



Provinciale- en Gedeputeerde Staten, provincies Flevoland en Noord-Holland

Gemeenteraden en Colleges van B&W, gemeenten in de Noordvleugel Randstad

Lelystad, 8 november 2007

Betreft: Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel Randstad 2040 / Metropolitaan landschap

Geachte Staten, Raden en Colleges,

U bespreekt binnenkort de (voorlopige) resultaten voor het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel Randstad 2040 en het Metropolitaan landschap. Beiden worden vastgesteld op de 7<sup>e</sup> Noordvleugelconferentie op 14 december aanstaande. De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de Noordvleugel laten zien dat zij zich samen met u rekenschap geven van het belang van water en natuur voor de Noordvleugel.

Onze visie op de Noordvleugel is samengevat in twee bijgaande documenten. Zo verbeeldt de 'Vlinderstrik als ademruimte voor de groene metropool' de samenhang van de groenblauwe opgave in de Noordvleugel. De Vlinderstrik is een structuur die niet mag ontbreken in het Ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel. Het Ontwikkelingsbeeld zal immers structurerend werken voor structuurvisies op provinciaal- en gemeentelijk niveau en heeft zo impact op hoe mensen de Noordvleugel ervaren, als inwoner, werker of recreant.

Het Ontwikkelingsbeeld en het Metropolitaan landschap zal behalve een ruimtelijke structuur ook een investerings- en uitvoeringsagenda moeten bevatten om daadwerkelijk tot een robuuste groenblauwe structuur voor de Noordvleugel te komen. Wij hebben ook een agenda met concrete projecten voor de deelgebieden van de Vlinderstrik waarover wij nader met u willen overleggen. Met deze concretisering naar deelgebieden en projecten bieden wij u een leidraad bij het opstellen van de investerings- en uitvoeringsagenda. Laten we samen actief de ontbrekende delen en zwakke schakels in de groenblauwe structuur invullen.

Wij willen met u de opgave waarmaken om van de Noordvleugel een aansprekende groene metropool te maken waar men graag woont, werkt en recreëert. U kunt daartoe contact opnemen met Robert Graat, senior beleidsmedewerker Staatsbosbeheer, 06-51289612 en Jan Kastje, senior strategisch beleidsmedewerker Natuur en Milieu Flevoland, 06-53220216.

Met vriendelijke groet,

Mede namens,

Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Natuur en Milieu, Natuur en Milieufederatie Utrecht, Milieufederatie Noord-Holland, Milieucentrum Amsterdam,

Vera Dam

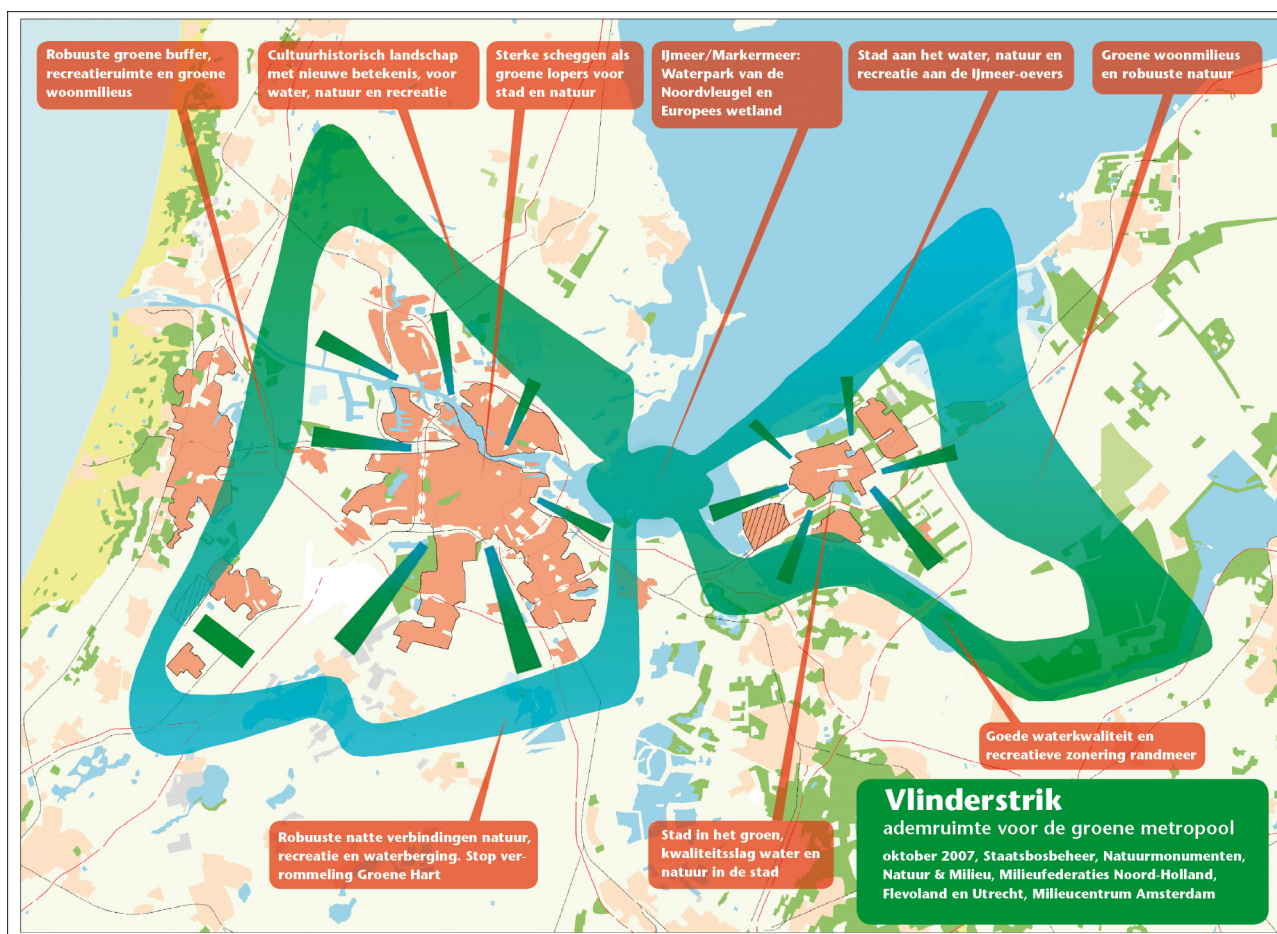
Directeur Natuur en Milieu Flevoland

## De Vlinderstrik: ademruimte voor de groene metropool

### Visie op de groenblauwe structuur van de Noordvleugel van de Randstad

De ruimtelijke ontwikkeling in de Noordvleugel van de Randstad richt zich op het versterken van de concurrentiekracht ten opzichte van andere Europese metropolen. De sleutel in deze concurrentieslag zijn mensen. Mensen die in 2040 graag in een groene omgeving willen wonen, werken en recreëren.

“Groen” is een kansrijke concurrentiefactor voor de Noordvleugel. Nu nog zijn stad en land twee werelden: wonen, werken en in de file staan tegenover landschap, boeren en natuur. Om de Noordvleugel succesvol te laten zijn, moeten de landschappen een integraal geheel zijn van het stedelijk netwerk.



### Vlinderstrik: natuur en metropool onlosmakelijk met elkaar verbonden

Het succes van de Noordvleugel is verbeeld in de Vlinderstrik. De Vlinderstrik is een ruimtelijk concept waarin allerlei functies van de metropool een plek hebben, zoals recreatie, waterberging en groene woonmilieus. In de Vlinderstrik zijn stadsparken, recreatieve gebieden, plassen, hoogwaardige natuurgebieden en waardevolle (cultuur)landschappen met elkaar verbonden. Grotendeels bestaan deze gebieden al, het is de kunst de ontbrekende delen in te vullen en zwakke schakels te versterken. Bij de netwerkstad Noordvleugel hoort een groenblauw netwerk, natuur en water zijn geen contramal van de stad maar een integraal onderdeel ervan.

Realiseren van de Vlinderstrik vraagt een (investerings)agenda voor de Noordvleugel, kernelementen daaruit zijn:

1. Herstel, versterk en ontwikkel natuur- en recreatiegebieden en verbindingen tussen deze gebieden. De “losse” groengebieden in de Noordvleugel moeten uitgroeien tot een robuuste structuur met toekomstwaarde. Een structuur die tegen een stootje kan en ruimte biedt voor het combineren van functies.
2. Vergroot de gebruikswaarde van gebieden in en om de stad en geef ze nieuwe kwaliteiten. De relatie tussen stad en land moet opnieuw vorm krijgen. In 2040 dienen groene gebruiksfuncties aan te sluiten bij de behoefte aan groen in en om de stad en aan een divers recreatief aanbod. Het landelijk gebied krijgt een nieuwe betekenis door bij te dragen aan gezondheid en zorg en het opvangen van klimaateffecten.
3. Laat ruimtelijke ontwikkelingen aansluiten bij de dynamiek en landschappelijke kwaliteit van de (deel)gebieden.  
De Noordvleugel bestaat uit sterk van elkaar verschillende landschappen en dat gegeven vraagt om uiteenlopende ontwikkelingsstrategieën. Een voorbeeld: concentreer bebouwing liever in hoogdynamische moderne droogmakerijen als de Haarlemmermeer dan in oude cultuurlandschappen.

De Vlinderstrik verbindt stad en land én verbindt groene gebieden in de Noordvleugel tot één geheel. De Vlinderstrik krijgt zo betekenis voor het geheel, maar ook voor de deelgebieden. In deze deelgebieden komt de confrontatie van ruimtelijke opgave met beleving het meest direct tot uiting.

Het IJmeer en Markermeer zijn open gebieden die een grote waarde hebben voor natuur en recreatie. Om beide functies beter tot hun recht te laten komen, moet de waterkwaliteit verbeteren. Dit is onder andere mogelijk door de aanleg van een natuurboulevard bij Almere en het herstel van de natuurlijke overgangen van land naar water. Deze maatregelen verbeteren zowel de bestaande kwaliteit als de toegankelijkheid van het gebied.

In de buitenste flanken van de Vlinderstrik is plaats voor groene woonmilieus. Bestaande structuren als Oostvaardersplassen, Veluwe, Zaanse veenweidegebieden en Kagerplassen zijn met elkaar te verbinden. Door meer oppervlaktewater te realiseren, neemt het waterbergend vermogen en het recreatief gebruik van deze gebieden toe.

De Vlinderstrik maakt ook zorgen duidelijk. De ruimte tussen Haarlemmermeer en Vechtplassengebied is nu verrommeld, natuur en recreatie sluiten slecht op elkaar aan. Water is hier het verbindende element dat meer tot zijn recht moet komen.

De Vlinderstrik verbeeldt de samenhang tussen bestaande ruimtelijke opgaven voor de Noordvleugel, vult deze aan en geeft ze kwaliteit. De Vlinderstrik is de ademruimte van de groene metropool, als onderdeel van een Europees netwerk van natuur en metropolen.



# De Vlinderstrik en metropoolvorming in de Noordvleugel

## Visie op de verstedelijking van de Noordvleugel van de Randstad

De Vlinderstrik zorgt voor versterking van de groene en blauwe structuur in de Noordvleugel van de Randstad. Dit concept is de basis voor ruimtelijke kwaliteit en een randvoorwaarde voor verdere groei van een leefbaar en gezond, dichtbebouwd metropolitaan stedelijk netwerk. In deze metropool spelen openbaar vervoer en fietsverkeer een grote rol en is er voldoende groen in de woonomgeving.

De uitgangspunten die de regionale overheden op de derde Noordvleugelconferentie hebben vastgesteld, zijn nog steeds van belang:

- bouw waar mogelijk in bestaand stedelijk gebied;
- realiseer nieuwe uitbreidingen eerst in het zuidwesten (Haarlemmermeer, Bollenstreek) en dan pas in het oosten (Almere).

De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de Noordvleugel vinden het realiseren van nieuwe verstedelijking van west naar oost van belang, omdat zo eerst wordt aangesloten bij locaties waar mensen werken en er evenwicht in de woon-werkbalans van de Noordvleugel ontstaat.

### Bouwen in bestaand stedelijk gebied

Bouwen in bestaande steden en dorpen bespaart niet alleen ruimte. Het zorgt ook voor meer draagvlak voor voorzieningen, zoals scholen, winkels en openbaar vervoer. Bovendien is het een stimulans voor het gebruik van de fiets, de te overbruggen afstanden zijn relatief klein.

Binnenstedelijk bouwen komt in de Noordvleugel onvoldoende van de grond. Er zijn genoeg geschikte locaties, maar het ontbreekt gemeenten aan capaciteit en soms aan geld. Gemeenten, regio's, provincies en Rijk moeten dit knelpunt voortvarend en gezamenlijk aanpakken.

Bij stedelijke verdichting is de blik vooral gericht op herbestemming van verlaten haven- en industrieterreinen. Prima, maar meer aandacht voor verdichting rond treinstations en in naoorlogse wijken biedt ook nog veel mogelijkheden.

Door verdichting en door toevoeging van de functies wonen en werken kunnen stations uitgroeien tot herkenbare plekken in de metropool. Voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen langs het regionale spoornet in de Noordvleugel kan het concept Stedenbaan van de provincie Zuid-Holland als voorbeeld dienen.

In naoorlogse wijken nemen wegen en parkeerplaatsen veel ruimte in. Door slimme ingrepen en dubbel grondgebruik kan het infrastructurele ruimtegebruik flink omlaag. Het instellen van een aanjaagteam, een specialistische variant van de Taskforce Ruimtwinst van de provincie Noord-Holland, kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verdichting van naoorlogse wijken.

### Nieuwe uitbreidingen: waar en onder welke voorwaarden

Voor het bepalen van waar en wanneer mag worden gebouwd, is de lagenbenadering een goed hulpmiddel. De onderste laag, water en bodem met ecologische en landschappelijke waarden, bepaalt waar bebouwing mag komen. De tweede laag, de infrastructurele netwerken, bepaalt de fasering van de bouw.

### Veenweidegebieden

De vele veenweidegebieden in de Noordvleugel kennen een eeuwenoude ontstaansgeschiedenis. Waterbeheer en landbouw zijn bepalend geweest voor de ontwikkeling van deze nog steeds aantrekkelijke landschappen met plaatselijk hoge natuurwaarden. In deze groene schatten van de Noordvleugel kunnen stedelingen gebruik maken van kleinschalige recreatievoorzieningen. Er is ruimte voor natuur en kleinschalige waterberging, maar niet voor nieuwe wegen. De bouw van nieuwe woningen en bedrijven moet slechts op kleine schaal en heel geleidelijk plaatsvinden.

## Droogmakerijen en nieuwe polders

In de droogmakerijen, met uitzondering van het cultureel erfgoed de Beemster en van de Wormer, is de situatie anders. Deze, op één moment door menselijk ingrijpen ontstane gebieden, lenen zich in principe voor herinrichting. Grootschalige ontwikkelingen kunnen, zoals al gebeurt, goed plaatsvinden in de Haarlemmermeer en Flevoland. Water, natuur, bebouwing en infrastructuur kunnen hier een plek krijgen volgens de cascobenadering. Een infrastructuureel én een groen casco vormen een stevige ruggengraat voor verdere ontwikkelingen. Bouwen in het IJmeer is vooralsnog niet nodig, er zijn genoeg mogelijkheden binnendijs. In de westrand van de Haarlemmermeer is ruimte voor meer woningbouw en ook voor waterberging. Voor de toekomstige uitbreiding van Almere is aanpassing nodig van zowel het groene als het infrastructuurele casco.

## Westrand

Tot slot de westrand van de Noordvleugel. De delen met grote natuur- en landschappelijke waarden en de verbindingen tussen de duinen en veengebieden moeten gespaard blijven. Er is ruimte voor verstedelijking in een goed afgestemd integraal ontwerp met aandacht voor openbaar vervoer en recreatieve voorzieningen. Vasthouden aan het huidige areaal bollenteelt is niet langer houdbaar. Voor de Bollenstreek kan de integrale gebiedsontwikkeling in het westelijk deel van de Haarlemmermeer inspiratie vormen om tot nieuwe oplossingen te komen.

## Fasering van zuidwest naar noordoost, met goed openbaar vervoer

Om onnodige mobiliteit te vermijden en dure investeringen voor de ontsluiting van Almere te faseren, is het verstandig de groei van Almere niet te forceren. De eerstkomende 10 tot 15 jaar kan de extra stedelijke opgave zich concentreren in de Haarlemmermeer en in verdichtingsprojecten in Amsterdam, Hoofddorp, Amstelveen en Kennemerland. Wel zijn er forse investeringen nodig in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Wij vinden het verdedigbaar dat extra opbrengsten uit grondexploitatie en verkoop van woningen ten goede komen aan regionaal groen, verdichting in bestaand stedelijk gebied en openbaar vervoer.

Voor het bereikbaar houden van een geleidelijk groeiend Almere, is een forse investering nodig in het openbaar vervoer, waarbij wij geen voorstander zijn van een spoorverbinding door het IJmeer. Verdubbeling van de huidige spoorinfrastructuur en beprijzen van weggebruik is een uitstekend en toereikend alternatief.

