

*De Metropoolregio Amsterdam*

(bestuurlijk conceptversie 31 januari 2008)

OPENING

**Maarten van Poelgeest**, portefeuillehouder RO Amsterdam en voorzitter Bestuurlijke Kern Groep Noordvleugel, opent de bijeenkomst met de vertoning van een recent fragment uit het NOS-journaal waarin Philip Freriks vertelt dat volgens Het Parool Amsterdam inmiddels een metropool van 2 miljoen inwoners is. "Gemeenten in de regio rond Amsterdam, van IJmuiden tot Almere en van Hilversum tot Purmerend verkiezen de internationale uitstraling van de merknaam Amsterdam boven die van hun eigen gemeenten. Al die gemeenten hebben daarom een metropoolregio gevormd onder de naam Amsterdam. Haarlemmers, Nieuwvenepers en Hoofddorpers komen in het buitenland uit Amsterdam." Of dat bericht klopt, moet vandaag blijken. In ieder geval heeft de Noordvleugel de afgelopen vijf jaar sterk aan betekenis gewonnen. Inmiddels voelen steeds meer gemeenten in het gebied zich betrokken bij het traject van de Noordvleugel en willen meepraten. Het is van belang te zorgen dat ook de kleinere gemeenten beter worden aangehaakt.

WELKOM

**Jan Rensen**, portefeuillehouder EZ en Media in Hilversum, heet iedereen welkom en gaat in op de korte geschiedenis en de functie van de bijzondere locatie, namelijk het gebouw Beeld en Geluid dat een jaar geleden werd geopend. Het werd een half jaar geleden lovend besproken in de New York Times als zijnde gevestigd in een lommerrijk gehucht vlakbij Amsterdam. Lommerrijk klopt. Dat geldt minder voor de kwalificatie gehucht.

In de toekomst zal Hilversum wellicht worden beschreven als liggend in het zuidoosten van de Metropoolregio Amsterdam. Daarover wordt vandaag besloten. Het zal voor alle betrokken gemeenten wennen zijn dat zij voortaan deel uitmaken van Amsterdam. Om die notie bij iedereen te incorporeren zal nog veel werk verzet moeten worden en dat geldt ook voor de inwoners binnen de huidige gemeentegrens van Amsterdam zelf. Amsterdam zal het lommerrijke van Hilversum moeten gaan beleven als voorstedelijk groen. Het gaat die kant al op met het partnerschap van Amsterdam in het Goois Natuureservaat en misschien straks in het Plassenschap Loosdrecht.

ACTUALITEITEN

**Anne Bliet**, portefeuillehouder RO Flevoland en lid Regiegroep Noordvleugel 2040, gaat aan de hand van een beamerpresentatie op de actuele situatie in alvorens de aandacht te richten op wat er nodig is om te zorgen dat de Metropoolregio Amsterdam een goede concurrentiepositie houdt in Europa en de rest van de wereld.

Het is nodig in beeld te hebben wat in de internationale vergelijking de kansen en bedreigingen van het gebied zijn en zich de vraag te stellen of wat er nu wordt gedaan genoeg is of dat er meer en een andere inzet nodig is. Daarbij gaat het om de onderwerpen wonen, werken, bereikbaarheid en natuur. De laatste Noordvleugelconferentie heeft een visie op het landschap opgeleverd.

In het gebied is nog steeds een verdere stedelijke intensivering gaande. De vraag is of steden kunnen doorgaan met horizontale uitbreiding of de hoogte in moeten. Daarnaast speelt het actuele onderwerp van de sluipende verrommeling van het ommeland en de onrustbarende congestie die leidt tot een achterblijvende regionale bereikbaarheid. Ook is het van belang de samenhang tussen alle grote projecten in het oog te houden. Vanuit het Urgentieprogramma Randstad (UPR) is de overheid met allerlei besturen op lagere niveaus namelijk 33 projecten gestart.

Bij de kansen zijn aan de orde: een internationaal georiënteerde handelsgeest met een tolerante instelling ten opzichte van kenniswerkers; compact wonen; diversiteit en duurzaamheid. Tijdens de vorige conferentie is door twee buitenlandse specialisten aangegeven dat de Metropoolregio Amsterdam twee pluspunten heeft boven andere metropolen. Het eerste is diversiteit doordat rijk en arm door en naast elkaar wonen. Het tweede is de parel van groen en blauw.

Er zijn ook bedreigingen: een lage groei van het BNP; de beroepsbevolking neemt af bij een lage participatie van vrouwen uit minderheden en een hoog aandeel parttimers; toename van mobiliteit met congestie door overbelasting van wegen en ontoegankelijkheid van het landschap.

De mobiliteit van de hoger opgeleiden blijkt in de periode van 1985 tot 2005 enorm te zijn toegenomen. Die verhuizen dus vaak niet wanneer zij een andere baan krijgen. Van congestie is ook sprake bij het spoor, want de regio heeft relatief weinig meters rail per duizend inwoners.

**Michel Bezuijen**, portefeuillehouder RO en Landschap Haarlemmermeer en portefeuillehouder RO Stadsregio Amsterdam, memoreert dat op de vijfde Noordvleugelconferentie is afgesproken dat er in het gebied 150.000 woningen bij moeten komen om de beoogde economische ontwikkeling mogelijk te maken en het woonklimaat op peil te houden. Onlangs is in samenwerking met VROM en de provincie Noord-Holland een monitor uitgevoerd naar de plancapaciteit in het gebied van de Noordvleugel. De uitkomst is voor de doelstelling zorgwekkend. Reeds nu blijkt er voor 2030 een tekort van 25.000 woningen te zijn. Dat noopt op korte termijn tot actie, want anders zal het niet mogelijk zijn de ambitie wat betreft de internationale concurrentiepositie waar te maken. Een belangrijke oorzaak is de planuitval. Er is een enorme binnenstedelijke opgave, met name voor Amsterdam, en de vraag is of die haalbaar is. Binnenstedelijk spelen namelijk vaak vele belemmeringen, onder andere door regelgeving. Een ander probleem is de vertraging van de productie. Een aantal locaties staat onder druk. Zo is nog steeds onduidelijk of de plannen voor de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek mogelijk zijn. Het is van groot belang de continuïteit erin te houden en niet alle uitvoering van woningbouwplannen in de tijd op te schuiven, want anders zal de druk op de woningmarkt te zeer toenemen.

Daarnaast is de vraag welk type woningen en woonmilieus wenselijk zijn. Een belangrijk vestigingsaspect voor managers en werknemers in het bedrijfsleven is een groene omgeving. Daarmee zal rekening moeten worden gehouden.

Vanuit de Stadsregio is inmiddels besloten te gaan inventariseren waar de knelpunten zitten en wat eraan te doen is om tot versnelling in de woningbouwproductie te komen. De Noordvleugelpartijen moeten zich realiseren dat er een heel belangrijke woningbouwopgave ligt, die gezamenlijk moet worden uitgevoerd. In Noordvleugelverband zijn eerder afspraken gemaakt die niet worden gerealiseerd of niet haalbaar blijken. Het is daarom nodig op de volgende conferentie aandacht te hebben voor die al gemaakte afspraken en niet alleen verder te gaan met visies voor de toekomst. Hij roept op vandaag een aanzet te geven voor een plan van aanpak om de woningbouwproductie op peil te krijgen.

**Arthur van Dijk**, portefeuillehouder EZ Haarlemmermeer en voorzitter van het Platform Bedrijven en Kantorenlocaties, brengt naar voren dat ook over werk op vorige Noordvleugelconferenties afspraken zijn gemaakt. Het is nodig in de gaten te houden of die gestand worden gedaan. In ieder geval is in de Noordvleugel getoond dat het mogelijk is op die schaal met diverse gemeenten afspraken te maken over toekomstige kantoor- en bedrijfsontwikkelingen en als zodanig heeft de Noordvleugelconferentie haar waarde voor ontwikkelingen in de regio al bewezen.

Almere, Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer hebben als kwartiermakers hun handtekening gezet om vanuit één punt de marketingacquisitie van de regio te gaan bemensen. Per 1 januari 2008 gaat dat gebeuren en wordt er door de vier gemeenten ook fysiek samengewerkt. Dat is een succes te noemen. Een ander belangrijk punt was de vastgoedmonitor voor de kantoren- en bedrijvenmarkt. Daar is het platform mee doorgegaan en de provincie heeft een belangrijke rol ingenomen door alle gegevens die zijn verzameld te monitoren. De periode is nog te kort om al te kunnen concluderen of de gewenste resultaten zijn geboekt. De regio blijkt onder alle groeiscenario's te blijven, met één positieve uitzondering: Almere. De noodzaak om te blijven samenwerken en afspraken te maken is absoluut evident.

Duurzaamheid zou een van de "unique selling points" van het gebied kunnen worden in de komende tijd. Dat thema staat volop in de belangstelling. Het platform gaat volgend jaar een topconferentie organiseren om met het Rijk, lagere overheden, bedrijfsleven en de Milieufederatie te bezien hoe dit onderwerp gezamenlijk verder moet worden opgepakt.

Een ander belangrijk onderwerp is de herstructurering. Alle bedrijventerreinen zijn geïnventariseerd. De komende jaren zal meer dan 2.500 hectare moeten worden geherstructureerd, zijnde 70 terreinen. Het gaat om een bedrag in de richting van 1 miljard euro. Uitgangspunten bij het herstructureringsplan dat in 2008 zal worden opgesteld, zijn het maken van ruimtewinst en duurzaamheid.

**Anne Blik** wijst erop dat het Rijk de ambitie heeft de verrommeling tegen te gaan. De inzet is daarom dat er veel meer bedrijventerreinen moeten worden gerevitaliseerd. Dat kost veel geld. Kan dat conform de wensen van het Rijk? Minister Cramer heeft aangekondigd bij nieuwe bedrijventerreinen op uitleglocaties belasting te gaan heffen omdat zij geld nodig heeft voor de revitalisering van bedrijventerreinen.

**Arthur van Dijk** antwoordt dat het geen gemakkelijke opgave is. Daarover is overleg met het Rijk nodig. De regio staat echter door de aanpak in de Noordvleugel wel in de picture. Via een pilotgemeente als Zaanstad kan worden geëxperimenteerd met nieuwe methoden om herstructurering mogelijk te maken. Over de financiering zal de Noordvleugel afspraken moeten maken met het Rijk, maar er zijn ook los daarvan al behoorlijke resultaten te behalen.

**Leen Verbeek**, burgemeester van Purmerend en portefeuillehouder Verkeer van de Stadsregio, is tevens voorzitter van het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel. Hij wil een link leggen tussen wat er gebeurt in het UPR en in het platform. Er zijn 8 grote UPR-projecten in de Noordvleugel en die liggen allemaal op de ontwikkelingscorridor Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Er is in Noordvleugelverband altijd veel aandacht geweest voor de zuidelijke kant van de Noordvleugel, maar de noordelijke kant en de relatie met Almere en verder staat steeds meer in de belangstelling omdat de samenhang van belang is om tot resultaten te komen.

Elk project in het UPR is een autonoom project geworden met een eigen organisatie, stuurgroep en planproces. Dat maakt het nodig in Noordvleugelverband afspraken te maken over de coördinatie. Daar zijn de eerste stappen voor gezet. Dat gebeurt onder andere in de Bestuurlijke Kerngroep en in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel.

Bij de projecten zijn voor de Noordvleugel vooral de vraagstukken aan de orde rond de gebiedsuitwerking van de Haarlemmermeer, Werkstad A4, A4 Schiphol, de ontwikkeling van Schiphol op de lange termijn, Lelystad, schaa sprong Almere en toekomstagenda Markermeer/IJmeer. Daarnaast is er de verbinding OV-SAAL en de planstudie van de weg rond Schiphol-Amsterdam-Almere. Specifiek meer gericht op bereikbaarheidsvraagstukken wordt als een goed gebleken formule bij de beoordeling en de aanpak een drietrapsraket gehanteerd. Dat betekent daar waar nodig werken aan het verbeteren van de capaciteit van de wegen. Ook het beheersen van de groei van het autoverkeer is een leidend motief, inclusief het beprijzen naar tijd en plaats en de kwaliteit en capaciteit van het OV naar een hoger plan te tillen. Na alle gepleegde inspanningen ziet het er naar uit dat het kabinet die leidende thema's in toenemende mate overneemt. Dat is winst. De recente besluiten in het kabinet over de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zijn daar deels een voorbeeld van. Het stroomlijnalternatief wordt aangelegd in de door de regio gewenste inpassing van de A9 bij Amsterdam. Dat is bekrachtigd in een overeenkomst tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de partijen uit de regio. Daarmee is slechts een deel van het vraagstuk geregeld. Het is dus niet meer dan een stap op de goede weg. Daar komen nog modules achteraan en de discussie rond Diemen is bekend. De zorgen van gemeenten als Diemen worden gedeeld en ook daarover gaat het in het Platform Bereikbaarheid, maar het platform wilde die 3,2 miljard euro wel binnenhalen voor de regio.

De verwachting is dat in februari met het kabinet overeenstemming wordt bereikt over een investering in het OV van ongeveer 1,2 miljard euro op de genoemde as, om de capaciteit en mogelijkheden op die as drastisch uit te breiden. Daar blijkt ook in de Tweede Kamer steun voor te zijn.

Het gaat allemaal echter niet in het gewenste tempo en dat is voor de Noordvleugel een probleem. Hij merkt in het Haagse overleg dat er een sfeer bestaat dat de Noordvleugel een keer moet ophouden, nu er al zoveel geld die kant op gaat. Genoegzaam achterover leunen is dus niet te veroorloven, want de middelen betreffen slechts een deel van het totale mobiliteitsvraagstuk in de Noordvleugel. In toenemende mate zit het bestuur van deze regio niet meer in een leidende rol bij de ontwikkeling van het gebied, maar heeft het een volgende positie bij problemen die zich voordoen. De Noordvleugelconferenties zijn heel belangrijk om weer een leidende positie te verwerven en dat geldt zeker voor de 8<sup>ste</sup> als er over de ontwikkelingsvisie serieuze besluiten en standpunten moeten worden ingenomen die leidend zullen zijn voor de ontwikkeling van de regio. De metropolitane ontwikkeling is geen keuze, maar is gaande en het bestuur dreigt zijn rol daarin te verliezen. Dat speelt met name bij het mobiliteitsvraagstuk. Er is een achterstand in het debat over het langetermijnperspectief betreffende hoe de wegeninfrastructuur zich moet ontwikkelen en hoe die zich verhoudt tot het OV. Er gebeurt bij lange na nog niet genoeg om deze regio op een fatsoenlijke manier draaiende te houden voor de komende 15 of 20 jaar. Dit betekent dat ook in de voorliggende stukken de ambitie te laag is. De druk moet omhoog. Resultaten die nu voor 2040 staan beschreven, moeten al in 2020 zijn geboekt.

**Anne Blik** vraagt of Leen Verbeek vertrouwen heeft in de minister die het initiatief over de viersporigheid tussen Schiphol en Lelystad bij de Tweede Kamer legt en vervolgens dat besluit weer uitstelt.

**Leen Verbeek** acht het te vroeg om de minister al te beoordelen, want het overleg met de minister, ook over de viersporigheid, is vertrouwenwekkend. Hij wil afwachten wat er de komende twee maanden gaat gebeuren. Het is ook te makkelijk de verantwoordelijkheid alleen bij de minister te leggen. De bestuurders op andere niveaus laten eveneens steken vallen, doordat de strategie niet goed wordt gekozen, door verdeeldheid en door te weinig onderbouwing.

Hij is positief over de inzet van deze minister als de Noordvleugel zijn huiswerk goed doet en die heeft bewezen dat te kunnen. Dat vergt nog wel de nodige inspanning.

**Marnix Norder**, portefeuillehouder RO Den Haag, gaat in op het UPR-project Randstad 2040. Dat is bedoeld om de Randstad te doen terugkeren in de top 5 van de best concurrerende regio's in Europa. Daarbij is het economisch perspectief van groot belang, maar ook andere aspecten spelen een rol. De OESO-rapportage toont aan dat de Randstad nu gestadig wegzakt in de vaart der volken. Het gaat vooral slecht op het gebied van bereikbaarheid en kwaliteit van de omgeving. Daarom kiezen internationale bedrijven eerder voor een andere locatie, als Barcelona of het Roergebied, dan voor de Randstad. De inzet is nu te zorgen dat er een ontwikkeling komt die op lange termijn op de terreinen van bereikbaarheid en de kwaliteit van de omgeving tot een verbeterslag leidt. Het UPR-project Randstad 2040 wordt getrokken door het trio, bestaand uit minister Cramer de wethouders Maarten van Poelgeest (Amsterdam) en Marnix Norder (Den Haag) dat twee kindjes heeft gekregen, zijnde twee gedeputeerde uit de provincies Noord- en Zuid-Holland, resp. Ton Hooijmaijers en Manita Koop en aldus een kwintet is geworden.

**Anne Blik** brengt naar voren dat de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen die het Rijk opdraagt een structuurvisie te maken voor de Randstad. De vraag is wat daar in komt te staan, want volgens de nieuwe Wro moet het desbetreffende bestuursniveau beschrijven wat het belangrijk vindt en dat is voor dat niveau bindend. Dat kan voor andere niveaus alleen bindend zijn via een instrument als een Algemene Maatregel van Bestuur of verordening.

**Marnix Norder** zegt dat daarop aan het begin van het project nog geen antwoord is te geven. Het antwoord moet er in de zomer van 2008 zijn, want tot dan loopt het project en het is een verantwoordelijkheid van het kabinet. De Tweede Kamer stelt de structuurvisie uiteindelijk vast. De inzet is dat het een richtinggevende visie wordt die passend is voor de regio's en de onderliggende gemeenten. Op alle niveaus wordt veel voorwerk gedaan om input te leveren voor die visie, maar het moet geen scenario of variantensamenstelling worden en wel één visie. Dat vergt keuzes en leidt onvermijdelijk ook tot teleurstellingen. Bij die visie hoort een investeringsagenda richting 2040. Een interessante vraag is hoe die zich tot de lopende UPR-projecten verhoudt. De verwachting is dat die doorgaan, maar het is mogelijk dat er voor projecten op heel lange termijn een nadere afstemming komt.

Er is afgesproken dat er bestuurlijke aanhaking aan het kwintet plaatsvindt via de vier portefeuillehouders RO van de provincies, een portefeuillehouder per stadsregio, zijnde eveneens vier portefeuillehouders, één portefeuillehouder voor elk van de vier grote gemeenten, plus die van Almere. Daarmee zijn er 13 bestuurlijke partners aangehaakt. Er zit een ambtelijk team achter vanuit dezelfde geledingen. Wie invloed wil uitoefenen op dit proces moet zich melden bij één van hen. Overigens is het kwintet verantwoordelijk voor het eindresultaat. Men dient zich te realiseren dat het kwintet er niet is voor Amsterdam, Noord-Holland, Zuid-Holland of Den Haag, maar om samen te zorgen dat er een goed voorstel komt. Dat vergt vleugeloverstijgend denken. Er komt natuurlijk een visie op hoofdlijnen, die richtinggevend is om de genoemde problemen van het gebied het hoofd te bieden. Het project heeft een ambassadeur, René Smit, die met een 'critical reviewteam' van deskundigen kritisch kijkt naar wat het kwintet doet en eventueel ingrijpt en inhoudelijke bijdragen levert. Daarnaast is aan belangrijke adviesorganen als de VROM-Raad en de SER advies gevraagd.

Het is een ingewikkeld en complex proces met een belangrijke vraagstelling dat leidt tot een product, met zowel een visie als een uitvoeringsagenda en een investeringsstrategie. Het zal nodig zijn keuzes te maken waar nu steeds omheen wordt gedraaid vanuit verkokerde regionale belangen op verschillende niveaus en het gaat in belangrijke mate over economische ontwikkelingsrichtingen van de Randstad die tot een koers moeten leiden. Dat is wat de Randstad nodig heeft om mee te blijven doen in de vaart der volken en daaruit put het kwintet zijn ambitie.

**Anne Blik** concludeert dat de Noordvleugel is vertegenwoordigd in de 13 bestuurders die als klankbord fungeren. Het proces zal halverwege 2008 resultaat opleveren. Op twee prominente punten in de Randstadvisie, mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zal vandaag nader worden ingegaan.

#### INLEIDING NOORDVLEUGEL 2040

**Maarten van Poelgeest** merkt op dat vandaag waarschijnlijk de laatste Noordvleugelconferentie plaatsvindt, want het voorstel van de Regiegroep is verder te gaan onder de naam de Metropoolregio Amsterdam. Dan houdt de Noordvleugel op te bestaan. Dat noopt hem tot een korte terugblik.

Na het imploderen van de stadsprovincie en het uitreden van Almere uit wat toen nog ROA heette, leek het erop dat er lange tijd weinig zou komen van regionale samenwerking in het onderhavige gebied. Voorzichtige verkenningen op duistere plekken als het Muiderslot hebben uiteindelijk een proces op gang gebracht waarbij de regionale bestuurders, geheel op vrijwillige basis en aanvankelijk ook vrijblijvend, bij elkaar zijn gekomen in Noordvleugelconferenties.

Ook toen al gingen de bestuurders er terecht vanuit dat de vraag naar woningen als gevolg van een doorgaande economische groei in deze regio onverminderd groot zal blijven en ook toen al waren de bestuurders ervan overtuigd dat aan de blijvende vraag naar woningen niet tegemoet kan worden gekomen door de zeer gekoesterde landschappen van de Noordvleugel vol te zetten met woningen. De bestuurders waren ook toen al van mening dat daarom forse investeringen in nieuwe verbindingen en nieuwe locaties nodig zijn in de regio. Het gaat om investeringen die de regio niet alleen kon en kan dragen. Als uitvloeisel van de eerste vijf Noordvleugelconferenties is het gelukt om met het Rijk afspraken te maken over een ambitieus programma voor deze regio tot 2030. Die afspraken staan nog steeds en moeten nu concreet vorm krijgen in allerlei projecten die inmiddels in het UPR terecht zijn gekomen.

Tegelijkertijd staat de Noordvleugel niet stil. Er dient zich een nieuwe fase aan. Om het ietwat chauvinistisch vanuit Amsterdam te formuleren: de stad Amsterdam is de laatste 10 jaar groter geworden dan de gemeente Amsterdam. Er is een stedelijk netwerk gegroeid dat steeds meer als een geheel functioneert, als een palet van totaal verschillende woonmilieus waartussen mensen wisselen naar gelang hun levensfase en financiële mogelijkheden. Mensen maken daar binnen voor wonen, werken en verschillende andere behoeften in de vrije tijd gebruik van allerlei aspecten die de regio te bieden heeft en verplaatsen zich in dat verband daarbinnen. Het is een stad die steeds meer metropolitane trekken krijgt, met internationale hoofdkantoren aan de Zuidas, een zeer divers en breed toeristisch aanbod in de hele regio, een groeiende creatieve sector die op allerlei plekken in de regio neerstrijkt, een grote luchthaven, een sterke zeehaven, een cultureel aanbod met toppers van wereldklasse en gelukkig nog steeds een tolerant klimaat en ruimte ook voor zaken die afwijken van de mainstream. De naamsverandering van Noordvleugel in Metropoolregio Amsterdam markeert die beweging en laat ook zien dat de tijd dat de arrogante hoofdstad en zijn eigennuttige buurgemeenten met de ruggen naar elkaar stonden inmiddels ver achter ons ligt.

Ergens in de jaren vijftig en zestig zijn de voorgangers de weg kwijtgeraakt. Officieel werd in het rijksbeleid gekozen voor gebundelde deconcentratie en dat bleek te leiden tot een bijna ongeremde vorm van suburbanisatie. Daarmee heeft de overheid een enorm bereikbaarheidsprobleem georganiseerd dat steeds dramatischer vormen begint aan te nemen. De sterk verdunde verstedelijking van het Westen van Nederland heeft ertoe geleid dat de regio in Europees perspectief een autoregio is waarin de files slechts groeien en het OV-net slecht ontwikkeld is. Volgens een recent onderzoek van tv-programma Nova is het aantal bedrijventerreinen de laatste twee jaar in Nederland met 20% gegroeid, terwijl er nog heel veel leeg staat. Het wordt de hoogste tijd een halt toe te roepen aan het verder uitsmeren van verstedelijking over een steeds groter gebied en te kiezen voor concentratie van functies. Het aantal een- en tweepersoonshuishoudens groeit nog steeds en daarmee ook de vraag naar wonen in hogere dichtheden. Daarnaast zijn de zorgen bij de burgers over de verrommeling van het landschap groot en het besef groeit dat in de toekomst veel meer investeringen in het OV-net nodig zijn omdat de auto uiteindelijk de toenemende mobiliteitsvraag niet aan kan.

In het vandaag voorliggende ontwikkelingsbeeld maakt de Regiegroep de fundamentele keuze voor bundeling en concentratie. Hij hoopt dat de aanwezigen die keuze volgen. Die keuze gekoppeld aan meer ruimtelijke kwaliteit vergt een veel grotere investeringsruimte. Het gaat om investeringen in het OV-net, landschappen, verdere verdichting en transformatie, en het klimaatbestendig maken van de regio. Dat geld is er landelijk nog niet. De investeringshorizon in het MIRT houdt in 2010 op. Hij bepleit die grens te bepalen op 2020. Er komen gelden in het fonds Economische Structuur Versterking. Die moeten worden ingezet voor ruimtelijke kwaliteit in de Randstad. Dat sluit aan op de inzet bij de Structuurvisie Randstad 2040 en dat geld is nodig om de ambitie van het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel waar te maken.

## DISCUSSIE

**Hans Luiten**, portefeuillehouder EZ Zaanstad, spreekt namens het overleg PRES (Platform Regionale Economische Structuur/Samenwerking). Hij vervangt Lodewijk Asscher, die zich wegens verhindering laat verontschuldigen.

De Metropoolregio Amsterdam is een regio met een enorme economische groei. Het is van groot belang die te borgen. Tot voor kort was er geen overleg waarbij de economische actoren om de tafel zitten. De provincies hebben hun eigen economische beleid en hijzelf mocht als regionaal bestuurder het EZ-beleid gaan uitdragen voor de Stadsregio Amsterdam. Na een aantal weken snapte hij niets meer van hoe alle plannen en acties zich tot elkaar verhouden. Dat heeft geleid tot het PRES. Het streven is daarbinnen zaken met elkaar af te stemmen en de handen ineen te slaan. Het PRES heeft zich heel positief uitgesproken over het voorliggende document voor de 7<sup>de</sup> Noordvleugelconferentie, want het economisch borgen van het landschap is een hele goede invalshoek en ook het duidelijk op de kaart zetten hoe het met OV verder moet, is toe te juichen.

Het PRES mist echter de sociaaleconomische ambitie. Men dient er oog voor te hebben dat de wereld doordraait. In China en Brazilië en ook in de metropolen van Europa gaan de ontwikkelingen razend

snel. Deze regio moet zorgen op een duurzame manier bij te blijven. Een belangrijk thema is daarbij innovatie. De Kamer van Koophandel, die in het PRES meedoet, is bezig met een regionale innovatiestrategie, maar het tempo van innovatie blijft nu te veel achter. Amsterdam wordt vol en duur. Daarom is het nodig te zorgen dat overal in de regio de creatieve industrie van de grond komt. Daarnaast is de marketing van belang. Gelukkig bestond de afstemming in het Platform voor Bedrijven en Kantoren al. Er liggen nog grote vraagstukken op het gebied van duurzaamheid en ruimtegebruik. Ook de minister vraagt daar om. Het komende tekort van goed geschoolde arbeiders zal in deze regio tevens een enorm probleem worden. Bovendien spelen thema's als toerisme en de taakstelling voor Schiphol en de haven in relatie tot duurzaamheid.

Het PRES wil de sociaaleconomische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op 8<sup>ste</sup> conferentie op de agenda hebben om hele duidelijke afspraken met elkaar te maken op genoemde terreinen in een actieprogramma richting 2015 en een doorkijk te maken naar de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op economisch terrein richting 2040 in mondiaal verband. Dat is ook van belang om aan Den Haag één gezicht te presenteren. De lobby voor verkeer en bereikbaarheid door het Platform Bereikbaarheid werkt richting Den Haag goed. Op het gebied van economie is er bij aanvragen namens de Noordvleugel nog steeds sprake van een concurrentiestrijd tussen Utrecht en Amsterdam. Doordat die er samen niet uit zijn, kan Den Haag makkelijk voor een andere regio kiezen.

**Maarten van Poelgeest** constateert dat er voor de volgende conferentie al twee onderwerpen zijn genoemd: de woningbouwopgave en het sociaaleconomische programma.

**Annemieke Korf**, portefeuillehouder RO Velsen, wil meer aandacht voor communicatie en draagvlak in de samenleving. Het is niet verstandig met een select gezelschap te verzinnen wat goed is tot 2040. Fouten in het verleden moeten vermeden worden. Er dient een communicatieparagraaf te worden toegevoegd aan de uiteindelijke documenten over het contact met de gemeenteraden en de bevolking.

**Maarten van Poelgeest** zegt dat naast dat de betrokkenen de stukken aan de desbetreffende raden en Staten gaan voorleggen er in februari een gemeenschappelijke dag wordt georganiseerd om alle raads- en Statenleden samen te laten discussiëren over wat hier nu aan de orde is.

**Don Bijl**, burgemeester Wijdmeren en portefeuillehouder Groene Hart gewest Gooi en Vechtstreek, is blij dat vanuit de regio kan worden ingesproken, want dat is in het verleden te weinig gebeurd. Het is een toegevoegde waarde dat het landschap een rol krijgt toebedeeld. Hij wil onder de aandacht brengen dat rond Utrecht ontwikkelingen plaatsvinden die een weerslag hebben op de Noordvleugel. Het is van belang in de toekomst daarmee in samenspraak te blijven. Dat gaat niet altijd vanzelf, want Utrecht is niet in het kwintet vertegenwoordigd. Dit is voor Almere en Gooi en Vechtstreek van belang.

**Maarten van Poelgeest** merkt op dat het gebied rond Utrecht in de laatste fase van het tot stand brengen van het Ontwikkelingsbeeld 2040 veel pregnanter naar voren is gekomen. Van de mensen die in Leidsche Rijn gaan wonen is de helft op de Amsterdamse regio georiënteerd, bij voorbeeld doordat zij er werken. Als zodanig zou men Leidsche Rijn bijna een buitenwijk van de Metropoolregio Amsterdam kunnen noemen.

**Ton Hooijmaijers**, portefeuillehouder RO Noord-Holland en lid Regiegroep, werpt tegen dat Utrecht wel degelijk is vertegenwoordigd. Het waren Utrecht en Flevoland die de twee gedeputeerde hebben opgeroepen mede namens die provincies in het kwintet te gaan zitten.

**Maarten van Poelgeest** zegt dat niemand daarin een vertegenwoordigende rol heeft en dat de dertien portefeuillehouders op verschillende momenten in het proces worden bijgepraat.

**Robert Linnekamp**, portefeuillehouder V&V en Landschap Zaanstad, acht de aandacht voor duurzaamheid winst, maar constateert dat alle sprekers stellen dat het vervoer tekort schiet. Bij de ambities richting metropool ziet hij wel steeds meer Polen, maar het aantal metro's neemt niet erg toe. Hij vraagt zich af of de taakstelling OV, zeker als de horizon bij 2040 ligt en wetende dat de metropool bestaat uit lobben, wel aansluit bij de overige ambities. Dat lijkt hem richting het Rijk van groot belang.

**Leen Verbeek** vindt als voorzitter van het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel dat onvoldoende wordt geaccepteerd wat er is. Het mobiliteitsvraagstuk en de omvang daarvan is allang duidelijk en behoeft geen discussie meer. Hij is nog niet tevreden over de kwalitatieve analyse die hoort bij de noodzakelijke ambities. De verhouding tussen het gebruik van OV en de weg schiet drastisch tekort. Andere metropolen in Europa presteren heel andere percentages in die verhouding. De ontwikkeling van het OV-netwerk wat betreft capaciteit, ofwel laadvermogen van het systeem, blijft op

metropoolniveau ernstig achter. De huidige stukken zijn wat dat betreft niet ambitieus. Het gaat niet alleen om sneller, maar ook om vakinhoudelijk slimmer en op een hoger niveau. Dat verhaal moet er op de 8<sup>ste</sup> conferentie liggen voor de Metropoolregio Amsterdam en daar wordt vanuit de Stadsregio al aan gewerkt op stadsregioniveau.

Hij merkt op dat in het debat over wel of niet de Olympische Spelen van 2028 in Nederland eveneens aan de orde is hoe het gebied eruit moet zien om de Olympische Spelen hier naartoe te kunnen halen. Het is van belang de oren en ogen daarvoor niet te sluiten, want anders ontstaan er allerlei autonome processen die tot hele andere oplossingen leiden dan vanuit de Noordvleugel wenselijk wordt geacht. De regiegroep zal een sterke rol moeten nemen in de lef om te verknopen.

**Gerard Doornbos**, dijkgraaf hoogheemraadschap Rijnland, zegt dat water in het stuk tot zijn recht komt. In de stukken wordt uitgegaan van klimaatbestendigheid en dat veiligheid een voorwaarde is, maar in de discussie blijkt dat niet meer op de voorgrond te staan. Dat baart hem zorgen. Als bij voorbeeld het uitgangspunt is dat in de ruimtelijke ordening klimaatbestendig wordt gewerkt, horen daar discussies over waterberging en compartimentering bij. Zo ligt het overgrote deel van de Randstad in één dijkkring, nummer 14, die helemaal met elkaar verbonden is. Als het een keer mis gaat in Nederland heeft dat dus vergaande consequenties wanneer men daar geen rekening mee heeft gehouden. Het is bij voorbeeld mogelijk het aanleggen van een spoorbaan te combineren met het aanleggen van een barrière voor het water. Dat kan ook met snelwegen en door waterberging veel creatiever aan te pakken dan tot heden is gebeurd. Dat heeft meteen een relatie met de kwaliteit van de omgeving. Als er nu plannen worden gemaakt voor de ruimtelijke inrichting van de Randstad, zoals in de Haarlemmermeer, dan is juist de combinatie van water met natuur als kwaliteit van de omgeving voor wonen van belang. Volgens hem zijn de waterschappen en hoogheemraadschappen de afgelopen periode te veel afwezig geweest. Hij roept op bij de nieuwe plannen die fout niet weer te maken en biedt aan daar waar er mogelijkheden voor zijn eerder vanuit die expertise samen met deskundigen voor de RO in overleg te treden om genoemde aspecten mee te nemen.

**Michel Bezuijen** brengt naar voren te verwachten dat het Waterplan voor de Haarlemmermeer nog deze maand wordt afgerond. Daarbij speelt de vraag hoe het gebied in de laaggelegen polder is te beschermen. Daar zijn hoge kosten meegemoeid, alleen al voor de Haarlemmermeer. Voor de volgende conferentie zou dat zeker in kaart moeten zijn gebracht voor het hele gebied. Daarvoor zijn naast de investeringsopgaven die al zijn genoemd, forse bedragen nodig. Hij weet niet in hoeverre alle gemeenten daar nu mee bezig zijn. In het kader van de Stadsregio is al eens gewezen op de Kaderrichtlijn Water die op dit gebied ook gevolgen heeft. Wat dat betreft is er veel werk aan de winkel.

**Berend Daan**, portefeuillehouder EZ Purmerend, merkt op dat het landschap als waarde in de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam wordt gekoesterd. Daarbij is een goede infrastructuur op het gebied van glasvezel van groot belang. De vitaliteit van het platteland en de natuurgebieden zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van een economisch goed gebruik van het gebied. Het betekent dat boerenbedrijven die in ongebruik raken, kunnen worden getransformeerd tot een plek waar andere economische activiteiten mogelijk zijn. Glasvezel is dan een belangrijke aantrekkingsfactor voor mensen van buiten. Het project BreedNet heeft de ambitie om in 14 gemeenten in de Noordvleugel een groot aantal bedrijven een aansluiting te geven op glasvezel. Het is niet makkelijk dat door te voeren naar het aansluiten van alle huishoudens, en al helemaal niet in het landelijk gebied. In de telecomsector geldt op dit moment de verdeel- en heerspolitiek, maar de inzet van de bestuurders is in samenwerking met elkaar tot een verdergaand gebruik van glasvezel te komen. De bestuurders moeten samen de regie voeren en goed samenwerken. Als elke gemeente voor haar eigen 'quick wins' gaat, beschadigen zij het belang van de Metropoolregio Amsterdam.

**Job Fackeldey**, portefeuillehouder RO Lelystad, merkt op dat Lelystad nog staat aangemerkt als een gebied waarmee belangrijke relaties worden onderhouden. Het gebied zou vanwege de groenblauwe kwaliteiten, de luchthaven Lelystad en de werkstadambitie vanaf de volgende conferentie volledig deel moeten uitmaken van het proces en wil bij de Metropoolregio Amsterdam horen.

**Arthur van Dijk**, portefeuillehouder EZ Haarlemmermeer, vertelt dat het is gelukt op 6 december het document met de gemeenteraad te bespreken. Er was een raadsbrede instemming, inclusief met de wijziging van de naam. Men mistte echter het doortrekken van de OV-lijn naar de westflank van de metropool. Dat is van belang gezien de ontwikkelingen die daar in de komende jaren, met name op economisch gebied, worden gewenst en ook gezien de belangrijke functies die daar voor groen en recreatie zijn gedacht. Hij vraagt daarom aandacht voor die doortrekking en aansluiting op het Zuiden omdat het in de toekomst nodig zal zijn arbeidskrachten naar de Noordvleugel te trekken. Op dit

moment is er in de Haarlemmermeer al een inkomende pendel van 80.000 mensen per dag. Ongeveer 20% daarvan komt nu al uit het Zuiden.

**Piet Keizer**, portefeuillehouder RO Zaanstad, werpt op dat het misschien de moeite loont samen met de Zuidvleugel aan de slag te gaan met een havenvisie. Het is goed vanuit deze regio te bezien welke functies beter in de tweede Maasvlakte terecht kunnen komen dan aan de westkant van Amsterdam. De omliggende gemeenten hebben op dit moment veel overlast. Het wasgoed moet naar binnen in verband met de stof van kolen, de ramen moeten dicht omdat het stinkt en men slaapt met oordopjes in door het lawaai van de Ceresterminal. Het is de vraag of daar nog veel zware ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Ook is het mogelijk dat bedrijven in plaats van in de Rotterdamse Haven beter in de Amsterdamse kunnen zitten. Het is onverstandig als de Noord- en Zuidvleugel met elkaar concurreren en beter gezamenlijk te bezien wat waar het beste kan. Dat kan dienstbaar zijn aan de gebiedsontwikkeling om de Amsterdamse Haven heen en in verband met de prioriteit van duurzaamheid. Er komt een havenvisie aan en hij bepleit die samen met Rotterdam en misschien zelfs met Antwerpen, Hamburg en de Eemshaven te ontwikkelen.

**Ton Hooijmaijers** merkt op dat op het gebied van wonen in de Zuidvleugel veel meer moet gebeuren dan nu. Op dit moment vangt de Noordvleugel het wonen voor de Zuidvleugel grotendeel op, met name in de Haarlemmermeer. Ongeveer 60 tot 70% van wat daar nu wordt gebouwd, krijgt bewoners die iedere dag weer met de auto richting Zuidvleugel naar hun werk gaan. De Zuidvleugel blijft wat betreft woningbouw achter, met de fraaie polders en de duinen als argument. Dat moet ophouden. De Noordvleugel neemt het op zich om in de Haarlemmermeer/Bollenstreek meer dan 19.000 extra woningen erbij te maken, inclusief waterberging.

**Ruud Grondel**, portefeuillehouder Landschap Diemen, zegt dat Diemen zeer bekend is met infrastructurele druk die ontstaat als alle woningen in Almere worden gebouwd. Dat is een extra argument ook in de Bollenstreek te gaan bouwen. Dit zal leiden tot spreiding van de verkeersintensiteit.

**Maarten van Poelgeest** vraagt of hij minder woningen in Almere wil.

**Ruud Grondel** noemt dat een optie, maar had het meer over de vervolgacties.

**Don Bijl** merkt op dat er tevens een discussie loopt over het Groene Hart. Die staat niet los van de Noordvleugel en trekt landelijk behoorlijk de aandacht, ook van de minister. Dat biedt kansen en beperkingen. Het zal een moeilijke opgave zijn die discussies goed met elkaar te verbinden en de regio zal daarvan de gevolgen ervaren. Migratiesaldo nul legt een enorme druk op de regio om te bouwen en daardoor staat de kwaliteit eveneens onder druk. Daarnaast speelt de opgave van het tegengaan van de verrommeling. Ondertussen is er mobiliteit tussen de Zuid- en Noordvleugel en moeten er allerlei OV-verbindingen komen. Dat is alles bij elkaar een immense klus.

**Michel Bezuijen** is het eens met Ton Hooijmaijers inzake de noodzaak van meer woningbouw in de Zuidvleugel, maar acht het vooral van belang de muur tussen de Noord- en Zuidvleugel te slechten. Die staat de discussie over totale ontwikkelingen in de weg. Overigens staat heel nadrukkelijk in de tekst van het document dat als een aantal opgaven betreffende de rijkswegen is afgerond het hoofdwegennet af is. Hij betwijfelt of die uitspraak verstandig is en of dat tot 2040 is vol te houden.

**Maarten van Poelgeest** meent van wel. Een aantal grote wegen, als de A6-A9, de Westrandweg en de Coentunnel, moet nog worden aangelegd en zal ook worden aangelegd. In Europese context is de Metropoolregio Amsterdam een autoregio. Bundelen en concentreren is alleen mogelijk met een goed OV-net. Om dat krachtiger te kunnen agenderen, dient het signaal te zijn dat na een paar grote wegen die nog worden aangelegd het wat dat betreft ophoudt. Daarna ligt er een veel grotere opgave die nog niet zo wordt ervaren en in die context is geagendeerd, namelijk dat de regio voor de bereikbaarheid van de steden in de toekomst heel sterk afhankelijk zal zijn van een veel beter OV-net.

**Leen Verbeek** vindt de spanning alsof er concurrentie bestaat tussen de capaciteit van het wegenstelsel en die van het OV contraproductief. De aandacht moet zijn gericht op hoe de boel draaiende wordt gehouden en soms is te krijgen. Er hoeft niet meer over gepraat te worden dat de capaciteit en het laadvermogen van het OV drastisch omhoog moeten. Verhogingspercentages van drie of vier zijn volstrekt onvoldoende. Voor de beoogde metropool zal op alle terreinen maximaal moeten worden gepresteerd. Dan gaat het niet om de vraag of er wel of niet meer wegen moeten komen, maar om welke capaciteiten waar zijn weg te zetten. Als dat meer mogelijk is in het OV, moet

dat vooral gebeuren. Die prestatie is tot op heden niet geleverd. Hij ziet wel mogelijkheden om dat te doen, maar men moet zich realiseren dat er heel veel capaciteitsvragen zijn die zich niet weg laten zetten in het OV. Mobiliteit is veel meer dan alleen de grote bulk woon-werkverkeer, recreatieverkeer en economisch verkeer. In Helsinki lukt het 70% van het woon-werkverkeer elke dag via OV af te wikkelen, zonder dat het stelsel overladen is. Het is een stadsregio met ongeveer 600.000 inwoners. Dat had hier al 20 of 30 jaar geleden voor elkaar moeten zijn. Ook hij wil dus veel meer druk op de ambitie wat via OV kan daar ook in te krijgen en dat te faciliteren. De ruimte om het huidige OV-netwerk te optimaliseren is echter zo klein dat het oppassen is met ambities om er meer mensen in te krijgen, want het laadvermogen is ruim onvoldoende. Er zijn dus grote investeringen nodig in de infrastructuur zodat de capaciteit en het laadvermogen drastisch toenemen. Technisch kan het, maar de weg er naartoe is lang en de regio kan zichzelf niet 20 jaar op slot zetten. Dat brengt met zich mee dat er tevens de lef moet zijn te praten over de capaciteit op de wegen. De verbetering daarvan hoeft niet altijd door nieuwe wegen aan te leggen, maar kan eveneens door slimme vormen te zoeken en betalen voor mobiliteit is ook een vorm, omdat daarmee spreiding wordt afgedwongen en spitsrijden duurder wordt dan rijden daarbuiten. Alle onderzoeken laten zien dat er heel veel mensen in de spits rijden voor wie dat niet nodig is.

**Joost Schrijnen**, voorheen directeur RO en Mobiliteit Zuid-Holland en nu in Almere, vertelt dat in de Zuidvleugel een project is ontwikkeld geheten: Stedenbaan. Daarbij wees onderzoek uit dat het hoofdnet van de NS de capaciteit heeft om 40.000 woningen bij bestaande stations te accommoderen. Zo'n project is misschien ook zinvol in de Noordvleugel. Alle gemeenten die nu een station hebben moeten overwegen of zij er een station bij kunnen bouwen en of daarbij dan ook een paar duizend woningen zijn te bouwen.

**Robert Linnekamp** brengt naar voren dat een blik op alle grote steden in de wereld laat zien dat er sprake is van culminaties van functies die verkeer aantrekken, dat al die steden te maken hebben met verstopte toevoerwegen voor de auto en dat alle steden een OV-net hebben, als dat op orde is, dat blijft draaien. Dat pleit ervoor veel meer in het OV te investeren en op de weg capaciteit vrij te maken om het wegennet voor distributie, dat een veel diffuser karakter heeft, meer toegankelijk te doen zijn.

**Milo Schoenmaker**, portefeuillehouder RO en V&V Gooi en Vechtstreek, meent dat de vraag of er op de lange termijn genoeg wegen zullen zijn nu moeilijk te beantwoorden is. Het gevaar is dat men probeert alle balletjes in de lucht te houden. Dat verhindert het maken van keuzes. Zo heeft hij ergens gezien dat de doorgetrokken A6-A9 weer gestippeld staat. Dat zijn discussies die onrust oproepen. Het is van belang op enig moment tot keuzes te komen. Het lijkt erop dat dit kabinet wat dat betreft op de goede weg is. Als het gaat over de A1- en A6-verbreding en -verdieping moet dat wel goed gebeuren. Hij bepleit die discussies vooral ook binnen Noordvleugelverband te voeren en roept op ervoor te waken dat alles steeds opnieuw aan de orde wordt gesteld. Dat brengt weinig voortgang.

**Vera Dam**, Natuur en Milieu Flevoland, zegt dat NMF positief staat tegenover de documenten van deze conferentie en wil het kritiekpunt uit het OESO-rapport, de ruimtelijke kwaliteit, nadrukkelijk meegeven als aandachtspunt voor de bespreking hier. Het is een uitdaging hoe die kan worden versterkt. Daarbij speelt een rol hoe duurzaamheid, klimaatbestendigheid en luchtkwaliteit worden gedefinieerd. Dat zijn waardevolle elementen om in de discussies mee te nemen. Daaraan zit vast dat bij verstedelijking eerst moet worden gezien wat er eventueel in het Westen nog kan.

## BESLUITVORMING

**Ton Hooijmaijers** vertelt hoe de procedure zal zijn. Per beslispunt kunnen amendementen al zijn ingediend (in rood aangegeven in de tekst) of alsnog worden ingediend. De indieners krijgen de gelegenheid hun amendementen te motiveren en vanuit de zaal kan daarop worden gereageerd. Na de discussie volgt de stemming bij hand op steken.

### Beslispunt 1

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

### Beslispunt 2

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

**Berend Daan** is het geheel eens met de wijziging. Hij vraagt of de conferenties ook die naam gaan dragen. Daar zou hij mee instemmen.

**Ton Hooijmaijers** antwoordt dat dit zeker de bedoeling is. Regio staat erbij, juist om aan te geven dat het gebied groter is dan de stad en ommelanden. Het gebied kan in de toekomst nog groter worden. Dat schept ook voor het buitenland duidelijkheid.  
Beslispunt 2 wordt aangenomen.

### 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 belangrijk bijdrage aan de oplossing van randstedelijke problemen door een vitale Metropoolregio Amsterdam;
- Het ontwikkelingsbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040 te beschouwen als de gezamenlijke input vanuit de Metropoolregio Amsterdam voor het UPR-project Randstad 2040.

Beslispunt 3 wordt aangenomen.

### Beslispunt 4

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

Amendement Haarlem, Heemstede, Bennebroek, Zandvoort, Bloemendaal, Haarlemmerliede en Velsen (ofwel Zuid-Kennemerland): na "functioneel" toevoegen "*als bestuurlijk*".

**Pieter van de Stadt**, portefeuillehouder RO en EZ Heemstede, zegt dat de bedoeling is aan te geven dat de politieke verscheidenheid wordt toegejuicht en niet de indruk te wekken, met name bij de gemeenteraden, dat er aan de beslissingsbevoegdheid van de gemeenteraden wordt getornd. Het is dus geen aantasting van de huidige situatie, maar het vastleggen daarvan.

**Ton Hooijmaijers** adviseert namens de Regiegroep de tekst als verduidelijking in het hoofddocument wel in die zin aan te passen, maar niet in het beslispunt omdat er andersom geredeneerd een verwijdering uit zou kunnen worden gelezen en dat is niet de bedoeling.

**Pieter van de Stadt** kan daarmee instemmen als in het document de beslissingsbevoegdheden van de gemeenteraden in dezen zijn gewaarborgd.

**Bert Bruijn**, portefeuillehouder RO en Landschap Haarlemmerliede, kan daar eveneens mee leven. De zaal gaat akkoord met het voorstel van Ton Hooijmaijers.

Amendement provincie Noord-Holland: voor "klimaatbestendigheid" invoegen "*in het bijzonder duurzame energie*".

**Jaap Bond**, portefeuillehouder EZ Noord-Holland, wijst op een brief van Albert Moens bij de stukken waarin dit ook wordt bepleit. Duurzame energie is in veel aspecten van beleid een rode draad en daarom bestaat de wens die toe te voegen aan het beslispunt.

**Ton Hooijmaijers** meldt dat de Regiegroep het een logische toevoeging vindt, al overlapt het wel het voorstel voor beslispunt 5.

**Barbara Velkamp**, portefeuillehouder V&V Ouder-Amstel, is het eens met de toevoeging in die zin dat zij het woord "duurzame" dan geschrapt zou willen zien omdat het leidt tot herhaling van termen.

**Piet Keizer** constateert dat er drie prioriteiten worden meegegeven. Hij vraagt of die beperking aanvaardbaar is.

**Don Bijl**, portefeuillehouder Landschap Wijdmeren, kan daarmee leven als het er niet toe leidt dat er overal in het landschap windmolens worden neergezet en vraagt zich af wat met de tekst precies wordt bedoeld.

**Ton Hooijmaijers** verklaart dat in het stuk niet voor het een of ander wordt gekozen. Er staat dat die elementen een belangrijk onderdeel en een uitdaging kunnen vormen binnen de Metropoolregio Amsterdam als extra unieke selling points. Uiteindelijk moet dat in de deelonderzoeken verder worden uitgezocht.

**Ernest Briët**, Milieufederatie Noord-Holland, was al niet echt ontevreden over de tekst, maar complimenteert de provincie Noord-Holland dat zij dit nog weet toe te voegen.

**Michel Bezuijen** vraagt zich af of deze verbijzondering verstandig is. Het werkt volgens hem als een beperking en kan ertoe leiden dat een aantal dingen, als het terugbrengen van de CO2-uitstoot, blijft liggen. Hij acht het een riskante formulering.

**Ton Hooijmaijers** werpt tegen dat de CO2-uitstoot bij luchtkwaliteit hoort.

**Michel Bezuijen** stelt voor "in het bijzonder" te vervangen door "in ieder geval".

**Robert Linnekamp** meent dat klimaatbestendigheid en de luchtkwaliteit doelstellingen zijn. Energie is geen zelfstandige doelstelling, maar een middel bij die doelstellingen. Hij vindt de oorspronkelijke tekst sterker en dat laat onverlet dat energiebesparing een speerpunt kan zijn.

**Marijke Vos**, portefeuillehouder Landschap Amsterdam, merkt op dat klimaatbestendigheid betekent het aanpassen van de omgeving en het landschap om de verhoging van de waterspiegel en dergelijke op te vangen. In die opvatting is de toevoeging van energie een versterking van de tekst.

**Kees Diepenveen**, portefeuillehouder RO Amsterdam-Noord, vraagt wat wordt bedoeld met profileren, vooral in relatie tot 4II. Profileren heeft associaties met naar buiten gericht, regiomarketing en dergelijke. Tegelijkertijd blijkt uit 4II dat het ook gaat om de beleidsinhoud, actieplannen en investeringen. Of moet profileren in dubbele zin worden opgevat waarbij duurzaamheid en diversiteit wel degelijk ook speerpunten zijn wat betreft inhoud en investeringen.

**Ton Hooijmaijers** antwoordt dat inderdaad alle twee de betekenissen zijn bedoeld.

**Robert Linnekamp** leest op blz. 20 in de tekst die betrekking heeft op het beslispunt als gegeven dat Schiphol tot maximaal 600.000 vliegbewegingen selectief zal groeien. Dat is bestuurlijk onhandig. Nog maar twee conferentie geleden was sprake van 500.000 en het kabinetsbesluit waarin het eerste getal staat, is nog zeer voorwaardelijk geformuleerd.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat het niet is bedoeld als Robert Linnekamp verwoordt en zo staat het er ook niet. Het gaat erom aan te geven dat binnen de huidige veiligheids- en milieugrenzen de tikker wordt overschreden bij meer dan 600.000 vliegbewegingen en het is niet de bedoeling wenselijkheden van de regio te verwoorden. De regio heeft altijd gezegd dat het gaat om het geluidsniveau en niet om het aantal bewegingen. Hij beschouwt het als een opdracht dat de desbetreffende tekst in die zin moet worden verduidelijkt.

Beslispunt 4 wordt geamendeerd conform het voorstel van Michel Bezuijlen aangenomen.

## Beslispunt 5

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

Het verder intensiveren en transformeren van het afgesproken verstedelijkte en tot 2030 te verstedelijken gebied, 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 metropolitaan 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 CO<sub>2</sub>).

**Rinske Kruisinga**, portefeuillehouder Water Noord-Holland, meent dat wat de onderliggende kaart 4 suggereert de bedoeling niet kan zijn. Dat stedelijke gebieden een hoger beschermingsniveau krijgen dan landelijke gebieden klopt, maar niet de suggestie door de gele lijnen dat er om die gebieden heen een compartimentering via een soort dijkringen komt en de rest daarbuiten blijft. Bij compartimentering worden hele stedelijke gebieden beschermd tegen hoog water.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat de bedoeling die zij suggereert er niet in is gelegd. Een en ander wordt verhelderd op blz. 25 van het document. Er wordt niet aangegeven wat nog nodig is voor de nieuwe arrangementen die gezocht worden. Dat moet nog nader worden uitgezocht. Op de kaart staat een verkenning van alles wat mogelijk is en dat zegt niets over prioriteiten of financiële haalbaarheden. Het betekent dus niet dat alles doorgaat. Wellicht is het goed onder het kaartje daarover een tekst op te nemen. Op de basiskaarten staat wat in ieder geval doorgaat omdat daar al over is besloten.

Amendement IJmond aan het eind van 5I: "Dit met dien verstande dat het transformeren van bedrijventerreinen naar woningbouwlocaties niet het effect mag hebben van het verplaatsen van milieubelastende bedrijfsactiviteiten van Amsterdam naar locaties gelegen dichtbij of binnen andere stedelijke gebieden zoals de IJmond en Zaanstad".

**Hans Luiten** ontraadt dit amendement, omdat bij een later beslispunt via een amendement wordt voorgesteld vooral uit te kijken voor het effect van verplaatsing van werkgelegenheid naar buiten de stad. Volgens hem bestaat er nu bovendien een goed overleg binnen het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied waarin gezamenlijk is vastgesteld dat er een evenwichtige ontwikkeling moet zijn. Daarbij speelt de nog lopende discussie over de wenselijkheid van uitbreiding van de haven en zo ja waar, en wat voor haven het dan moet zijn. Het gesprek daarover is een van de opgaven van het platform. Als derde bezwaar tegen het amendement brengt hij naar voren dat in de eerdere beslispunten de kaders staan voor een duurzame ontwikkeling van de metropool, inclusief de haven.

Het bij voorbaat uitsluiten van elke verplaatsing die kant op geeft de discussie geen enkele ruimte. Hij begrijpt de zorg, maar acht de kwestie voldoende geborgd.

**Ton Hooijmaijers** voegt eraan toe ook begrip te hebben voor de zorg, maar bulk is wel nodig voor een tweede zeesluis. Het kabinet heeft aangegeven te letten op het bulkbestand.

**Annemieke Korf** brengt naar voren dat de leefbaarheid in de gebieden buiten Amsterdam ook zo optimaal mogelijk moet zijn. Het is niet de bedoeling alles vast te zetten, maar de indieners willen wel heel nadrukkelijk opnemen om bij iedere verplaatsing daarover na te denken. In IJmond is erg veel industrie en ook daar moeten mensen goed kunnen wonen. Het is een fundamenteel amendement en geeft uitdrukking aan de angst voor het oprukken van vuile industrie naar buiten en het in het centrum naar binnenhalen van mooie woongebieden. Dat is al aan de gang.

**Maarten van Poelgeest** vraagt van welke milieubelastende bedrijfsactiviteiten in categorie 4 of 5, die blijkaar nog in Amsterdam zitten, zij verplaatsing richting IJmond vreest.

**Annemieke Korf** signaleert dat de Houthaven is volgebouwd met studentenwoningen en dat er ook andere woningbouw wordt gepland. Daardoor kunnen bedrijven net even verderop niet uitbreiden. Dat fenomeen rukt op. Daar vraagt zij aandacht voor met dit amendement.

**Maarten van Poelgeest** meent dat het dan om bedrijven als Cargill gaat en dat zijn bedrijven in categorie 5. Als die naar een andere plek gaan, moet de provincie een milieuvergunning afgeven. Wanneer Amsterdam een bedrijf als Cargill zou willen verplaatsen – en dat zal Amsterdam volgens hem nooit doen – naar vlakbij de IJmond waar veel mensen wonen, zal de vergunning beslist niet worden gegeven.

**Bert Bruin** acht het niet zinvol in dit verband in te gaan op casuïstiek. Belangrijker is vast te stellen wat de bedoeling van het amendement is. Daarbij gaat het erom dat gelet op wat er onder 1 van beslispunt 4 staat dit soort ontwikkelingen moet worden getoetst aan alle kernmerkende kwaliteiten. Daarbij horen diversiteit, intensivering van natuurgebied, van groen en recreëren. Hij stelt voor dat nadrukkelijker dan nu het geval is te koppelen aan de verschillende kenmerken die zijn opgenomen in de eerdere beslispunten.

**Ton Hooijmaijers** concludeert dat het de indieners erom gaat dat met hun zorg rekening wordt gehouden en dat daarover het gesprek wordt aangegaan. Daar is niemand op tegen. Hij stelt de volgende wijziging van het amendement voor: “Dit met dien verstande dat het transformeren van bedrijventerreinen naar woningbouwlocaties met en door de regio besproken gaat worden”. Het gaat overigens dan niet alleen om de genoemde gemeenten, want het kan ook voor andere gemeenten gelden.

**Bert Bruin** vindt zijn voorstel duidelijker en harder.

**Ton Hooijmaijers** concludeert dat het voorstel is aan zijn tekstvoorstel toe te voegen: “en wordt getoetst aan ten minste de navolgende criteria: duurzaamheid, diversiteit en kwaliteit”.

Van **Annemieke Korf** mag het uit het beslispunt als maar ergens in de tekst terechtkomt dat met het gevraagde rekening wordt gehouden, maar gaat akkoord met het tekstvoorstel.

**Piet Keizer** vraagt zich af hoe dit in de praktijk voor hem als wethouder RO in Zaanstad met 39 kleine bedrijventerreinen uitpakt. Soms is het wenselijk daarvan een hectare om te bouwen. Geldt die tekst dan ook?

**Ton Hooijmaijers** meent van wel.

Uiteindelijk blijkt de meerderheid ervoor te zijn het amendement niet op te nemen, in de verwachting dat men in voorkomende gevallen met elkaar in gesprek gaat.

Amendement Plabeka stelt voor na punt I en voor punt II in te voegen: “- Daarbij het behoud van binnenstedelijke werkgelegenheid van groot belang is voor de regionale economie en dat in vervolggaven nadrukkelijk naar dit behoud wordt gestreefd.

- De transformatie van werklocaties naar en met andere stedelijke functies heeft zijn effecten op de behoefte aan nieuwe bedrijfslocaties en dit op een dusdanige manier op te nemen in de op te stellen structuurvisies dat de Metropoolregio Amsterdam blijft beschikken over voldoende aanbod van bedrijfslocaties conform de Uitvoeringsstrategie Plabeka.”

**Artur van Dijk** zegt dat het gaat om het behoud van de internationale concurrentiepositie en het voorkomen van veel woonwerkverkeer. Leefbaarheid betreft niet alleen wonen en recreëren, maar ook werken. Met de twee aanvullende teksten wordt aandacht gevraagd voor kleine regionale en lokale bedrijventerreinen en geregeld dat die in de besluitvorming worden meegenomen.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat hij en Maarten van Poelgeest adviseren het amendement over te nemen met dien verstande dat het woord “werklocaties” moet worden vervangen door “werkgelegenheid” omdat de locatie als zodanig te veel inzoomt op het handhaven van de huidige status quo en het meer dient te gaan om de werkgelegenheid.

**Hans Luiten** plaats de kanttekening dat eerder is gezegd dat het aanbod niet direct de vraag gold en dat op de aangekondigde Klimaatop in maart aanstaande nog over de uitvoeringsstrategie Plabeka zal worden gesproken, over de voortgang en over hoe de herstructurering meer vaart kan krijgen zodat het

minder nodig is de polder in te gaan. Als dat voor ogen wordt gehouden, kan hij instemmen met het gewijzigde amendement.

**Ton Hooijmaijers** merkt op dat die afgesproken spelregel van kracht hoort te blijven.

**Bert Bruin** beschouwt dit als een herhaling in omgekeerde zin van de discussie die bij het vorige beslispunt is gevoerd. Hij is het er niet mee eens de tekst op deze wijze op te nemen. Volgens hem leidt het opnemen van het tweede deel van het amendement tot een heel automatische en makkelijke discussie zolang daarbij niet tot uitdrukking wordt gebracht dat zal worden getoetst aan andere uitgangspunten in de integrale afweging die voor het totale gebied moet worden gemaakt.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat die spelregel al is opgenomen en daar moet iedereen zich aanhouden.

**Bert Bruin** persisteert dat de toevoeging ook is gekoppeld aan de voor de metropool kenmerkende kwaliteiten die meer zijn dan alleen bedrijventerreinen.

**Ton Hooijmaijers** stemt daarmee in.

**Arthur van Dijk** stelt dat dit bij alle beslispunten is op te merken, maar in het begin zijn de unieke selling points van de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld en binnen het Plabeka is duurzaamheid een van de leading items. Dat is al vastgesteld en besloten. Het is weinig zinvol steeds hetzelfde te herhalen. Men moet niet denken dat binnen het platform niet over dit soort zaken wordt gesproken.

**Kees Diepenveen** vindt dat de amendering onvoldoende recht doet aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen waarbij veel meer sprake is van functiemenging dan van functiescheiding. Het amendement lijkt ervan uit te gaan dat transformatie altijd leidt tot een tekort aan aanbod elders dat weer moet worden aangevuld. In Amsterdam wordt op de Noordelijke IJever gewerkt aan een gemengde stedelijke ontwikkeling die er juist toe leidt dat én het aantal vierkante meters werkgelegenheid én het aantal bedrijven toeneemt én dat er een flinke hoeveelheid woningen kan worden gebouwd. Dat kan gecombineerd. Functiemenging is juist essentieel voor de ruimtelijke strategie van concentratie en bundeling. Het amendement doet daardoor tevens onvoldoende recht aan de rest van het document.

**Ton Hooijmaijers** werpt tegen dat het Plabeka juist het orgaan is geweest dat heeft voorgesteld om tal van locaties en meters tijdelijk te schrappen. De zinsnede waar Kees Diepenveen naar verwijst bestrijdt niet dat die andere stedelijke functies ook een vorm van werkgelegenheid kan zijn.

**Arthur van Dijk** is het eens met de woorden van Ton Hooijmaijers. Met het Plabeka is begonnen te bezien hoe van aanbodgericht naar vraaggericht is te komen. In dat vraaggerichte past dat andere stedelijke functies kunnen worden ingevuld, bij voorbeeld op basis van het mengen van wonen en werken. De bedoeling is niet alles uit te sluiten. Er wordt slechts herhaald dat gezamenlijk is geformuleerd dat er in de regio een bepaalde ondergrens is. Die betekent dat als de regio op weg naar 2040 internationaal concurrerend wil blijven er bij de inpassing daarvan nog heel hard zal moeten worden gezocht en gepuzzeld. De bedoeling is aan te geven dat dit vandaag niet wordt vergeten en dat het onderzoek wordt meegenomen. Het is geen statisch document. Tevens is namelijk afgesproken dat de invoeringsstrategieën van het Plabeka een zekere dynamiek kennen. Dat wil niet zeggen dat ze iedere week worden aangepast, maar dat als er tekenen zijn dat er aanpassingen noodzakelijk zijn, die worden doorgevoerd, doorgerekend en weer worden teruggebracht in de conferenties van de Metropoolregio Amsterdam.

**Ton Hooijmaijers** herinnert eraan dat het om vier plaatjes ging en dat zijn eigenlijk vier beslispunten.

De zaken die nu worden genoemd zijn onderdelen daaruit die wel degelijk horen bij de beslispunten. Hij stelt voor de twee uitleggen die hier naar voren zijn gekomen mee te geven aan de taakgroep om die in een zin om te zetten zodat aan elkaar is gekoppeld dat er vier plaatjes zijn en ook vier beslispunten.

Dan kan worden bezien of dat of in een beslispunt wordt opgenomen of in de tekst van het bijbehorende stuk zodat de verduidelijking in ieder geval is verwerkt.

**Kees Diepenveen** kan daarmee instemmen, maar heeft zelf ook een concreet voorstel voor amendering namelijk: "de transformatie van werklocaties naar en met andere stedelijke functies mogelijk effecten heeft .....

**Ton Hooijmaijers** verwacht dat niemand daar een probleem mee heeft. Hij stelt voor die tekst over te nemen en tegelijkertijd aan de ambtelijke taakgroep te vragen ervoor te zorgen dat de tekst zodanig wordt dat die hoort bij de vier plaatjes en dat de subonderdelen geen apart beslispunt zijn. De tekst van beslispunt 5 blijft staan met het eerdere PLABEKA-amendement erbij.

Amendement van Amstelland Meerlanden op beslispunt 5IV over dat het gebruik van fossiele energie uitstoot van CO2 met zich meebrengt en deze emissie slecht is voor het milieu enz. Voorgesteld wordt de term *energieneutraal* toe te voegen na het woord klimaatbestendig.

**Jan Groot**, portefeuillehouder EZ Amstelveen, dient namens de regio Amstelland en Meerlanden het amendement in. Hij meent dat energieneutraal, duurzaamheid en klimaatbestendigheid heel actueel zijn. Daarover is in de regio Amstelland en Meerlanden een symposium gehouden. Daar is de ambitie geformuleerd om als regio in 2040 energieneutraal te zijn. Nu wordt eraan gewerkt in kaart te brengen wat daarvoor nodig is. Vanaf 2040 wordt in periodes van 5 jaar teruggerekend wat er vanaf nu moet

gebeuren om dat te bereiken. Daarbij wordt gekeken naar duurzame energie, maar ook naar energiebesparing. Met het laatste is nog veel winst te behalen, in nieuwbouw en in de bestaande bouw. De regio wil het amendement indienen opdat wellicht de hele Metropoolregio Amsterdam in 2040 energieneutraal is. Dat is ook beter voor de profileringswens die is geformuleerd in beslispunt 4. Als de conferentie dit amendement overneemt biedt Amstelland Meerlanden aan een voortrekkersrol te nemen.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat hij en Maarten van Poelgeest adviseren het amendement over te nemen, want het past geheel in de lijn van het Ontwikkelingsbeeld 2040 en het werkwoord “maken” geeft aan dat het een ontwikkelgang betreft. Wat er precies voor moet worden gedaan, kan worden uitgezocht.

**Berend Daan** is bang dat hiermee de boel op slot wordt gezet. Het gaat er volgens hem niet zozeer om energieneutraal te zijn, want op het moment dat meer zonne- of windenergie in gebruik is, is meer energie een andere kwestie. Het is de vraag of het uitgangspunt moet zijn dat er niet meer energie wordt gebruikt ook als die klimaatbestendig is.

**Peter Visser** meent dat energieneutraal betekent dat je de energie opwekt die je gebruikt. Dat zal nog een forse opgave zijn.

**Jan Groot** zegt dat het de bedoeling is in de regio net zoveel energie op te wekken als wordt gebruikt. Dat is inderdaad een behoorlijke opgave, maar 2040 is nog tamelijk ver weg en de technologische ontwikkelingen gaan heel snel.

**Marijke Vos** werpt op dat klimaatneutraal de lading beter dekt. De toelichting op het amendement begreep zij op die manier. Zij vindt die term duidelijker.

**Vera Dam** zegt dat klimaatneutraal betekent dat er ook op het vlak van compensatie (CO<sub>2</sub>) het een en ander kan gebeuren. Dat hoeft niet per definitie in de regio. Dat kan ook door investeringen elders, waar wellicht hele goede effecten kunnen worden bereikt.

**Pieter Van de Stadt** gaat het langzamerhand te ver. Hij verwacht dat er zo een hele enge kijk ontstaat. Het gaat om problemen die zich op een grote schaal afspelen en aangepakt moeten worden door de bestuurders in deze in internationaal opzicht toch wel hele kleine metropolitane regio. Zowel energieneutraal als klimaatneutraal vindt hij onzinnig. Dat wordt een reclamepraatje dat volstrekt aan de realiteit voorbij gaat.

**Ton Hooijmaijers** stelt voor ervan te maken: in dit kader met name door de ambitie om de regio klimaatbestendig/-neutraal te maken. Dan wordt slechts de ambitie uitgesproken zo ver te komen. Uit de zaal hoort hij de suggestie er een inspanningsverplichting van te maken in plaats van een ambitie.

**Marion Di Bucchianico**, waterschap Amstel, Gooi en Vecht, was blij dat er stond klimaatbestendig. Klimaatbestendig houdt in dat rekening wordt gehouden met klimaatveranderingen, zoals meer neerslag. De ruimtelijke ordening moet daar zeker aandacht voor hebben.

**Jaap Bond** stelt de allesomvattende tekst voor: “het duurzaam en klimaatbestendig ontwikkelen van de Metropoolregio Amsterdam” en de rest te schrappen.

**Ton Hooijmaijers** constateert dat dit amendement wordt aangenomen.

**Leen Verbeek** komt terug op de mobiliteit in 5II. Die tekst geeft ruimte voor een andere interpretatie dan hij vanmorgen verwoordde en dat kan niet de bedoeling zijn. Als er een Metropoolregio Amsterdam tot ontwikkeling wordt gebracht – en die ambitie is afgesproken – dan moet men zich realiseren dat die mobiliteit genereert. Dat betekent dat dan een grote verbeterslag moet worden gemaakt met het OV, maar ook met het wegennet. De zin laat ruimte dat er alleen in OV en niet in het wegennet zal worden geïnvesteerd. Hij is van mening dat de kaartbeelden die bij de nota worden meegegeven betreffende de ontwikkeling van het hoofdwegennet en de OV-infrastructuur zo danig moeten worden geïnterpreteerd dat die kaarten onderdeel zijn van 5II en de besluitvorming en dat daarbij de capaciteit van de wegen niet wordt uitgesloten. Als hier wordt bevestigd dat dit is wat er staat, hoeft er wat hem betreft niets te worden veranderd, maar als dat niet het geval is, wenst hij hierover nader debat.

**Bert Bruin** deelt de interpretatie van Leen Verbeek en wil verder gaan. Ook het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid is aan de orde. Volgens hem is die niet alleen gekoppeld aan het ten volle benutten van de capaciteit, maar ook aan het verbeteren van de capaciteit. Dan gaat het niet alleen om OV.

**Peter Visser** merkt op dat straks het metropolitane landschap aan de orde komt, maar dat dit mosterd na de maaltijd is wanneer nu al alles in beslispunten wordt weggegeven. Als de bestuurders betrokken bij de Metropoolregio Amsterdam er niet in slagen een serieus OV-systeem te realiseren dat werkelijk gaat werken en waardoor binnenstedelijk bouwen tot stand zal moeten komen - want dat geeft een toevoer naar het OV, wat het financieel ook aantrekkelijker maakt - het landschap wordt weggegeven, want dan blijft het vervoer een diffuus geheel. In tegenstelling tot wat men denkt is Nederland niet één stad, maar één dorp omdat er heel erg diffuus is gebouwd. Daardoor is er nauwelijks draagvlak voor OV en kost dat handenvol geld. Als overal de wegen worden verbreed en er extra worden aangelegd, is een verhaal over een metropolitaan landschap windowdressing. Het staat allebei al in de tekst. Het

gaat om het beter benutten van de infrastructuur en dat kan door computerisering van het autoverkeer en het verder ontwikkelen van het OV.

**Leen Verbeek** merkt op dat de angel er misschien uit is als het woord “technologisch” wordt geschrapt. De kaartjes van zowel de weggennetwerken als die van het OV laten zien dat er per definitie een opgave ligt. Hij beluistert dat hij in zijn redenering wordt gevolgd en dan acht hij een verandering in de tekst niet nodig. Hij gaat ervan uit dat het verslag dienaangaande voldoende houvast biedt en daarmee is hij tevreden.

**Piet Keizer** heeft de opdracht van de hele Raad meegekregen om complimenten uit te spreken over met name beslispunt 5I achter de komma omdat daar de ontwikkelingen in westelijke en noordelijke richting bij zijn ingesloten. Wat Zaanstad betreft is de kaart met de doorgetrokken metrolijn naar Zaanstad een hard uitgangspunt.

**Ton Hooijmaijers** stelt vast dat de volgende tekst van beslispunt 5 is overeengekomen:

#### **Beslispunt 5**

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

Het verder intensiveren en transformeren van het afgesproken verstedelijkte en tot 2030 te verstedelijken gebied, zodat de voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd, met aandacht voor een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen.

- Daarbij het behoud van binnenstedelijke werkgelegenheid van groot belang is voor de regionale economie en dat in vervolgpogingen nadrukkelijk naar dit behoud wordt gestreefd.
- De transformatie van werklocaties naar en met andere stedelijke functies heeft zijn effecten op de behoefte aan nieuwe bedrijfslocaties en dit op een dusdanige manier op te nemen in de op te stellen structuurvisies dat de Metropoolregio Amsterdam blijft beschikken over voldoende aanbod van bedrijfslocaties conform de Uitvoeringsstrategie Plabeka.

II. Het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio, door zowel de mogelijkheden van het verkeerssysteem ten volle te benutten als te investeren in adequaat metropolitaan 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 en klimaatbestendig ontwikkelen van de metropoolregio Amsterdam. Het aldus gewijzigde beslispunt 5 wordt aangenomen.

#### **Beslispunt 6**

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

**Fred Bouman**, portefeuillehouder RO en Landschap Waterland, vertelt dat de gemeenteraad heeft overwogen bij dit beslispunt een amendement in te dienen omdat hierin voor de gemeenten een aantal leidende thema's wordt bepaald. Een daarvan is het onderzoek naar bouwen in het IJmeer. Volgens de gemeenteraad verdient bouwen op het land in Flevoland verre de voorkeur. Dat signaal geeft hij namens de gemeenteraad van Waterland mee.

**Ton Hooijmaijers** stelt vast dat beslispunt 6 wordt aangenomen.

#### **Beslispunt 7**

In te stemmen met:

a. de onderstaande elf (boven)regionale opgaven:

- Stedelijke intensivering en transformatie (impuls 1, zie 5-I)
- Metropolitane bereikbaarheid (impuls 2, zie 5-II)
- Metropolitaan landschap (impuls 3, zie 5-III)
- Duurzaamheid/klimaatbestendigheid (impuls 4, zie 5-IV)
- Vrije tijd/toerisme/recreatie in de metropool
- Toekomst haven
- Toekomst Schiphol/Lelystad
- Toekomst Greenport Aalsmeer
- Schaa sprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL
- Schaa sprong Haarlemmermeer/Bollenstreek
- 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.

Amendement, ingediend door de provincie Noord-Holland, gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer en de Zuidelijke partners van de Amstelijke Meerlanden stelt voor in beslispunt 7a toe te voegen de "toekomst van de Greenport Aalsmeer".

**Jaap Bond** is voorzitter van de Stuurgroep Aalsmeer waarin genoemde gemeenten en de provincie Noord-Holland zijn vertegenwoordigd, alsmede het bedrijfsleven en de Veiling. Hij verklaart kijkend naar het economisch belang, de toekomst en de betekenis voor de omgeving van de Greenport Aalsmeer die nog steeds groeit en nu 50.000 arbeidsplaatsen biedt, dat die beslist in het rijtje thuis hoort.

**Job Fackeldey** merkt op dat Lelystad moet uitgroeien tot de tweede nationale luchthaven. Daar staat Lelystad achter. Het is van belang dat dit wordt gezien in samenhang met Schiphol en het effect voor de regio. Daarom stelt hij voor achter Schiphol toe te voegen /Lelystad.

**Jan Rensen** is er niet tegen de Greenport toe te voegen, maar als de opsomming volledig moet worden, dient ook de Content Hub, zijnde de Mediagateway to Europe van de content distributie van Amerika naar Europa te worden toegevoegd. In een onlangs verschenen overzicht stond Hilversum niet alleen bij de kenniscentra vrij hoog, maar ook bij de distributiesteden, namelijk op de achtste plaats vlak onder Rotterdam. De eerste drie steden waren Amstelveen, Haarlemmermeer, Amsterdam/Schiphol. De positie van Hilversum als distributiestad berust op de content hub, een economisch belang dat alsmaar groter wordt. De provincie onderschrijft dat inmiddels en in januari gaat een grote delegatie naar Amerika om van daaruit de distributie van digitale content via de Noordvleugel als Mainport naar Europa veilig te stellen. Die is economisch bijna net zo belangrijk als de doorvoerhaven Rotterdam. Als zodanig zou dat in het beslispunt moet worden opgenomen.

**Hans Luiten** memoreert vanmorgen te hebben aangegeven dat het PRES bepleit om de 8<sup>ste</sup> conferentie in ieder geval deels te wijden aan de ambitieuze strategie op het gebied van EZ. Daar hoort de discussie die nu ontstaat thuis. Hij roept op nu niet allemaal naar de microfoon te grijpen om iets aan het lijstje toe te voegen.

**Ton Hooijmaijers** stemt in met die woorden en zou het willen beperken tot waar het gaat om meer dan 100.000 banen.

**Tjeerd Herrema**, portefeuillehouder V&V Amsterdam, merkt op dat dit voor Utrecht geldt en dat Utrecht vanmorgen nauwelijks aan de orde is geweest. Als de aanwezigen beslispunt 7 vaststellen, wordt steeds belangrijker hoe de Noordvleugel zich verhoudt tot Utrecht. Die verbinding komt in de onderliggende stukken wel naar voren, maar nog te weinig. Hij stelt als opgave voor de volgende conferentie voor te bezien hoe de relatie met Utrecht kan worden verdiept en versterkt.

**Jan Nieuwenburg**, portefeuillehouder RO en V&V Haarlem, werpt op in dit verband een schaa sprong Haarlemmermeer/Bollenstreek te benoemen.

**Ton Hooijmaijers** stelt vast dat de voorgestelde toevoeging van "Lelystad" wordt aangenomen en ook die van "Greenport Aalsmeer" en "Bollenstreek".

De toevoeging van de Content HUB krijgt geen meerderheid. Die zal dus niet in het beslispunt worden meegenomen, maar krijgt wel een plaats in het verslag. Dit geldt ook voor de afstemming met Utrecht.

**Annemieke Korf** merkt op dat IJmond een amendement heeft ingediend bij de bereikbaarheid. Daarbij wordt verwezen naar blz. 24 van het document waar het gaat over de verbinding A8-A9. Zij wenst dat de aarzeling waarvan daarbij sprake is, eruit wordt gehaald. Er zou een duidelijke uitspraak moeten liggen dat de wens is die noordelijke ring af te maken.

**Ton Hooijmaijers** stelt voor het woord "nog" na "op de agenda" weg te halen. Akkoord.

Beslispunt 7 wordt, inclusief de aangenomen amendementen, verder ongewijzigd aangenomen.

## 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)
- Metropolitane 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)
- Vrije tijd/toerisme/recreatie in de metropool: stadsregio Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland
- Toekomst Haven: de partners Havenconvenant NZKG en provincie Noord-Holland
- Toekomst Schiphol/Lelystad: via BRS

- Toekomst Greenport Aalsmeer: via Stuurgroep Greenport Aalsmeer
- Schaalsprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Schaalsprong Haarlemmermeer/Bollenstreek: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Investeringsagenda en financieringsstrategie: provincies Noord-Holland en Flevoland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

**Annemieke Korf** zegt dat IJmond wenst dat de “kustgemeenten” worden toegevoegd bij bolletje 5.

**Ton Hooijmaijers** werpt tegen dat het beslispunt bepaalt wie het trekken.

**Annemieke Korf** stelt dat een van de kustgemeenten zich daar ongetwijfeld voor aanbiedt.

**Ton Hooijmaijers** meent dat de last meestal bestuurlijk niet lichter wordt wanneer er veel trekkers zijn.

**Don Bijl** brengt naar voren dat er dan nog vele andere gebieden aan zijn toe te voegen. Hij gaat er vanuit dat de provincies hun gemeenten in het proces zullen betrekken en acht het verstandig de tekst niet aan te vullen.

**Piet Keizer** stelt voor dat gemeenten die daar behoefte aan hebben agendalid worden. Dan blijven zij op de hoogte.

**Ton Hooijmaijers** zegt dat het laatste sowieso zal gebeuren, want daar zullen de trekkers voor zorgen. Die beschouwen zich niet automatisch als vertegenwoordigers van alles en iedereen.

**Hans Luiten**, trekker voor de Stadsprovincie, voegt daar aan toe dat de gemeenten nadrukkelijk bij de toeristische actieprogramma's zullen worden betrokken, want anders hebben die geen kans van slagen. Hij roept op een onderscheid te maken tussen het trekkerschap, inclusief de benodigde capaciteit, en de inhoudelijke aanhaking. Het is de verantwoordelijkheid van de trekkers voor het laatste te zorgen.

**Ton Hooijmaijers** stelt vast dat de zaal instemt met de laatste spreker en dat beslispunt 8 rekeninghoudend met de toevoegingen in beslispunt 7 wordt aangenomen.

#### ACTIEPROGRAMMA VOOR HET METROPOLITANE LANDSCHAP 2020/De kracht van het landschap

**Peter Visser** is gedeputeerde voor de provincie Noord-Holland, met onder andere landschap in zijn portefeuille en voorzitter van de Stuurgroep Metropoolaan Landschap. Hij geeft een korte terugblik op de vorige zes Noordvleugelconferenties. Toen zijn afspraken gemaakt als het bouwen van 150.000 woningen en het ontwikkelen van de daarvoor noodzakelijk infrastructuur en werkgelegenheid.

Gaandeweg ontstond ook aandacht voor het landschap. De buitenlandse keurmeesters die te gast waren, hebben juist het landschap in de Metropoolregio Amsterdam als een 'unique selling point' gekwalificeerd. Hun kernboodschap is dat landschap meer is dan het restproduct dat overblijft als de andere sectoren hun gang hebben kunnen gaan. Ook vandaag komt het landschap weer als laatste aanbod. Hij zal erop letten dat dit voortaan niet weer gebeurt.

Met een sheet toont hij aan dat het gaat om een landschap in de stad en een stad in het landschap.

Redenerend vanuit die verwevenheid is er een streefbeeld voor 2040 gemaakt voor de diverse landschappen die de regio rijk is (blz.15). Het is geen blauwdruk met ruimtelijke claims, maar een toekomstvisie die in de op te stellen structuurvisies en bestemmingsplannen verwerkt moet worden.

Aan de voorliggende nota is de afgelopen jaren hard gewerkt. Het was een lastige klus, met name omdat landschap een moeilijk begrip is. De Noordvleugel is een metropoolaan landschap, dat wil zeggen: een gebied waar stad en landschap nauw met elkaar verbonden zijn. Er zijn verschillende identiteiten in dat landschap te onderscheiden, als de veenweidegebieden, duingebieden,

merengebieden, stadslandschappen bij voorbeeld in de Haarlemmermeer en bij Almere, bos- en heidegebieden en de Utrechtse Heuvelrug. De inzet is – en die is inmiddels in een besluit vastgelegd – dat natuurontwikkeling, recreatie, welzijn, landbouw, eventuele woningbouw en ontwikkeling van economische activiteiten moeten passen in de identiteit van het landschap en zo mogelijk het landschap dienen te versterken.

Zelfvoorzienendheid is een belangrijk onderwerp voor de komende jaren. Rietvelden in Waterland kunnen bij voorbeeld worden gebruikt als biomassa om te verstoken. Zo worden twee vliegen in een klap geslagen: landschapsontwikkeling en actie ten behoeve van klimaatneutraliteit.

Elke identiteit is uitgewerkt in koersen en dat is een enorm pallet geworden. Die koersen zijn vooral belangrijk om de publieke discussie aan te gaan. Als illustratie toont hij een afbeelding met de scheggen (blz. 37). De scheggen vormen overal op tien minuten afstand een uniek uitloopgebied voor Amsterdam en de hele regio waar men ervaart zich buiten de stedelijke invloedssfeer te bevinden. Het is van belang die structuur te verbeteren en een koppeling te maken met de fantastische Stelling van Amsterdam. Om de beleving te versterken is de wens in elke scheg een recreatief transferium te realiseren met informatie over de desbetreffende scheg.

Voor elke koers zijn in de nota verschillende acties en opgaven/knelpunten geformuleerd. Die opgaven (blz. 16) zijn lastige inpassingsproblemen als Schiphol en de haven, de schaalsprong Almere en de

Haarlemmermeer, het metropolitane OV-net, de kust en binnenduinrand, duurzaam beheer, tegengaan van verrommeling en de toekomst Markermeer/IJmeer in relatie tot de samenhang tussen Amsterdam en Almere. Met het veenweidegebied moet iets gebeuren, want enerzijds bestaat de wens de landbouw te behouden en is die een steeds sterker wordende factor naar de toekomst, maar anderzijds is er de bedreiging van inklinking en de spanning met de natuur. Voor de wateropgave is een aparte kaart gemaakt. Pas vanochtend viel hem op dat heel Mijdrecht onder water is gezet. Dat zal worden gecorrigeerd en daar komt overleg over, maar er zal ruimte moeten komen voor de wateropgave. Het zijn geen besluiten, maar opgaven waaraan moet worden gewerkt vanuit de waarde van het landschap. Er zijn 25 acties geformuleerd, waarvan 18 op ruimtelijke gebied. Die zijn bedoeld om snel te starten onder leiding van bestuurlijke trekkers. Samen leveren al die acties een belangrijke bijdrage voor het versterken van de groenblauwe structuur. Sommige acties, als het Integraal landschapsprogramma, de Groene Uitweg, OostvaardersWold en de grote ecologische verbindingen, passen bij de schaal van de Metropoolregio Amsterdam. Andere, als de recreatieve transferia, de pilot energieteelt en de Diemerscheg, hebben een wat kleinere schaal, maar zijn leermomenten. Als de bestuurlijke trekkers snel na deze bijeenkomst formuleren wat zij willen, kunnen al die actiepunten uitgewerkt met een programma nog in het definitieve document worden opgenomen. Het totaal zal via een soort kerngroep door Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland samen worden getrokken. Een of tweemaal per jaar komt de totale groep bij elkaar.

Uit alle onderzoeken blijkt dat de natuur in het licht van de klimaatontwikkeling robuuster moet worden. Dat betekent versterking en het aan elkaar verbinden van de Ecologische Hoofdstructuur. In de voorgestelde natuurontwikkelingen en –verbindingen kan men de vlinderstrik van de milieubeweging herkennen.

Wat betreft duurzaamheid en klimaat is de hoofdpoging in de nota geformuleerd. Daarbij gaat het om een goed watersysteem, bescherming tegen overstroming en verzilting, een duurzame verstedelijkingsstrategie met een goed ontwikkeld regionaal OV en versterking van de ecologische kwaliteiten. Dat vergt stappen over tientallen jaren.

Het wordt algemeen belangrijk gevonden het landschap open te houden, maar in de praktijk gaan de financiën naar verharding. Gemeenten halen hun geld binnen door gronduitgiften, OZB en de uitkering uit het gemeentefonds. De ruim 80 criteria voor dat laatste gaan vooral over verharding. Als dat zo blijft, gaan de mooie plannen niet lukken. Hij adviseert dat het Rijk een pilot in het Groene Hart uit te proberen om met het open houden van het landschap geld te verdienen en te leren dat het vol bouwen van het landschap geld kost.

Tot slot laat hij het eindbeeld zien, waarop IJburg echter nog moet worden toegevoegd.

Zijn conclusie is dat de activiteiten van het afgelopen jaar, gericht op het uitwerken van het metropolitane landschap een duidelijke meerwaarde bieden ten opzichte van voor de 6e conferentie.

Nu komt het erop aan om de acties uit te gaan voeren en zich te blijven realiseren dat het landschap een onmisbaar onderdeel van onze metropool is. Om te blijven concurreren met andere Europese metropolen is het belangrijk te zorgen dat het landschap niet het restproduct wordt dat overblijft als de andere functies hun gang hebben kunnen gaan, maar het als unique selling point te handhaven en te versterken.

#### BESLUITVORMING OVER BESLISPUNTEN ACTIEPROGRAMMA LANDSCHAP

**Michel Bezuijen** vraagt hoe deze besluiten zich verhouden tot die in het vorige programmaonderdeel.

**Peter Visser** licht toe dat het hele pakket met stukken aan de deelnemers tegelijk is toegestuurd en dat alle beslispunten amendeerbaar waren, ook hier nog. Eigenlijk zijn de punten die nu aan de orde komen als impuls al aangenomen door de aanname van het metropolitaan landschap in het algemene document.

#### Beslispunt 1:

De partijen die samenwerken onder de naam metropoolregio Amsterdam herbevestigen het belang van het landschap in de Metropoolregio Amsterdam 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, de randvoorwaarden om daar te komen, en de koersen voor de deelgebieden vormen de input van de partijen voor het landschap in het UPR project Randstad 2040;

- De partijen erkennen de majeure opgaven en spreken af bij besluitvorming hierover rekening te houden met het effect op het Metropolitane Landschap. Deze opgaven zijn opgenomen in het Ontwikkelingsbeeld 2040 en vormen daarmee input voor de structuurvisies die opgesteld gaan worden;

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

**Peter Visser** zegt bij het tweede gedachte streepje dat dit vandaag al eerder aan de orde is geweest en dat de provincies daaraan zijn toegevoegd.

**Don Bijl** merkt op dat de uitvoering van de verdiepte A1 een belangrijke rol speelt in de opvattingen van Gooi en Vechtstreek. Hij neemt aan dat er bij accordering van dit punt nog ruimte is bij de uitvoering.

**Peter Visser** wil de afspraak maken dat er bij alle onderdelen ruimte is om over de uitvoering als afzonderlijke partijen in gesprek te blijven gaan. Hij heeft al gezegd dat er geen sprake is van ruimtelijke claims en gebieden worden niet op slot gezet. Er kunnen zich immers allerlei ontwikkelingen gaan voordoen. Zo is de rol en het perspectief van de landbouw enorm veranderd ten opzichte van een jaar geleden toen de verwachting was dat de landbouw zou verdwijnen en dat er andere economische dragers voor het landschap moesten worden gezocht. Dat blijkt nu helemaal niet meer aan de orde te zijn. De landbouw geldt nu als een sterke economische sector waaruit veel kracht voor het landschap kan worden ontwikkeld.

Beslispunt 1 wordt aangenomen.

## **Beslispunt 2:**

Het bouwen aan het metropolitane landschap begint nu! De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam zorgen gezamenlijk voor de noodzakelijke randvoorwaarden en zetten daarvoor de volgende acties in. Bestuurlijke trekkers, zoals genoemd bij de actie, nemen de uitvoering ter hand en rapporteren aan de Bestuurlijke Stuurgroep Metropolitane Landschap, PRES en BKG.

### **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:

1. Onderzoek naar de structurele herverdeling van bestaande middelen om de kwaliteit en publieke toegankelijkheid te borgen van het landelijk gebied.
2. De Metropoolregio Amsterdam kan in haar lobby bij het Rijk de dynamiek van bestaande financieringsstromen voor rode ontwikkelingen aankaarten en verzoeken om dit effect te corrigeren, zonder rode ontwikkelingen onmogelijk te maken.

Bestuurlijke trekker: provincie Noord-Holland en provincie Flevoland.

### **II Voorkomen van verrommeling door interventies**

De partijen die samenwerken onder de naam metropoolregio Amsterdam 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 partijen onderzoeken of beeldkwaliteitplannen deze functie kunnen vervullen.

Bestuurlijke trekker: provincie Noord-Holland.

### **III Zorgen voor robuust en duurzaam beheer**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam 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 Metropoolregio Amsterdamactieplan 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.

Bestuurlijke trekker: provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Zaanstad.

### **IV Verbreding financieel draagvlak**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam doen onderzoek naar de instelling van een compensatiefonds, inclusief financiële arrangementen met derden op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam, 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 Metropoolregio Amsterdam door investeringen in het metropolitane landschap.

Bestuurlijke trekker: provincie Noord-Holland.

### **V Marketingstrategie**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam ontwikkelen een marketingstrategie van het landschap gericht op toeristen en bewoners uit de regio. De

marketingstrategie maakt onderdeel uit van een internationale toeristische marketingstrategie op Metropoolregio Amsterdamsschaal.

Bestuurlijke trekker: Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam.

## **VI Aanpak knelpunten bij realisatie gebiedsgerichte projecten.**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam besluiten tot het opzetten van een pilot rond de realisatie van het OostvaardersWold. Ervaringen uit deze pilot kunnen worden benut om een versnelling van toekomstige projecten teweeg te brengen en specifiek instrumentarium te ontwikkelen.

Bestuurlijke trekkers: provincie Flevoland en provincie Noord-Holland

**Ruud Grondel** is het eens met de acties, maar II en III gaan vooral over hoe te zorgen dat visies op een gebied, als bij voorbeeld de Amstelscheg, daadwerkelijk worden gehandhaafd en uitgevoerd. Hij meent dat die meer samenhang hebben dan men zou denken. Het vastleggen betekent tevens het neerleggen van verantwoordelijkheid bij het handhaven van die visie, bijvoorbeeld ruimtelijke ordeningstechnisch. Dat geldt ook voor beheer. Hij vindt dat er samenhang ontbreekt met de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de scheggen en andere open gebieden. De recreatieschappen hebben een beperkt deel van de bevoegdheden. Die samenhang in het denken zou hij in de tekst meer willen terugvinden. Wellicht is een oplossing dat de trekkers van II ook III onder hun hoede nemen.

**Peter Visser** zegt dat de provincie Noord-Holland de bestuurlijk trekker is van II en III en die samenhang verdient inderdaad adequate aandacht. De verantwoordelijkheid voor sturing zal moeten worden georganiseerd.

**Jan Nieuwenburg** lijkt het beter “en/of” tussen PRES en BKG te vervangen door “en”.

**Peter Visser** stemt daarmee in.

Bij V heeft Amsterdam een amendement ingediend: De partijen die samenwerken onder de naam metropoolregio Amsterdam ontwikkelen een marketingstrategie van het landschap gericht op toeristen en bewoners uit de regio. De marketingstrategie maakt onderdeel uit van een internationale toeristische marketingstrategie op Metropoolregio Amsterdam-schaal.

**Marijke Vos** licht toe dat het landschap voor recreatie ook van belang is voor de bewoners en niet alleen voor toeristen.

Beslispunt 2 wordt inclusief de inmiddels opgenomen amendementen aangenomen.

### **Beslispunt 3:**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam onderschrijven dat de acties in het Actieprogramma noodzakelijk zijn ter versterking van het metropolitane landschap en spreken af deze acties zo snel mogelijk van start te laten gaan (c.q. voortvarend voort te zetten) en voor 2020 af te ronden.

Bestuurlijke trekkers Metropolitaan Landschap, PRES en BKG.

De samenhang tussen de acties wordt bewaakt door de Bestuurlijke Stuurgroep Metropolitaan Landschap die tweemaal per jaar - in brede samenstelling – bijeenkomt. De coördinatie van het geheel ligt bij de gemeente Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland. Aangenomen.

### **Beslispunt 4:**

De partijen die samenwerken onder de naam Metropoolregio Amsterdam geven de koersen uit hoofdstuk 6 vrij voor publieke discussie om input te vergaren voor structuurvisies.

Bestuurlijke trekkers: provincie Noord-Holland, provincie Flevoland en gemeente Amsterdam.

Aangenomen.

**Yvonne Horsten**, Staatsbosbeheer, zegt namens de samenwerkende groene organisaties in Noord-Holland en Flevoland blij te zijn met de aandacht voor het landschap. Zij steunen Peter Visser zijn ambities waar te maken. Het is heel belangrijk dat rood, groen en blauw in samenhang met elkaar worden ontwikkeld. Zij zullen graag meehelpen de ambitie van de groenblauwe vlinderstrik te realiseren en die is bedoeld om te zorgen dat er een robuuste structuur komt van natuurgebieden, stadsparken en waterrijke gebieden die zorgt dat de Metropoolregio Amsterdam het internationale woon- en leefklimaat gaat bieden dat zo dringend noodzakelijk is.

**Vera Dam** deelt een geschenkje uit om degenen die uitvoering gaan geven aan dit groene landschapsplan te helpen herinneren aan hun taak, zijnde een groenblauwe vlinderstrik als symbool van de concurrerende kwaliteit van de Metropoolregio Amsterdam.

## **SLOTWOORD**

Henry Meijdam heeft geteld dat vandaag 73 kloeke actiepunten zijn vastgesteld. Dat zijn er vier minder dan op de vorige conferentie. De discussie begint dus een focus te ontwikkelen op waar het naartoe

moet in de regio. Het ging er echter om de internationaal concurrerende metropool een eerste zetje te geven en niet om weer karrenvrachten visies tot stand te brengen.

De Noordvleugel is een onderdeel van de totale Randstad die als zodanig niet coherent opereert, weinig samenhang vertoont en binnen de verschillende vleugels af en toe acties onderneemt die tegenstrijdig zijn met elkaar. Internationaal goed functionerende metropolen zijn meestal van een vergelijkbare omvang als de totale Randstad en ontleen juist hun kracht aan het feit dat zij in dat stedelijk netwerk duidelijk weten wat zij wel en niet willen. De 73 deelbelangen zullen moeten worden ingebed in een beperkt aantal grote lijnen.

De VROM-Raad heeft zowel voor de Noordvleugel als de Zuidvleugel en de Randstad onderzoek mogen doen naar de drijvende krachten van economische systemen, onder andere aan de hand van de vraag waardoor succes en falen worden bepaald. Een van de meest bepalende elementen is dat wordt nagedacht over de positie in internationaal verband. Dan is de Noordvleugel onderdeel van het stedelijk netwerk dat Randstad heet en dat op zijn beurt weer onderdeel is van een netwerk van netwerken ingebed in een Europese context. Daarbinnen moet men vooral niet allemaal hetzelfde kunstje willen gaan uithalen, maar streven naar een dusdanige complementariteit en diversificatie dat de verschillende bouwstenen in het netwerk in hun context ten opzichte van andere werelddelen weer toegevoegde waarde kunnen gaan leveren. Dat vergt nadenken over de vraag wat de unieke aspecten van het gebied zijn. Dat zijn de aanwezigheid van een hoge bevolkingsdruk, van een delta, een doorvoersysteem dat het mogelijk maakt in Europees verband op een redelijk snelle manier te zorgen dat producten die hier worden geleverd, worden bewerkt en vervolgens doorvervoerd naar andere delen van de wereld. Dat betekent dat wij geen domme logistiek moeten bedrijven, maar na moeten denken over logistiek met toegevoegd waarde. Dan moet de Randstad niet bestaan uit vleugels, maar op vleugels vliegen. Het vergt bezinning op de Noordvleugel en de Zuidvleugel als complementaire elementen, op de vraag of havens als havens moeten worden bejegend of als één havensysteem waarbij het havensysteem in het Zuiden met name gericht is op de doorvoerfunctie en het leveren van het logistieke verband in West-Europa en waarbij de haven in het Noorden vooral is gericht op de assemblage, de verwerking van producten en het creëren van toegevoegde waarde per eenheid product. Dan gaat het om veel langere termijnen dan die nu over het algemeen aan de orde zijn. Bij de werkgelegenheid in het totale gebied adviseert hij te gaan zitten op no-regretopties. Dan heeft hij het in het bijzonder over gebieden ten noorden van het Noordzeekanaalgebied.

De Noordvleugel en de Randstad functioneren relatief erg goed ten opzicht van de Zuidvleugel. De groei, de werkgelegenheid en de woningbouwprogramma's lopen hier beter, maar tegelijkertijd krijgen de voorwaarden voor het economisch systeem onvoldoende aandacht, ook hier vandaag. Hij was blij met de inbreng van Leen Verbeek omdat er inderdaad veel slimmere oplossingen aangaande vervoerssystemen moeten komen dan in de afgelopen 20 jaar zijn ontwikkeld. De vraag is aan de orde of het gaat over een soepel werkend vervoerssysteem gebaseerd op duurzaamheid of om een principestrijd van mensen die of pleiten voor maximalisatie van het autogebruik of voor maximalisatie van het OV-gebruik. De toekomst ligt in slimme verknoppingen van systemen. Men moet nadenken over de wijze en het moment waarop mensen welke systemen gebruiken. Dat heeft ook te maken met het comfort van een systeem. Het OV zal om aantrekkelijk te worden in zijn gebruikswaarde competitief moeten zijn met de gemiddelde personenauto. Dat betekent snelheid, snelle doorverbindingen, weinig wachttijd op stations, voldoende dikke stromen, stoelen die comfortabel zijn en een plek voor de benen van mensen die steeds langer worden.

De mobiliteit is voor de Noordvleugel en de Zuidvleugel van eminent belang en moet worden bekeken op Randstedelijk niveau. Men moet gaan nadenken over dubbelsporigheid in de totale Randstad en over de vraag hoe de G4-steden aan elkaar worden verklonken zodat er een soepele doorgang kan worden gerealiseerd. Dan zal blijken dat de vervoerbewegingen in hoge mate structurerend zijn voor de vraag waar toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en recreëren gaan plaatsvinden. De Metropoolregio Amsterdam heeft de unieke positie dat men op bijna alle plekken binnen minder dan een kwartier in een groene omgeving is.

De leefkwaliteit is een tweede uitermate vitale drager voor de economische kracht van de regio. Op het moment dat de bereikbaarheid is geregeld, is de Metropoolregio Amsterdam pas halfweg om internationaal een aantrekkelijke vestigingsplaats te worden. Daarnaast moet het onderwijs op een voldoende hoog peil voorhanden zijn om de kinderen van buitenlandse bedrijven en werknemers op een adequaat niveau te kunnen onderwijzen en dient het fundamenteel onderzoek dusdanig gestructureerd te zijn dat het niet alleen kennis verzamelt ten behoeve van de overdracht daarvan, maar ook ten behoeve van innovatie en de kennisintensieve industrieën. Vervolgens moet in de woonmilieus diversiteit en kwaliteit op hoogstedelijk, middelstedelijk en landelijk niveau aanwezig zijn. Daarbij is het principe van zuinig omgaan met het landschap langzamerhand gelukkig een onomstreden uitgangspunt. Het betekent niet dat er nergens meer iets kan. De VROM-Raad is van mening dat het gevoel voor kwaliteit in de openbare ruimte een zeer centrale rol moet spelen in de

afwegingsprocessen. Dan is het nodig bij de transformatieopgave genuanceerder te werk te gaan dan de afgelopen tien jaar.

Om de intensiveringsslag succesvol af te ronden moet worden nagedacht over de vraag hoe in gebieden die onder druk staan de hoogstedelijke kwaliteiten, ook in de vorm van de aanwezige voorzieningen ten behoeve van recreatie, spelende kinderen en zo meer, gestalte kunnen krijgen. Dat is een zoektocht waarover binnen de Noordvleugel inmiddels zeven visiedocumenten zijn geproduceerd. Waarschijnlijk is daarmee een belangrijke richting gevonden en een gemeenschappelijk gevoel ontwikkeld over waar het heen moet.

Vanaf nu moeten de betrokkenen als gedreven ambitieuze politici trachten het geformuleerde beleid tot werkelijkheid te maken. Voor de uitvoering zal de vraag naar het vertrouwen in elkaar moeten worden gesteld. Bestaat het gevoel dat de trekkers van het proces als vertegenwoordigers kunnen worden beschouwd van die betrokkenen? Durven wij hun het mandaat te geven om de actielijsten ter hand te nemen om investeringsprogramma's daarvoor op te stellen en als opdrachtnemers van deze gezamenlijke vergadering een structuur te maken om de acties in tijd, geld en handelen uit te zetten? Hij verwacht dat daarover nog pittige discussies met de gemeenteraden en in de Provinciale Staten moeten worden gevoerd. Het enige motief voor raden en Staten om een dergelijk mandaat af te geven is een duidelijke schets van het alternatief: verrommeling, afzakken op de ranglijsten, niet meer meetellen in de internationale rangorde, verloedering van de kwaliteit van het open landschap en ten slotte vermindering van de economische trekkracht die moet zorgen dat het geld er is om dat landschap in te richten. Rood voor groen is een heel mooi principe, maar dat moet wel worden toegepast met een goed gevoel voor realisme, want de kosten van de aanleg van grootschalige groenarealen overschrijden in vergaande mate de draagkracht van het nu voorliggende bouwprogramma. In alle gevallen zal fors bijpassen van de overheid onontkoombaar zijn.

De G4 hebben samen met de NEPROM een fantastisch initiatief genomen op het gebied van de bereikbaarheid. Die hebben in kaart gebracht wat het kost om het systeem dekkend te maken. Dan blijkt er een investeringsachterstand van 24 miljard euro. Hij verwacht dat een dergelijke exercitie ook is uit te voeren op het gebied van de kwaliteit van het landschap en op het gebied van de benodigde voorzieningen. Dat zou kunnen leiden tot een kostenpost van 50 miljard euro. Het is mogelijk op rijksniveau over te gaan naar een kapitaaldekkingssysteem met een keurig van de gewone dienst onderscheiden kapitaaldienst. Dat betekent een versnelling in de investeringsstroom op kabinetsniveau van ongeveer tien jaar. Daar wint men na die tien jaar niets mee, maar men kan wel sneller vooruit. Dat is ongeveer 18 miljard euro die vast op de plank ligt. Als vervolgens aan het kabinet wordt gevraagd of het bereid is de Randstad daadwerkelijk te maken tot die competitieve internationale metropool dan vergt dat een investering van 2% van de rijksbegroting. Dat is een kernvraag die gezamenlijk zal moeten worden beantwoord, want rond die 2% zit dan de investeringslast die nodig is om dit bedrag te kunnen gaan financieren en daarmee zou het draagvlak onder een dergelijke ontwikkeling kunnen worden gelegd. Dat vergt dan wel een Noord- en een Zuidvleugel die elkaar de hand hebben gereikt, die een programma hebben vastgesteld en waarbij het Rijk het gevoel heeft dat er partijen aan tafel zitten die eendrachtig en gemeenschappelijk iets willen en zich realiseren dat wanneer zij dat niet doen de boel onder druk komt te staan. Dit gremium moet de eigen kracht mobiliseren door het gesprek met de volksvertegenwoordigers aan te gaan en de vraag te stellen: hoe willen wij dat Nederland, de Randstad, de regio, de gemeente er over 30 of 40 jaar bij staat. Willen wij die hoge kwaliteit? Willen wij die metropool zijn, dan vergt dat investeren in vertrouwen en zal men met elkaar de opdrachten moeten formuleren en zal een kleine club mensen moeten worden gevraagd om met die opdrachten op pad te gaan om daadwerkelijk dat programma gestalte te geven. Tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat de informatie zo wordt gestructureerd dat de raden en Staten de vinger aan de pols kunnen houden of de opdrachtnemers doen wat zij hebben beloofd en blijven binnen de afgesproken kaders in de raden en Staten. Dat is de hamvraag.

De tijd is rijp voor een omslag van een visie organiserende Noordvleugel naar een handelende metropool. Het betekent dat nu bij voorbeeld aan Ton Hooijmaijers en Maarten van Poelgeest als trekkers van de Noordvleugel moet worden gevraagd daartoe een voorstel voor te bereiden en dan niet via een conferentie, maar via een vanuit de raden en Staten geschraagde discussie die moet leiden tot een afrondende standpuntbepaling. Als de informatiestromen goed worden geregeld en de betrokkenheid van de raden en Staten wordt geborgd dan is het enige wat de bestuurders moeten doen het zo wenkend maken van het perspectief dat de raden en Staten er enthousiasme voor gaan koesteren. Hij meent dat het voorliggend verhaal die wervingskracht heeft en het is ook internationaal gezien van een grote allure en grandeur. Weinig internationale metropolen weten op dusdanig gestructureerde wijze evenwichten te realiseren en bruggen te slaan tussen economische kracht, duurzaamheid, bereikbaarheid en leefklimaat. Als dat wordt vastgehouden, is er een pakket samengesteld dat voor elk iets te bieden heeft, maar dat ook van iedereen vraagt iets in te leveren. En dat is in essentie gebiedsontwikkeling. Voor succes met gebiedsontwikkeling is het nodig bereid te zijn

de wensen van de partij aan de overkant van de tafel te internaliseren, daar de eigen wensen aan te koppelen en voor beide een win-winsituatie te creëren.

Er liggen wat dat betreft gouden kansen. Dat geldt op het gebied van de bereikbaarheid omdat er onwaarschijnlijk veel studies zijn gedaan naar de manier waarop bereikbaarheid met elkaar kan worden verknoopt. Er zijn prachtige kansen om via slimme P+R-functies OV en autovervoer aan elkaar te verbinden, om koppelingen te maken van bereikbaarheid tot de stad en in de stad door te gaan werken met snelle verbindinglijnen om te zorgen dat men komt op de plekken waar men wezen moet. Er zijn goede mogelijkheden om de huisvesting te intensiveren, maar hier en daar ook te extensiveren en het groen weer terug te brengen in de stad. Er zijn bestuurders nodig die dat willen gaan doen.

De kern zit in de kracht en de durf van de bestuurders. Die moeten de bereidheid hebben ook bij tegenwind vast te houden aan de ambitie. De wisselwerking tussen publiek en politicus, waarbij die afstand waar de grenzen van het haalbare zitten en waar men elkaar kan vinden op het scherpst van de snede is in essentie het politieke handwerk waar het om gaat. Hij hoopt dat de hier aanwezigen die zoektocht met elkaar aan willen en verwacht dat binnen een recordtijd kan worden getoond dat de nieuwe werkwijze tot successen leidt. In een aantal regio's, als Helsinki, Barcelona en Kopenhagen, is dat model succesvol gehanteerd. Daar is op dit moment booming business aan de orde ten gevolge van het feit dat men niet voor 100% het eigen gelijk heeft willen halen, maar zich realiseerde dat als je 90% hebt en de partij aan de andere kant ook 90% dat meer oplevert dan het vasthouden aan 100%. Het laatste leidt slechts tot stagnatie.

Hij meent dat de Noordvleugel en de Zuidvleugel een gemeenschappelijk beeld moeten gaan creëren en ook gemeenschappelijke acties moeten ondernemen. Die liggen met name op het vlak van de bereikbaarheid. Hij roept op de trekkers op te dragen om te komen met een voorstel voor een uitvoeringsprogramma. Dan is dit een memorabel moment van de cesuur tussen de visievormende Noordvleugel en de uitvoerende Metropoolregio Amsterdam waar men zich hier voor heeft uitgesproken.

Maarten van Poelgeest bedankt Henry Meijdam voor zijn zeer interessante betoog en zegt dat er wordt gewerkt aan een website voor de Metropoolregio Amsterdam. Tot slot bedankt hij iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng.