Haarlemmermeer
 - Investeringsagenda en financieringsstrategie in het bijzonder van de vier extra inspanningen voor metropoolvorming
- b. deze opgaven te erkennen als urgent en belangrijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de toekomstige metropool
- c. deze opgaven leidend te laten zijn voor de toekomstagenda van de metropoolregio Amsterdam voor verdere beleidsvorming

Beslispunt 8

Aangaande de onder beslispunt 7a vastgestelde opgaven actie te laten ondernemen en te doen rapporteren aan BKG, PBN, PRES en/of ML door de volgende bestuurlijke trekkers:

- Stedelijke intensivering en transformatie: gemeenten Amsterdam, Haarlem en Zaanstad (start in 2008)
- Metropolitane bereikbaarheid: stadsregio Amsterdam en provincie Flevoland (start in 2008)
- Metropolitaan landschap: gemeente Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland (start in 2008)
- Duurzaamheid/klimaatbestendigheid: gemeente Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland (start in 2008)
- Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool: stadsregio Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland
- Toekomst Haven: gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland
- Toekomst Schiphol: via BRS
- Schaalsprong Almere / Markermeer-IJmeer / OV-SAAL: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Schaalsprong Haarlemmermeer: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Investeringsagenda en financieringsstrategie: provincies Noord-Holland en Flevoland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

NB de volgorde is willekeurig en geeft geen prioriteiten weer

Legenda



