

Haarlem



Gemeente Haarlem

Jan Nieuwenburg

Wethouder van Ruimtelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting, en Verkeers- en Vervoersbeleid

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Ontwikkeling

Datum april 2008
Ons kenmerk STB/PMB/
Contactpersoon A.W.P. Jansen
Doorkiesnummer 023-5113922
Email a.jansen@haarlem.nl
bijlagen 1
Onderwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Geachte leden van de Commissie Ontwikkeling

In de commissie Ontwikkeling van 14 februari 2008 en in navolging daarvan in de raad van 6 maart 2008, werd in het kader van de Tunnelstudie Zuidtangent gevraagd om een regionaal Verkeers- en Vervoerplan.

De provincie heeft zojuist haar Provinciale Verkeers- en Vervoerplan geactualiseerd. Ik stuur u dat hierbij graag ter informatie toe.

Met vriendelijke groet,

Jan Nieuwenburg

NOORDVLEUGEL 2040

Geachte mevrouw, meneer,

Wij zijn een jaar geleden met elkaar een avontuur aangegaan, "de zoektocht naar een ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel 2040". In de noordvleugelconferenties zijn afspraken gemaakt op verschillende deelterreinen tot 2030. Het was tijd om de stap te maken naar een samenvattend metropolitaan ontwikkelingsbeeld dat reikt voorbij 2030. De centrale vraag daarbij was: Hoe kunnen we onze netwerkregio Noordvleugel omvormen tot een duurzame en leefbare, internationaal blijvend concurrerende metropool?

De gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere, de stadsregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland hebben in opdracht van de kerngroep Noordvleugel de zoektocht uitgevoerd. Met een *open proces* is gezocht naar de metropolitane krachten en potenties, kwaliteiten en kansen - maar ook naar tekortkomingen en faalfactoren - van de Noordvleugel, om uit te groeien tot een sterke Europese metropool.

Het Ontwikkelingsbeeld 2040 van de Metropoolregio Amsterdam is vastgesteld op 14 december j.l. op de zevende Noordvleugelconferentie. Het vormt het gemeenschappelijk vertrekpunt voor de colleges, raden en staten die elk hun eigen ruimtelijke structuurvisie gaan opstellen.

Om daadwerkelijk de regio als een metropool te laten functioneren zijn vier op de lange termijn noodzakelijke impulsen benoemd:

- Stedelijke intensivering en transformatie
- Metropolitane bereikbaarheid
- Metropolitaan landschap
- Duurzaamheid en klimaatbestendigheid

Daarnaast moet doorgewerkt worden aan de grote opgaven op een zevental deelgebieden: waaronder de toekomst van de zeehaven, de luchthaven en de greenport, een programma voor vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool en de schaalsprongen die nodig zijn in de Haarlemmermeer en rond Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL.

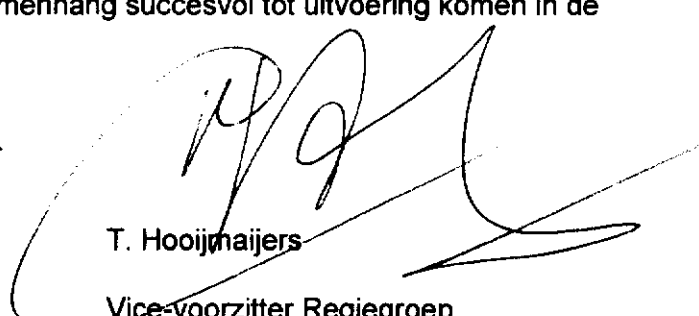
De dagelijks bestuurders van de Noordvleugel willen de wereldwijde bekendheid van "Amsterdam" aangrijpen als merk waar we allen van kunnen profiteren. De verdere ontwikkeling van netwerkstad naar metropoolregio vraagt om een nieuwe profilering. De Noordvleugel is omgedoopt tot Metropoolregio Amsterdam.

Wij hopen dat uw ruimtelijke plannen in samenhang succesvol tot uitvoering komen in de Metropoolregio Amsterdam.



M. van Poelgeest

Voorzitter Regiegroep
Ontwikkelingsbeeld2040
wethouder RO gemeente Amsterdam



T. Hooijmaijers

Vice-voorzitter Regiegroep
Ontwikkelingsbeeld2040
gedeputeerde RO provincie Noord-Holland

Metropoolregio Amsterdam

Wij metropool

Een introductie bij het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

'Alles is intenser, geconcentreerder, wat rood is is roder, wat groen is is groener, wat blauw is is blauwer en het hele weefsel is met betere vloeiende verbindingen met elkaar verknoopt.'

Soms zijn anekdotes veelzeggend. Zeker als ze van buitenlandse waarnemers komen. Die hebben niet zelden aan een enkel woord voldoende om Nederland te typeren. Beroemd in deze reeks is bijvoorbeeld het verhaal van de Engelse socioloog Wilson, de munter van het begrip *underclass*. Eind jaren tachtig werd hij rondgeleid door een Nederlandse achterstandswijk en na een uur vroeg hij aan zijn gastheren wanneer de rondleiding nu eigenlijk begon, want hij zag niks wat op een echte *underclass*-buurt leek.

Sinds de zomer van 2007 kan er een nieuwe anekdote aan deze reeks worden toegevoegd. Thomas Hutton, hoogleraar *Stedelijke studies en Stadsplanning* in Vancouver en goed voor vele publicaties over metropolen in de wereld, maakte op uitnodiging van regionale bestuurders een helikoptervlucht over de Noordvleugel van de Nederlandse Randstad om zich een beeld te verschaffen van de regio. Eenmaal terug op aarde liet de Canadees zijn verbazing de vrije loop. 'Dit is uniek: een metropool zonder periferie. Waar vind je dat? '

Metropolitaan landschap

Wat voor ons waterlanders de gewoonste zaak van de wereld is, is voor de buitenstaander vaak juist bijzonder. Een dichtbevolkt gebied met steden en wijken die divers zijn samen-

gesteld, een wereldstad met sociale woningbouw op een steenworp afstand van het stadhuis, een compacte stad waarin de mindere wijken niet per definitie in de marge van het stedelijke leven terecht zijn gekomen – wij weten niet beter. Maar reis eens naar het noorden van Parijs, waar de *banlieus* zich ophopen, naar de *suburbs* in Manchester, naar de uithoeken van de megasteden in Italië, ja zelfs Duitsland en je begrijpt ineens Huttons verbazing: overal is de stedelijke periferie de landplaats van de minder gefortuneerden, de verzamelplaats van perspectiefloosheid en ongenoegen die naar de marge van de steden is verdreven.

Zo zitten Nederlandse steden niet in elkaar. Misschien dat de Bijlmer zich ooit leek op te maken voor zo'n troosteloze *suburb*, maar zodra dat gevaar duidelijk werd zijn bestuurders de resterende ruimte gaan volbouwen met betere woningen, andere bebouwingen, slimmere dichtheden, intelligenter groen, om tenslotte die troosteloze flatcomplexen zo aan te pakken dat elke vergelijking met andere uitzichtloze randgebieden aan het zoekraken is.

Dat komt, zo kan men tegenwerpen, omdat Nederland gewoon geen metropolen kent. De regio waar Hutton overheen vloog is niet een megastad, maar een verzameling steden, die los van elkaar opereren, en in het beste geval samen een netwerkstad vormen, waarbij elk knooppunt zijn eigen stadhuis kent. Je kunt

de gemeentegrenzen weliswaar niet zien, maar – zo zal elke insider je weten te melden – ze zijn er wel en worden dagelijks bewaakt door vele honderden ambtenaren die plichtsgetrouw piketpaaltjes slaan. Zo kan je het bekijken.

Maar dat was niet wat Hutton vanuit de lucht waarnam. Hij zag ten noorden van het Groene Hart een stedelijk landschap onder zich voorbij glijden. Een met veel groen en blauw gemengde stedelijke massa, waar meer dan twee miljoen mensen wonen en één miljoen mensen werken, een kloppend hart, een robuuste luchthaven, een eigen badplaats, een stevige doorwatering, dooraderd met vervoersverbindingen en ingebed in groen polderlandschap.

Waarom zou je dat geen metropool mogen noemen?

Geur van geschiedenis

Natuurlijk heeft iedere bewoner van de regio Amsterdam recht op zijn eigen precies gedefinieerde coördinaten. Maar het is goed om te weten dat men in de wereld in heel wat minder fijnmazige categorieën denkt. In een globaliserende economie concurreren niet alleen steeds internationaler opererende bedrijven, maar concurreren vooral ook stedelijke regio's met elkaar. Ze moeten wel. Het neerstrijken van internationale ondernemingen om hun globale netwerken ergens vaste voet aan de grond te geven werkt immers in economisch opzicht als een *multiplier*, het genereert nationale en lokale bedrijvigheid in de meest brede zin van het woord.

De beslissing waar een internationale onderneming zich vestigt (of waar zij blijft) is in sterke mate afhankelijk van wat zo'n bedrijf in een regio aantreft: soort woonmilieus, kwaliteit aan personeel, niveau van verbindingen met andere gebieden in Europa of elders in de wereld, de mogelijkheden van de technologische infrastructuur, veelzijdige culturele voorzieningen, allerlei ontspanningsmogelijkheden en mooie natuur. Vast staat dat internationale bedrijven dan niet alleen kijken naar wat zich in de buurt van het stadhuis bevindt of op het bedrijven-terrein nabij de luchthaven. Nee, dan speelt het hele pakket, de sfeer, de traditie, de cultuur, de moderniteit, de dynamiek, het klimaat, het groen, het water.

Niet de afzonderlijke gemeenten, maar de Noordvleugel als totaal heeft daarvoor de beste papieren. Dat blijkt niet alleen uit cijfers over beschikbare kantoorruimten, het opleidingsniveau van de beroepsbevolking, de betaalbaarheid van het wonen, de ICT-netwerken en de mogelijkheden om te kunnen recreëren, et cetera, maar misschien nog wel meer uit de uitstraling die de regio Amsterdam heeft en die door de nieuwe professionele elites die in de moderne kennis- en dienstverleningseconomie een hoofdrol spelen hoog wordt gewaardeerd. Dat zijn - kort door de bocht - mensen van de wereld. Die zoeken een modern en gastvrij klimaat, afwisselend qua stedelijke ruimte en landschap, gevarieerd naar woonmilieus, sociaal stabiel, veilig om in te bewegen en ingesteld op culturele vernieuwing en creativiteit. Dat is een historische sociaal-culturele mix waarin Europese steden beter scoren dan veel Amerikaanse steden of supermoderne Aziatische megasteden. Waar beton en staal zijn gaan overheersen, en de gebaren niet groot genoeg konden zijn, daar ontluikt toch weer als vanzelf de behoefte naar een monument, een gracht, een klein theater, de geur van geschiedenis, de behoefte aan karakter.

Nu is op 'onze' metropoolregio Amsterdam veel aan te merken, maar niet dat het geen karakter heeft. Van het modernisme van *new town* Almere tot de geschiedenissen van de Amsterdamse grachten, de Haarlemse grote markt of de Zaanse Schans, van de compactheid van Oud-Zuid tot het groene suburbane leefmilieu in het Gooi - de mix is enorm. De aantrekkelijkheden liggen als het ware voor het oprapen, niet alleen voor de elite, maar voor alle mogelijke bevolkingsgroepen. Alleen moeten deze wel met elkaar in verband en vervolgens in stelling worden gebracht. Ze moeten van aparte geschiedenissen een gezamenlijke toekomst, een samenhangende metropolitane identiteit zien te maken.

Van bijzaak naar hoofdzaak

Het grappige is dat die opgave op zichzelf niet eens zo heel ingewikkeld is. Het samen-gaan - in de dynamische en mentale betekenis van het werkwoord - is namelijk onvermijdelijk. Het kan niet anders. Niet alleen om mee te kunnen doen in de vaart der globaliserende economie, maar in de eerste plaats om de leefbaarheid van het hele metropolitane gebied op peil te houden en te verbeteren. Want precies op dat punt vraagt de toekomst om beslissingen die niet meer binnen de beslotenheid van gemeentegrenzen kunnen worden gemaakt. En eigenlijk weet iedereen waar het dan om gaat.

De gevolgen van het opwarmen van de aarde zijn een zorg die in Haarlem niet een andere vorm zouden moeten aannemen dan in Zaanstad of Almere. De stijgende druk van grond- en regenwater is per definitie grenzeloos, waardoor het zoeken naar beschermingsmaatregelen en bergingsmogelijkheden opgaven zijn die oude gebiedsindelingen vanzelf te boven gaan. En de opgaven zijn intens: voor het geleidelijker kunnen afvloeien van water door het langer vast te houden moet de komende decennia veel meer ruimte worden gereserveerd. Daarvoor zijn de steden rondom Amsterdam op elkaar aangewezen.

En dat geldt in veel meer opzichten. Bestudeer de mobiliteitsbewegingen rondom Amsterdam en niemand zal durven te ontkennen dat driekwart van alle verplaatsbewegingen zich binnen de metropool voltrekken. Dat gaat nu al dagelijks om onwaarschijnlijke hoeveelheden fysieke verplaatsingen, waarvan we aannemen dat ze de komende 25 jaar nog in aantal dreigen te verdubbelen. Dat is een gigantische opgave, waar het hele gebied eigenlijk nooit op berekend is en nooit mee gerekend heeft.

Dat zagen we natuurlijk al eerder aankomen. Maar we schoven het voor ons uit. We hebben er veel over vergaderd, als een eindeloos durend schaakspel waarin de stukken jarenlang om elkaar heen cirkelen. Die aanpak werkt niet meer.

Het laatste jaar is er een mentale constellatie in ontwikkeling waarin de urgentie het lijkt te winnen van de slepende processen, waarin de regionale ontwikkeling in plaats van een bestuurlijke bijzaak een politieke hoofdzaak lijkt te worden. Dat is het begin.

Hoe het precies zo is gekomen zal ooit voer zijn voor geschiedkundigen. Ongetwijfeld heeft het iets te maken met Al Gore en de dreiging van de klimaatcrisis. Misschien door de steeds grotere bewustwording van het gegeven dat we niet kunnen doorgaan met het uitrollen van steden en asfalt als we tegelijkertijd hoog willen blijven opgeven van het groen rondom onze steden. Ongetwijfeld wordt het ingefluisterd door de opmerkelijke groei van de culturele economie in de regio, die de afgelopen tien jaar vooral in Amsterdam sterk is gegroeid en die wezenlijk van invloed is op de identiteit en internationale aantrekkingskracht van de metropoolregio Amsterdam. Misschien heeft het te maken met de onwaarschijnlijke mogelijkheden van de informatietechnologie waardoor schalen en afstanden een heel andere dimensie krijgen.

Waarschijnlijk is het de optelsom van al deze ontwikkelingen die de bestuurlijke emmer heeft laten overlopen. Feit is dat er meer dan ooit het besef gedeeld wordt dat het er nu op aan komt om keuzen te maken en om dat in het grotere verband van de Noordvleugel van de Randstad ook echt met elkaar te doen. Daarom is dit ontwikkelingsbeeld 2040 belangrijker dan de vele toekomstscenario's die in het verleden zijn bedacht. De vrijblijvendheid is ervan afgevallen.

Een trendbreuk

De belangrijkste keuze van de toekomst onthulde zich in feite in die verbaasde uitspraak van Hutton die al helikopterend over wat in zijn ogen groot Amsterdam was maar geen echte metropolitane periferie kon ontdekken. Hij zag aan de buitenkanten vooral stadsranden, die strak grensden aan groene polders of grote waterplassen. En hij zag langs de verkeersassen ruim opgezette bedrijvenparken. En hij noteerde dat als een charme, een kracht, een pluspunt: houden zo.

Wat Hutton zag was een grootstedelijk gebied dat op zijn historische grenzen is gestuit. Wat vanuit de lucht als een fraai ogende strakke grens wordt gezien is op de grond een onneembare contour geworden. Tot hier en niet verder. Verder oprukken is niet verantwoord, het kan ook niet. De consensus is groot dat een volgende trek landinwaarts de definitieve capitulatie zou zijn voor het onherstelbaar verrommelen van het landschap. Het zou een sluipmoord betekenen op de kwaliteit van de metropool, op de leefbaarheid, in feite op precies dat karakter dat nu in vele internationale ogen de onweersaanbare charme uitmaakt van dit metropolitane landschap. Niemand wil tornen aan het noordelijke Waterland of de zuidelijke veeweidegebieden. Na de schaalsprong van Almere, de doorgroei van de Haarlemmermeer en de voltooiing van IJburg is de maat simpelweg vol. De ruimtelijke grenzen zijn bereikt. Wat er buiten die opgaven nog bij moet, moet binnen de rode contouren van de steden zelf gevonden worden.

Dat is geen restrictie, dat is een kans. Want ruimtegebrek stimuleert de totstandkoming van creatieve oplossingen, kijk maar naar IJburg en wat er langs de IJ-oeveren allemaal verrijst. Amsterdam wil haar stad verbeteren en binnen de bestaande grenzen tot 2030 70.000 woningen toevoegen aan de bestaande woningvoorraad door op een intelligente wijze aan de stad te sleutelen. Kijk naar Amsterdam naar de ontwikkeling van

Science Park of de culturele voorzieningen aan de IJ-oeveren van Amsterdam en zie hoe zich in die stedelijke agglomeratie snel nieuwe knooppunten vormen die zichtbaar bijdragen aan de nieuwe culturele-economische dynamiek van het totale gebied. En niet alleen in Amsterdam zie je die kwaliteitsimpulsen zich voltrekken, ook in andere steden in de regio wordt de slag gemaakt. Wie de *Woonvisie 2.0, op weg naar 2030* van Almere leest, realiseert zich dat de stad die nota bene de grootste schaalsprong van het land gaat maken dat doet in het groeien-de bewustzijn dat dat alleen succesvol is als er in de bestaande stad wordt geïnvesteerd.

Niet eerder is in deze regio de gedachte dat er in de breedte van de ruimte niet meer gegroeid kan worden zo nadrukkelijk tot de bestuurlijke en ambtelijke tekentafels doorgedrongen als nu. Dat kan met gerust hart een trendbreuk worden genoemd. Een trendbreuk die opmerkelijk genoeg juist nieuwe kansen biedt voor het aan de stedelijke gebieden grenzende groene gebied. Als de stad er niet meer dreigt neer te strijken, de agrariërs er uit verdwijnen ontstaat er volop ruimte voor natuur, voor groene bedrijvigheid, voor recreatie, voor bewegen, voor zorgen, voor al die dingen die nu al meer in meer in deze gebieden gebeuren maar die door deze omslag pas echt structureel aan economische betekenis kunnen winnen.

Investeren in Nederland

Thomas Hutton kan wat dat betreft gerust zijn. Natuurlijk zal er de komende decennia nog veel veranderen, maar als hij bij leven en welzijn in 2040 dezelfde vlucht zou kunnen maken zou hij dezelfde basisconfiguratie nog steeds kunnen herkennen. Alleen is alles intenser, geconcentreerder, wat rood is is roder, wat groen is is groener, wat blauw is is blauwer en het hele weefsel is met betere vloeiende verbindingen met elkaar verknoopt.

Dat is geen pas op de plaats, dat vereist ingrijpende planvorming, doortastende besluiten en majeure investeringen. Daar moet dit Ontwikkelingsbeeld 2040 als katalysator voor dienen. Want het stijgende (grond- en regen)water vraagt wel om grote gebieden waar het water geborgen kan worden, met alle consequenties van dien. Net zoals het stijgende water vraagt om adequate bescherming tegen natte voeten van al die woongebieden waarvan de fundamenteen onder de zeespiegel liggen. Terwijl we tegelijkertijd zullen moeten vaststellen dat er waterrijke gebieden zijn, zoals de veenweidegebieden, waar natte voeten soms niet te vermijden zullen zijn, simpelweg omdat het niet anders kan. We zullen er mee moeten leren leven dat we veel droog kunnen houden, maar niet alles. Dat is geen rampscenario, integendeel, dat zijn de keuzen die we met zijn allen in de Noordvleugel moeten maken.

En zo zijn er meer. Want waar de stedelijke gebieden zich de komende decennia zullen gaan verdichten zal - onvermijdelijk - de interne metropolitane mobiliteitsdruk toenemen. De meest voorzichtige toekomstscenario's rekenen met een verdubbeling van de mobiliteitsgroei in dit gebied en vriend en vijand is het erover eens dat het ondenkbaar is dat die groei door een verdubbeling van het wagenpark kan worden opgevangen. Dat betekent dat intelligente vormen van beprijzing en investeringen in een efficiënt OV-systeem niet kunnen uitblijven. En dan moeten we niet elke busbaan apart bezien, elke verlengde

metrolijn afzonderlijk, maar moeten we het bestuurlijke vermogen ontwikkelen om het hele openbare vervoer naadloos op elkaar te organiseren, te plannen en te laten aansluiten.

En zo tuimelen de belangrijke beslissingen over elkaar heen. Want waar Almere zo'n substantieel deel van de bevolkingsdruk gaat opvangen kan het de stad, de bewoners en de lokale economie niet langer worden aangedaan dat de bevolking zich dagelijks over één in- en uitgang richting Amsterdam moet zien te wurmen.

Dat kan niet. Dat zal ook niet gebeuren.

Want wie denkt vanuit het perspectief van een organische metropool ziet zulke fundamentele beslissingen kraakhelder voor zich. En wie denkt vanuit het belang van Nederland kan er zelfs niet omheen. Welk scenario je ook kiest, in alle gevallen is de economische bijdrage van dit gebied aan de economische ontwikkeling van het land het grootst. Investeren in de metropool Amsterdam is daarom investeren in Nederland.

Daarom gaan de beslissingen die in deze regio worden genomen alle Nederlanders aan. Daarom mag het ook wat kosten. Daarom mag ook de dynamiek die nodig is om de motor op gang te houden niet verdorren onder afhoudende politieke besluitvorming, niet verschraken door het principe van gelijke monniken gelijke kappen en niet verstrikken in bestuurlijke spaghetti.

*Maarten van Poelgeest
Ton Hooijmaijers*

Haarlem/Amsterdam, november 2007

Inhoud

Inleiding

Besluiten

Metropoolregio Amsterdam: Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

1 De uitdaging

- 1.1 Ambitie
- 1.2 Ruimtelijke condities
- 1.3 Randstad
- 1.4 Internationale en nationale context
- 1.5 Noordvleugel
- 1.6 Urgentie

2 De aanpak

- 2.1 Opdracht
- 2.2 Zoektocht

3 Metropoolvorming

- 3.1 Groenblauwe kwaliteit als sluitstuk Noordvleugelafspraken
- 3.2 De Noordvleugel in 2030
- 3.3 Ontwikkelingsbeeld 2040
 - Ruimtelijke hoofdstrategie
 - Ruimtelijke structuur gericht op duurzaamheid
 - Ruimtelijke structuur gericht op leefbaarheid
 - Basis en impulsen
- 3.4 (Boven)regionale vervolgpogaven

11 Metropoolregio Amsterdam: Feiten en vergelijking

16

4 Feiten en vergelijking

63

4.1 De Noordvleugel Nu

63

- Noordvleugel in de Randstad 63
- De Noordvleugel als metropool 69

4.2 De Noordvleugel Straks

69

- Inleiding 69
- Toekomstige bevolking, huishoudens en werkgelegenheid 70
- Relevante bevindingen WLO-scenario's voor de Noordvleugel 71

4.3 De Noordvleugel internationaal vergeleken

73

- De Noordvleugel in vergelijking met andere Europese metropolen 73
- Lessen voor de Noordvleugel 95

Metropoolregio Amsterdam: Thema's en opgaven voor de toekomst

33

5 Thema's en opgaven voor de toekomst

101

5.1 Klimaat en water

101

- Trends 101
- Het overstromingsrisico neemt toe 101
- Het wordt natter 101
- Het wordt warmer en droger 103
- Het wordt zouter 103
- Ruimtelijke opgaven 117

5.2	Milieu, energie en duurzaamheid	105
	- Trend energieverbruik	105
	- Internethub	107
	- Energie- en ruimtebesparing	107
	- Ruimtelijke opgaven	109
5.3	Economie en mondialisering	109
	- Talent	109
	- Marktverbreding	110
	- Ruimte voor economie	111
	- Ruimtelijke opgaven	113
5.4	Bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructuur	115
	- Internationale bereikbaarheid	115
	- Nationale bereikbaarheid	117
	- Regionale bereikbaarheid	117
	- Verstedelijkingsprincipes	117
	- Ruimtelijke opgaven	119
5.5	Demografie, sociaal-culturele ontwikkeling en vrije tijd	119
	- Trend sociale samenhang	121
	- Trend vrije tijd en recreatie	121
	- Ruimtelijke opgaven	125
5.6	Metropolitaan landschap	125
	- Landschap als troef	125
	- Functies	127
	- Toegankelijkheid	129
	- Ruimtelijke opgave	129

Kaartlegenda achterin op binnenzijde van de omslag

Inleiding

In 2008 treedt de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking. Een begin van een nieuwe manier van ruimtelijk ordenen in Nederland. Vanaf 1 juli 2008 leggen de Nederlandse overheden hun ruimtelijke voornemens vast in de zogenaamde structuurvisies. Anders dan voorheen met bijvoorbeeld streekplannen zijn deze structuurvisies zelfbindend: ze binden alleen de maker van die visie. De uitvoering van die visies raakt natuurlijk anderen, zoals burgers en andere overheden. De inzet van instrumenten zal anderen verplichten of binden.

Elke overheid zal in de komende jaren een structuurvisie gaan maken, waar vanuit het benoemen van "eigen" belangen (nationaal, provinciaal of lokaal) een visie op de inrichting van de ruimte wordt neergelegd. Om deze nieuwe periode van plannenmaken zorgvuldig voorbereid in te gaan, besloot de bestuurlijke kerngroep van de Noordvleugel op 6 december 2006 tot het maken van één toekomstbeeld voor de Noordvleugelregio. Voor het eind van 2007 moest dit ontwikkelingsbeeld zijn vast-gesteld, gebaseerd op wat de regio wil worden, en hoe de regio dat kan realiseren.

De Noordvleugel van de Randstad is een belangrijke trekker van de Nederlandse economie. Om de huidige internationale concurrentiepositie te behouden of zelfs te versterken heeft de Noordvleugel zichzelf de vraag gesteld "Hoe kan de netwerkregio Noordvleugel zich ontwikkelen tot een internationaal concurrerende Europese metropool in 2040?" Het succesvol verder ontwikkelen van de Noordvleugel moet gericht zijn op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven.

Op deze vraag en de bijbehorende randvoorwaarde geeft het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 het antwoord.

Dit boek begint met "Wij Metropool", een hartenkreet van Maarten van Poelgeest en Ton Hooijmaijers. Zij zijn de voorzitter en de vice-voorzitter van de bestuurlijke kerngroep Noordvleugel. Zij houden een pleidooi voor de samenwerking in de Noordvleugel, en voor een in gezamenlijkheid zorgvuldig afgewogen ruimtelijke ordening. In het kort benoemen zij de essentie van het Ontwikkelingsbeeld 2040.

Het eerste hoofdstuk is het "Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040" zoals dat is vastgesteld op de zevende Noordvleugelconferentie op 14 december 2007 in Hilversum. Het conferentie-document met daarin opgenomen de amendementen en moties van de conferentie is integraal opgenomen in hoofdstuk 1. Dit hoofdstuk is daarmee het vertrekpunt voor de op te stellen structuurvisies van de verschillende overheden in de Noordvleugelregio. Het hoofdstuk begint met de vastgestelde besluiten van de conferentie. Eén van de besluiten is om de Noordvleugel in het vervolg Metropoolregio Amsterdam te noemen.

Na het "Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040" volgen twee hoofdstukken met achtergrondmateriaal waarmee het ontwikkelingsbeeld is gemaakt. Dit begint met de karakterisering van metropolen en een internationale vergelijking van de Metropoolregio Amsterdam met andere metropolen, daarna volgen trends en ontwikkelingen.

In Nederland is de Metropoolregio Amsterdam economisch het meest divers opgebouwd en heeft internationaal een sterke positie in de financiële en zakelijke dienstverlening, ICT, media, creatieve sector, toerisme, congressen, kennissector en logistiek. De Metropoolregio Amsterdam doet op veel terreinen succesvol mee met de Europese (sub)top. Amsterdam onderscheidt zich van de andere drie grote steden door hoogstedelijke voorzieningen, cultuur en een kosmopolitisch klimaat. Er zijn ook meer zwakke punten die verbetering behoeven door extra inspanningen, zoals aanpak van wijkproblemen, bieden van voldoende en aantrekkelijke woon- en werkmilieus, versterking van het openbaar vervoer en verbetering van lucht- en groenkwaliteit. Via clustering en bundeling van investeringen (in plaats van verdelen) moet de concurrentiepositie en eigen identiteit van de regio worden versterkt.

In de Metropoolregio Amsterdam wonen in totaal 2 miljoen inwoners. Dat maakt de Metropoolregio Amsterdam internationaal onder de 'global cities' tot een "kleintje", maar wel één met een grote naam en reputatie. Dat de regio toch tot deze 'global cities' wordt gerekend is te danken aan de combinatie van een handels- en financieel centrum met een sterke creatieve sector en een breed spectrum aan andere sectoren. Via een moderne zeehaven, internationale luchthaven (hub) en één van de grootste internetknooppunten ter wereld (AMSIX) is de regio fysiek en virtueel uitstekend verbonden met de rest van de wereld. Amsterdam heeft een traditie van openheid en een gewaardeerde historie wat betreft kunst en design. Samen met de unieke groenblauwe omgeving, de verscheidenheid aan woonmilieus en de gedifferentieerde bevolking maakt dit de Metropoolregio Amsterdam tot een zeer aantrekkelijke vestigingsplaats. Het is goed mogelijk dat kleine metropolen in de toekomst succesvoller in ontwikkeling en leefbaarheid zullen blijken dan megasteden. Peter Newman zei op 7 februari 2007 bij de aftrap geruststellend dat *"the Amsterdam-region will still be here in 2040"*.

Het hoofdstuk "Feiten en vergelijking" geeft de resultaten weer van een vergelijkend onderzoek tussen metropolen. In paragraaf 1 wordt de "Noordvleugel Nu" gekarakteriseerd. In paragraaf 2 staat de "Noordvleugel Straks" centraal, en in paragraaf 3 de internationale vergelijking met andere (Europese) metropolen.

Wat is eigenlijk die metropool, zowel in algemene zin als specifiek in de Metropoolregio Amsterdam? Metropolen hebben een hoger Bruto Nationaal Product per hoofd, een hogere productiviteit en groeien economisch sneller dan het landelijk gemiddelde. Dit komt door een aantal specifieke kenmerken:

Schaalvoordelen: metropolen hebben het voordeel van een grote bundeling en ruimtelijke clustering van activiteiten en zijn daardoor economisch kansrijker dan kleine steden; zij bieden een grote interne markt, wat interessant is voor ondernemers, maar ook voor culturele voorzieningen en onderwijsinstellingen; zij zijn daardoor ook aantrekkelijk voor werknemers; ook de rentabiliteit van investeringen, zoals bijvoorbeeld in openbaar vervoer, heeft hier baat bij;

Specialisatie: metropolen bieden een grote diversiteit aan arbeid, voorzieningen, toeleveranciers en researchinstututen, en omvatten meer gespecialiseerde zakelijke diensten en infrastructuur; zowel in dienstverlening als productie is sprake van waardetoevoeging via specialisatie; voordeel wordt vooral gehaald uit clustering en beschikbaarheid van kennis; overigens zijn ook in de meest geavanceerde metropolen grote delen van de bevolking werkzaam in de dienstverlenende sector bij schoonmaak, onderhoud, handel, veiligheid en transport;

Innovatie: in metropolen vindt innovatie makkelijker plaats omdat hun economische mix meer kans op het aantrekken en clusteren van R&D-activiteiten biedt, en de omvang en samenstelling van metropolen de onderlinge interactie tussen mensen vergroot;

Het opleidingsniveau is in metropolen hoger dan het landelijk gemiddelde als gevolg van de aanwezigheid van uiteenlopende opleidingsinstituten en de aantrekkingskracht van stedelijke voorzieningen en hogere lonen op jongeren en hoger opgeleiden. Door deze aantrekkingskracht is een groot potentieel arbeidsaanbod van studenten, jongeren en arbeidsmigranten beschikbaar. Ook hebben metropolen een diverse vastgoedvoorraad met een ruime keus aan verschillende gebouwen, voorzieningen en infrastructuur.

Naast deze positieve kenmerken onderscheiden metropolen zich ook negatieve zin: Metropolen hebben relatief grote aantallen inactieven, moeilijk in het arbeidsproces in te zetten werklozen. Binnen metropolen doet sociale segregatie zich op grotere schaal voor dan daarbuiten en in vrijwel alle metropolen nemen de inkomensverschillen toe. Bereikbaarheid is in veel metropolen een probleem net als vervuiling en beide problemen zorgen voor extra (gezondheids)kosten. Tot slot leidt de grote (bestuurlijke) complexiteit tot hoge bestuurlijke en planningskosten, en bergt het gevaar in zich van rivaliteit, fragmentatie en ondoorzichtigheid.

In het hoofdstuk “Thema’s en opgaven voor de toekomst” staan toekomstige ontwikkelingen centraal. Welke trends bieden kansen voor de metropoolregio, en welke bedreigen de ontwikkeling tot metropool? Welke ruimtelijke ontwikkeling(en) benutten zo’n kans, waarmee worden bedreigingen afgewend? De bestuurlijke kerngroep heeft nadrukkelijk aangegeven dat de benodigde kennis over trends en ontwikkelingen “opgehaald” moest worden bij wetenschappers en andere experts. Verschillende wetenschappers zijn daarom uitgenodigd om een actualiteitencollege te geven, gevolgd door een workshop. In deze workshops is geprobeerd een antwoord te vinden welke trends relevant zijn voor de opgaven voor de Metropoolregio Amsterdam. Aan deze workshops deden bestuurders, raadsleden, statenleden, professionals uit het bedrijfsleven, ambtenaren, studenten en andere betrokkenen

zoals leden van verschillende belangengroepen mee en zijn de onderstaande thema’s verkend:

- Klimaat en water
(W. Ligtvoet, prof.dr.ir. N.D. van Egmond)
- Milieu, energie en duurzaamheid
(Prof.dr.ir. N. van de Giesen)
- Economie en mondialisering
(Prof. R. van Engelsdorp Gastelaars)
- Schiphol, haven, greenport
(dr. P. Rietveld, drs. A.M.J. Rijckenberg)
- Bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructuur
(prof. W.A. Hafkamp)
- Demografie, sociaal-culturele ontwikkeling
(prof. L van Wissen, Ö.Q.G. Gölpinar)
- Vrije tijd en toerisme
(dr. A.M.L. van Diepen)
- Metropolitaan landschap
(R. Uytengaak)

De door de wetenschappers geschetste trends waren een vast onderwerp op verschillende daaropvolgende bijeenkomsten, zoals de conferentie “*De horizon in beeld*” op 29 juni 2007 en de verschillende *regiotafels* (bij het Gewest Gooi en Vechtstreek, de IJmondgemeenten, Zaanstad, Amstel- & Meerlanden en Almere en met woningcorporaties).

Zo is een op de schaal van Metropoolregio Amsterdam toegepitst beeld ontstaan van relevante trends en ruimtelijke opgaven. Elke thema wordt in een aparte paragraaf beschreven en eindigt met een aantal ruimtelijke opgaven. Deze opgaven, die niet verder in het ontwikkelingsbeeld zijn uitgewerkt zijn te gebruiken als agenda voor het opstellen van de diverse structuurvisies.

Het proces om te komen tot het ontwikkelingsbeeld is een vorm van *governance* geweest. De bestuurlijke kerngroep Noordvleugel

2040 heeft besloten om het jaar 2007 uit te trekken *“om in een open proces tot een gedragen lange termijn ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel als metropool te komen, dat als vertrekpunt kan dienen voor de diverse daaropvolgend vast te stellen structuurvisies.”* De gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de stadsregio Amsterdam hebben het initiatief genomen om gezamenlijk een ontwikkelingsbeeld op te stellen voor de Noordvleugel in 2040.

Op 6 januari 2007 is daadwerkelijk begonnen aan het opstellen van het ontwikkelingsbeeld, een maand later was de website www.noordvleugel2040.nl in de lucht, en op 7 februari werd in pakhuis De Zwijger de openbare aftrap gedaan van de start van het ontwikkelingsbeeld. Jan Schuur (Ruimtelijk Planbureau) gaf een presentatie over de Welvaart- en Leefomgeving-scenario's 2040. Willem Salet (Universiteit van Amsterdam) riep op tot strategische allianties en het stimuleren van ondernemerschap in internationaal perspectief, naast het ontwikkelen van gedifferentieerde woon- en leefmilieus van hoge kwaliteit voor alle nationaliteiten. Peter Newman (Westminster University) ziet grote kansen voor oude Europese steden als zij hun culturele positie weten te benutten en zorg dragen voor een hoogwaardige leefomgeving.

Op 16 mei 2007 werd de themadag in het WTC-Amsterdam gehouden. Naast de actualiteitscolleges van de experts was in de wandelgangen een kennismarkt, waar onder meer kinderen hun toekomstvisie in een kleurrijke wandschildering weergaven en de Architecten Cie. een presentatie gaf waarin zij een studie over het Noordzeekanaal gebruikte als vliegwiel voor de Amsterdamse regio. Studenten van de TU-Delft bepleitten een “landport” in het oosten van het Noordvleugelgebied met stedelijk wonen aan het water aan de randen van het gebied en landelijk wonen in de polder gecombineerd met water(opslag). De Volkskrant was aanwezig met de toekomstagenda voor het ruimtelijk beleid in Nederland. Sandra Rottenberg leidde de plenaire discussie over toekomst-dromen en –nachtmerries (fileprobleem, milieu, het

gezin), over grote infrastructurele ingrepen (regionaal metronet) en over de open metropool waar *haves* en *have nots*, gezinnen, creatievelingen en ex-pats een plek kunnen vinden. De optie om de Olympische Spelen of een wereldtentoonstelling te organiseren ging gepaard met de waarschuwing voor effecten op de langere en kortere termijn van dergelijke investeringen. Ook werd aandacht gevraagd voor het versterken van de groene kwaliteiten in de regio.

In mei en juni zijn verschillende bijeenkomsten gehouden. Zo zijn er bijeenkomsten gehouden met bestuurders, raadsleden en ambtenaren waarbij werd ingezoomd op relevante trends en ruimtelijke opgaven voor een specifiek gebied. Deze regiotafels, waarbij zo'n 300 mensen zijn betrokken, zijn gehouden in de regio's IJmond, Zuid-Kennemerland, Amstel- en Meerlanden, het Gooi Flevoland en Zaanstreek. Daarnaast zijn er bijeenkomsten gehouden met vertegenwoordigers van organisaties als woningbouwcorporaties, waterschappen, Kamer van koophandel en natuur- en milieuorganisaties, waarbij hun toekomstvisies aan de orde zijn gekomen.

Voor de conferentie ‘horizon in beeld’ van 29 juni 2007 werden twee keurmeesters, Tom Hutton (University of British Columbia, Canada) en Hans Westerbeek (La Trobe University, Melbourne, Australië), in een *pressurecooker*-programma drie dagen door de regio rondgeleid. Dit programma bestond onder meer uit een bus- en een helikopter-tour en uit gesprekken en ontmoetingen met onderzoekers en opiniemakers. Zij typeren op de conferentie Amsterdam als een sterk merk dat vooral zijn eigen historisch bewezen krachten moet benutten, met een omliggende regio die unieke kwaliteiten biedt, met name door het aanwezige groen en blauw. Westerbeek vindt dat de Amsterdamse regio veel potentieel heeft. ‘Probeer niet om de inspanningen van steden over de hele wereld te kopiëren. De mix van succesfactoren en unieke kenmerken van Amsterdam leiden tot een keur aan mogelijkheden

waarmee jullie een stad kunnen uitbouwen die zich onderscheidt van elke andere stad in de regio.'

Hutton concludeert onder andere dat: '...Amsterdam en haar regio met andere Europese steden concurreert op het gebied van marktaandeel, investeringen, geschoolde arbeid en toerisme. Amsterdam zal waarschijnlijk nooit het prestige hebben van Londen of Parijs maar concurreert succesvol met steden als Milaan, Barcelona, Stockholm, Hamburg, München en Kopenhagen...' Hij besluit zijn betoog met een waarschuwing om nu niet genoegzaam achterover te leunen, maar juist de sterke punten verder uit te bouwen.

De aanwezigen op de "horizon in beeld" gingen op een interactieve wisselexcursie langs de thematische bouwstenen die na de conferentie van 16 mei verder zijn ontwikkeld. Ook konden de bezoekers 'speeddaten' met de keurmeesters, aan een enquête meedoen over de toekomstverwachtingen en kennisnemen van de resultaten van het vergelijkend onderzoek naar tien andere Europese steden, waaronder Londen, Frankfurt en Barcelona.

In de zomer werden de in het voorjaar 'opgehaalde' bevindingen en consultaties in Almere verwerkt door de bestuurders, ambtenaren en ontwerpers. In een ontwerpspoor werden conflicterende ruimteclaims tegenover elkaar afgezet en afgewogen, daarnaast vond data-analyse plaats en zijn beleidsvoorstellen geformuleerd. In de tweede week van oktober werd het tussenresultaat (verdere inzet op bundeling, concentratie, transformatie, intensivering om zo klimaatbestendigheid en bereikbaarheid op een verantwoorde, betaalbare manier te realiseren) in de inloopteliërs in het Noorderlicht in Amsterdam-Noord gepresenteerd aan in het proces betrokken ambtenaren, deskundigen, projectleiders van zowel de Metropoolregio Amsterdam als het Rijk. De inloopteliërs worden afgesloten op vrijdagmiddag 12 oktober in hotel Artemis in Amsterdam met zo'n 20 Noordvleugelbestuurders, zowel uit de ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, als economie.

Dit alles resulteerde in een eerste versie van het Ontwikkelingsbeeld, met als belangrijkste kenmerken dat de noodzaak om op de ingeslagen weg verder te gaan wordt onderstreept en dat de vraag prangend wordt hoe we het voor elkaar krijgen. Zoals bijvoorbeeld dat concentratie en bundeling van verstedelijking om zo veel redenen van belang is gebleken (economie, bereikbaarheid, landschap, waterbeheer) dat we ons af moeten vragen of het huidige instrumentarium toereikend is. Expliciet wordt gevraagd voor meer aandacht voor externe bereikbaarheid (praktisch: presenteer kaart met ruimere schaal), dat 'het verantwoord lijkt de toekomst tegemoet te treden met de huidige wegstructuur plus al geplande uitbreidingen, mits verwachtingen over het doelmatiger gebruik maken van de wegenstructuur bewaard worden', en dat wel degelijk een groot aantal opgaven op regionaal niveau vragen om verdere uitwerking.

Het Ontwikkelingsbeeld en de bijbehorende elf regionale opgaven zijn, binnen een jaar na de start, vastgesteld op de zevende Noordvleugelconferentie van 14 december 2007. Op 22 februari 2008 wordt in Zaanstad het Ontwikkelingsbeeld 2040 als een gedeeld vertrekpunt voor de op te stellen structuurvisies gepresenteerd aan de raadsleden en statenleden van de gemeenten en provincies die samen de Metropoolregio Amsterdam vormen.

Besluiten

Op de Zevende Noordvleugelconferentie, 14 december 2007, Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- 1 De netwerkstad Noordvleugel te ontwikkelen tot een op Europese schaal concurrerende metropool in 2040.
- 2 De netwerkstad Noordvleugel te hernoemen tot de Metropoolregio Amsterdam / Amsterdam Metropolitan Area.
- 3
 - I. De Metropoolregio Amsterdam in de Randstad te positioneren als een belangrijke motor van de Nederlandse economie;
 - II. Een belangrijk bijdrage te leveren aan de oplossing van randstedelijke problemen door een vitale Metropoolregio Amsterdam;
 - III. Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 te beschouwen als de gezamenlijke input vanuit de Metropoolregio Amsterdam voor het UPR-project Randstad 2040.
- 4
 - I. De Metropoolregio Amsterdam te profileren op twee specifieke aspecten, te weten:
 - Diversiteit (zowel stedelijk, landschappelijk, functioneel)
 - Duurzaamheid (in ieder geval energie, klimaat-bestendigheid en luchtkwaliteit).
 - II. Het daartoe vasthouden aan de (ruimtelijke) principes van bundeling, intensivering en diversiteit binnen de Metropoolregio Amsterdam en deze als uitgangspunten te nemen voor de verdere metropoolvorming.

5 Er worden vier cruciale inspanningen geleverd om de netwerkstad Noordvleugel door te kunnen ontwikkelen tot de Metropoolregio Amsterdam:

- I. Het verder intensiveren en transformeren van het afgesproken verstedelijkte en tot 2030 te verstedelijken gebied, zodat de voor een metropool kenmerkende kwaliteiten worden gerealiseerd. Hierbij is aandacht voor:
 - een evenwichtige ontwikkeling van de diverse ontwikkelingsassen;
 - behoud van binnenstedelijke werkgelegenheid;
 - voldoende aanbod van bedrijfslocaties bij de transformatie van werklocaties naar en met andere stedelijke functies, 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.

6 Het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 wordt als vertrekpunt gebruikt bij het opstellen van de komende structuurvisies in de Metropoolregio Amsterdam en daarbij nota te nemen van het document "Thema's en Opgaven voor de toekomst".

7 De onderstaande elf (boven)regionale opgaven worden erkend als urgent en belangrijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de toekomstige metropool:

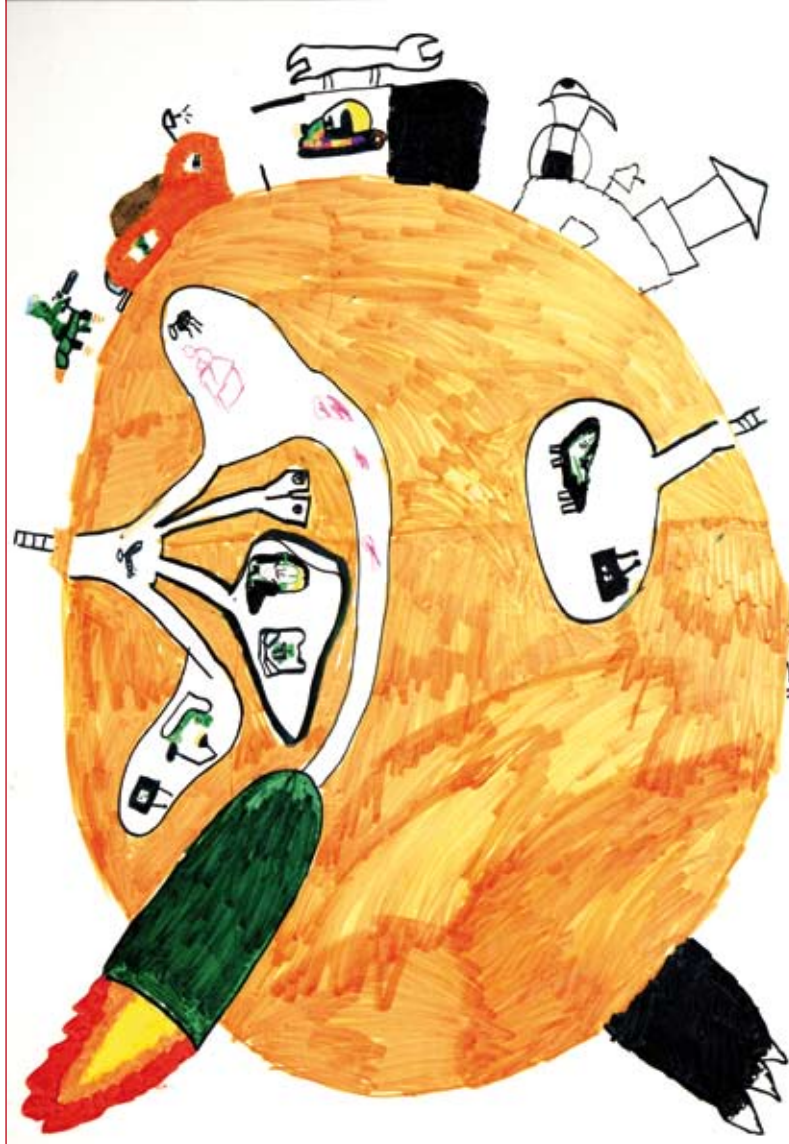
- Stedelijke intensivering en transformatie (impuls 1, zie 5-I)
- Metropolitane bereikbaarheid (impuls 2, zie 5-II)
- Metropolaan landschap (impuls 3, zie 5-III)
- Duurzaamheid/klimaatbestendigheid (impuls 4, zie 5-IV)
- Vrije tijd/toerisme/recreatie in de metropoolregio
- Toekomst haven
- Toekomst Schiphol/Lelystad
- Toekomst Greenport Aalsmeer
- Schaa sprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL
- Schaa sprong Haarlemmermeer/Bollenstreek
- Investeringsagenda en financieringsstrategie in het bijzonder van de vier impulsen voor metropoolvorming

Deze opgaven worden erkend als urgent en belangrijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur van de toekomstige metropool en zijn leidend voor de toekomstagenda van de Metropoolregio Amsterdam voor verdere beleidsvorming.

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

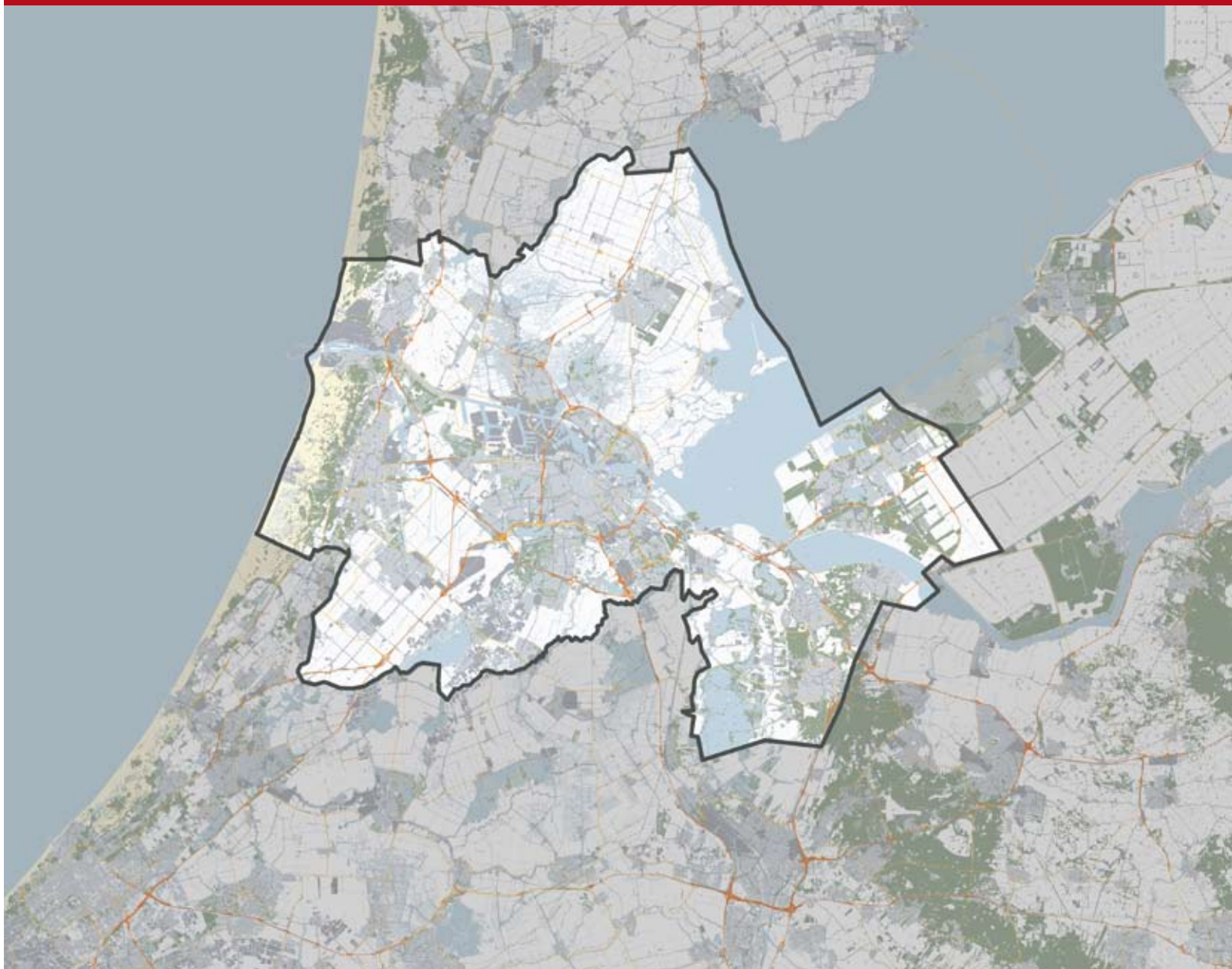
- Stedelijke intensivering en transformatie: gemeenten Amsterdam, Haarlem en Zaanstad (start in 2008)
- Metropolitane bereikbaarheid: stadsregio Amsterdam en provincie Flevoland (start in 2008)
- Metropolaan landschap: gemeente Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland (start in 2008)

- 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: partners Havenconvenant NZKG
- Toekomst Schiphol/Lelystad: via BRS/ gemeente Lelystad
- Toekomst Greenport Aalsmeer: via Stuurgroep Greenport Aalsmeer
- Schaa sprong Almere/Markermeer-IJmeer/OV-SAAL: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Schaa sprong Haarlemmermeer/Bollenstreek: via de projecttrekkers in het kader van Randstad Urgent
- Investeringsagenda en financieringsstrategie: provincies Noord-Holland en Flevoland, stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam



Metropoolregio Amsterdam

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040



Noordvleugel: Bestuurlijke grens

1 De uitdaging

1.1 Ambitie

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

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

Uit de verrichte verkenningen (zie *Feiten en vergelijking*) blijkt dat de Noordvleugel - naar Europese maatstaven gemeten - op diverse terreinen metropolitane kenmerken heeft, ook in vergelijking met andere Europese metropolen. Volgens vrijwel elke definitie is de Amsterdamse regio al een – zij het relatief kleine – wereldstad. De regio herbergt een internationale luchthaven, telt ruim 2 miljoen inwoners (3 miljoen als ook de gebieden Alkmaar, Hoorn, Lelystad en Utrecht/Amersfoort worden meegeteld), ontwikkelt zich tot

hotspot voor de creatieve industrie, is vestigingsplaats van steeds meer hoofdkantoren en geniet een grote internationale reputatie. Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid zijn middelgrote metropolen met een historische kern beter af dan megasteden. Maar om met de Europese top mee te kunnen doen, moet het regionale schaalvoordeel veel beter worden benut.

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

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



Noordvleugel in de Randstad

1.2 Ruimtelijke condities

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

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

De samenhang binnen de Noordvleugel tussen de uiteenlopende functies en milieus moet versterkt worden, via samenwerking (binnen de regio, maar ook met het Rijk en aangrenzende regio's), door afstemming en door regionale (fysieke) structuren.

De regio zal een sterke intensivering ondergaan op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Een evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio impliceert aandacht voor complementaire ontwikkelingsmogelijkheden aan de west en noordzijde. Functionaliteit en kwaliteit staan voorop. Hoe kan de stedelijke regio (stad en land) beter functioneren, voor bewoners, bedrijven en bezoekers? Gezonder en veiliger. Intensiever benut en mooier ingericht. Diverser en dynamischer. Open naar de wereld en goed bereikbaar. Met een robuuste regionale structuur van water, steden, landschappen en netwerken (infrastructureel en ecologisch). Kortom: leefbaar en duurzaam.

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

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

1.3 Randstad

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

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

Maarten Kloos



Adri Duivesteijn, Jan Hendrik Dronkers



Job Cohen, Pieter Tordoir, Michel Bezuijen



Box Randstad 2040: Discussiethema's

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

Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta

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

Ruimtelijke investeringsstrategie

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

Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking

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

Verstedelijkingsstrategie

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

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

Bereikbaarheid in relatie met ruimtelijke ontwikkeling

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

Ruimtelijk-economische typering en structuur

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

Toekomst van Schiphol

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

Box Randstad 2040: Hoofdoggaven

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

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

Box Randstad 2040: Structuurbeeld

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

1.4 Internationale en nationale context

De Randstad is sterk verbonden met andere landen, met name de Europese. Zo bevindt de Randstad zich in de Noordwest-Europese delta van Rijn, Schelde en Maas. Natuur en ecologische waarden passen binnen de Europese ecologische hoofdstructuur. En meer en meer worden verbindingen gelegd met de Trans-Europese Netwerken (TEN's), in het bijzonder de hogesnelheidslijnen. Van oudsher bestaan er vanuit de steden van de Randstad internationale relaties op het gebied van handel en diensten. Het 'open' karakter van de Randstad neemt alleen maar toe dankzij één van de vijf grootste Europese luchthavens en twee van de vijf grootste zeehavens (waaronder de mainport Rotterdam als onbetwiste nummer 1 van Europa) en Dordrecht als grootste binnenhaven van Europa. Ook in het Europees ICT-verkeer is de Randstad een belangrijk knooppunt met onder andere de grootste internethub in Europa (Amsterdam-Sciencepark).

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

Willem Salet, Peter Newman

Joost Schrijnen, Pieter Tordoir

Adri Duivesteyn



Noordvleugel



Noordvleugel: Provinciale en regionale bestuurlijke eenheden

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

De massa van de Randstad als geheel is misschien indrukwekkend, maar deze is te verspreid om als één samenhangend stedelijk milieu te kunnen functioneren met bijbehorende agglomeratievoordelen. Recente studies geven aan dat er slechts beperkt sprake is van samenhang en complementariteit tussen de verschillende steden van de Randstad. Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) constateerde onlangs op grond van het patroon van interacties dat 'vele steden nog geen Randstad maken'. Het RPB zag vooral een patroon van stadsgewesten c.q. stedelijke regio's en een afnemende onderlinge taakverdeling en complementariteit. Ook al liggen de stedelijke regio's op korte afstand van elkaar, voor bedrijfs-, woon-, werk- en winkelrelaties vormen zij aparte *daily urban systems* met relatief weinig onderlinge relaties. Dat er specifieke groepen (zoals studenten en hoger opgeleiden) zijn waarvoor de Randstad veel meer een (dagelijkse) werkelijkheid is, doet niets af aan de *overall* bevindingen van het RPB. Hoe de (dagelijkse) relaties zich in de toekomst ontwikkelen is moeilijk te voorspellen. Duidelijk is in elk geval dat de functionele

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

1.5 Noordvleugel

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

De markt waarin de internationale concurrentie plaats vindt richt zich, naast de maakindustrie en dienstverlening, vooral op de kenniseconomie in de brede zin van het woord. Kennis, innovatie en creativiteit, de belangrijke concurrentiefactoren, zijn mensenwerk.

Een regio die hierin excelleert weet mensen voor korte en lange termijn aan zich te binden. Ruimtelijke condities als werkmilieus, vrijetijdsvoorzieningen, woonmilieus, kwaliteit van het landschap en het mobiliteitsnetwerk zijn hiervoor van betekenis. Specifieke gebiedskwaliteiten worden daarbij als onderscheidende

Peter Newman, Marc Hanou

Jan Schuur

Stefan Diender



vestigingscondities steeds belangrijker. Dat loopt uiteen van cultureel erfgoed, historische stadskernen en landschappen tot kust, IJmeer en moderne stadsuitleg.

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, moeten de in potentie aanwezige regionale schaalvoordelen beter worden benut. De regio als geheel kan de gewenste woonmilieus, bedrijvensclusters, landschappen en voorzieningen in samenhang en onderlinge afgestemd bieden. Afzonderlijke overheden kunnen dat niet. Daarom hebben zij zich verenigd in 'de Noordvleugel'. De Noordvleugel presteert binnen Nederland sinds begin jaren negentig uitzonderlijk goed. Zijn internationale positie is echter niet zonder bedreigingen. Factoren die daarbij een rol spelen zijn:

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

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

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

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

1.6 Urgentie

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

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

Noordvleugel-projecten in het Programma Randstad Urgent

Thema: Eén goed verbonden Randstad

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

Thema: De Randstad bereikbaar vanuit de omgeving

- Project Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie tot luchthaven Lelystad

Thema: Werken in de Randstad

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

Thema: Wonen in de Randstad

- Project Haarlemmermeer
- Project Toekomstagenda IJmeer-Markermeer
- Project Schaalsprong Almere

Thema: Robuuste aanpak met oog op de toekomst

- Project Startnotitie Randstad 2040 (Randstad)



2 De aanpak

2.1 Opdracht

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

In het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040* worden de condities geschetst voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van de Noordvleugel, ervan uitgaande dat alle *Noordvleugelafspraken* in de periode 2010-2030 zullen worden gerealiseerd, inclusief de Noordvleugelprojecten uit het *Urgentieprogramma Randstad*. Een regiegroep bestaande uit de wethouders RO van Amsterdam, Haarlem en Almere, de gedeputeerden RO van Noord-Holland en Flevoland, en de portefeuillehouder RO van de Stadsregio kreeg hiertoe de opdracht. Deze bestuurders leverden daarvoor ook budget en ambtelijke capaciteit.

Box Noordvleugel 2040: Opgave

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

2.2 Zoektocht

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

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

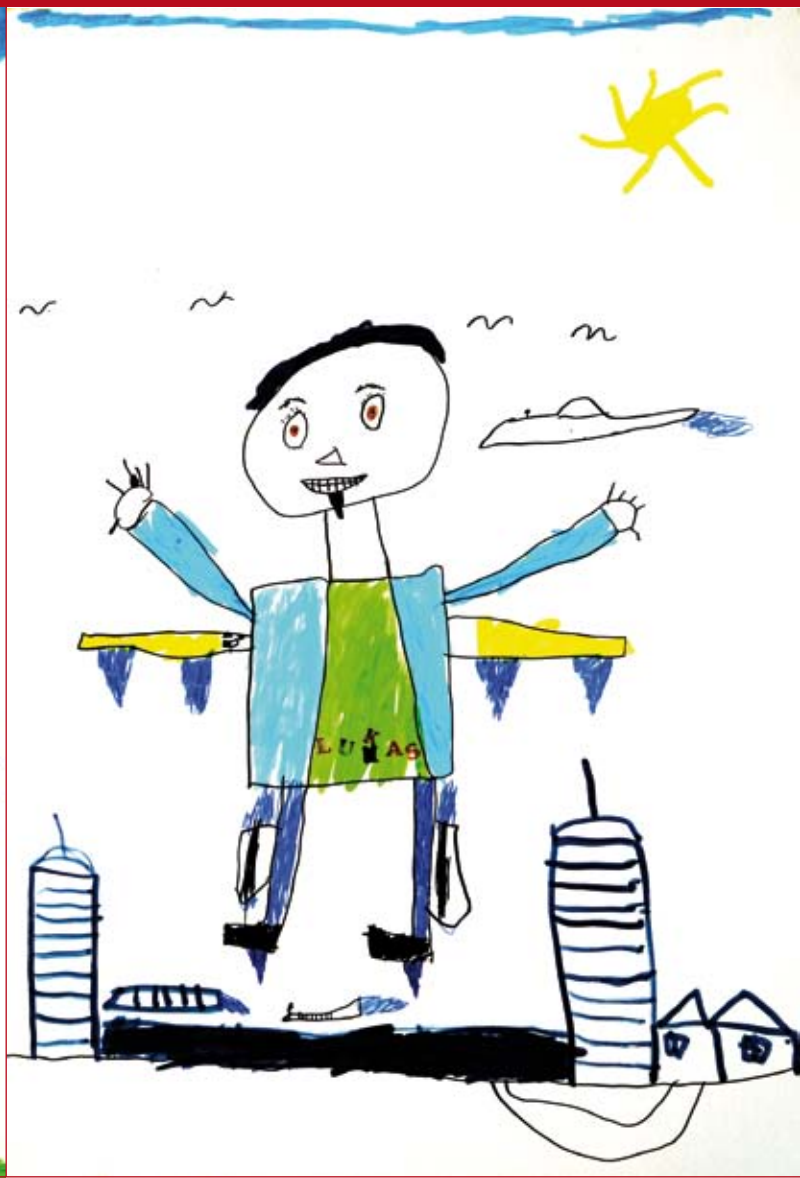
- Vóór de zomer van 2007 is in de breedte nagedacht: verkennen en analyseren van leidende trends en thema's, bepalen van onderscheidende kwaliteiten en kansen, via externe adviezen en regiodiscussies, door bestuurders, experts, ontwerpers en buitenlandse keurmeesters.
- Na de zomer zijn de opgedane inzichten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

Studenten TU-Delft

Aandachtig publiek

Michiel Bezuijen, Maarten van Poelgeest, Hans Westerbeek





3 Metropoolvorming

3.1 Groenblauwe kwaliteit als sluitstuk Noordvleugelafspraken

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

Het fundament

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

Uitgangspunt bij de metropolitane strategie vormen de identiteiten van de diverse landschappen in de Noordvleugel. Deze identiteiten vormen de toetssteen voor behoeften vanuit de stad. Recreatie, vrije tijd, welzijn, natuurontwikkeling, streekgebonden landbouw, maar ook woningbouw en economische activiteiten dienen te passen in de identiteit van het desbetreffende landelijk gebied, waar mogelijk zelfs de identiteit te versterken.

De invulling van deze 'stadsgebonden activiteiten' is gestoeld op drie fundamenten: samenhang, samenwerking en duurzaamheid.

Samenhang tussen de diverse functies die het landelijk gebied heeft, samenhang tussen acties van verschillende actoren en samenhang in de zoektocht naar nieuwe economische dragers voor het landelijk gebied.

Daarvoor is samenwerking onontbeerlijk. Samenwerking tussen 'stedelijke' en 'landelijke' actoren, maar ook tussen private en publieke partijen. Nieuwe financiële arrangementen zullen tot stand komen die bijdragen aan het behoud, de ontwikkeling en de versterking van het landelijk gebied. Ook de profilering van de regio, zowel voor de eigen bewoners als voor toeristen en bedrijfsleven, is een gezamenlijke opgave.

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

Box Noordvleugel 2040: Pilot IJmond-IJmeer

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

Milembe Matteo

Hans Westerbeek

Thomas Hutton

Sandra Rottenberg



Box Noordvleugel 2040: Streefbeeld 'De kracht van het landschap'

De Noordvleugel is een sterke metropool. De Noordvleugel onderscheidt zich niet alleen door zijn 'stedelijke kwaliteiten', maar zeker ook in de leefbaarheid, zichtbaar aan de samenhang tussen stad en land. Met het (afwisselende) landschap onderscheidt de Noordvleugel zich van andere Europese metropolen. Het besef is aanwezig dat stad en land meerwaarde hebben en elkaar versterken. Het landschap is ontdekt als een onderscheidende concurrentiefactor. In de Noordvleugel vormt een kwaliteitsrijke structuur van water en groengebieden het verbindende element tussen de stedelijke gebieden. Groen en het water slingeren door de regio heen. Van Noordzeekust tot Oostvaarderswold en Lelystad, van Haarlemmermeerpolder tot het Alkmaarder- en Uitgeestermeer zijn de verschillende landschappen door groene, begaanbare corridors met elkaar en met de steden verbonden. Publieke en private partijen dragen samen met terreinbeherende natuurorganisaties en met een vitale landbouw zorg voor de instandhouding en de samenhang van het landschap. Alle partijen dragen bij aan de financiering van de ontwikkeling, de realisatie en het duurzaam beheer van het groen en het blauw in de regio. Elke partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheid in het onderhoud en de bescherming van het landschap. Er is geen sprake meer van sectorale taakstellingen of financiering.

In de groenblauwe regio is in 2040 een palet aan functies te zien. Het gebruik van de verschillende gebieden is volledig toegesneden op de identiteit die dat gebied heeft, mede in relatie tot de stad en stedelijke functies. De Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn uitgegroeid tot herkenbare, karakteristieke landschapselementen in de Noordvleugel (met functies die passen bij de identiteit van het omliggende landschap). De scheggen zijn markante onderdelen van de stad en maken onlosmakelijk deel uit van het stedelijk collectieve bewustzijn, omdat er zo veel topkwaliteit is in de omgeving. De veenweidegebieden zijn deels vernet, deels weidevogel-gebieden. Streek-eigen landbouw is als duurzame vorm van landbouw een succes geworden. Landbouwproducten uit de regio worden vooral in de stedelijke gebieden afgezet. De kuststreek en het duinengebied zijn goed ontsloten en verfraaid met landgoederen.

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

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

Door de hele regio zijn informatiecentra gerealiseerd, die bewoners en bezoekers diensten, kennis en informatie bieden. Natuurgebieden door de hele NV dragen maximaal bij aan het duurzame imago van de NV. Wegen en openbaarvervoersverbindingen zijn volledig ingepast in het landschap en zorgen niet voor versnippering van (natuur-)gebieden. Openbaar vervoer ontsluit de landschappen en verbindt deze met elkaar. Alle kwaliteiten van de Noordvleugel (stedelijk en landelijk) worden vermarkt onder een gezamenlijke noemer. De marketing is niet alleen gericht op de buitenwacht (zoals toeristen), maar ook op de eigen bewoners en op bedrijven in de regio.

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

Ontwikkelopgaven

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

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

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

Het streefbeeld voor het Metropolitane Landschap maakt een aantal opgaven en knelpunten helder. Knelpunten waarbij het streefbeeld van het Metropolitane Landschap in conflict kan komen met andere ontwikkelopgaven. Keuzes moeten worden gemaakt over de volgende vraagstukken:

- **Inpassen ontwikkelingen Schiphol & Haven**
De ontwikkelingen van de haven en Schiphol zullen de komende jaren op een goede ruimtelijke manier moeten worden ingepast in het Metropolitane landschap.
- **De toekomst van het Markermeer-IJmeer in relatie tot de samenhang tussen Amsterdam en Almere**
De complexe combinatie van de realisatie van een Waterpark IJmeer, naast opgaven voor waterbeheer, natuurontwikkeling Markermeer, het optimaliseren van recreatieve potenties en het zoeken naar mogelijkheden voor buitendijkse verstedelijking.
- **Metropolitaan OV-net en inpassing wegen**
Bij de aanleg van nieuwe OV verbindingen dient ook rekening te worden met een betere ontsluiting van het landschap voor recreanten en toeristen. Verder dient bij de inpassing van nieuwe OV verbindingen en wegen ook nadrukkelijk rekening

te worden gehouden met de metropolitane kwaliteiten van het landschap.

- **Visie veenweidegebieden**
Voor 2040 zullen keuzen gemaakt moeten worden waar vernatting toegelaten wordt en waar de karakteristieke veenweidegebieden behouden blijven en welke maatregelen daarvoor getroffen moeten worden. De projecten uit het actieprogramma die gericht zijn op het veenweidegebied (en alle andere acties) leveren stukjes van de puzzel die uiteindelijk tot een keuze moeten leiden.
- **Goed beheer/Verrommeling**
De kwaliteit van het landelijk gebied is van groot belang en daarbij is goed beheer noodzakelijk. In aantal gebieden is echter sprake van ongewenste ontwikkelingen zoals verrommeling. Om het landschap te versterken zijn scherpe planologische keuzen en handhaving noodzakelijk.
- **Schaalsprong Almere**
De grote verstedelijkingsopgave van Almere vraagt om een duidelijke visie over inpassing met het landschap, zowel voor het accent oostwaarts of westwaarts.
- **Kust en binnenduinrand**
Het belang van de Metropool Aan Zee zal in de toekomst steeds belangrijker worden. De kust en de binnenduinrand zullen daarom gezamenlijk in één opgave worden bekeken om de verschillende belangen goed te kunnen afstemmen.
- **Wateropgave**
Hoe het Metropolitane Landschap er in 2040 uitziet, is mede afhankelijk van de discussies over veiligheid, verdroging en verzilting.

Randvoorwaarden

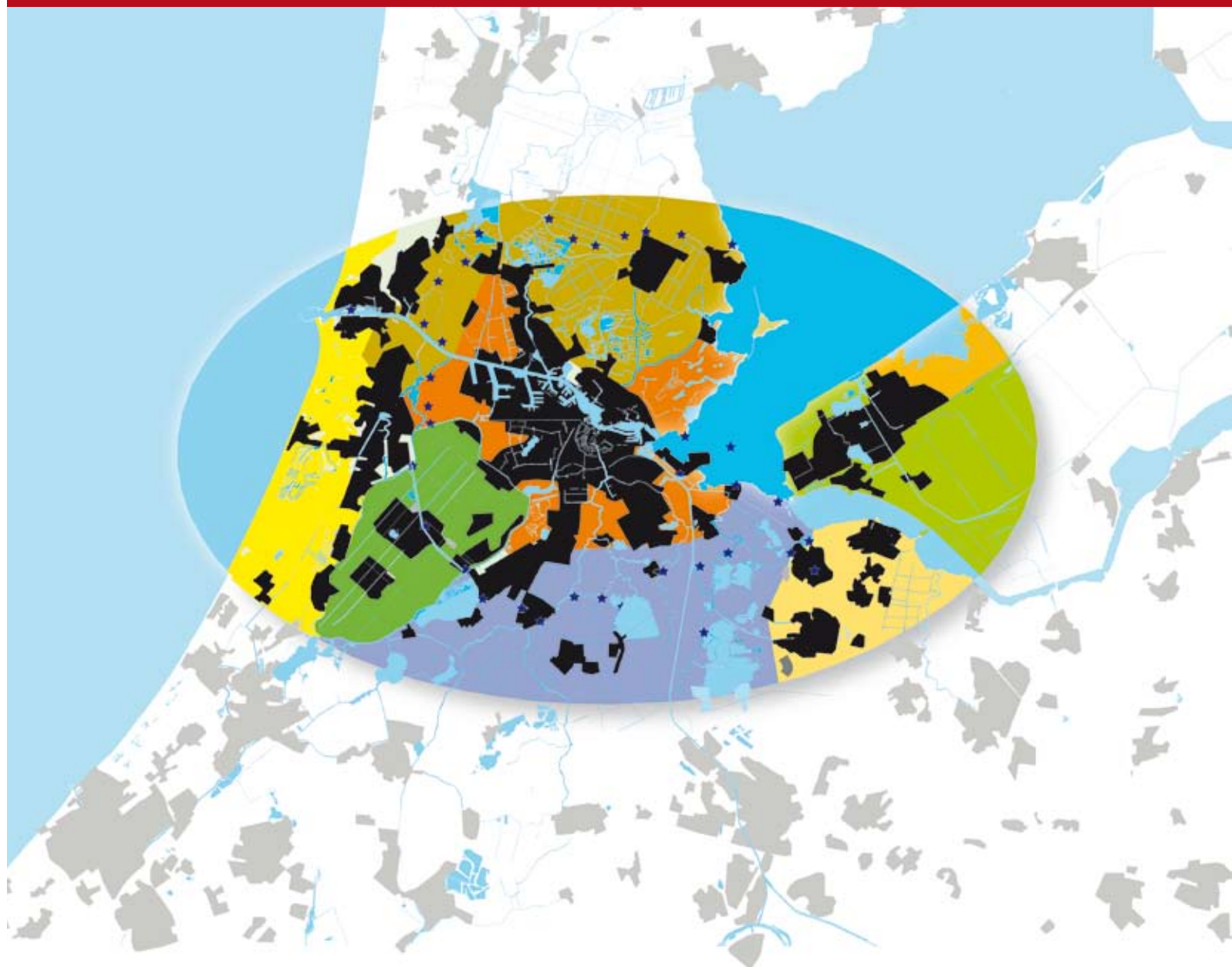
Een krachtig metropolitaan landschap kan echter niet gerealiseerd worden zonder ook in bredere procesmatige zin de gewenste ontwikkelingen te stimuleren en verrommeling te voorkomen. Naast samenwerking en samenhang zijn de volgende rand-

Marc Hanou

Enno Dijkema

Luc Berris





Noordvleugel: Landschapsidentiteiten

voorwaarden van belang voor het realiseren van het streefbeeld:

- **De ontwikkeling van financiële prikkels gericht op een groene ontwikkeling**
Financiële prikkels voor de verschillende gemeenten stimuleren vooral rode ontwikkelingen. Dit kan leiden tot een geleidelijke aantasting van de kwaliteit van het landelijk gebied.
- **Het voorkomen van verrommeling door gerichte interventies**
Naast aandacht voor de negatieve financiële prikkels zijn er andere interventies mogelijk om verrommeling te voorkomen (zoals handhaving, actieve grondverwerving). Welke mix van interventies gekozen wordt is afhankelijk van de identiteit van het (deel)landschap. Minimuminzet is dat via bestemmingsplannen de gewenste kwaliteit wordt vastgelegd.
- **Het zorgen voor een robuust en duurzaam beheer**
Beheer is een manier om verrommeling te voorkomen. Een robuust en duurzaam beheer begint bij een gebiedsgerichte benadering en nieuwe samenwerkingsvormen.
- **Verbreding van het financiële draagvlak en toerisme als nieuwe economische drager**
Duidelijk is dat voor het realiseren van de ambities rond het Metropolitane Landschap financieel draagvlak van groot belang is; dit geldt voor beheer, behoud en ontwikkeling. 'Rood voor groen' biedt geen oplossing op Noordvleugel schaal voor tekorten in ontwikkeling en beheer. Publieke partijen, inclusief het Rijk, zullen moeten blijven bijdragen. Daarnaast bieden systemen gebaseerd op bovenplanse verevening kansen, terwijl voor beheer publiek/private fondsvorming, landschapscertificaten en landschapsveilingen kansrijke opties zijn.
Het toerisme zal zeker nog groeien, maar vooral gekoppeld zijn aan de stad Amsterdam. De groei van hotelaccommodaties zal vooral in Amsterdam en Haarlemmermeer plaatsvinden. De ontwikkeling van toerisme op Noordvleugelschaal is alleen mogelijk bij een opwaardering van het OV-systeem. Dit neemt niet weg dat er wel kansen liggen met name gekoppeld aan

water (bijvoorbeeld Waterexpo 2010), de ontwikkeling van het IJmeer-Markermeer, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek en de Noordzeekust. Er zal altijd sprake zijn van toeristisch-recreatieve ontwikkeling: voor toeristen en eigen bevolking. Al met al mag de verwachting dat toerisme (en vrije tijd) een nieuwe economische drager voor het landschap kan zijn niet overschat worden.

- **Aanpak van (planologisch-juridische) en bestuurlijk-organisatorische knelpunten bij de realisatie van gebieds-gerichte projecten**
De grootste belemmering bij de realisatie van geplande groen/blauwe opgaven is het ontbreken van een gedeelde visie en om die visie vast te houden in de uitvoering. Samenwerking is vooral succesvol waar een gezamenlijk probleem of belang ervaren wordt. Daarbij is het van essentieel belang dat tijdens de uitvoering niet getornd wordt aan genomen besluiten.
- **Marketingstrategie**
Opzetten van één toeristische marketingstrategie voor toeristen en bewoners, waarin de marketing van het metropolitane landschap opgenomen is.
- **Mogelijkheden voor nieuwe woonmilieus**
Bij een duurzame landschapsontwikkeling hoort natuurlijk ook duurzame ontwikkeling van nieuwe woongebieden. De "praktijkrichtlijn duurzaam bouwen" (VROM) biedt hiervoor een goede handleiding. Bouwen in hoge(re) dichtheden levert in elk geval een goede bijdrage aan duurzaamheid. Er ligt een ontwerp-opgave voor een positieve (woon)beleving bij hoge dichtheden, in relatie tot de nabijheid van het groene ommeland. Daarnaast heeft de metropool behoefte aan nieuwe landelijke woonmilieus in het topsegment om te kunnen concurreren met Europese metropolen als Stockholm en Berlijn.
De vraag is hoe en waar we deze milieus zodanig kunnen realiseren dat het landschap ermee wordt versterkt.

Robert Graat

Wim Konter





Noordvleugel: Koersen metropolitane landschap

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

3.2 De Noordvleugel in 2030

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

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

Dankzij de regionale afstemming beschikt de regio in 2030 over voldoende voorraad van direct uitgeefbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Er is sprake van een gedifferentieerd aanbod, zonder overschot of tekort. Zo zijn er voldoende hoogwaardige

kantorenlocaties voor het aantrekken van het internationale bedrijfsleven naar de Noordvleugel. De Zuidas heeft zich in 2030 ontwikkeld tot een internationale toplocatie voor kantoren; overigens ook voor wonen en voorzieningen. Ook Schiphol is voor de kantoren een internationale toplocatie. Meer nationaal georiënteerde bedrijven vinden ruimte op locaties als Beukenhorst, Teleport, Amstelstation, Amsterdam-Zuidoost en in Amstelveen, Hilversum, Haarlem, Zaandam, Almere-Poort en Almere-Pampus. Door ontwikkeling bij knooppunten van het OV-net zijn de meeste locaties goed bereikbaar. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn duurzaam ingericht en goed ingepast in de omgeving.

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

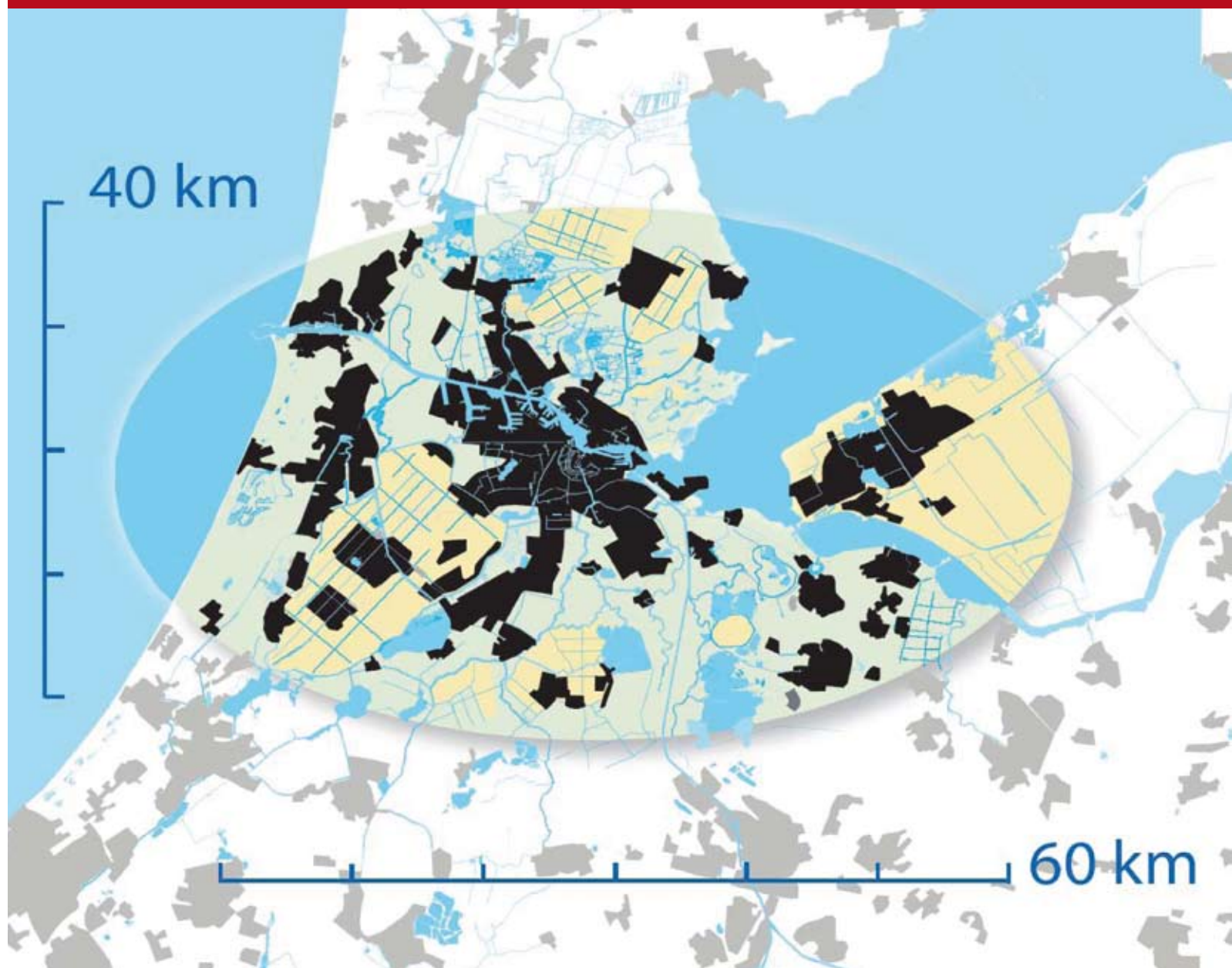
Het aanbod aan nat haventerrein is in 2030 door uitbreiding in de Wijkmeerpolder of de Houtrakpolder voldoende. De ontsluiting van de havens richting zee is op orde door de aanleg van de 2e zeesluis bij IJmuiden. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur, waaronder een binnenhaventerminal, kunnen vervoersstromen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

In de periode 2010-2030 zijn er minimaal 150.000 woningen toegevoegd in de Noordvleugel. Vooral in Haarlemmermeer/ Bollenstreek (25.000), Amsterdam (50.000) en Almere (45.000; +

Saskia Hoogstraten

Richard Hoving





Noordvleugel: Basiskaart ondergrond

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

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

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

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

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

Michel Bezuijen, Matthea Mevissen, Peter Visser, Marijke Vos

Reinoud Bakker

Maarten van Poelgeest, Henk Ovink





Basiskaart: Stedelijk gebied

bestaand + gepland woningbouw + 150.000 2010 - 2030

3.3 Ontwikkelingsbeeld 2040

Ruimtelijke hoofdstrategie

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

- In blijven zetten op **bundeling** van verstedelijking, d.w.z. verdergaande concentratie van stedelijke ontwikkelingen binnen de grenzen van het stedelijk gebied anno 2030 (inclusief het Aalsmeerse glastuinbouwcomplex), draagt het beste bij aan realisering van doelen: vrijwaren van landschappen, draagvlak grootstedelijke voorzieningen, draagvlak regionaal openbaar vervoer, bijdrage aan energie-besparing, groter aandeel openbaar vervoer, fietsen en lopen in modal split, klimaatbestendigheid en efficiënt ruimtegebruik. Gevolg is een geleidelijk steeds groter aandeel in de ruimtelijke investeringen voor stedelijke intensivering en transformatie. Deze bundeling schept ook planologische duidelijkheid voor de landelijke gebieden. Ook hier is bundeling aan de orde, namelijk in gebieden voor natuur/water enerzijds en in gebieden met grootschalige en intensieve landbouw anderzijds.
- In blijven zetten op **diversiteit** (en menging) van steden en stadsdelen, van centra en landschappen, zowel economisch en ecologisch als sociaal en cultureel, wat betreft woonmilieus, werkmilieus en vrijetijdsmilieus, is een sterke troef in de internationale concurrentie met andere Europese metropolen. Binnen de Noordvleugel bestaat ook op het niveau van deelregio's diversiteit, zoals Zaanstreek, het Gooi, Amstelland en de kuststreek, wat een extra voordeel is. Dit uit zich ook in bestuurlijke diversiteit welke noopt tot samenwerking.

Centraal staat niet langer het bieden van uitbreidingsruimte voor allerlei ruimtevragende functies. Niet kwantiteiten maar ruimtelijke kwaliteit moet leidend worden bij de verdere ontwikkeling en inrichting van de metropolitane regio. De vraag naar ruimte wordt steeds meer tegemoetgetreden met hergebruik en transformatie, met vernieuwing en intensivering, met menging en creatieve oplossingen. De verkenningen en keuzes voor de ontwikkeling van de Noordvleugel tot een Europese metropolitane regio leiden tot enkele ordeningsprincipes, die bepalend zijn voor de toekomstige ruimtelijke structuur: **bundeling, intensivering, diversiteit en verbinding**.

Noordvleugel 2040

Hoofdstrategie Ontwikkelingsbeeld

Diversiteit	economisch, sociaal, cultureel, landschappelijk, woon-, werk en vrijetijdsmilieus
Bundeling	verstedelijking, landbouw, natuur/water (klimaatbestendigheid)

Ruimtelijke structuur gericht op duurzaamheid

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

Regionale bouwstenen hiervoor zijn:

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

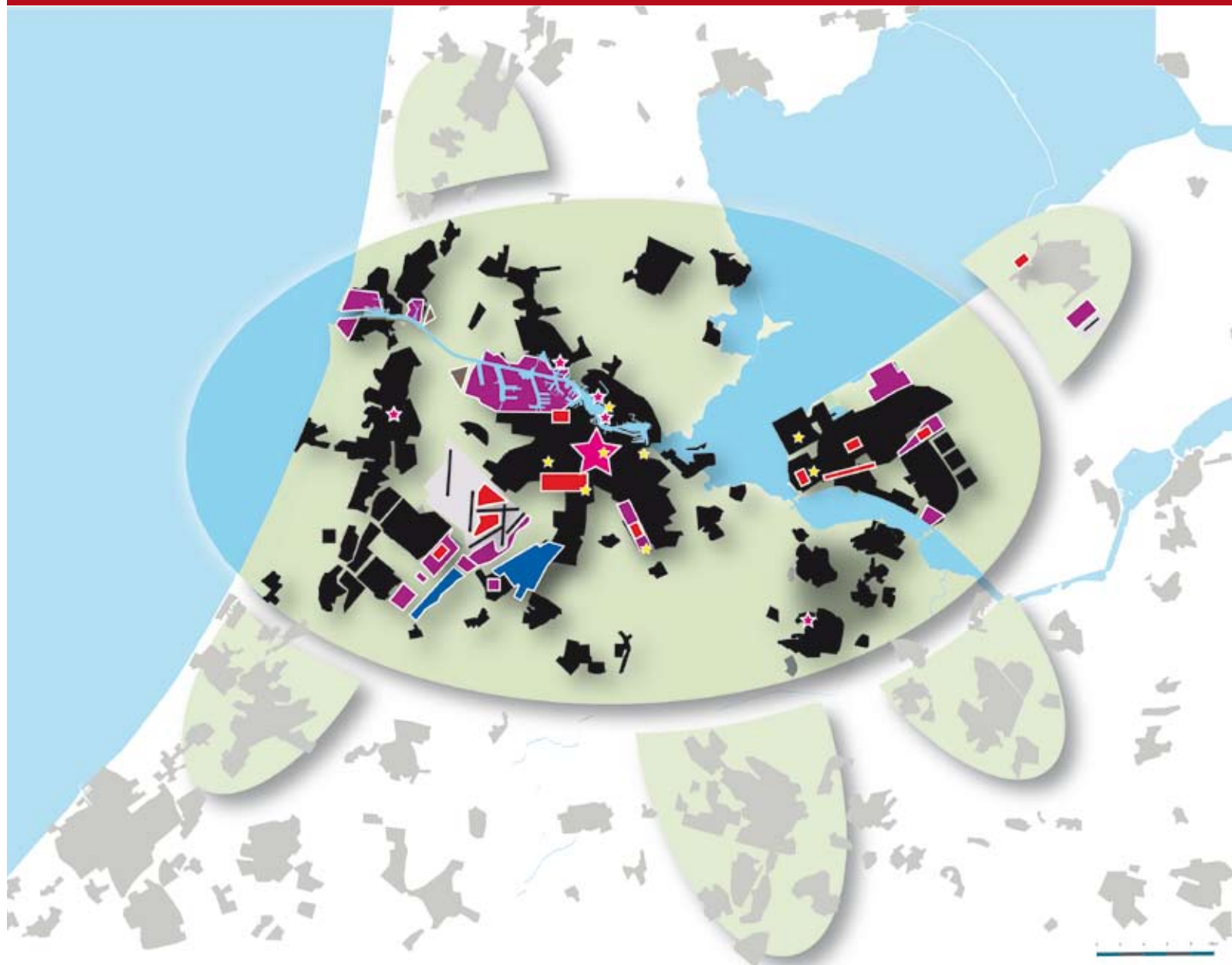
De duurzaamheid en langdurig goed functioneren van de Noordvleugel vereisen dat geanticipeerd wordt op de ontwikkeling van het klimaat, die zich in grote mate uit via het water. Gezien de voortgaande economische groei en toename van het bewonersaantal van de Noordvleugel zijn veiligheid tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en

Ton Hooijmaijers, Tjeerd Herrema

Michiel Ruijs, Andries Greiner

Michiel Weijs, Michel Bezuijen





Basiskaart: Stedelijk gebied

bestaand + gepland economische centra 2010 - 2030

watertekort en een gezonde waterkwaliteit van groot belang. Dit betekent risicobewust bouwen en het zo veel mogelijk zelfvoorzienend maken van de watersystemen zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Klimaatbestendigheid moet een leidend principe zijn bij lokatiekeuze en inrichting.

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

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

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

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

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

Door toenemende welvaart neemt de behoefte aan ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke flexibiliteit toe. Ook om internationaal

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

De Noordvleugel is noch een megastad noch een eenvormig veld van steden, suburbs en dorpen. Het is een polycentrische stad met een kernstad (Amsterdam) en daaromheen gelegen grotere kernen (zoals Almere en Haarlem), met een toenemende

Duurzame Noordvleugel

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

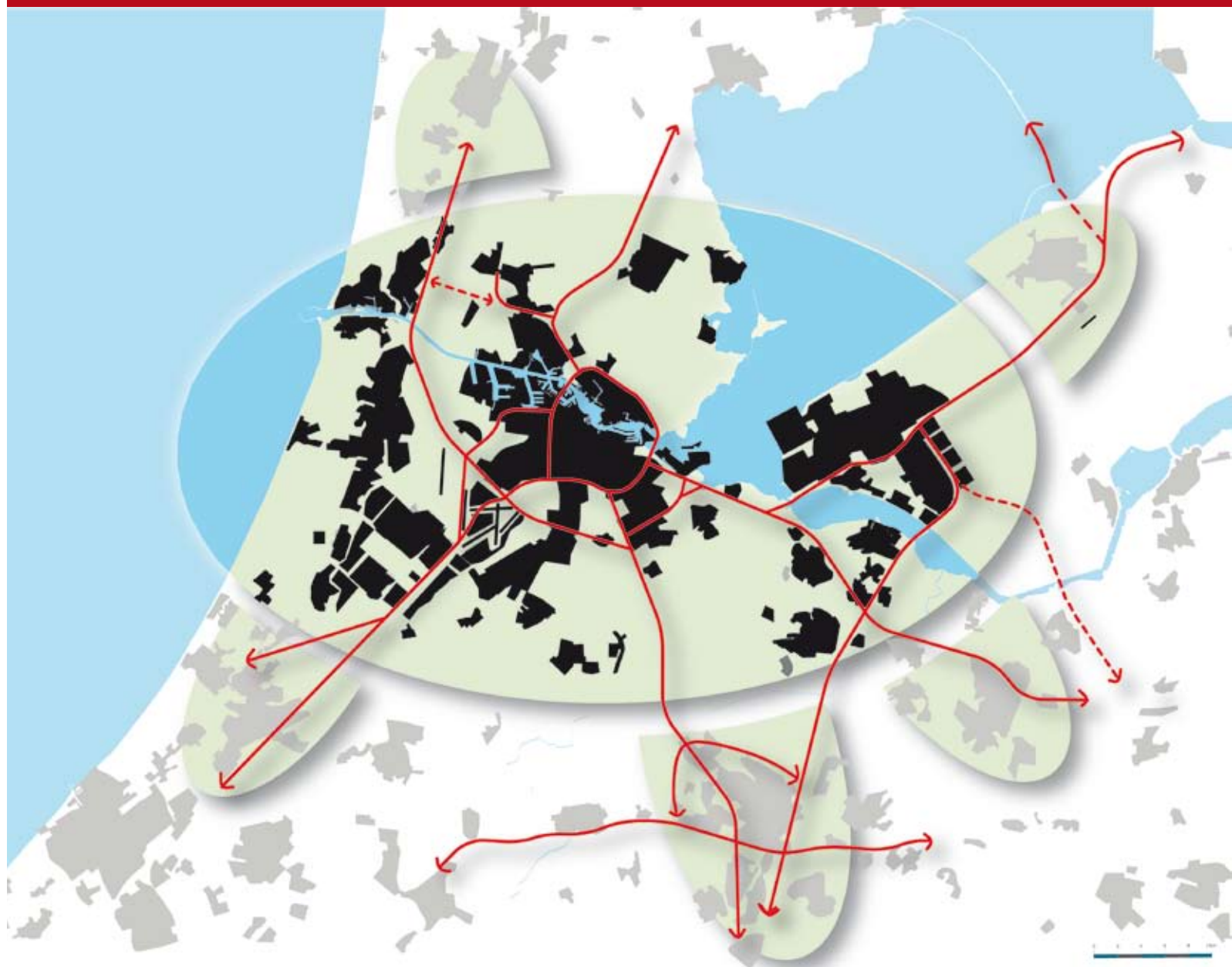
- Ruimtegebruik: bundeling van verstedelijking, compact, efficiënt en meervoudig ruimtegebruik, hergebruik (herstructurering en transformatie)
- Grondgebruik: gerelateerd aan bodemkwaliteitskenmerken
- Leefomgeving: integrale benadering luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid, waterveiligheid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

Reinoud Bakker, Harry Zondag, Herman van Vliet, San Verschuuren

Nanette Hoogslag, Sandra Rottenberg

Jan Rensen





Basiskaart: Hoofdwegennet

bestaand + gepland 2010 - 2030

concentratie op de ontwikkelingsas Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Dit model verenigt onder de juiste condities (regionale regie en goede verbindingen) de voordelen van stedelijke massa met diversiteit, nabijheid en kleinschaligheid. Samenhang is nodig om voldoende uitwisseling tussen de uiteenlopende onderdelen van de metropoolregio te kunnen verkrijgen.

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

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

Ruimtelijke structuur gericht op leefbaarheid

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

- **Behoud sociale balans**

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

Ook in centraler gelegen stadswijken moeten delen van de woningvoorraad toegankelijk blijven voor studenten, starters, migranten en middeninkomens. Voldoende beschikbaarheid

van en diversiteit in woonmilieus (van betaalbaar en toegankelijk tot internationale top), een hoogwaardig cultureel aanbod, menging en participatie van diverse bevolkingsgroepen zijn bepalend voor het aantrekken van de voor metropolitane ontwikkeling belangrijke kenniswerkers en creatievelingen.

- **Benutting landschap**

Samen met een krachtig stedelijk netwerk - economisch, stedenbouwkundig, cultureel- maakt het landschap de Noordvleugel tot een unieke blauwgroene metropool. Het platteland kan veel diensten bieden die essentieel zijn voor de leefbaarheid en duurzaamheid van de stedelijke regio. Agrarische activiteiten die puur gericht zijn op agrarische productie en concurrentie op de wereldmarkt, verplaatsen zich naar gebieden waar de stedelijke ruimtevraag minder groot is, waardoor het metropolitane landschap haar belangrijkste economische dragers kwijtraakt. Het platteland zal daarom als leverancier van rust, ruimte, lucht, gezondheid, woonmilieu, recreatie, natuur, landschapsschoon en waterberging een nieuwe bestaansbasis moeten vinden. Ook de landbouw zal zijn blik meer op de stedeling moeten richten, in de vorm van regionale producten en kwaliteitsvoedsel, en door 'medegebruik'. Stad en ommeland raken hierdoor functioneel meer vervlochten.

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



Basiskaart: Regionaal OV-net

bestaand + gepland 2010 - 2030

Ruimtelijk profiel van een duurzame en leefbare Hollandse metropolitane regio		
	Kernthema	Doelstelling
Schalen	• Randstad/corridors • Noordvleugel/ metropool • Kernstad/agglomeratie	• Verbinden en doorstromen • Diversiteit en samenhang vergroten • Intensiveren grondgebruik
Kwaliteiten	• Diversiteit • Compactheid • Sociale balans • Waterrijk	• Economische clusters verder ontwikkelen • Diversiteit aan milieus vergroten • Identiteit van landschappen versterken • Complementariteit tussen centra bewerkstelligen • Wonen aan water stimuleren • Stedelijke uitgroei begrenzen • Verder intensiveren stedelijk grondgebruik, vooral bij OV-knooppunten • Functiemenging blijven bevorderen • Integratie van de wateropgave in compacte stad • Fietsen en lopen stimuleren • Mengen van woonmilieus in de hele regio • Toegankelijke woningmarkt bevorderen • Voorzieningen verweven met stedelijke opbouw • Robuust, meer zelfvoorzienend watersysteem • Waterrijke natuur ontwikkelen • Vervoer over water faciliteren • Open landschap • Behouden en versterken groenblauwe raamwerk • Transitie naar multifunctionaliteit • Bundelen van verstedelijking
Structuur	• Ordening	• Blijvend geleden in steden en landschappen • Bundelen van verstedelijking (incl. kassen) • Ontwikkelen regionale knooppunten
Samenhang	• Netwerken	• Hoogwaardig regionaal OV toevoegen • Relaties tussen green-, air- en seaport versterken • Relatie tussen steden en landschap verbeteren • Relatie met bovenregionale wateropgave

Frank Albers

Maarten van Poelgeest

Tjeerd Herrema

'Inlooptelier' 12 oktober 2007





Noordvleugel 2030: Bestaand + gepland 2010 - 2030

Basis en impulsen

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

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

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

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

Impuls 1: Stedelijke transformatie

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

kilometers stadsrand wat mogelijkheden om de recreatieve functie van het ommeland beter te benutten.

Om het 'laadvermogen' van de stedelijke gebieden te vergroten zijn vermindering van milieuhinder en vergroting van waterberging absolute voorwaarden. Samen met vaak benodigde bodemsanering en aanpassing van infrastructuur vergt dit grote investeringen, waarbij rijkssteun onontbeerlijk is. Doel is niet zozeer 'verdichting', maar vooral efficiënter ruimtegebruik, transformatie van verouderde gebieden naar moderne, gespecialiseerde of gemengde gebieden, opname van het volledige verstedelijkingsprogramma 2030-2040, behoud van sociale en culturele menging in de stedelijke gebieden, toevoeging van nieuwe stedelijke milieus, inpassing van topvoorzieningen, voldoende draagvlak voor metropolitaan openbaar vervoer, concentratie van regionale voorzieningen, publieke diensten en economische functies bij knooppunten van regionaal openbaar vervoer. De grootste dynamiek zal zich voordoen op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere, waar het grootste deel van het economische en woningbouwprogramma van de Noordvleugel zal worden gerealiseerd. Dat neemt niet weg dat alle deelregio's en ontwikkelingsassen samen zorgen voor een evenwichtige metropoolvorming.

Impuls 2: Metropolitane bereikbaarheid

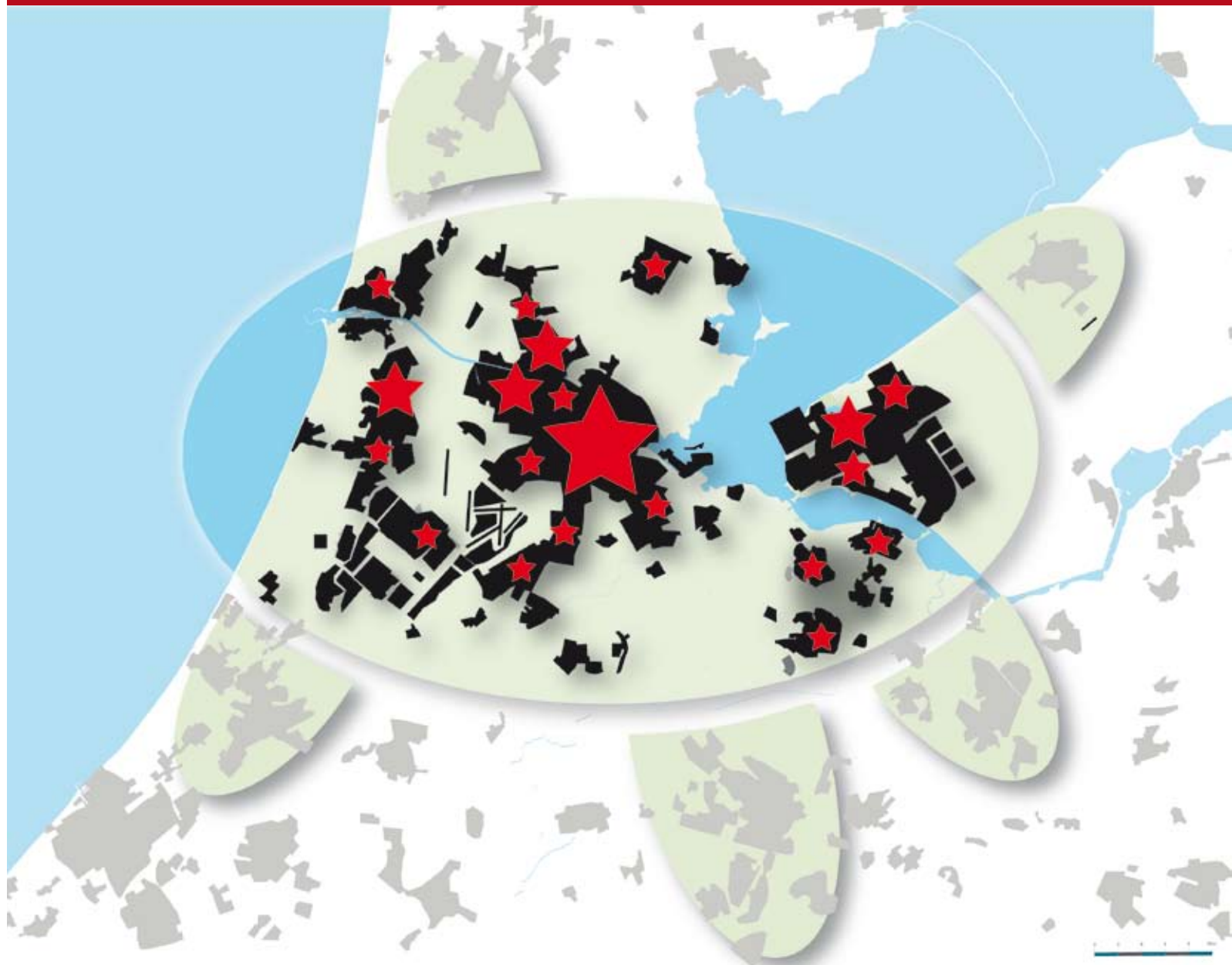
Voor het doorontwikkelen van de netwerkstad Noordvleugel tot een Europese metropool is vereist dat de internationale en interregionale bereikbaarheid gegarandeerd is, via de lucht, over het water (vooral goederen, maar ook zee- en riviercruises), met de HSL (zuid en oost, waarbij de HSL-Zuid mogelijkwerijs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

Michiel Weijs, Anneke Boele, Jan Nieuwenburg

Ton Hooijmaijers

San Verschuuren





Noordvleugel 2040: Impuls 1

Stedelijk gebied: intensiveren en transformeren

Utrecht. Ook zou een autoveerverbinding tussen Almere en Volendam overwogen kunnen worden.

De interne samenhang kan pas echt op niveau komen als er regiodekkend één metropolitaan openbaar vervoer-net tot stand komt. De regionale reiziger moet zich snel en zonder al te veel overstappen door de metropool kunnen bewegen, van IJmuiden tot Almere en van Purmerend tot Aalsmeer. Basis daarvoor vormt het samenstel van bestaande en geplande regionale verbindingen: metrolijnen, stoptreindiensten, regionale buslijnen (waaronder HOV-lijnen) en *fast ferries*, dat als één net moet gaan functioneren via goede onderlinge verknoping, met perfecte overstapmogelijkheden en aansluiting gevend op een fijnmazig stedelijk OV-net (tram en/of bus). Hier en daar zal in dat regionale net nog een ontbrekende schakel moeten worden ingevuld, zoals mogelijkerwijs een HOV-westtangent Sloterdijk-Osdorp-SchipholOost-WerkstadA4, een HOV-noordtangent Zaanstad-AmsterdamNoord-IJburg, HOV Haarlem-IJmuiden, HOV Haarlem-Schiphol-Zuidas en een westtak van de Amsterdamse metro naar Schiphol's 2de terminal.

Bovendien zouden Haarlem en Zaanstad ook per spoor direct verbonden moeten zijn met de Zuidas. Beslissend voor het metropolitane niveau is evenwel de ontwikkeling van een hoogwaardige regionale OV-verbinding (RER/S-Bahn) op de as Hoofddorp-Schiphol-Zuidas-Almere, die samen met de Noord-Zuidlijn de ruggengraat van het metropolitane OV-net gaat vormen.

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

Na de lopende en voorgenomen omvangrijke verbeteringen aan het hoofdwegennet (diverse wegwitbreidingen, A6-A9, Westrandweg, 2de Coentunnel, A30) en de toevoeging van nog een enkele ontbrekende schakel (op de agenda staat A8-A9) is het hoofdwegennet af. Nog meer asfalt leidt niet tot

betere bereikbaarheid, omdat het stedelijke wegennet en de bestemmingen in de metropool die autotoevoel ruimtelijk niet meer kunnen verwerken en bergen. Daarom is tegelijk een doelmatiger gebruik van de beschikbare wegcapaciteit gewenst, via een pakket aan maatregelen: techniek, ICT, parkeerbeleid, beprijzing, verkeersgeleiding, reizigersinformatie, bedrijfsarrangementen en P&R-voorzieningen bij de toeleidende wegen vanuit de wijde omgeving. Dit sluit niet uit dat capaciteitsuitbreidingen in de toekomst weer overwogen moeten worden als deze maatregelen tekortschieten. In de kerngebieden van de metropool zal het gros van de personenverplaatsingen moeten gaan bestaan uit lopen, fietsen en OV-gebruik, inclusief veren. Zo ontstaat het perspectief op één samenhangend verkeers- en vervoersnet - voor individueel en collectief personentransport, waarbij beide systemen zo verknoopt zijn via transferia dat ketenmobiliteit een vanzelfsprekende zaak wordt.

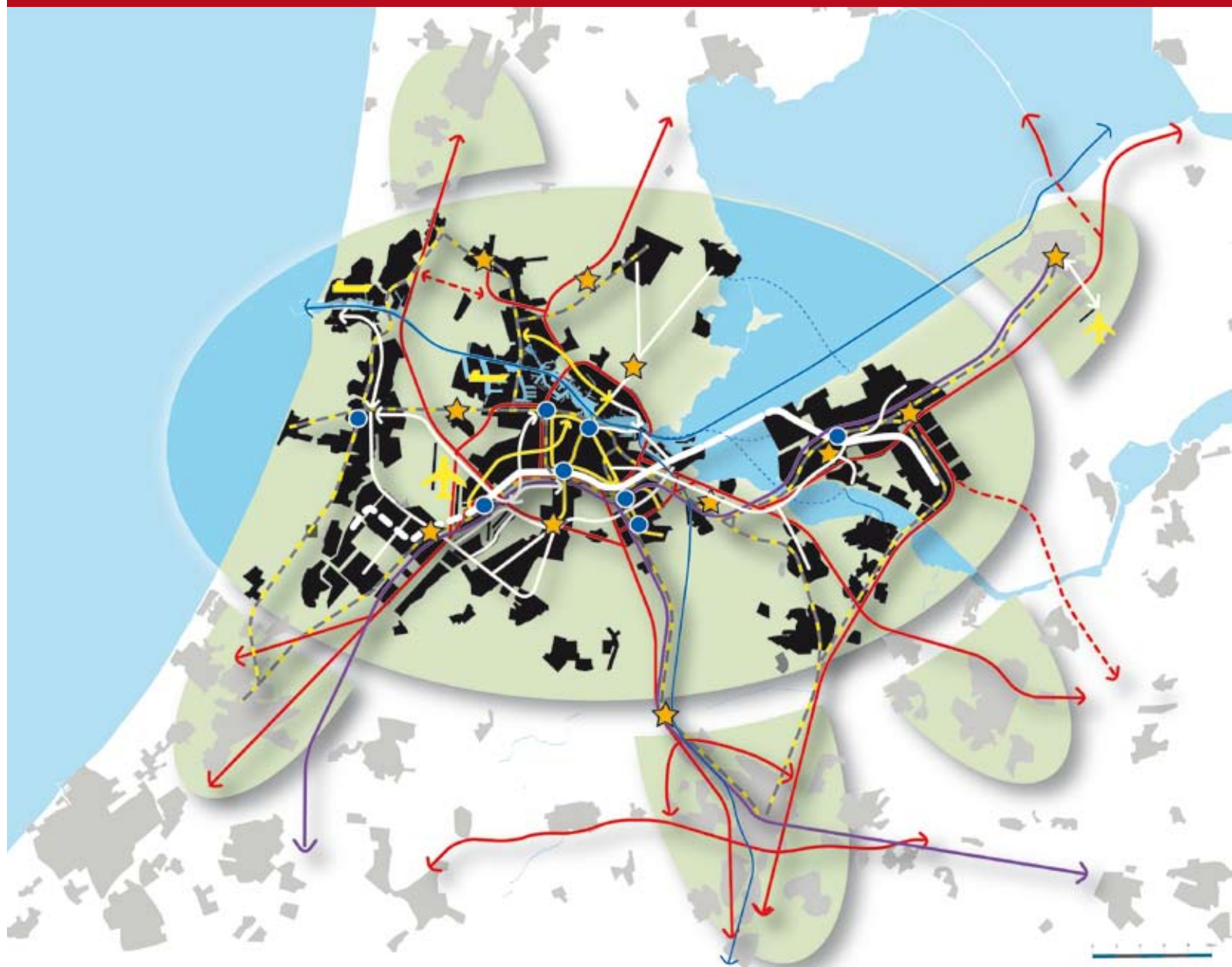
De voorspelde groei in het goederenvervoer overtreft die in het personenverkeer. Een efficiëntere logistiek van de goederenstromen in de regio, met een groter aandeel voor transport over water en per spoor, is in de Noordvleugel noodzakelijk. De grote logistieke spelers in de regio (Schiphol, havens,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

Impuls 3: Metropolitaan landschap

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

Het landschap in de Noordvleugel voegt een onmisbare en onderscheidende kwaliteit toe aan de Amsterdamse metropool. Gelegen in de Hollandse delta, met zijn typische polderlandschappen (droogmakerijen en veenweidegebieden), waterlopen en -plassen.

Maar ook aan de Noordzee en het Markermeer, doorsneden door Noordzeekanaal, het IJ, het IJmeer en het Gooimeer. En tussen de zandruggen van de Kennemerduinen en het Gooi. Met robuuste



Noordvleugel 2040: Impuls 2

Bereikbaarheid: één metopolitaan OV-net

groenblauwe verbindingen van Europese betekenis: de natte as Markermeer/IJmeer-Groene Hart en de zone Oostvaardersplassen/Oostvaarderswold-Veluwe. Dit landschap moet deel gaan uitmaken van de metropool: het metropolitane landschap.

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

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

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

Impuls 4: Duurzaamheid

De klimaatverandering zal zich in de Noordvleugel fysiek vooral uiten via het water.

Gezien de voortgaande economische groei en toename van het inwonertal zijn veiligheid tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en watertekort en een gezonde waterkwaliteit van groot belang. Dit betekent risicobewust bouwen en het zo veel mogelijk zelfvoorzienend maken van de watersystemen zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Klimaatbestendigheid moet een leidend principe zijn bij lokatie-keuze en inrichting.

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

Opbouw ruimtelijke Ontwikkelingsbeeld

De kaartreeks illustreert de hiervoor gevolgde opbouw:

- **Geplande ontwikkelingen tot 2030:** vaststaande afspraken, lopende projecten en ijzeren trends. Deze kaart is samengesteld uit de volgende kaartlagen en volgt na de laatste kaart:
 - ondergrond
 - woningbouw
 - economische centra
 - regionaal OV-net
 - hoofdwegenet
- **Vier extra inspanningen:** cruciaal voor metropoolvorming. De vier impulskaarten betreffen:
 - voortgaande stedelijke intensivering en transformatie
 - totstandkoming één metropolitaan openbaar vervoernet
 - ontwikkeling van metropolitaan landschap
 - duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de metropool
- **Tien (boven)regionale vervolggopgaven (zie paragraaf 3.4)**



Noordvleugel 2040: Impuls 3

Groenblauwe kwaliteit: metropolitaan landschap

3.4 (Boven)regionale vervolggaven

Uit de voorgaande paragrafen komt een tamelijk eenduidig en robuust ontwikkelingsbeeld voor de Noordvleugel naar voren. Er refteren op het fcaalniveau van de metropool nog wel enkele grote opgaven, die komende tijd om nadere uitwerking, afweging en keuze vragen.

Allereerst betreft dat de verdere uitwerking van de vier investeringsimpulsen voor metropoolvorming. Daarnaast een drietal opgaven die in het kader van het Urgentieprogramma Randstad verder zullen worden gebracht: Schiphol, Haarlemmermeer en Almere c.a. Tenslotte 3 uiteenlopende opgaven: haven, vrijetijd/toerisme en investeringsstrategie.

Stedelijke intensivering en transformatie

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

Metropolitane Bereikbaarheid

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

Metropolitaan landschap

Het project Metropolitaan Landschap heeft een strategie beschreven voor behoud en ontwikkeling van de diverse landschappen in en bij de Noordvleugel, uitgaande van hun

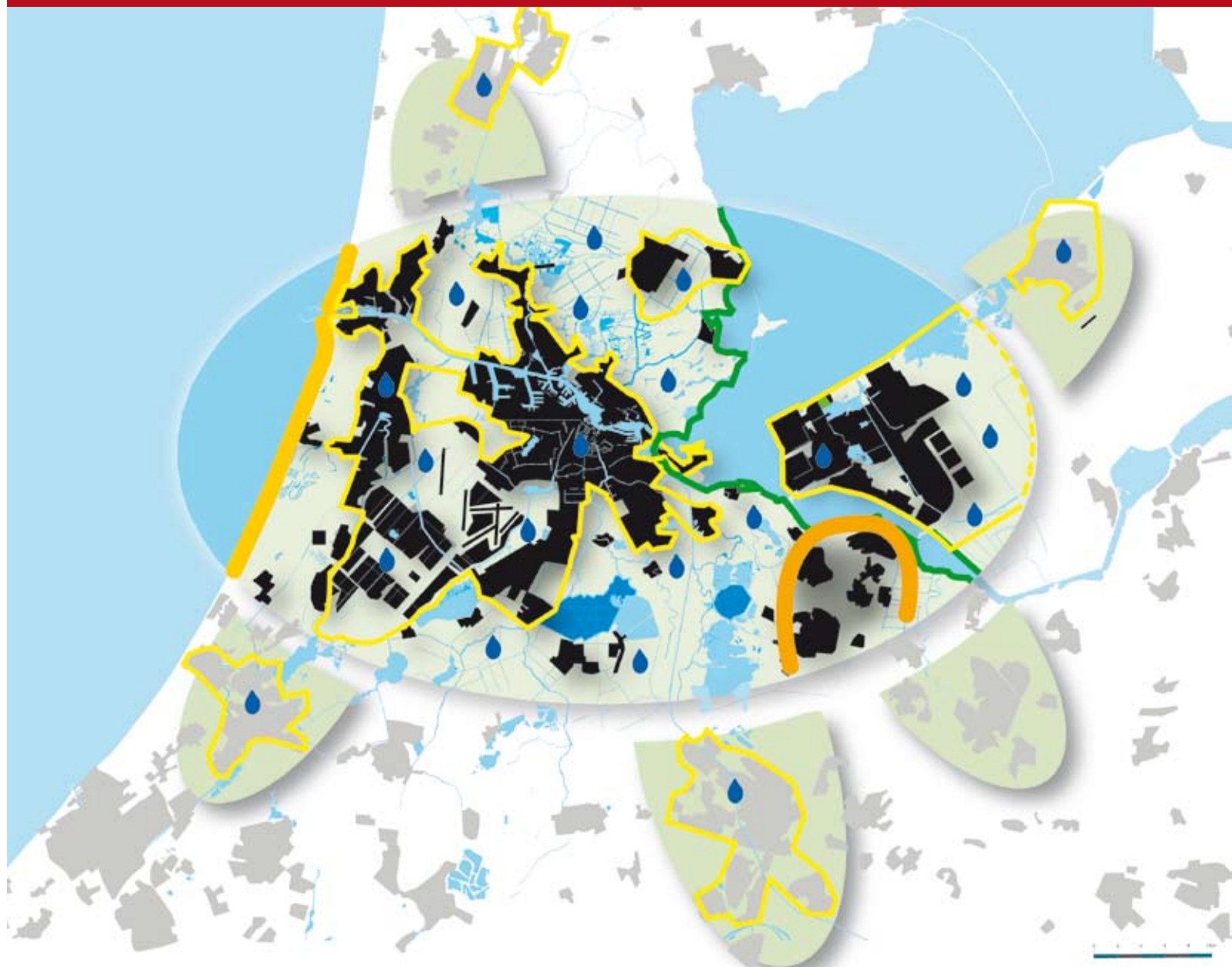
identiteit en gericht op omvangrijke investeringen in de veelzijdige functionele en ruimtelijke kwaliteiten van het metropolitane landschap. Het project heeft de agenda bepaald voor discussies over functie en kwaliteit van de landschappen, maar ook voor de financiering van ontwikkelopgaven en beheer,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

Duurzaamheid en klimaatbestendigheid

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

Toekomst haven

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



Noordvleugel 2040: Impuls 4

Duurzaamheid: klimaatbestendig watersysteem

Toekomst Schiphol

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

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

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

Schaalsprong Haarlemmermeer

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

Vrijetijd/toerisme/recreatie in de metropool

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

Investeringsstrategie ter financiering van de impulsen voor metropoolvorming

De internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel moet worden uitgebouwd door de internationaal sterke punten te

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

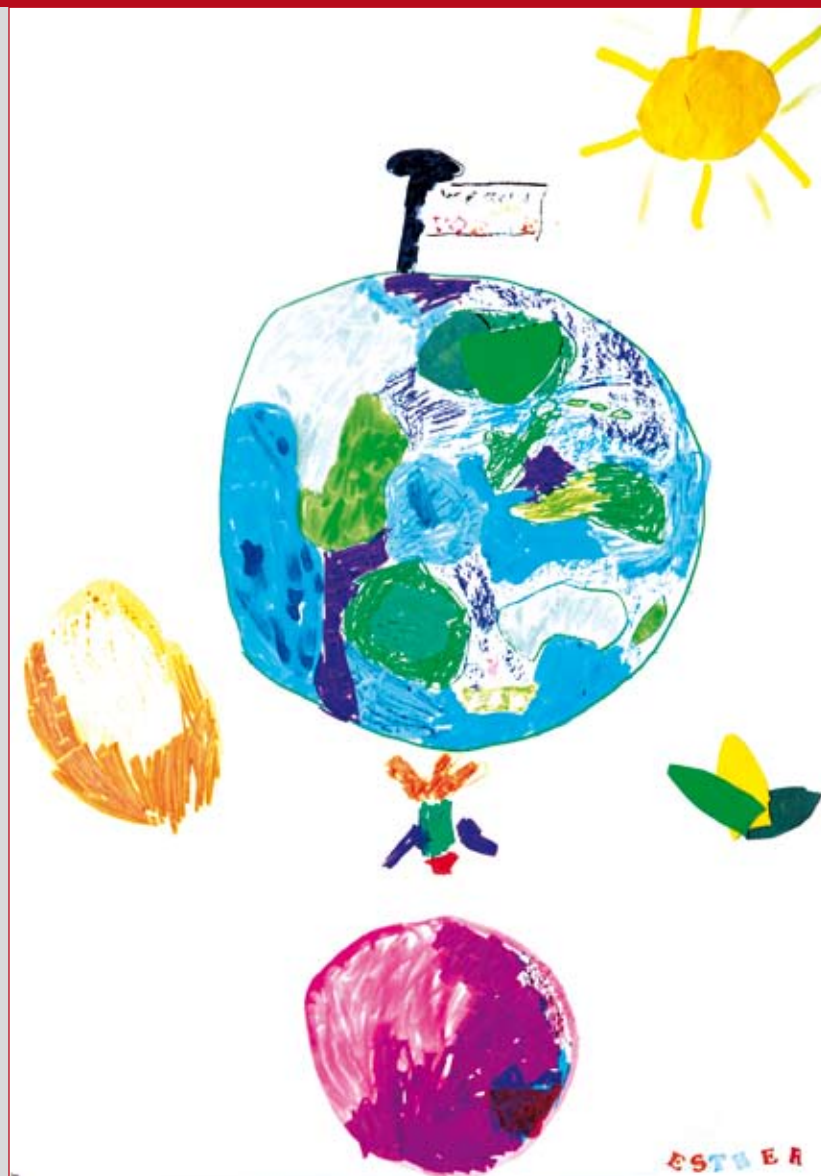
Deze positie van de Noordvleugel rechtvaardigt bijzondere overheidsinzet hierop. Investeren hier levert immers een groter rendement op dan elders. Hierin passen bijvoorbeeld maatregelen gericht op voldoende en aantrekkelijke woon- en werkmilieus voor kenniswerkers (IJ-oever, Almere), de ontwikkeling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

- omvangrijke stedelijke intensivering en transformatie,
 - ontwikkeling van een metropolitaan openbaar vervoernet,
 - versterking van de kwaliteit van de metropolitane landschappen,
 - en het klimaatbestendig maken van de metropool
- vergen buitengewone investeringen in de komende decennia, welke maar ten dele kunnen worden gedekt vanuit de huidige financieringssystematiek van de overheid. De huidige wijze van (rijks)financiering van grote projecten op het gebied van (regionaal) openbaar vervoer, herinrichting landelijk gebied en binnenstedelijke transformatie schiet daarvoor tekort. Dit rechtvaardigt een eigen investeringsstrategie voor de Noordvleugel.



Metropoolregio Amsterdam

Feiten en vergelijking



4 Feiten en vergelijking

4.1 De Noordvleugel Nu

Noordvleugel in de Randstad

Economische groei wordt door globalisering steeds meer geconcentreerd in stedelijke agglomeraties. Kennisintensieve bedrijvigheid komt steeds vaker samen in de grootstedelijke regio's. In een grootstedelijke agglomeratie kunnen ondernemers, onderzoekers en creatieven en anderen elkaar versterken. In de 4 Randstad-provincies wordt de helft van het bruto binnenlands product (BBP) verdiend, de 4 grote steden zijn samen goed voor een kwart van het BBP. De ontwikkeling van de Randstad is een zwaartepunt in het nationale en regionale economische beleid. Met het BRP van bijna 250 miljard euro staat de Randstad op de vijfde plaats in Europa. Van de 2000 grootste bedrijven in de wereld hebben er 28 hun hoofdkantoor in Nederland, waarvan 24 in de Randstad. Daarmee neemt de Randstad de 5e plaats in Europa in (Forbes, 2005). De Randstad is een metropool met enkele centra. Er lijkt zich een hiërarchisch patroon te ontwikkelen, waarin de Noordvleugel steeds sterker bovenaan komt te staan. De Noordvleugel fungeert als een magneet voor tal van activiteiten. De andere centra in de Randstad, de regio Utrecht en de Zuidvleugel, groeien minder hard. Deze centra vormen samen de Randstad, maar functioneren niet als een stedelijk netwerk in de zin dat ze complementair zijn op elkaar. De Noordvleugel ontwikkelt zich wel tot een zelfstandig stedelijk netwerk met sterke interne relaties als gevolg van de grote ruimtelijke en functionele differentiatie. De Noordvleugel blijkt echter ook sterke relaties te hebben met vooral de regio Utrecht, vooral wat betreft de migratierelaties.

De Noordvleugel als metropool

De Noordvleugel is een stedelijk netwerk, met een grote mate van

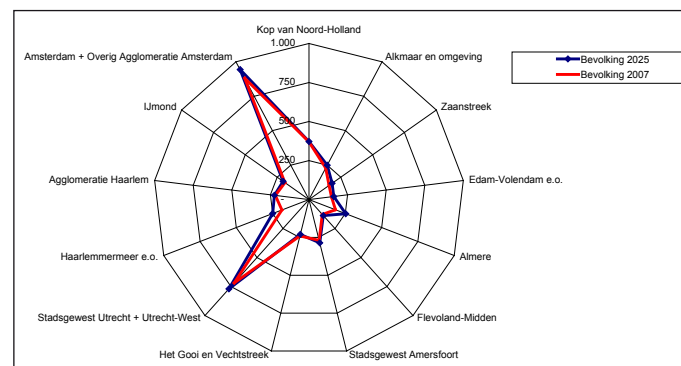
onderlinge afhankelijkheid, maar dat steeds meer als een grootstedelijk, metropolitaan gebied functioneert. Het sterkst komt dat tot uiting in de woningmarkt en de arbeidsmarkt, maar ook de economische structuur is regionale samenhang in ontwikkeling.

De omvang van de regio

De Noordvleugel in de huidige bestuurlijke samenwerking is de meest functionele regio. In dit gebied, bestaande uit de stadsregio Amsterdam, Zuid Kennemerland, IJmond, Gooi & Vecht en Almere, wonen nu ruim 2,1 miljoen inwoners. In de directe omgeving die relevant is voor dit gebied (Noord-Holland Noord, Flevoland Midden en de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort) wonen ook nog eens 1,5 miljoen mensen.

De relaties tussen de gebieden binnen de Noordvleugel zijn sterker en functioneler dan de relaties met deze omgeving of met de rest van de Randstad. De relaties met Noord-Holland Noord op

Bevolkingsomvang en groei (x 1.000 personen), 2007 en 2027



Bron: CBS

het terrein van woon-werkverkeer nemen af. De samenhang tussen de woningmarkt van Noord-Holland Noord en de woningmarkt rond Amsterdam die ontstond in de jaren zeventig is vanaf de jaren tachtig steeds meer afgenomen. De woningmarkrelatie tussen de agglomeratie Amsterdam en Lelystad is beperkt. Ook de arbeidsmarkrelatie tussen Amsterdam en Lelystad is beperkt, maar de pendel van Lelystad naar Amsterdam neemt wel licht toe. Met de ontwikkeling van het vliegveld Lelystad en de daarmee verbonden economische activiteiten zal die relatie wel sterker worden.

Met de regio Utrecht is er een relatie op het terrein van de arbeidsmarkt: meer dan 10% van de pendel op de kernregio Amsterdam is afkomstig uit de regio Utrecht. Deze relatie neemt sterk toe. De regio Utrecht is evenals de Noordvleugel op dit moment een regio met een grote groei van bevolking en arbeidsmarkt, een beroepsbevolking met een hoog opleidingsniveau en een om-

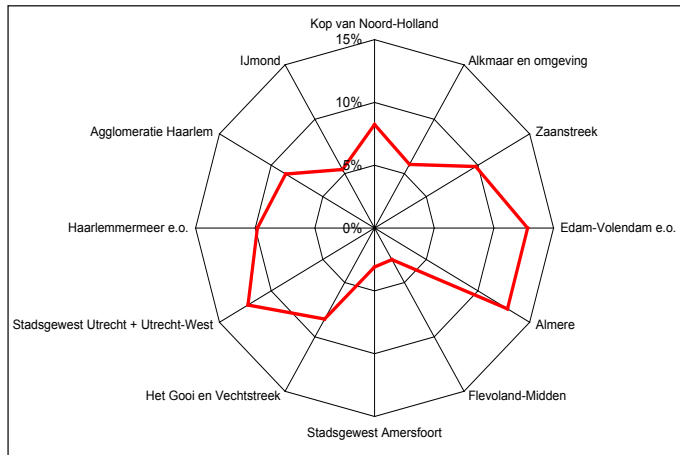
vangrijke economische productie. De as Schiphol – Amsterdam – Almere is de kern van economische ontwikkeling en groei van de arbeidsmarkt. Gooi & Vecht is een regio met een sterke economische activiteit (media) en tevens een belangrijk luxe, suburbaan woongebied voor de economische cluster Noordvleugel. IJmond en Zaanstad zijn belangrijke industriële centra, Waterland en Zuid-Kennemerland zijn eveneens belangrijk als woongebieden met een sterke oriëntatie op de regio Amsterdam.

Samenhang binnen de regio

Economie

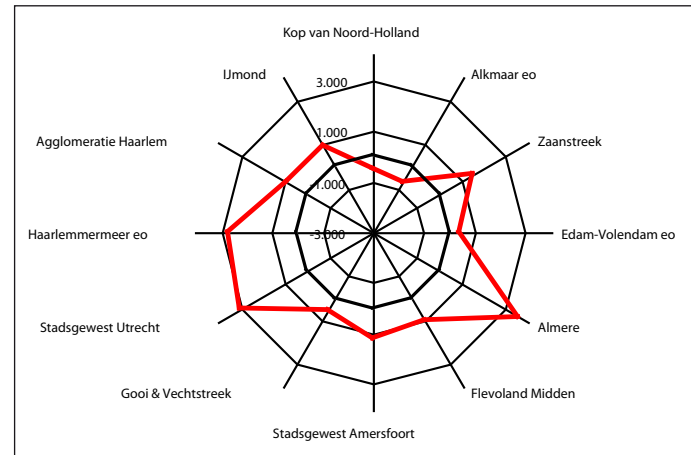
De as Amsterdam – Haarlemmermeer is de economische kern van de Noordvleugel. Hier wordt het grootste deel van de economische productie gerealiseerd. Uit de groeicijfers voor de periode 2001 – 2004 blijkt dat deze gebieden die positie nog versterken.

Aandeel woon-werpendel naar agglomeratie Amsterdam van de totale pendel naar deze regio. Gemiddelde over 1998, 2000 en 2004



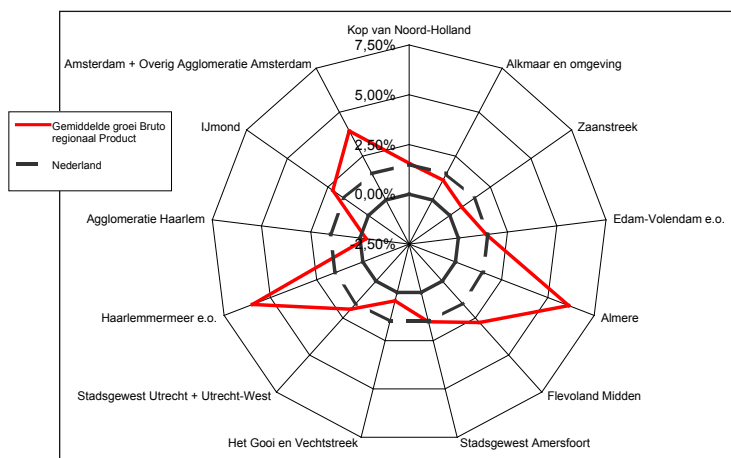
Bron: CBS

Groei woon-werpendel naar agglomeratie Amsterdam, 1998-2004



Bron: CBS

Gemiddelde jaarlijkse groei BRP over de periode 2001-2004



Bron: CBS

Almere lijkt zich met hogere groeicijfers op termijn hierbij aan te sluiten. In de overige deelregio's ligt de groei van het Bruto Regionaal product op of licht onder het Nederlandse gemiddelde. De regio's Amsterdam, Haarlemmermeer en Almere hebben ook de hoogste toegevoegde waarde per werknemer, een indicator voor de kracht van de economische activiteiten. In Zaanstreek, Waterland en Zuid Kennemerland ligt de toegevoegde waarde per werknemer iets onder het Nederlandse gemiddelde.

De commerciële dienstverlening is de belangrijkste sector in de regionale economie. Dat geldt in het bijzonder voor Amsterdam en Haarlemmermeer. De regio's IJmond en Zaanstreek wijken hiervan af door een hoog aandeel industriële productie. De regio IJmond combineert dit met een hoge toegevoegde waarde per werknemer. De as Haarlemmermeer - Amsterdam is nu de belangrijkste werkgelegenheidsconcentratie, Almere sluit zich hierbij steeds meer aan door een sterke groei van de werkgelegenheid.

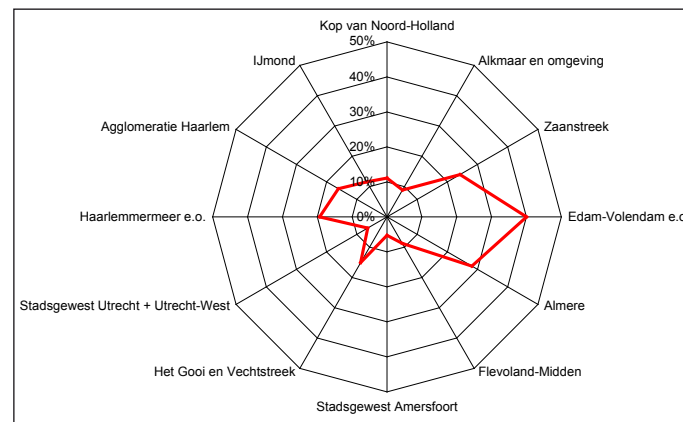
In Amsterdam en Haarlemmermeer is het aantal werkenden ver boven de werkzame beroepsbevolking, waardoor deze gebieden afhankelijk zijn van inkomende pendel. In Almere is weliswaar een sterke groei van de werkgelegenheid, die echter nog achter blijft bij de groei van de beroepsbevolking.

Amsterdam is ook een broedplaats voor nieuwe bedrijven. Er is een grote dynamiek, die zich uit in bedrijfsverplaatsingen. Het merendeel kiest een andere locatie in de stad. Er vindt ook een uitwaaiing plaats naar locaties in de regio, waarbij vooral Amstelveen, Maarlandse Meerpolder, maar ook Gooi en Vechtstreek en Almere aantrekkelijk zijn voor de Amsterdamse bedrijven die de stad verlaten. Deze regio's zijn ook aantrekkelijk voor bedrijven uit de rest van Nederland die een vestiging in de regio Amsterdam zoeken.

Arbeidsmarkt

De werkgelegenheidsconcentratie in en rond Amsterdam is der-

Pendel naar Amsterdam ten opzichte van de potentiële beroepsbevolking in de eigen regio (2004)



Bron: CBS

Maarten van Poelgeest



Anne Blik



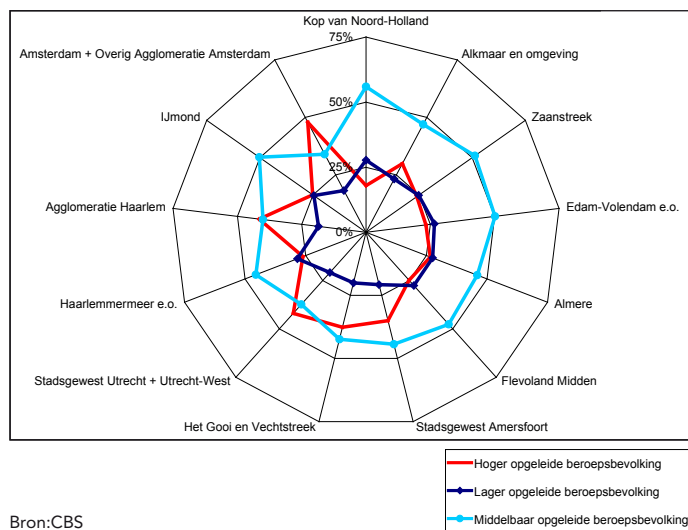
Michel Bezuijen



Leen Verbeek



Opleidingsniveau werkzame beroepsbevolking, gemiddelde over de periode 2000-2006



mate groot dat er een grote inkomende forensenstroom is, vooral afkomstig van Almere, Waterland, en Zuid Kennemerland, Meerlanden en Gooi en Vechtstreek. Deze forensenstromen zijn in de periode 1998 – 2004 toegenomen, ondanks een geringe werkgelegenheidsgroei als gevolg van de economische recessie. Vooral in Waterland, Almere en Zaanstreek is de oriëntatie van werkenden op Amsterdam hoog. Dit heeft echter ook alles te maken met de differentiatie en samenhang in de woningmarkt in de regio, waarbij de omvangrijke nieuwbouw in Purmerend en Almere mede gericht is op de opvang van woningzoekenden in Amsterdam. Het aandeel hoog opgeleiden in de beroepsbevolking in de Noordvleugel ligt met 39% ver boven het Nederlandse gemiddelde. De hoger opgeleiden zijn vooral sterk vertegenwoordigd in Amsterdam (51%), Zuid Kennemerland, en Gooi en Vechtstreek. Het aandeel werkenden met een lagere of middelbare beroeps-

opleiding is in de Noordvleugel lager dan in de rest van Nederland. De industriële regio's IJmond en Zaanstad vormen hierop een uitzondering. Hier heeft aanzienlijk deel van de beroepsbevolking een middelbare beroepsopleiding. Het aandeel werkenden zonder een middelbare opleiding is relatief laag in de meer luxe suburbane gebieden Zuid Kennemerland, Gooi en Vecht en in Amsterdam.

Woningmarkt

De woningmarkt in de Noordvleugel is een van de meest dynamische woningmarkten. Er is een grote druk op de woningmarkt, dat zich uit in een meer dan gemiddeld woningtekort, duurdere woningen en een meer dan gemiddelde prijsstijging van koopwoningen. De druk op de woningmarkt komt vanuit heel Nederland en zorgt voor een permanente groei van de behoefte. Er komen vooral jongeren naar de Noordvleugel (en in mindere mate naar de regio Utrecht). Voor hen zijn onderwijs en arbeidsmarkt de grote trekkers. Deze druk van jongeren is vooral gericht op de stad Amsterdam en benadrukt daarmee de functie die deze woningmarkt ook in de regionale context vervult, met een voor jongeren geschikte woningmarkt, veel onderwijsvoorzieningen, aanbod van werk met een hoog kennisniveau en een grote diversiteit van sociaal culturele voorzieningen. Die druk kan echter niet onbeperkt in Amsterdam worden opgevangen, en met de verandering van levensfase van de bewoners wordt een deel van die druk afgeleid naar de regio.

In de afgelopen 6 jaar (2001 – 2006) vestigen zich gemiddeld 2400 personen per jaar uit de rest van Nederland en 4200 personen uit het buitenland zich in de Noordvleugel (zie figuur). Het vestigingsoverschot van de gemeente Amsterdam met de Noordvleugel is groter dan de hele Noordvleugel. Amsterdam heeft echter met de andere regio's in de Noordvleugel een vertrekoverschot. Recent publiceerde het CBS cijfers waaruit blijkt dat in bijna alle Noordvleugel gemeenten minimaal 25% van de huidige bewoners

in Amsterdam is geboren. Vanuit Amsterdam zijn er verhuisstromen naar vooral Zaanstad / Purmerend, Amstel-Meerlanden en Almere. Er zijn ook minder aanzienlijke stromen naar Zuid Kennemerland en Gooi & Vechtstreek. Er zijn kwalitatieve verschillen in die verhuisstromen, waaruit globaal blijkt dat Zuid Kennemerland en Gooi en Vechtstreek vooral de hogere inkomensgroepen aantrekken, Zaanstad, Purmerend en Amstel-Meerlanden aantrekkelijk zijn voor de midden-inkomens, en dat Almere ook veel lagere inkomens en niet-westerse allochtonen trekt. In de jaren zeventig was de uitstroom van bewoners van de steden in Noord-Holland Zuid vooral gericht op de groeikernen Alkmaar, Hoorn en Lelystad en suburbane kernen als Heerhugowaard en Schagen. In de jaren tachtig is die uitstroom meer gericht op Purmerend en Almere. Op dit moment zien we dat de voormalige groeikernen van de jaren zeventig nauwelijks meer een functie vervullen in de dynamiek van de huidige woningmarkt.

De samenstelling van de woningvoorraad is mede van invloed op dit migratiepatroon. In Amsterdam is anno 2006 de huursector met 78% van de voorraad nog steeds sterk oververtegenwoordigd. In de hele Noordvleugel is dit 55% en in heel Nederland 43%. Na Amsterdam is ook in de Zaanstreek het aandeel huurwoningen hoog. In totaal behoort rond 40% van de woningvoorraad tot de sociale sector, dat wil zeggen in beheer van woningbouwcorporaties. 14% Van de totale woningvoorraad wordt beheerd door particuliere verhuurders. Amsterdam wijkt hierin sterk af van de rest van de Noordvleugel, zowel door een hoog aandeel sociale huur als een hoog aandeel particuliere huur.

In de andere regio's is de koopsector veel sterker vertegenwoordigd, rond 60 % van de voorraad. In Almere is 65% van de voorraad een koopwoning, in Edam-Volendam zelfs bijna 100%. In Amsterdam is bovendien een groot deel van de woningvoorraad klein (3 of minder kamers), zowel in de particuliere als in de sociale huur. Ook in de koopsector is de helft van de woningen klein. In

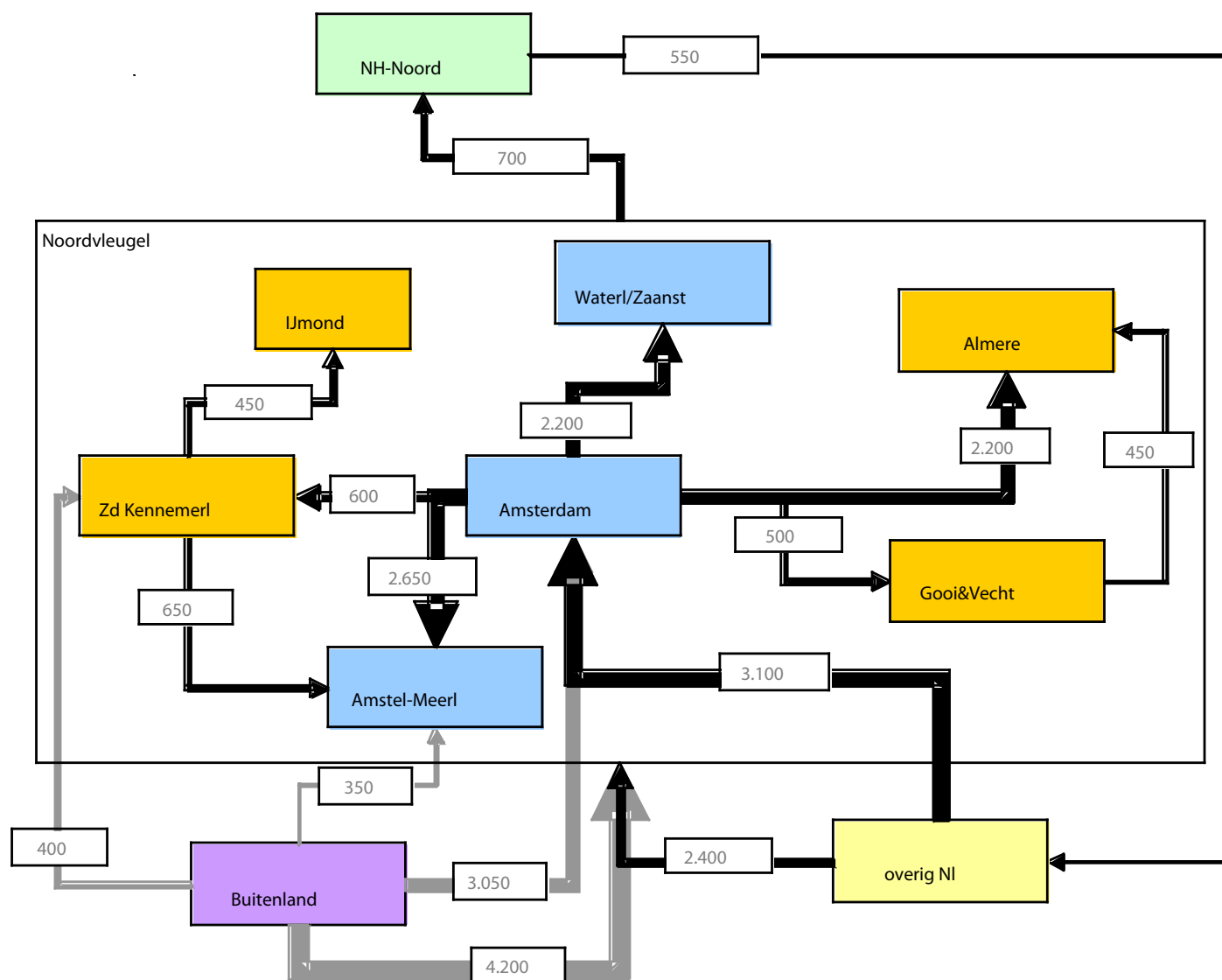
theorie is de Amsterdamse woningvoorraad daarmee uitermate geschikt voor mobiele jongeren die in de Noordvleugel gaan studeren of hun eerste stappen zetten op de arbeidsmarkt. Als in een later stadium de ruimtebehoefte groter wordt, ligt een verhuizing naar de regio gezien de verschillende samenstellingen van de woningvoorraden voor de hand. Daarmee heeft de woningmarkt in de Noordvleugel duidelijk een sterk complementair karakter. Door het relatief geringe aantal koopwoningen en de continue druk daarop via doorstroming uit de huursector, is de prijsontwikkeling hoger dan gemiddeld. In de afgelopen jaren zien we bovendien een groeiende belangstelling om in Amsterdam te blijven wonen, ook bij een grotere ruimte-vraag. Dit leidt mede tot een grote druk op de stedelijke koopwoningmarkt, waarbij de prijsstijging ver boven het Nederlandse gemiddelde ligt.

Metropolen kenmerken zich een grote diversiteit in bevolkings-samenstelling. In de Noordvleugel is 31% van de bevolking van allochtone herkomst. De allochtonen zijn en sterke mate geconcentreerd in Amsterdam, waar 47% van de bevolking van allochtone herkomst is. De grote steden trekken mensen aan vanuit andere metropolen. Zij komen hier vooral vanwege de aard van de economische activiteiten. De allochtonen van westerse afkomst geven een aardige indicatie van de omvang van deze groep: in de hele Noordvleugel 11% van de totale bevolking. Hier zien we nauwelijks differentiatie binnen de Noordvleugel: een bandbreedte van 7% in Waterland tot 14% in Amsterdam.

De omvang van het aantal niet-westerse allochtonen geeft een beeld van de aantrekkingskracht van grote stedelijke centra op gebieden die economisch nog tot ontwikkeling moeten komen. Die aantrekkingskracht is vooral bepaald door de aanwezigheid van ongeschoold werk, de relatief goedkope woningvoorraad en het netwerk dat zich hier al bevindt. Hier zien we wel een sterke concentratie in de stedelijke centra. In de hele Noordvleugel is in 2006 19% van de bevolking van allochtone herkomst.

Henry Meijdam





Jaarlijkse migratiestromen 2001-2006

In Amsterdam is 31% van de bevolking van niet-westerse afkomst. In Zaanstad, met een groot aandeel industriële werkgelegenheid en ook een relatief goedkope woningvoorraad is 16% van de bevolking van niet-westerse allochtone herkomst. In de relatief luxe suburbane gebieden Zuid Kennemerland, Gooi en Vechtstreek, in het meer landelijke Waterland en in de IJmond is het aandeel niet-westerse allochtonen relatief laag (7 a 8%). Opvallend is het relatief hoge aandeel niet-westerse allochtonen in Almere: 24%. Dit is een illustratie van de afnemende concentratie van de niet-westerse allochtonen in de grote steden. Deze ontwikkeling is niet specifiek voor Almere. Het Ruimtelijk Planbureau verwacht voor alle gebieden rond de steden een groei van het aantal niet-westerse allochtonen en een stabilisering of zelfs lichte afname in de centrale steden. Deze spreiding treedt vooral op bij de 2e generatie allochtonen die hun welvaartstijging omzetten naar een ruimere woonvoorkeur.

4.2 De Noordvleugel Straks

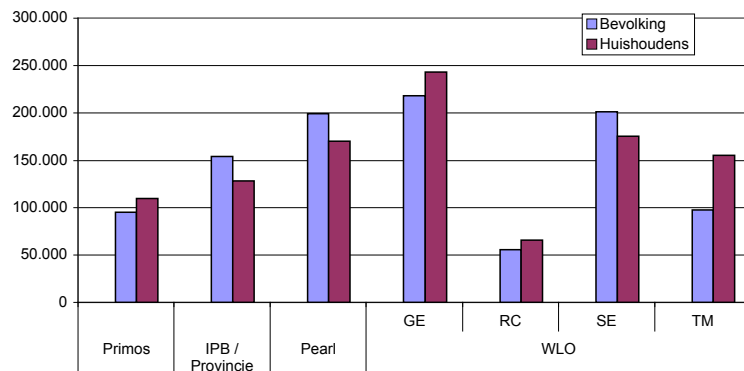
Inleiding

Er zijn diverse prognoses en scenario's beschikbaar voor de mid-

denlange of lange termijn, met een grote bandbreedte in de uitkomsten. Er is een belangrijk verschil tussen de beschikbare prognoseresultaten en de scenario-uitkomsten. Prognoses worden opgevat als de meest waarschijnlijke ontwikkeling. Onzekerheden die altijd bij een prognose horen worden meestal uitgedrukt en bandbreedtes, maar bij veel regionale prognoses wordt geen bandbreedte bepaald. De beschikbare regionale prognoses zijn allen gebaseerd op de CBS-prognose bevolkingsprognose voor Nederland (2005). Scenario's gaan veel explicieter uit van de onzekerheid rond de toekomstige ontwikkeling. Op grond van die onzekerheid worden een aantal mogelijke ontwikkelingen geschetst, die in principe alle even reëel zijn. De beschikbare regionale WLO-scenario's zijn gebaseerd op verschillende demografische ontwikkelingen voor Nederland. In de bijgaande figuur worden de verschillen in de groeiverwachtingen voor de Noordvleugel² voor de periode 2005 – 2020 duidelijk.

Op basis van dezelfde nationale prognoses komen verschillende prognosemodellen tot een grote bandbreedte in de ontwikkeling voor de Noordvleugel. Die verschillen zijn vooral het gevolg van verschil in verwachtingen rond de binnenlandse migratie. In de Primosprognose wordt op grond van diverse aannames een vertrek uit de Noordvleugel verondersteld, vooral in oostelijke richting, maar ook naar Noord-Holland Noord. In de provinciale prognose wordt meer aangesloten bij de ontwikkeling van de laatste jaren, waarin de Noordvleugel een geleidelijk groter worden vestigingsoverschot gaat krijgen en waarin toekomstige tekorten op de arbeidsmarkt voor een deel worden aangevuld via binnenlandse migratie. In de Pearl prognose (Ruimtelijk Planbureau/CBS) wordt dit effect nog sterker ingeschat. De onzekerheidsmarge rond deze prognose is groot: de bevolkingsgroei in de hoogste prognose is het dubbele van de laagste prognose. In de groei van het aantal huishoudens is de marge iets minder groot, maar toch nog aan-

Groei bevolking en huishoudens Noordvleugel 2005-2020



² De cijfers betreffen de groei in Noord-Holland Zuid plus Almere

Ton Hooijmaijers

Piet Keijzer



zienlijk. De ontwikkelingen van de laatste jaren gaan meer in de richting van de hogere prognoses.

De scenario's gaan ook uit van verschillende nationale prognoses en vertonen daarom een grotere variatie. Deze verschillen worden in de paragraaf over de WLO-scenario's toegelicht. In de paragraaf over de prognoses wordt vooral uitgegaan van de provinciale prognose. De vergelijking tussen de prognoses geeft aan dat er toch een grote mate van onzekerheid is bij de geschetste ontwikkelingen en dat prognoseresultaten niet zonder meer kunnen worden omgezet in beleidsdoelstellingen.

Toekomstige bevolking, huishoudens en werkgelegenheid

Bevolking

In Nederland zal de bevolking steeds minder hard groeien en rond 2030 gaan dalen. In de Randstad en vooral in de Noordvleugel blijft echter tot 2030 in hetzelfde tempo als in de afgelopen jaren doorgroeien. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met de concentratie van werkgelegenheid in dit gebied, en de ontwikkelingen in die werkgelegenheid.

Dit wordt niet direct veroorzaakt door het lichte vestigingsoverschot vanuit de rest van Nederland, maar vooral door de trek van jongeren naar de Randstad en vooral de Noordvleugel en Utrecht. Deze gecombineerde ontwikkeling is voor de Noordvleugel ingezet midden jaren 80 en zal naar verwachting mede door het ingezette ruimtelijke beleid ook in de komende decennia doorgaan. Tussen 2020 en 2030 zal de bevolkingsgroei in het verstedelijkte deel van de Randstad groter zijn dan in geheel Nederland omdat in de rest van Nederland de bevolking zal gaan dalen. Belangrijkste trekkers in deze ontwikkeling zijn de Noordvleugel en de regio Utrecht. In de Zuidvleugel zal de bevolkingsgroei iets eerder afzwakken.

De bevolking in de Noordvleugel zal in de periode 2010 tot 2040 nog toenemen met ongeveer 380.000 personen. De grootste groei binnen de Noordvleugel zal plaatsvinden in de as Haarlem-

mermeer, Amsterdam, Almere; deels vanwege de ruimtelijke mogelijkheden, maar vooral vanwege de huidige samenstelling van de bevolking en de ontwikkeling daarin.

Huishoudens / woningbehoefte

De daling van de bevolking in Nederland zal worden gevolgd door een daling van de woningbehoefte. Hierin zit een vertragingfactor omdat de sterk stijgende vergrijzing zorgt voor een verdergaande gezinsverdunding. Ook op langere termijn blijft in de Noordvleugel een uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk. In de periode 2030 tot 2040 zal het aantal huishoudens, en daarmee de woningbehoefte nog steeds met minimaal 45.000 toenemen. Als de groei van de woningbehoefte in de Randstad en in Noordvleugel min of meer constant blijft en de woningbehoefte in Nederland geleidelijk afneemt, zal dus het aandeel van de Randstad in de totale nationale bouwproductie steeds verder toenemen.

Na 2030 zal in de Randstad (en weer met name in de Noordvleugel en de regio Utrecht) er nog een aanzienlijke woningbehoefte zijn, terwijl in de rest van Nederland het aantal huishoudens gaat dalen en er dus echt een situatie van krimp gaat ontstaan.

De tegenstellingen binnen Nederland zullen dus in ieder geval op de woningmarkt nog toenemen. (In deze ontwikkeling is niet rekening gehouden met mogelijke terugkoppeling van effecten van grote verschillen in de prijs van de woningen.) In de periode 2010 tot 2040 zal het aantal huishoudens toenemen met ongeveer 200.000. De grootste groei komt vanuit de deelgebieden Almere, Amsterdam en Haarlemmermeer. De regio Waterland zal bij deze ontwikkeling na 2030 nog maar geringe groei vertonen.

Potentiële beroepsbevolking

De ontwikkeling van de potentiële beroepsbevolking is van belang voor de mogelijke ontwikkeling van de werkgelegenheid. Hier is het effect van vergrijzing het eerst merkbaar, de geboortegolf-generatie begint nu aan de uittrede van de arbeidsmarkt en het

aantal jongeren dat begint met werken zal de komende jaren kleiner zijn dan het aantal mensen dat met pensioen gaat. Op dit moment is de potentiële beroepsbevolking in Nederland al gaan dalen. Ook hier zien we de tegengestelde ontwikkeling: een daling in overig Nederland tegenover een weliswaar afnemende maar wel doorgaande groei in de Randstad. Dit wordt vooral veroorzaakt door de aantrekkingskracht van de Randstad op jongeren. Deze ontwikkeling is ook hier weer het sterkst in de Noordvleugel. In de Zuidvleugel zal de potentiële beroepsbevolking al relatief snel afnemen, al is die afname minder groot dan in de rest van Nederland. In de regio Utrecht zal ook na 2030 de potentiële beroepsbevolking afnemen. Vooral in de regio's Haarlemmermeer – Amsterdam – Almere, maar ook in Zaanstad zal de beroepsbevolking nog blijven groeien. In de andere regio's zal de potentiële beroepsbevolking stabiel blijven (Zuid Kennemerland) of gaan dalen. In de Noordvleugel zal de bevolking tussen 20 en 65 jaar in de periode 2010-2040 mensen 95.000 personen toenemen, waar die in heel Nederland in die periode gaat dalen met 870.000 personen. Ook in voor de werkgelegenheid in de Noordvleugel relevante regio's (pendel) daalt de potentiële beroepsbevolking al op korte termijn (Noord-Holland Noord, Groene Hart). In overig Flevoland zal met de huidige ambities de beroepsbevolking nog licht blijven toenemen.

Kansen voor groei van de werkgelegenheid

In de studie Welvaart en Leefomgeving wordt gesteld dat de groei van de regionale werkgelegenheid vooral wordt bepaald door de regionale arbeidsmarkt en dat de sectorstructuur maar een bescheiden rol speelt in de groeivoorzichten. De daling van de potentiële beroepsbevolking in Nederland geeft aan dat er in Nederland geen sprake kan zijn van een grote groei van de werkgelegenheid zoals in de afgelopen 50 jaar heeft plaats gevonden. De groei die nog mogelijk is moet vooral komen van een hogere arbeidsparticipatie, hogere participatie van vrouwen, ouderen en allochtonen en een verlenging van de leeftijd waarop men nog

werkzaam is. In de nationale scenario's wordt een groei van de werkgelegenheid voorzien van maximaal 0,4% per jaar over de periode 2001 tot 2040, waar die in de afgelopen 30 jaar nog gemiddeld 0.9% per jaar bedroeg.

Voor de periode tot 2020 is de maximale groei in Nederland 0,7% per jaar, in een scenario waarin de bevolkingsgroei in Nederland veel hoger is dan in de afgelopen periode en veel hoger dan in de prognose is voorzien.

In de Noordvleugel blijft de potentiële beroepsbevolking tegen de landelijke trend in groeien met 0,2% per jaar. Als we rekening houden met de stijging van de arbeidsparticipatie, dan zou tot 2020 een werkgelegenheidsgroei van 0,4% per jaar mogelijk zijn.

Na 2020 moet rekening worden gehouden met een lagere groei van de werkgelegenheid, omdat naar verwachting de arbeidsparticipatie in 2020 een maximale waarde zal hebben bereikt. Dit kan iets meer of minder zijn, afhankelijk van de pendelbereidheid van mensen in de omgeving. In de omliggende regio's zal de beroepsbevolking gaan dalen.

Mogelijk heeft dat een effect op de pendel naar de Noordvleugel en zou de regio minder inkomende pendel kunnen krijgen. Dit beperkt ook de groeimogelijkheden voor de werkgelegenheid.

Relevante bevindingen WLO-scenario's voor de Noordvleugel

In de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) hebben de rijksplanbureau's CPB, MNP en RPB mogelijke veranderingen op lange termijn voor Nederland in kaart proberen te brengen. *'Tallose factoren bepalen de Nederlandse fysieke omgeving. Vele daarvan gaan gepaard met grote onzekerheid. "Vaak zijn deze factoren ook moeilijk door de Nederlandse overheid te beïnvloeden. Nederland is bijvoorbeeld zeer afhankelijk van internationale ontwikkelingen op het gebied van economie, politiek en bevolking".* Aan de hand van vier scenario's die een horizon hebben tot 2040 is de toekomst verkend. In het begin van deze paragraaf zijn de verschillen weergegeven tussen de verschillende prognoses en de scenario's. De

Milo Schoenmaker

AnneMieke Korf

Rinske Kruisinga



scenario's vergroten de onzekerheidsmarge van de toekomstige ontwikkelingen. In het algemeen ligt de hierboven beschreven ontwikkeling binnen de marges zoals die door de scenario's worden beschreven.

Kanttekening bij de scenario's

In de regionale uitwerking van de scenario's blijkt dat de tegen-gestelde ontwikkeling van bevolkingsgroei tussen de Randstad en overig Nederland zoals hiervoor beschreven veel minder scherp in alle scenario's naar voren komt. In bijna alle scenario's ligt het accent van de groei op de Overgangszone (provincies Gelderland, Flevoland en Brabant), soms samen met overig Nederland (provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Zeeland en Limburg). De belangrijkste achtergrond hiervan ligt bij de verwachte bevolkingsontwikkeling. Hierbij is op grond van de totale ontwikkeling van de periode 1970 tot 2000 geconstateerd dat er een trend is van verschuiving van de Randstad naar de Overgangszone. Deze schets is op zich juist, maar is vooral gebaseerd op de ontwikkeling in de jaren zeventig, waar onder invloed van zowel de sterke groei van de woningbehoefte als de stadsvernieuwing in de grote steden (met de geringe netto groei van de woningvoorraad) inderdaad veel mensen naar de overgangszone verhuisden. Sinds midden jaren 80 is die ontwikkeling omgeslagen en is de uitstroom naar de overgangszone sterk afgenomen. Die omslag is in lijn met het toen ingezette ruimtelijk beleid van rijk, provincie en gemeenten. De ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar versterken deze ontwikkeling en ook het huidige ruimtelijke en economische beleid is gericht op een versterking van de Randstad. Deze andere bevolkingsontwikkeling heeft ook gevolgen voor de ruimtelijke spreiding van de werkgelegenheidsgroei omdat er in de scenario's een sterke koppeling wordt gelegd tussen bevolkingsgroei en werkgelegenheidsgroei.

De kanttekening bij de huidige scenario's is daarbij dat ze de verschillen tussen regio's daarmee kleiner maken dan ze in feite zijn. Waar dit mogelijk gevolgen heeft voor de conclusies op basis van

de scenario's, zullen we deze kanttekening maken. Hieronder worden een aantal bevindingen daaruit weergegeven.

Een algemene conclusie van de scenario's is het afvlakken van de behoefte aan wonen, werken en mobiliteit vooral na 2020. Dit komt vooral door de afnemende bevolkingsgroei en verandering in de bevolkingssamenstelling. Er is niet veel extra ruimte meer nodig. Die ruimtedruk zal in de Noordvleugel echter tot 2030 hoog blijven en vooral buiten de Randstad afnemen. Door de blijvend hoge groei van bevolking en maar licht afnemende groei van de werkgelegenheid zal ook de mobiliteit in de Noordvleugel minder snel afnemen dan in de scenario's is aangegeven.

Andere knelpunten worden na 2020 urgenter. Klimaatverandering blijft een probleem, waardoor het risico op overstromingen en wateroverlast groter wordt. Het landschap dreigt minder aantrekkelijk te worden door agrarische schaalvergroting, agrarische nevenactiviteiten, recreatievoorzieningen en verdere verstedelijking. De Noordvleugel blijft de regio met de grootste woningvraag. Recreatie zal nog veel ruimte vergen. Daarentegen neemt de behoefte aan nieuw areaal bedrijventerrein af, (waarschijnlijk minder drastisch dan in de verkenning is aangegeven); herstructurering wordt steeds belangrijker. Door de uitvoering van het bestaande programma voor uitbreiding van weginfrastructuur tezamen met de verzadiging van het autogebruik, zal de congestie nationaal niet verder groeien, maar rond de regio Amsterdam en Utrecht zal ook met de geplande uitbreiding de congestie aanzienlijk blijven. Het goederenvervoer, de afvalproductie en het energieverbruik daarentegen nemen nog wel aanzienlijk toe.

Schaalvergroting en specialisatie in de landbouwsector gaan door. De groei van de glastuinbouw gaat door, maar minder snel dan in de afgelopen 40 jaar. Tot 2040 zal volgens de WLO-scenario's circa 15% van het huidige landbouwareaal een andere functie krijgen. In de Noordvleugel zal dit vanwege de blijvend hoge verstedelijkingsdruk en de met de bevolkingsgroei samenhangende recreatiebehoefte waarschijnlijk veel groter zijn.

tabel 2 Inwoners binnen 5 uur reistijd	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
weg	36	30	44	23	31	6	4				8	30
rail	45	32	68	27	36	6	4				7	42
lucht	90	48	105	37	68	47	15				22	76

hoogste niveau  laagste niveau

tabel 3 Sociaal stad/stedelijk gebied	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
aandeel hoger opgeleide bevolking	24%	29%	20%	22%	15%	20%	18%	28%	18%			37%
sociale ongelijkheid												
geregistreerde misdaden	183	83	151	95	185	149	204	151	86		43	147
armoede			11%	12%	15%		13%	23%	19%			10%
aandeel buitenlanders buiten EU	9%		16%	16%	12%	9%	6%	4%	2%		4%	10%

hoogste niveau  laagste niveau

tabel 4 Sociaal regio	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
aandeel hoger opgeleide bevolking	19%	20%	16%	20%	15%	19%	14%	27%	12%			23%
aandeel hoger opgeleide werknemers	40%	40%	24%	30%	30%	33%	34%				33%	40%
percentage werkzoekenden	6,3%	7,1%	7,7%	5,6%	10,4%	5,0%	6,7%				8,9%	9,0%
sociale ongelijkheid												
geregistreerde misdaden	133	49	154		120	108	176	125	66		26	
armoede			10%	10%	13%			20%				10%
aandeel buitenlanders buiten EU	6%		11%	11%	9%	6%	5%	3%	2%		3%	8%

hoogste niveau  laagste niveau

tabel 5 Bevolking stad	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
betaalbaarheid wonen appartement	1776		1790	2114	1483	1662		2090	827			2600
betaalbaarheid wonen huis	1781		3150	3784	2250	1546	2064	1943	1563			
aandeel koopwoningen	20%	40%	16%	24%	19%	17%	27%	47%	20%			29%
aandeel sociale woningen	53%	38%	12%	10%	17%	21%		23%	0%		25%	16%
gemiddelde huishoudgrootte	2,0	2,3	1,8	1,9	1,9	1,8	1,6	2,0	2,2		2,5	1,9
aandeel 1 persoonshuishoudens	47%	40%	48%	50%	48%	53%		48%	37%		26%	52%
m_per woning	34		38	40	40	44	37	33	18		32	35
inwonertal	735	2766	641	1228	1726	499	750	560	1169		1505	2125
bevolkingsdichtheid	4432	8671	2581	3955	2286	6007	4324	2974	2357		15247	20248

hoogste niveau  laagste niveau

tabel 6 Bevolking regio	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
betalbaarheid wonen appartement		3130						1791	760			
betalbaarheid wonen huis		3360						1638	1016			
aandeel koopwoningen		64%	36%	34%	33%	22%		54%	33%			44%
aandeel sociale woningen		22%			12%	19%		22%	0%		19%	23%
gemiddelde huishoudgrootte		2.4	2.1	2.1	2.0	2.1		2.2	2.3		2.7	2.4
aandeel 1 persoonshuishoudens		32%	37%	42%	41%	41%		40%	34%		20%	35%
m_per woning			42	42	42	45		33	19			32
inwonertal	1320	11625	2494	2446	3079	1807	1823	1214	1942		4805	10952
gemiddelde groei inwonertal	0.8%	0.7%	0.3%	0.2%	0.5%	0.5%	1.0%				0.9%	0.5%
bevolkingsdichtheid	1591	1303	579	444	422	655	2669		278		620	

hoogste niveau laagste niveau

tropoolregio's Londen, Parijs, Hamburg, Stockholm en München hebben een veel groter oppervlak. Als kernstad is het landoppervlak van Amsterdam met ongeveer 1 5 km² een middenmoter, min of meer vergelijkbaar met Stockholm en Helsinki. De steden Hamburg en Praag hebben een veel groter oppervlak, terwijl het oppervlak van de steden Kopenhagen, Zürich, Parijs en Barcelona een stuk kleiner is. Met ongeveer 1.500 inwoners per km² landoppervlak in 2005 is de Noordvleugel redelijk dicht bevolkt. Alleen de metropoolregio Barcelona heeft een vergelijkbare bevolkingsdichtheid. Als kernstad is Amsterdam met circa 4.500 inwoners per km² een middenmotor en steken de kernsteden Londen met circa 9.000, Barcelona met circa 15.900 en Parijs met circa 20.200 inwoners per km² er flink boven uit. Met ongeveer 690 banen per km² landoppervlak heeft de Noordvleugel ten opzichte van andere metropolen een relatief hoge banendichtheid, min of meer vergelijkbaar met de metropoolregio's Londen, Frankfurt, Parijs en Barcelona. Van de kernsteden heeft Barcelona veruit de hoogste arbeidsplaatsdichtheid en is Amsterdam met ongeveer 2.470 banen per km² middenmoter evenals Frankfurt en München.

Bereikbaarheid

De Noordvleugel is internationaal gezien één van de best bereikbare metropolitane regio's binnen Europa. Binnen 5 uur reistijd zijn over de weg 36 miljoen, over het spoor 45 miljoen en per vliegtuig 90 miljoen inwoners bereikbaar. Van de onderzochte metropolen

scoret alleen Frankfurt beter. Londen, Parijs en Zürich scoren ook goed, en meer perifere gebieden als Helsinki, Stockholm, Kopenhagen en Barcelona scoren slecht. Hoewel verwacht werd dat de geografische ligging minder belangrijk zou worden als gevolg van de opkomst van informatie- en communicatietechnologie en globalisering is eerder het omgekeerde het geval: een centrale ligging van een stad ten opzichte van grote bevolkings- en werkgelegenheidsconcentraties is en blijft een zeer belangrijke factor.

Sociale aspecten

Binnen de Noordvleugel zijn we – in vergelijking met de onderzochte metropolitane regio's - goed opgeleid met een aandeel hoger opgeleiden in de bevolking van 19% en 40% hoger opgeleide werknemers. Het aandeel buitenlanders van buiten de EU is met % gemiddeld te noemen.

Het aantal geregistreerde misdaden is hoog in vergelijking met de andere metropolitane regio's. Het percentage werkzoekenden ligt ongeveer op hetzelfde niveau als de metropoolregio's Londen, Frankfurt, München, Kopenhagen en Stockholm. De metropoolregio's Hamburg, Parijs en Barcelona hebben een hoger percentage werkzoekenden.

Wonen

De gemiddelde bevolkingsgroei binnen de Noordvleugel is met 0,8% per jaar relatief hoog, vergelijkbaar met de metropolen Lon-

Marijke Vos



tabel 7 Klimaat stad	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
luchtkwaliteit PM10	33	23	26	28	22	32	17					22
luchtkwaliteit NOx	39	35	41	42	29	22	17					44
groen per inwoner	31		23	37	54			17	83		2	

hoogste niveau laagste niveau

tabel 8 Dominantie economie regio	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
bestuurscentrum overheid												
bestuurscentrum bedrijfsleven												
financieel centrum												
commercieel centrum												
creatief centrum												
cultureel centrum												
toeristencentrum		8,2	119,6	4,3	8,4	6,4	4,7	5			10,9	33,7
congrescentrum		82	62		50		66	72			116	91
mediacentrum												
opleidingscentrum												
high-techcentrum												
ict-centrum												
industriecentrum		1011,1	426,2	284,4	290,4	137,6	157,2				894,1	734,3
havencentrum		84,3	51,9		134,8						46,4	
luchthavencentrum		44,2	123	52,6	28,7	10,5	20	17,4	15	10,8	18	27

hoogste niveau laagste niveau

den, Stockholm en Barcelona. In de metropoolregio's Frankfurt en München groeit het inwonertal nauwelijks. Het aandeel sociale woningen is in de Noordvleugel veel hoger dan in de andere onderzochte metropolen. Dat geldt in het bijzonder voor de kernsteden waar Amsterdam met een aandeel sociale woningbouw van 5 procent en Londen met 8 procent fors boven de andere metropolen uitsteken. Frankfurt, München en met name Praag hebben maar een beperkt aandeel sociale woningen. De betaalbaarheid van koopwoningen komt in Amsterdam min of meer overeen met de kernstad Kopenhagen. Londen en Parijs hebben een veel hogere prijs per m² evenals (voor eengezinswoningen) Frankfurt en München. Van de onderzochte metropolen heeft Praag de beste betaalbaarheid.

Groen en luchtkwaliteit

De stad Amsterdam is een redelijk groene stad. Bovendien is het

recreatieve groen buiten de stad relatief dichtbij. Vergelijkbaar met de groene lobben van Kopenhagen. In steden als Stockholm en Helsinki komt het landschap dieper in de stad. Wat betreft de luchtkwaliteit scoren we in internationaal perspectief slecht. Dat is niet alleen slecht voor de gezondheid van de bewoners maar belemmert ook het bouwen in de stad.

Economie

De Noordvleugel heeft binnen Nederland geen herkenbare centrumfunctie. Multinationals willen zich graag vestigen in de kernstad van een metropool. Bij veel metropolen is sprake van een sterke centralisatie (vgl. Londen, Parijs en Praag) waarbij alle aandacht gericht is op de centrumstad. Andere regio's scoren daarop minder hoog. De Noordvleugel scoort slecht als bestuurscentrum, industriecentrum en high tech centrum. Op andere gebieden (creatief, cultureel, toeristisch, congres, media, opleiding, ICT, dien-

stensector, haven en luchthavencentrum) scoren we redelijk hoog. De gemiddelde groei van het BRP is hoog. Als vestigingsplaats staat Amsterdam op internationale vergelijkingslijsten binnen Europa op de vijfde of zesde plaats. In Nederland is centralisatie pas recent in opkomst waarbij de hoofdkantoren van multinationals naar de Amsterdam trekken (Philips, Ahold, AKZO). Amsterdam biedt zowel een goed vestigingsmilieu als woonmilieu (voor werknemers en hun familie). Amsterdam trekt relatief gemakkelijk westerse allochtonen uit het buitenland aan. Dat is ook het geval bij relatief open, tolerante steden zoals Barcelona. Helsinki heeft met het aantrekken van westerse allochtonen meer moeite, mede door het koude klimaat en de perifere ligging van de stad binnen Europa.

Alle onderzochte metropolen richten hun toekomstpijlen op de creatieve sector. Daarmee onderscheidt de Amsterdamse regio zich dus niet. Bovendien lijken de steden daarmee een onderlinge

concurrentie aan te gaan. Een mogelijkheid is om binnen de creatieve sector naar een specialisatie te zoeken. Praag is bijvoorbeeld het centrum van de filmindustrie en daar zijn andere vormen van creatieve sector minder aanwezig. Kopenhagen heeft zich gespecialiseerd in de filmindustrie en in modeontwerp; Stockholm is een uitbinker in het industrieel ontwerp.

De groei van het Bruto Regionaal Product is in de metropoolregio relatief hoog, vergelijkbaar met de metropoolregio's Londen, München, Stockholm en Barcelona. Frankfurt en Hamburg blijven hierbij achter. Bij de groei van de werkgelegenheid is de Noordvleugel met 1,5 procent per jaar middenmoter. De metropolen Londen en Barcelona groeien harder, Frankfurt, Hamburg en Parijs blijven achter. De metropoolregio Londen heeft een sterke groei van de dienstensector; in Barcelona groeit zowel de dienstensector als de industrie sterk. Op Stockholm na daalt in alle andere onderzochte metropolen de werkgelegenheid in de industrie. In

tabel 9 Economie regio	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
BRP per inwoner stedelijk gebied		45	60	56	47	54					25	41
BRP per inwoner regio		40	37	57	36	47	45					
gemiddelde groei per jaar BRP	2.7%	3.3%	1.2%	2.8%	1.1%	2.1%	3.4%				2.5%	1.8%
BRP per arbeidsjaar = arbeidsproductiviteit	85	62	83	100	86	99	88				49	100
mediaan huishoudinkomen	25		21	22	20			23	7		12	
werkgelegenheid		8644	2186	1273	1572	1032	1054				2491	5432
werkgelegenheid industrie		1011	426	284	290	138	157				894	734
werkgelegenheid diensten		7598	1735	1018	1257	888	892				1566	4681
gemiddelde groei werkgelegenheid	1.5%	2.0%	0.7%	1.0%	0.3%	1.1%	1.0%				3.4%	0.8%
gemiddelde groei werkgelegenheid industrie		-1.1%	-2.6%	-1.1%	-1.9%	-1.4%	0.2%				3.7%	-2.6%
gemiddelde groei werkgelegenheid diensten		2.5%	1.8%	1.6%	1.0%	1.6%	1.1%				3.2%	1.5%

hoogste niveau laagste niveau

tabel 10 Vestigingsklimaat regio	Amsterdam	Londen	Frankfurt	München	Hamburg	Kopenhagen	Stockholm	Helsinki	Praag	Zürich	Barcelona	Parijs
huurprijs kantoren toplocatie	325	1405	396	336	252	238	401				294	730
gemiddelde groei huurprijzen kantoorruimte	4.9%	5.3%	1.0%	1.6%		-2.4%	3.5%				10.7%	6.9%
aantrekkelijkheid vestigingsplaats europa 1990	5	1	3	12	14	22	19				11	2
aantrekkelijkheid vestigingsplaats europa 2006	6	1	3	9	16	27	17				4	2
aandeel bestedingen R&D in BRP		1.9%	1.6%	4.3%	1.5%	2.6%	3.9%				0.9%	3.4%
aandeel hoogtechnologisch in industrie		43.9%	56.9%	55.4%	51.5%		48.3%				35.2%	53.4%
aandeel hoogtechnologisch in diensten		6.2%	7.0%	6.9%	5.6%		10.5%				4.6%	8.5%

hoogste niveau laagste niveau

Yvonne Horsten

Harry Zondag, Klaas Meester



de Noordvleugel heeft de industrie bovendien maar een klein aandeel binnen de totale werkgelegenheid.

De attractiviteit van metropolen als vestigingsplaats voor de dienstverlenende sector kan worden geïllustreerd door de huurprijzen die op toplocaties voor kantoren worden gevraagd en de ontwikkeling van huurprijzen. De Noordvleugel scoort met de huurprijzen van de Zuidas in de middenmoot. Londen, op afstand gevolgd door Parijs steken daar ver boven uit. De huurprijzen van kantoorruimte zijn in Barcelona sterk gestegen, op afstand gevolgd door Amsterdam, Londen en Parijs. In internationale onderzoeken naar de kwaliteit als vestigingsplaats binnen Europa scoort de regio Amsterdam al jaren lang in de top vijf (of soms zes). Londen en Parijs steken er als vestigingsplaats ver bovenuit, gevolgd door Frankfurt, Barcelona en Amsterdam.

Goed onderhouden historische gebouwen, groen, parken en een mooie openbare ruimte zijn belangrijk om van de stad een toeristische trekpleister te maken. In vergelijking met andere Europese steden scoort Amsterdam op het gebied van de kwaliteit van de openbare ruimte matig. Duitse steden, de Scandinavische steden en Praag kennen een hogere kwaliteit en zijn ook schoner dan Amsterdam. Het museumaanbod of beroemde historische personen (bijvoorbeeld Goethe of Gaudi maar ook Rembrandt en Van Gogh) zijn trekpleisters voor toeristen. Het aanbod hoeft niet groot te zijn, maar wel bijzonder. Praag en Barcelona trekken bijvoorbeeld veel toeristen met in feite slechts een beperkt aanbod. Gratis rijksmusea zoals in Londen, Stockholm en Parijs (op zondag) trekken extra toeristen uit binnen- en buitenland. In Stockholm wordt een eiland in de stad met voorheen scheepsindustrie getransformeerd tot een 'museumeiland' en aantrekkelijk gemaakt voor zowel toeristen als bewoners.

Voor het aantrekken van buitenlandse bedrijven is een goede marketing van de metropolitane regio essentieel. Nu is de profilering

van de regio Amsterdam in het buitenland versnipperd. Zo profileert London zich uitstekend en heeft Zürich een agentschap dat zich uitsluitend richt op werving van internationale bedrijven voor de regio. Kopenhagen heeft met Örestad en de oeverontwikkeling twee concentratiepunten waar de meeste nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Dat leidt tot een snellere en sterkere ontwikkeling die voor iedereen beter zichtbaar is en waarop gericht marketing kan worden ingezet.

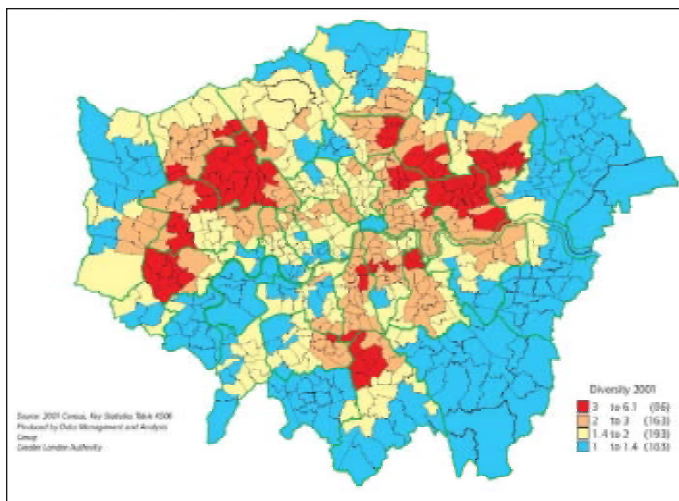
Voor de onderzochte metropolen (met uitzondering van Parijs) wordt op basis van verzamelde informatie een korte impressie gegeven van het profiel:

1 kort profiel van Londen

De Greater London Authority heeft ongeveer 7,2 miljoen inwoners, waarvan 1,6 miljoen in Central London (City, Camden, Islington, Lambeth, Southwark, Kensington/Chelsea, Wandsworth, Westminster). De London Metropolitan region (het gebied van waaruit men kan forensen naar Londen (de begrenzing verandert dus als vervoersmogelijkheden veranderen) heeft 12,7 miljoen inwoners. In de regio zijn er 50 lokale overheden.

Er is geen overkoepelende overheid voor de metropolitan region. Het bestuur van de Greater London Authority wordt gevormd door een gekozen burgemeester en raad. De burgemeester heeft een belangrijke rol in de planvorming op de terreinen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, economie, cultuur en milieu. Zijn visie wordt in de plannen weergegeven. Die visie is gebaseerd op drie speerpunten: Sterke en diverse economische groei, Sociale cohesie en Duurzaamheid. De burgemeester moet verantwoording afleggen aan The London Assembly, die bestaat uit 25 leden. De stad is verdeeld in boroughs. Hun taken zijn van meer uitvoerende en beherend van aard.

Het verbeteren van de bereikbaarheid is een van de hoofddoelen van the London Plan. De aanpak richt zich op zowel op openbaar vervoer als weg- en luchtverkeer en beoogt een integratie



van ruimtelijke ordening en ontwikkeling van infrastructuur. De ontwikkeling van Londen wordt sterk bepaald door wereldwijde ontwikkelingen. Duurzaamheid is nadrukkelijk onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling. Ontwikkelingen worden geconcentreerd op 4 assen: Thames Gateway, London-Stansted-Cambridge, Western Wedge/ Thames Valley, South London-Gatwick. Het laatste decennium vooral economische groei in 'people-oriented services' buiten het centrum.

Londen heeft problemen met werkloosheid en armoede. Vergrijzing speelt nauwelijks een rol: veel gepensioneerden verhuizen naar een andere woonplaats. Creativiteit is essentieel om Londen succesvol te laten zijn. In het beleid wordt ingezet op het vasthouden van de wereldstatus; verbeteren van de culturele infrastructuur; het merk "London" verder ontwikkelen; creativiteit erkennen als een bijdrage aan de economie; cultuur voor iedereen toegankelijk maken; culturele diversiteit moet een bron van kracht zijn; en cultuur spreiden over Londen. Londen is de snelst groeiende metropool van Europa. In 20 jaar zal de bevolking met ongeveer 1 miljoen inwoners kunnen gaan toenemen. Het London Plan heeft

Henry Meijdam

6 doelen, die elk vertaald worden in doelgerichte uitspraken. De Londense overheid ziet zelf als sterk, zwak, kans en bedreiging:

Sterk

- Plaats op de wereldmarkt;
- Culturele diversiteit;
- Kennisinstituten van wereldfaam;
- Wijken hebben elk eigen karakter;
- Snelle bevolkingsgroei.

Zwak

- Bereikbaarheid;
- Grote economische groei niet gereflecteerd in overige investeringen, bijvoorbeeld in bereikbaarheid, huisvesting of openbare ruimte.

Kans

- Verdere aantakking op Europese markt;
- Ruimtelijke ontwikkeling planmatig aanpakken.

Bedreiging

- Werkloosheid/armoede;
- Ontbreken centrale overheid die strategische beslissingen kan nemen en een visie heeft;
- Sociale en economische segregatie; discriminatie.

2 Kort profiel van Frankfurt am Main

Frankfurt am Main ligt in de deelstaat Hessen. Naast deze metropoolregio (5,3 miljoen inwoners) is Frankfurt ook een onderdeel van het regeringsdistrict Darmstadt (1,7 miljoen inwoners) en het Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (2,2 miljoen inwoners). Binnen de grenzen van de stad Frankfurt wonen iets meer dan 660.000 inwoners. De grenzen van de verschillende samenwerkingsverbanden zijn weergegeven in onderstaand figuur. Frankfurt is met meer dan 660.000 inwoners de vijfde stad van Duitsland. Door de ligging nabij de Rijn en de Main heeft de stad al eeuwen lang politieke en economische connecties met steden in heel Europa. Omdat Frankfurt voornamelijk een handelstad was in



plaats van een industriestad, heeft Frankfurt (net als Amsterdam) slechts in beperkte mate last gehad van de de-industrialisatie. De nadruk op zakelijke dienstverlening van nationaal en internationaal niveau is voor Frankfurt succesvol geweest.

De stad Frankfurt heeft 550.000 banen binnen de gemeentegrenzen. In de afgelopen 60 jaar heeft de stad zich eerst ontwikkeld tot het onomstreden financiële centrum van Duitsland, om vervolgens door te groeien tot het grootste financiële centrum op continentaal Europa. Zo zijn de Deutsche Bank, de Duitse beurs en de Centrale Europese Bank in Frankfurt gevestigd. Eén op de zeven werknemers in Frankfurt is werkzaam in de financiële sector en de beurs heeft het grootste handelsvolume van continentaal Europa. Het belang van de zakelijke dienstverlening voor de economie van Frankfurt wordt verder versterkt door de vestiging van vele internationale bedrijven op het gebied van reclame, accountancy, ver-

zekeringen en consultancy. Daarnaast staat Frankfurt wereldwijd bekend als een belangrijke congresstad.

De luchthaven van Frankfurt is van essentieel belang voor de regio. Er is geen plaats in Duitsland waar de dichtheid aan banen zo groot is. Er zijn direct 50.000 banen en indirect nog eens 150.000 verbonden aan de luchthaven. Het is één van de belangrijkste luchthavens in Europa, zowel op het gebied van passagiers als op het gebied van vracht.

De economische activiteit in de regio (buiten de gemeentegrenzen van Frankfurt), die door het knooppunt van snelwegen, spoor en de luchthaven goed verbonden is met andere delen van Duitsland en Europa, kenmerkt zich door goederenvervoer en distributie. Bovendien zijn producerende industrieën sterk vertegenwoordigd. In de afgelopen 20 jaar is het karakter van de suburbane gebieden buiten de gemeentegrenzen van Frankfurt door de vestiging van bedrijven veranderd van monofunctionele slaapsteden naar slaap- en werksteden. Zo zijn de kantoren van Packard en Du Pont in het plaatsje Bad Homburg gevestigd.

Toekomstplannen

De regio Frankfurt/Rhein-Main wil zich tot een leidende Europese Metropoolregio ontwikkelen. Daartoe moet de regio internationaal competitief zijn. Hiertoe is samenwerking van alle actoren vereist. De economische kracht van de branches biotechnologie, financiën, ICT en media en logistiek moet uitgebreid worden om het profiel van de regio te versterken. De regio biedt attractieve banen en is een internationaal knooppunt voor goederen, diensten, geld- en informatiestromen. Wel moet de mobiliteit van mensen nog verder geoptimaliseerd worden. De huidige wetenschappelijke en andersoortige onderzoekinstellingen zullen meer integraal moeten werken om boven het vakgebied uit te stijgen. Dit zal bijdragen aan het versterken van de regio als kennisregio. De levenskwaliteit in de regio kan worden versterkt door het gebruik van de reeds bestaande contrasten tussen druk en rustig.



Sterk

- Toeristen komen op het landschap en het aanbod aan cultuur af;
- Centrale ligging (mede dankzij luchthaven);
- Groot aanbod aan beurzen en conferenties (dankzij centrale ligging);
- Enorm aanbod musea;
- Financieel centrum;
- Imago als boekenstad: veel uitgevers, Buchmesse is internationaal bekend, vestiging van National Bibliothek (andere vestigingen in Berlijn en Leipzig), geboortestad van Goethe.

Zwak

- In WOII zwaar gebombardeerd, waardoor weinig bouwkundig erfgoed aanwezig;
- Toerisme komt nauwelijks van de grond: geen erfgoed en de toeristische trekkers zijn onbekend bij het publiek of niet interessant voor grote massa.

Kans

- Vergroting luchthaven. Om de komende 20 jaar te kunnen groeien van 52 miljoen passagiers naar 88 miljoen wordt de luchthaven vergroot;
- De bouw van een nieuw stadsdeel: Riedberg, waar 2.000 mensen komen te wonen en 000 banen komen. De ontsluiting van het stadsdeel is echter nog een probleem.

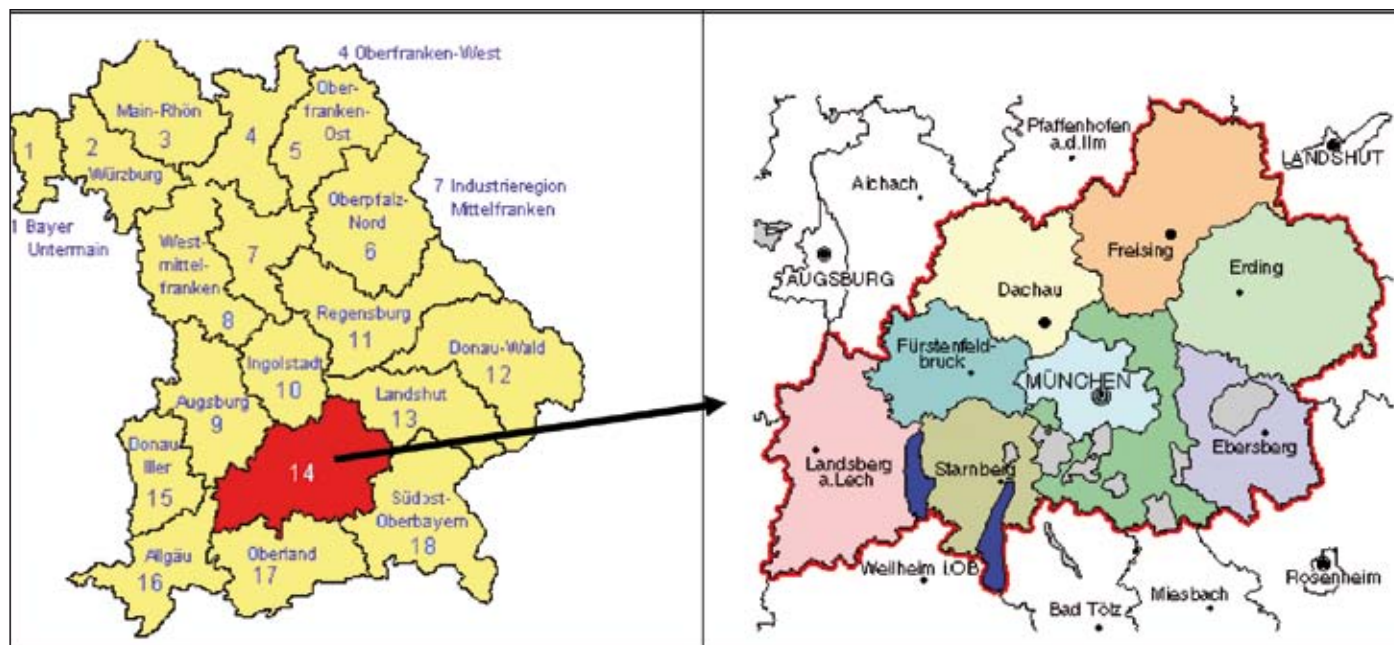
Bedreiging

- *Institutionele complexiteit*. De complexiteit van en hoeveelheid aan bestuurslagen en overleg organen is een bedreiging voor de slagvaardigheid van de regio;
- de toenemende *sociale polarisatie/ruimtelijke segregatie*. Door de economische situatie zijn bijvoorbeeld de huizenprijzen sterk gestegen. Er is een toenemende groep van mensen die niet kunnen profiteren van de financiële rijkdom van de "global city";
- *Tekort aan woningen*. Hangt deels samen met de toegenomen polarisatie;
- 2 miljoen m² leegstand kantoren;

- *Failliet van de stad*. Onder andere door de bouwpolitiek van de jaren 80 onder bewind van het CDU had de stad Frankfurt in 1993 een schuld van €4.600 per hoofd van de bevolking. Door de economische groei ligt het cijfer in 2006 op 2.100 per hoofd van de bevolking.

3 kort profiel van München

Gesticht in 1158, bij een nederzetting van Benidictijner monniken (München). Van zouthandel wordt het een handelsstad. In 1506 wordt München hoofdstad van Beieren. Eerst gevormd door de burgerij en later door contrareformatie. In 1806 wordt Beieren een koninkrijk, met München als residentie voor de Koninklijke familie. In de 19e eeuw wordt het een cultureel en artistiek centrum. In 1880 wordt een technische universiteit opgericht (kern voor – toegepast – onderzoek). Bevolkingsgroei tussen 1840 en 1880 van 40.000 naar 180.000 inwoners (nu: meer dan half miljoen). Vanaf de jaren dertig was München hoofdkwartier van de nazi's. In WO II werd bijna de helft van de gebouwen in de stad verwoest. Onderzoek, wetenschap en technologische ontwikkeling vormden een goede bodem voor de wederopbouw. Na WO II kwamen weer veel hoogopgeleide immigranten (met name uit het oosten) terug naar de stad. Kunst- en cultuurstad en vestigingsmogelijkheden maakten de stad aantrekkelijk voor zowel bedrijven als (hoogopgeleide) werknemers. De Olympische Spelen in 1972 markeerden de top van de economische groei in deze stad. Na de oliecrisis (1973) werd deze groei minder om in tachtiger jaren weer toe te nemen. Ook ontstond er in de jaren zeventig jaren een tekort aan woningen. In de jaren tachtig daalde de bevolking van München. De bevolking in de suburbane gebieden steeg daarentegen juist. Momenteel in de regio rondom München: 2.400.000 inwoners. De armoede (vooral onder allochtonen) is de laatste decennia gedaald tot ongeveer 180.000 inwoners in 2004. München is een van de sterkste economische centra in Duitsland, hetgeen zich onder andere uit in een hoog bruto regionaal pro-



Bron: Regionaler Planungsverband München, 2006

duct per werknemer, een hoge toegevoegde waarde en productiviteit, een lage werkloosheid, veel hoogopgeleiden en een sterke dienstensector. München is een belangrijke concentratie van grote industriële ondernemingen en hoog-technologische bedrijven. Grote bedrijven: Siemens, BMW, MAN, Infineon, Epcos, Münchner Rück (Munich Re), and Allianz Versicherung.

Toekomstvisie

De staat Beieren richt zich op onderwijs en R&D. Gezamenlijk met de stad is er al veel beleid ontwikkeld op de concurrentiekracht van de regio München te vergroten. Ze richten zich daarbij op het stimuleren van een aantal duidelijk omschreven clusters, waaromheen platforms van organisaties worden gevormd en gefaciliteerd.

Sterk

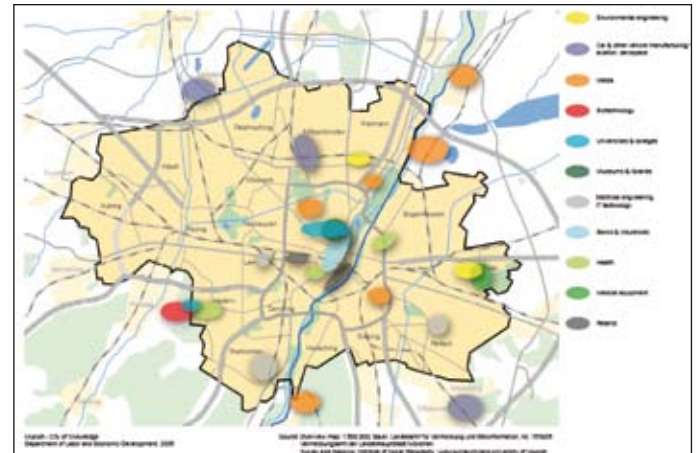
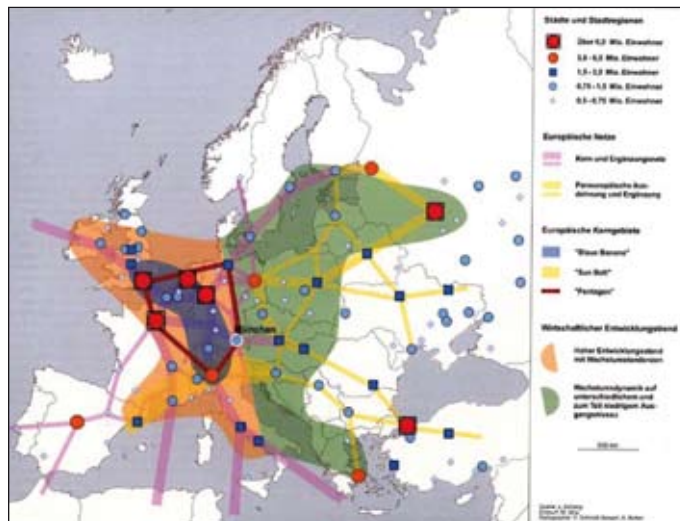
- Historische voordelen van München: van oudsher toonaangevend op gebied van kunst, cultuur en wetenschap en late industrialisatie (na WO II, samen met de wederopbouw) heeft gewerkt als een voordeel;
- Focus in de stad ligt op onderzoek, hoogtechnologische industrie (toekomstgerichte clusters als biotechnologie, medische technologie, milieutechnologie en luchtvaart) en media. Er is sprake van een gecombineerd groei van kennisintensieve industrieën en diensten. Daarnaast zijn financiën en patentsystemen een sterk punt;
- Er zijn veel (toonaangevende) bedrijven gevestigd en de regio München is (evenals Berlijn) economisch een van de beste

presterende regio's binnen Duitsland. Europees gezien wordt de stad vergeleken met Wenen, Rome en Barcelona. Naast hoogtechnologische industrie en R&D scoort de regio ook met de ontwikkeling van een nieuw vliegveld en haar positie als verkeersknooppunt met richting Alpen en Adriatische regio, maar ook voor Zuid- en Midden Europa. Ook kent de stad een sterke positie voor congressen;

- Sociaal: hoge leefkwaliteit (veel en hoogwaardige voorzieningen).

Zwak

- Naast de welvarende meerderheid een (toenemende) armoede, vooral onder langdurige werklozen, jongeren met een lage opleiding en migranten, sociaal en economisch achtergesteld en wonend in achterstandswijken;
- De moeilijk toegankelijke huizenmarkt;
- Dure stad: wat betreft hoge huizenprijzen maar ook andere aspecten van het dagelijks leven;
- Weinig openheid en tolerantie.



Kans en bedreiging

Uitdaging is om verdere condities te scheppen voor een kennis-economie. Genoemd worden:

- Gebrek aan integratie binnen en tussen de clusters;
- Niet goed ontwikkelde kennisuitwisseling tussen universiteiten/onderzoeksinstituten en bedrijven. Om dit op te kunnen lossen wordt gedacht aan clustermanagement;
- Kwaliteit van wonen en leefkwaliteit van de regio staan onder druk (geluid en fijnstof);
- Toenemende mobiliteit in en rondom de stad. Hiervoor is uitbreiding van openbaar vervoer en infrastructuur nodig;
- Hoge kosten van levensonderhoud (voor sommige mensen onbetaalbaar). Weinig aantrekkelijk voor mensen in creatieve beroepen (met een laag inkomen) en ook niet om hooggekwalificeerde mensen van buiten aan te trekken die werk en gezin (inclusief kinderopvang) zouden willen combineren;
- Relatie stad en omliggend gebied over verdeling van opbrengsten en lasten. Er wordt gedacht aan fondsen maar uitvoering daarvan stopt;

- Gebrek aan artistieke creativiteit: München is sterk in technologische vernieuwing maar niet in (artistieke) creativiteit, nodig om verder te kunnen ontwikkelen op het gebied van de creatieve industrie;
- Een belangrijk gesignaleerd gebrek is het gebrek aan governance en samenwerking tussen de verschillende partijen. Vergelijkbaar met de discussie bij ons over de Randstad. In plaats van samen te werken zijn de stad en omliggende gemeenten aan het concurreren om kennisintensieve bedrijven en instellingen. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij groot aantal faculteiten van de universiteit waardoor de stad haar karakter als studentenstad dreigt te verliezen, en daarmee misschien haar creatieve potentieel. De stad wil dit stoppen maar bezit hiervoor niet echt de instrumenten. Dit kan een groot nadeel zijn bij de verdere ontwikkeling van de regio. Hetzelfde geldt voor de samenwerking tussen de stad en Beieren, deze is niet groot te noemen.

4 Kort profiel van Hamburg

De stad Hamburg is een federale staat in Duitsland met iets meer dan 1,7 miljoen inwoners. Samen met delen van de federale staten Schleswig-Holstein en Niedersachsen vormt Hamburg de metropoolregio Hamburg met ongeveer 4,3 miljoen inwoners. Hamburg is wat betreft inwoneraantal de tweede stad van Duitsland. Als stadsstaat is Hamburg zowel een gemeente als één van de federale staten in Duitsland. De handel met het buitenland heeft er toe geleid dat Hamburg na Hong Kong de stad met de meeste consulaten ter wereld is. Met name landen die al een vroege handelsrelatie hadden met de Hanzestad Hamburg zijn goed vertegenwoordigd.

Hamburg is op het gebied van handel, verkeer en diensten een centrum van bovenregionale betekenis. Bovendien is het één van de belangrijkste industriesteden van Duitsland. De belangrijke



sectoren voor de Hamburgse economie zijn de consumenten-goederenindustrie, de luchtvaartindustrie, media, financiële sector chemie, elektrotechniek, machineen scheepsbouw en aardolie-industrie. Hamburg is de op twee na grootste vestiginglocatie van de luchtvaartindustrie. Airbus Duitsland en Lufthansa zijn samen goed voor 22.000 banen. Hamburg kan ook getypeerd worden als mediastad. Veel nationale dagbladen en weekbladen worden uitgegeven in Hamburg en het Duitse pers agentschap (DPA) is ook gevestigd in Hamburg. Ook op het gebied van TV en muziek is Hamburg de mediastad van Duitsland. Zo worden de journaals van ARD uitgezonden vanuit Hamburg en zijn veel bedrijven in de muziekbranche gevestigd in Hamburg. De laatste jaren is er echter wel een verschuiving van een deel van deze sectoren naar Berlijn waar te nemen.

De haven van Hamburg -ook wel Hamburgs poort naar de wereld

genoemd- is na Rotterdam en Antwerpen gemeten in overslag de derde haven van Europa. De financiële sector vervult een boven-regionale functie voor het Noorden van Duitsland.

Toekomstplannen

Hamburg streeft naar een ontwikkeling tot fascinerende metropool. Aandachtspunten daarbij zijn economische groei, wetenschap, familie, internationale aantrekkingskracht, versterking van de metropoolregio, toereikend grondaanbod en verbeteren van de bereikbaarheid. De nagestreefde kwalitatieve groei van Hamburg betekent dat Hamburgs functie als metropool uitgebouwd moet worden en de internationale aantrekkingskracht versterkt zal moeten worden, het inwonertal toe moet nemen en de levenskwaliteit en toekomstbestendigheid van de stad veilig gesteld moet worden. Hiervoor zijn een aantal centrale themaprojecten gedefinieerd, waaronder Sprong over de Elbe, Sportstad Hamburg, Kennismetropool, Welkom in Hamburg, Cultuurmetropool Hamburg en Internationale marketing. Hieraan zijn er projecten op het gebied van stedelijke ontwikkeling gekoppeld, waaronder Havencity, Sprong over de Elbe, Internationale tuintentoonstelling 201, Internationale bouwtenoonstelling 201 en binnenstadsprojecten, alsmede nieuwe bedrijfslocaties, woningbouwlocaties en ideeën van burgers.

Bedreiging

- Trek van de media-industrie naar Berlijn.

5 Kort profiel van Kopenhagen

Kopenhagen is gelegen in het centrum van het dichtstbevolkte gebied van Noord-Europa. De stad heeft zich ontwikkeld tot het economisch centrum van de Öresund regio (Kopenhagen en Zuid-Zweden (Skane), met 2,8 miljoen inwoners waarvan 1,7 miljoen in de regio Groot Kopenhagen. De gemeente Kopenhagen heeft ruim 500.000 inwoners op 88 km².

Toekomstplannen

De ontwikkeling is gericht op uitbreiding van de vingerstad en ontwikkeling van de Öresund regio. In 1947 was het eerste regionale plan voor Kopenhagen gemaakt om ongecontroleerde stedelijke ontwikkeling als gevolg van industrialisatie tegen te gaan. Met een vingerstadmodel (een stedelijke structuur in de vorm van een hand met vijf vingers is gebaseerd op spoorlijnpatronen. Navolgende plannen werden ontworpen om het centrum van Kopenhagen te beschermen tegen activiteiten die verkeer en geluidshinder oproepen. De concentratie van werkgebieden rond stations en ontwikkeling van groene en ecologische zones passen goed binnen dit planningsconcept. De nieuwste stedelijke ontwikkeling is Örestad aan de zuidkant van de stad tussen centrum en vliegveld, 6 kilometer lang en 500 meter breed. Dit vormt een nieuwe vinger of kan worden beschouwd als versterking van de vinger die al bestaat op het eiland Amager. De Öresundbrug verbindt sinds 2000 Kopenhagen met Malmö in Zweden.

DENMARK'S PLANNING SYSTEM FROM 2007



Öresund Region – Greater Copenhagen – Municipality of Copenhagen

Na opheffing van de Groot Kopenhagen Council in 1989 werd de regionale planning uitgevoerd door vijf deelregio's. Naast vijf regionale plannen zijn er vijftig stedelijke plannen voor het gebied Groot Kopenhagen. De regionale plannen die zijn opgesteld worden over een lange periode gehandhaafd. Planning van transport en landschap zijn essentiële aspecten. Veel relevante organisaties zijn bij het planningsproces betrokken (horizontale integratie). Daarnaast vindt verticale integratie naar boven en beneden toe plaats: interregionale samenwerking in de Öresund region met Zweden; het regionale plan voor groot Kopenhagen is ontwikkeld samen met diverse stedelijke organisaties.

In de Öresund region zijn er diverse samenwerkingsverbanden. De belangrijkste is het Öresund Netwerk als officiële informatie- en marketingorganisatie, onderdeel van het Zweedse ministerie van buitenlandse zaken, het Deense ministerie van economische zaken, de regio Skane in Zuid Zweden en de Groot Kopenhagen Autoriteit.

Sterk

- De economisch belangrijke sectoren in Groot Kopenhagen zijn farmacie, chemie, biotechnologie, ICT en film;
- Concurrerende arbeidskosten;
- Samenwerking tussen locale en regionale partners om investeringen naar de regio aan te trekken en toeristen te trekken;
- Windboerderijen op land en water leveren 20 procent van de electriciteit in Kopenhagen. Denemarken profiteert van de langdurige steun die vorige regeringen aan windenergie gaven;
- Buitenlandse investeringen. In Groot Kopenhagen zijn er 300 buitenlandse bedrijven gevestigd en meer dan 500 scandinavische hoofdkantoren;
- De Öresund Regio is gespecialiseerd in farmacie en biotechnologie, ICT, milieuonderzoek, logistiek en voedsel. Op het gebied van farmacie en biotechnologie staat de regio op de

derde plaats na Londen en Parijs. De ICT in de Öresund Regio is de grootste concentratie binnen Scandinavië;

- De grootste arbeidsmarkt van Scandinavië met 1,8 miljoen werknemers.

Zwak

- Geen eenheidsmunt; zowel Zweden als Denemarken hebben hun eigen kroon gehouden
- Gebrek aan identiteit in de regio, rond de opening van de Öresundbrug werden pogingen ondernomen een "Öresund Identiteit" te promoten, maar dat heeft tot nu toe geen succes gehad;
- Beperkingen door belastingregels en welzijnsregels.

Kans

- Kopenhagen's hotelsector groeit. De afgelopen jaren zijn diverse hotels opgeleverd en er worden een aantal nieuwe hotels gebouwd en gerenoveerd;
- De farmaciesector heft in de Öresund region 36.000 werknemers; van de Medicon Valley Academy zijn meer dan 200 ondernemingen lid om nauwere samenwerking te bevorderen tussen industrie, onderzoek en ziekenhuizen;
- Kopenhagen is in Zeden bekend als 24uurs cultureel uitgaanscentrum. Er is een tendens waarbij Kopenhagen de belangrijkste attractie wordt voor Zweden voor winkelen, nachtleven, cultuur, onderwijs en het vliegveld van Kopenhagen;
- De Öresund brug Heeft geleid tot sterk toegenomen verkeer over de grens. Malmö wordt voor Denen steeds populairder als forensenstad door de lagere woningprijzen;
- Örestad wordt ontwikkeld als nieuw zakencentrum van de Öresund regio;
- Stadsring: Een nieuwe stadsringweg zal naar verwachting in 2017 worden geopend.

Bedreiging

- Wereldwijde milieuaspecten;
- Segregatie. De nieuwe ontwikkeling van Örestad heeft een

- sterk elitair imago; de huizenprijzen in het centrum stijgen;
- Nationalisme. Strengere beperkingen voor toelating van immigranten zijn ingevoerd en er worden initiatieven genomen om de Deense nationale identiteit te versterken.

6 Kort profiel van Stockholm

Stockholm is sinds de dertiende eeuw het politieke en economische centrum van Zweden. Met 776.000 inwoners binnen de gemeente Stockholm is het de grootste stad van Zweden. De agglomeratie heeft 1,2 miljoen inwoners, de regio 1,9 miljoen; de Stockholm-Malardalen regio heeft 3 miljoen inwoners binnen 2 uur reistijd. Stockholm Business Region en Stockholm Visitors Board zetten zich in voor marketing van Stockholm als hoofdstad van Scandinavië.

Stockholm-Malardalen Regio – Stockholm regio – Stockholm
Regio Stockholm bestaat uit 26 gemeenten. De gemeente Stockholm is onderverdeeld in districten die verantwoordelijk zijn voor basisonderwijs, sociale dienst, vrijetijdsvoorzieningen en culturele voorzieningen. Regionale samenwerking is een van de hoofdstrategieën voor het versterken van de Stockholm-Malardalen Regio. Diverse vormen van publiek-private samenwerkingsverbanden worden nagestreefd. De overheidssector moeten worden geflexibiliseerd en geharmoniseerd. Stockholm heft de internationale samenwerking versterkt, in het bijzonder met strategisch belangrijke steden rond de Baltische Zee.

Toekomstplannen

Stockholm verwacht tot 2030 een bevolkingsgroei van 150.000 inwoners. Voor de regio wordt een groei van 1,9 naar 2,4 miljoen inwoners voorzien. In samenhang hiermee zijn meer werkplekken, en ruimte voor diensten en vrijetijdsvoorzieningen nodig. Het functionele model voor Stockholm uit de jaren zestig die het huidige Stockholm vorm hebben gegeven voldoet niet meer aan de

huidige behoefte. Daarom is gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie: *Stockholm 2030* die in 2007 wordt uitgebracht. De conclusie is dat de stad verder moet gaan met het bouwen binnen de stad zoals verwoord in een masterplan uit 1999. Gemikt wordt op een policentrisch compacte stadsmetropool met Stockholm als hoofdstedelijk centrum. In de visie staan drie thema's central: werkgelegenheid, infrastructuur en welzijn, met kernbegrippen dynamiek, attractiviteit, toelaten en effectiviteit. De hoofddoelen van Stockholm 2030 zijn het doorbreken van segregatiepatronen (zoals door het compacter bouwen tussen de buitenwijken); voldoende en in oppervlak en prijs gevarieerd bouwen; het goed functionerend transportsysteem uitbouwen (waaronder het light rail system); faciliteiten bieden om Stockholm te versterken als internationale ontmoetingsplaats (waaronder het Kista congressentrum); de mogelijkheden voor ontwikkeling van de zakelijke diensten vergroten; grotere betrokkenheid van de gemeenschap stimuleren (zoals bij bovensectorale planning); en een visionaire stadsontwikkeling om Stockholm een sterker profiel te geven.

Sterk

- Stockholm's belangrijkste economische sectoren zijn : ICT, Financiële diensten, automatisering en robotica, biotechnologie en medische technologie, omgevingstechniek, mode en ontwerp;
- Kennisintensieve beroepsbevolking. Met ongeveer 85 procent werken in Stockholm veruit de meeste mensen in de dienstensector. Het vrijwel afwezig zijn van zware industrie maakt Stockholm tot een van de schoonste metropolen in de wereld;
- Sterke economische groei. Stockholm levert 25 procent van het bruto nationaal product. In 2004 was in Stockholm sprake van een groei van het bruto regionaal product met 5,5 procent.
- Sociale zekerheid. Van het inkomen wordt 32,7 procent bijgedragen aan de sociale zekerheid van werknemers;
- Onderwijs. De Stockholm Malardalen Regio heeft 30 universiteiten en hogescholen. In Zweden zijn er geen collegegelden;

- Water en natuur. Stockholm ligt aan de monding van het Malaren meer. De stad is gebouwd op eilanden.

Zwak

- Volgens een OECD-analyse van de regio Stockholm is het van belang het starten van ondernemers en ondernemingen te stimuleren, integratie op de arbeidsmarkt te bevorderen en de bouw van huizen en infrastructuur uit te breiden;
- Stockholm-Malardalen als concept is nog niet erg populair;
- Overzicht in planning wordt gemist, het gaat diverse kanten op, richtlijnen en inrichtingsprincipes zijn nodig.

Kans

- Vooral jonge mensen trekken de stad in;
- Toerisme speelt een grotere rol binnen de stadseconomie. Tussen 1991 en 2004 nam het aantal overnachtingen toe van 4 naar 7,7 miljoen per jaar. Er werken nu 17.700 mensen in de toeristensector. Met 70 musea en 9 miljoen bezoekers per jaar is Stockholm een van de best bezochte museumsteden in de wereld;
- Groei van hoogtechnologische bedrijven in het afgelopen decennium zoals IBM, Ericsson and Electrolux. Een van de grote ICT-centra in de wereld ligt in Noord-Stockholm in Kista;
- Buitenlandse investeringen in de regio Stockholm namen sterk toe. In 2005 vestigden zich 49 ondernemingen, in 2006 waren dat er 82 met 750 nieuwe banen;
- Sociale aspecten krijgen meer aandacht in het planningsproces.

Bedreiging

- Milieuproblemen, waaronder de waterkwaliteit van de Baltische Zee;
- Bevolkingsgroei. Verwacht wordt dat in 2030 in de gemeente Stockholm 1 miljoen mensen wonen. Hiervoor zijn appartementen nodig, werk, onderwijs, parken, ontmoetingsplekken en diensten;
- Segregatie. De huizenprijzen in de binnenstad blijven stijgen, een groot deel van de huurappartementen worden door de overheid verkocht;

- Veranderde mentaliteit. Nieuwe generaties hebben andere waarden en normen. Jongeren hebben een sterk vertrouwen in zichzelf en hebben minder behoefte aan collectieve oplossingen.

7 kort profiel van Helsinki

In 1812 werd Helsinki de hoofdstad van Finland in plaats van Turku. Vanaf dat moment groeide stad als natuurlijke nationale leider. Dat begon met een toenemende bevolkingsgroei en migratie van het platteland richting Helsinki. Begin jaren negentig was er een economische crisis. Vervolgens groeide de economie in Finland geleidelijk en ontwikkelde zich snel tot een kennis- en ICT-economie.

Veel grote (Finse) bedrijven hebben nu hun hoofdvestiging in Helsinki gevestigd (Nokia, Kone, UPM). Vervolgens heeft dat weer een uitstraling op de rest van de metropolitane regio. Op cultureel gebied is Helsinki leiden, alhoewel ook Turku een rijke, culturele achtergrond heeft.

In Helsinki zijn zeven universiteiten gevestigd, met circa 64.000 studenten. Ook op onderwijsgebied heeft het aantrekkingskracht op de rest van Finland en op deze wijze levert de stad ook veel hoogopgeleiden kenniswerkers op.

Van de 5,1 miljoen inwoners van Finland wonen er ongeveer 1,2 miljoen in de regio rondom Helsinki, waarvan 560.000 in Helsinki. Opvallend is het verschil in dichtheden: in het dunbevolkte Finland is Helsinki naar verhouding dichtbevolkt binnen een dunbevolkte regio. Helsinki heeft – Europees gezien – een jonge bevolking. Alleen Amsterdam scoort op dit punt beter.

De brain drain van academici is een belangrijk punt. Finland/Helsinki is druk bezig om aantrekkelijker te worden voor buitenlandse studenten en hoogopgeleide kenniswerkers, onder meer door loonsverhoging en door samenwerking tussen universiteiten en diensten die inspelen op de globalisering. De OECD geeft als aanbeveling voor de ontwikkeling van Finland om een beter ge-



bruik te maken van Helsinki als economische motor en wijst daarbij met name op een goede samenwerking tussen de overheden onderling (Helsinki, de omliggende gemeenten en het rijk) wat betreft het sterke worden van de metropolitane regio, de Greater Helsinki Regio.

Toekomstvisie

The Greater Helsinki Regio (YTV in het Fins) heeft een toekomstvisie voor 2025 opgesteld (tot stand gekomen in samenwerking met regionale gemeenten, belangengroepen, bedrijven en inwoners).

Doel hiervan is om te komen tot verantwoorde bevolkingsgroei, aanvullend op de huidige regionale maatschappij en met een duurzaam verkeerssysteem. Het streven is te komen tot een netwerkstructuur waarbij de verschillende functies op elkaar ingrijpen

en aanvullend zijn. Daarnaast moet alles binnen de regio goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer. De meeste diensten zelfs te voet of per fiets. In het plan wordt sterk rekening gehouden met de groei in de regio voor de bevolking, de werkgelegenheid en de huizenmarkt in de regio. Een relatief dichte bebouwing langs de hoofdaders van het verkeers- en vervoernetwerk lijkt de meest logische keuze te zijn in dit gebied.

Belangrijkste uitdagingen lijken te liggen op het gebied van de huizenprijzen, de samenwerking tussen overheden en private partijen en het zoeken naar de nieuwe, toonaangevende economische pijlers.

De sterkte-zwakteanalyse voor Helsinki is gebaseerd op gegevens van Bontje (2006)

Sterk

- Veilige leef- en werkomgeving;
- Natuur (bossen), ruimte, zee en kust
- Grote sociale gelijkheid en hoge kwaliteit stedelijk leven;
- Alles werkt;
- Aardige menselijke schaal van de stad;
- Zelfbewustzijn van sterkte en zwakte van economie en stadsontwikkeling;
- Efficiënte private sector;
- Hoogopgeleide bevolking, iedereen heft toegang tot (vrij) onderwijs;
- Publiek-private samenwerking tussen stad, ondernemingen en universiteiten;
- Interdisciplinaire benadering van innovatiestrategie van de stad;
- Sterke onderzoek en ontwikkelingssector, veel patenten;
- Weinig hiërarchie in organisaties, gemakkelijk netwerken, vertrouwen en weinig corruptie;
- Weinig afhankelijkheid van economische groei in centraal Europa; toegangspoort naar Oost-Europa en Rusland

Zwak

- Sterke ICT-sector, maar gebrek aan diversiteit waardoor afhankelijkheid van een sector;
- Klimaat geeft weinig milieuproblemen, maar het is koud;
- Gelegen buiten het geografische centrum van Europa;
- Beperkte schaal van de stad: te klein als wereldstad;
- Bureaucratie: organisatie is gebaseerd op een tsaristisch model met groot overheidsapparaat met 40.000 werknemers;
- Egalitaire maatschappij belemmert ondersteuning toptalent;
- Regionale politiek: scheiding tussen Helsinki en de rest, competitie tussen gemeenten in Finland;
- Nationale regering ziet Finland als homogeen geheel en geeft onvoldoende aandacht aan groeimachine Helsinki;
- Gebrek aan stedelijke diversiteit (vibrerende stadseconomie)

Kans

- Nieuwe vormen van samenwerking tussen politieke partijen, niet gouvernementele organisaties en andere partijen zijn nodig. Huidige wijze van organiseren van economische groei is (te veel) van top af naar beneden toe en conservatief;
- Ruimte voor experimenten zijn nodig, maar bescheidenheid van bevolking en noodzaak van stabiliteit belemmeren experimenten, inventiviteit en risico nemen;
- Proeftuin voor op ICT gebaseerde economie;
- Stimuleren van innovatieve projecten en basiscreativiteit (maar passieve houding van de stad);
- Herontwikkeling van voormalige industriële en havengebieden;
- Meer ruimte voor kwaliteit in plaats van kwantiteit, waaronder op de huizenmarkt;
- Meer samenwerking tussen (te) veel universiteiten (9) en technische instituten (8) binnen het metropolitaan gebied;
- Regionale samenwerking moet worden geïntensiveerd.

Bedreiging

- Belastingstelsel in Finland (regionale herverdeling);
- Hoge belastingen voor buitenlandse bedrijven;
- Rigide nationaal planningssysteem;

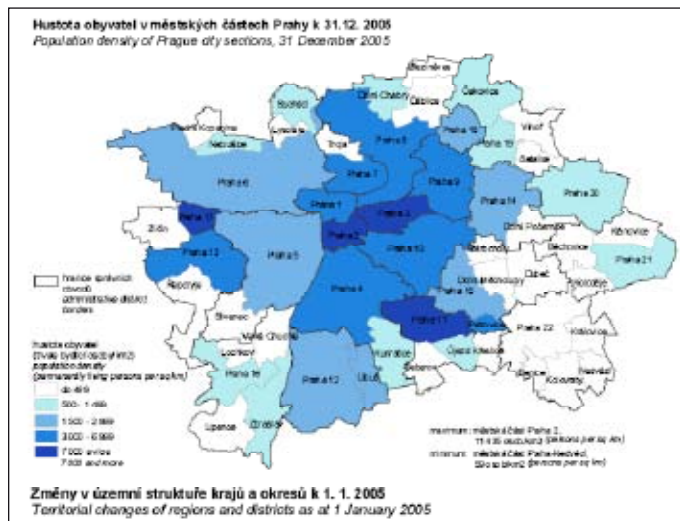
- Groeiende ongelijkheid in stad en regio;
- Nieuwe generaties zullen niet geheel geïntegreerd worden in kennisintensieve maatschappij;
- concurrentie tussen mensen uit Oost-Europa om laagbetaalde banen;
- Langdurige werkloosheid, speciaal onder ouderen;
- Toenemend aantal hoogopgeleide bevolking (met kinderen) gaan suburbaan wonen;
- Stijgende prijzen op huizenmarkt en sterke nadruk op aantallen in plaats van kwaliteit;
- Verkeerscongestie zal toenemen (in samenhang met een gebrek aan regionale samenwerking);
- Weinig buitenlandse studenten en immigranten. Helsinki is slecht in staat buitenlanders aan te trekken;
- Finnen zijn goed in adaptatie maar niet in innovatie.

8 kort profiel van Praag

Tsjechië is in een aantal regio's verdeeld. Praag is zowel regio als gemeente. De regio/gemeente Praag is duidelijk begrensd en bij wet vastgelegd, en heeft een eigen bestuur. Op twee manieren wordt deze regio verder verdeeld. Ten eerste is er een verdeling in 22 administratieve eenheden; daarnaast is er een verdeling in 57 autonome districten die een eigen gekozen bestuur hebben. Karakter en omvang (oppervlak en inwonertal) van de districten loopt sterk uiteen. Een verdeling naar stad, agglomeratie, regio is hier niet goed te maken.

Sterk

- De historische binnenstad is ongeschonden door WOII gekomen. Hierdoor UNESCO werelderfgoed, veel toerisme en aantrekkelijk voor de filmindustrie;
- Centrale functie voor hoger onderwijs: 8 universiteiten;
- Economische aanjager voor Tsjechië. Praag heeft de meeste werkgelegenheid en hogere lonen dan in de rest van het land.



Praag is veruit de grootste stad van het land. Brno als tweede stad heeft maar eenderde van het aantal inwoners van Praag;

- Hoog opgeleide bevolking: 25% is universitair opgeleid;
- Praag vormt het zwaartepunt van Tsjechië. Veel voorzieningen (cultuur, medische zorg) bedienen het gehele land.

Zwak

- Sterke afhankelijkheid van toerisme; 90% van de toeristen komt uit het buitenland;
- Toename kosten voor inwoners.

Kans

- De aansluiting op Europese railverbinding is nog niet optimaal; Eurocity-treinen rijden wel, daarnaast wordt het spoorwegaanpak uitgebreid en wordt gewerkt aan verbindingen voor snelle treinen;
- Relatief kleine luchthaven; in toenemende mate wordt Praag als overstap-hub gebruikt;
- in 2010 komt er een startbaan bij.

Bedreiging

- Luchtverontreiniging: hoewel op de lange termijn verbetering wordt voorzien, worden, zeker in het centrum, de normen voor fijn stof, stikstof, lood en ozon overschreden;
- Krimpende bevolking (in heel Tsjechië);
- Slechte bereikbaarheid, veel files, weinig comfort openbaar vervoer;
- Sterke toename in criminaliteit.

9 kort profiel van Zürich

Zürich is de grootste stad van Zwitserland en hoofdstad van het gelijknamige kanton. De 'Stadgemeinde' telt 370.000 inwoners; de agglomeratie 1,1 miljoen en de 'metropolitane regio' (kanton Zürich en omliggende gebieden) 1.7 miljoen. De stad ligt aan monding van de Zürichsee. Zürich heeft het grootste treinstation van Zwitserland én een luchthaven (Flugdrehkreuz) en is daarmee een continentaal verkeersknooppunt.

De stad wordt tot de 'Global Cities' gerekend. Zürich is een Europees financieel centrum: 85 grote Zwitserse ondernemingen hebben hun hoofdvestiging in de Greater Zurich Area. Internationaal gezien is de stad aantrekkelijk voor bedrijven omdat de belasting laag is en de stad een hoge levenskwaliteit kent. De economie is sterk gericht op de dienstensector. De financiële dienstverlening is de belangrijkste branche (geconcentreerd op de Paradeplatz) waarin 45.000 mensen werken (de helft van het bankpersoneel in Zwitserland). Er bevinden zich aan een aantal grote banken, zoals de UBS, Credit Suisse, Privaatbak en Julius Bär. Ook de beurs, de Börse Swiss Exchange is een internationale speler. Ook zijn in Zürich veel media gevestigd. Sterke punten zijn de ligging aan het meer, een goed geconserveerd Middeleeuwse binnenstad en een veelzijdig cultuuraanbod. Zürich is daarom ook het centrum van Zwitsers toerisme. Zürich is een belangrijk economisch en maatschappelijk centrum van Zwitserland en is volgens onderzoek een

stad met een hoge levenskwaliteit. De economische regio Zürich heeft een eigen marketingbureau. Zürich is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationale bedrijven door de lage belastingen, hoge levenskwaliteit, onderwijs, investeringen in onderzoek en ontwikkeling en lage arbeidskosten.

10 kort profiel van Barcelona

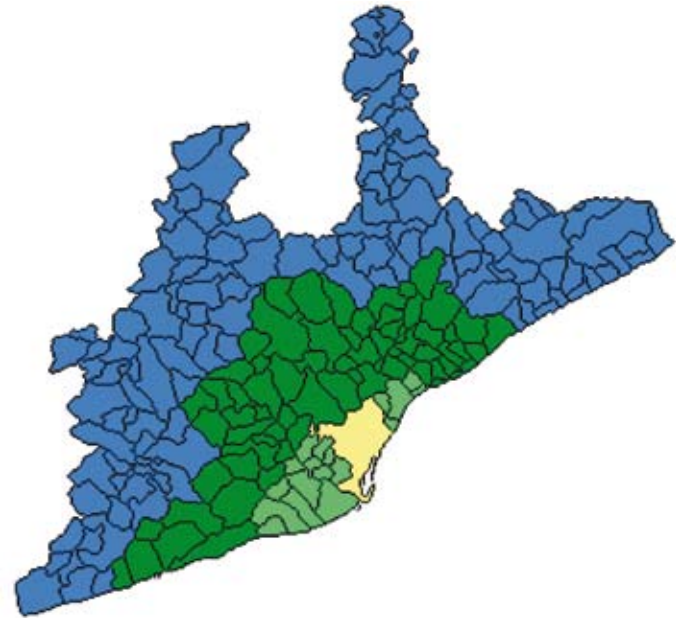
Van oudsher is Barcelona een handelsstad met haven (strategische ligging). In de negentiende eeuw ontwikkelde zich een sterke burgerij en vond industrialisering plaats, waaronder katoenindustrie. In 1931: Spaanse republiek en Catalonië als onafhankelijke provincie. In 1936 kwamen de fascistten (Franco) aan de macht en had Barcelona het zwaar te verduren. Anarchisme en Catalaanse onafhankelijkheidsstreven werden flink de kop ingedrukt. Jaren veertig kenmerkten zich door armoede. Vanaf 1950 begint de stad zich te ontwikkelen en beginnen de contouren van de huidige metropool zich af te tekenen. Ook de bevolking groeide in deze periode. Vanaf 1975 (dood Franco) kwam de democratie weer op gang. Eind jaren tachtig trad Spanje toe tot de EU. In 1992 vonden in Barcelona de Olympische Spelen plaats. Barcelona kent een rijke traditie van tolerantie en openheid ten opzichte van migranten. De metropolitane agglomeratie Barcelona heeft ongeveer 4,1 miljoen inwoners, waarvan miljoen in het metropolitane gebied. Daarvan wonen er 1, miljoen in de gemeente Barcelona. De dienstensector en kenniseconomie is in de kernstad Barcelona met 82 procent van de werkgelegenheid sterk vertegenwoordigd. In de regio is dat 45 procent.

Toekomstvisie

Doelen en strategische lijnen van de voorgaande strategische plannen

Sterk

- Grote aantrekkingskracht op toeristen;



Metropoolregio Barcelona. Barcelona stad, 1e, 2e en 3e ring.

- Aantrekkelijk voor bedrijven om te vestigen;
- Leefbaarheid voor de stad (aantrekkelijkheid voor werknemers);
- Industriële ontwikkeling heeft aanleiding gegeven voor zakelijke toepassingen;
- Een ondernemende toplaag speelt een sleutelrol in het stimuleren van cultuur en creativiteit;
- Productdiversificatie als gevolg van een adaptatiemodel niet gebaseerd op specialisatie;
- Culturele ontwikkeling en traditie als attractiepunt voor de stad;
- Een wijdverbreide cultuur van associatie;
- De op gebeurtenissen gerichte stedelijke ontwikkeling is bijzonder succesvol geweest met de organisatie van de Olympische Spelen;
- Politieke stabiliteit op gemeentelijk niveau;

- Politieke wil en partnerschap met de private sector samen met de burgermaatschappij niet alleen op strategisch niveau maar ook bij het uitdragen van het imago van de stad is van belang als concurrentiefactor;
- Het "Barcelonamodel" leidt tot efficiënt overheidsbestuur op gemeentelijk niveau;
- Het leiderschap in strategische planning van Barcelona gaat gepaard met een blik op de toekomst en het stellen van te bereiken doelen op lange termijn;
- De rol van de gemeente is niet neutraal, maar de projectie van een onderscheidend imago van de stad. Het uitdragen van het imago van de stad is direct gerelateerd aan het bestaan van niet grijpbare factoren waardoor bepaalde activiteiten worden aangetrokken, in het bijzonder activiteiten gerelateerd aan creativiteit en talent;
- De perceptie van Barcelona als een stedelijke agglomeratie met een meerkernig hart heeft het begrip van de complexe regio bevorderd.

Kans en bedreiging

- Hoewel de perceptie van de stad gebaseerd is op zachte factoren zoals artistieke traditie en hoge levenskwaliteit moeten factoren worden verbeterd zoals wegverbindingen, hoge snelheidstreinen, haven en luchthaven om niet achter te blijven bij andere steden. In de nabije toekomst zal de stad profiteren van een nieuw vliegveld en verbeterde haven;
- Buitenlandse concurrentiedoelen moeten vergezeld gaan door maatregelen om de levenskwaliteit van de bevolking te garanderen. Daarvoor moet de huisvesting worden verbeterd;
- Onderwijs en opleiding zijn een belangrijke basis voor creativiteit en innovatie. Recente hervormingen van het onderwijsstelsel in Spanje moeten leiden tot betere schooling op alle niveaus. Er is kennisoverdracht nodig van universiteit naar het bedrijfsleven. Universiteiten moeten aan ondernemingen

hoogwaardige research bieden. Er moet verbetering komen in competitief onderzoek;

- Multiculturaliteit en diversiteit zouden moeten worden omarmd door overheidsinstanties en burgers. De uitdaging is aanwezig in de huidige politiek die georiënteerd is op het faciliteren van ontmoeting van verschillende leefstijlen en culturen;
- Er zouden pogingen moeten worden ondernomen voor het zekeren van een stad met een breed aanbod van kwalitatief hoogwaardige leisureactiviteiten voor inwoners en bezoekers. Entertainment moet dus worden gekoppeld aan de creatieve activiteiten in het gebied;
- De potentie van Barcelona als magneet om talent aan te trekken is duidelijk. Maar de stad zou meer aandacht moeten geven aan een innovatieve creatieve omgeving dan alleen aan leisure. Grote investeringen in innovatie en creativiteit worden verwacht in de sfeer van kennis op een breed terrein;
- De betrokkenheid van alle partijen is nodig om de toekomst van de stad te ontwerpen. Vroeger was er overeenstemming over de te bereiken einddoelen. Maar de coördinatie van de dagelijkse praktijk van politieke implementatie kan zowel een uitdaging zijn op horizontaal (interdepartementaal) als vertikaal (tussen de overheidsniveaus) niveau. Gezamenlijke actie voorkomt verlies van economische bronnen alsmede voor betrokkenheid van de bevolking;
- Barcelona heeft het imago als culturele stad ondersteund. Maar er is huisvesting nodig van een breed palet aan initiatieven, ook voor marginale activiteiten, voor manifestaties en het stimuleren van creativiteit en innovatie. De toenemende culturele consumptie is een van de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst;
- De luchthaven mist nog veel verbindingen met het buitenland;
- Barcelona is nog niet aangesloten op netwerk van hogesnelheidslijnen;
- De haven wordt nog uitgebreid.

Plan	Doelen	Strategische lijnen
1	Consolideren van Barcelona als ondernemende Europese metropool met invloed binnen een geografische regio; sociaal in balans met een moderne levensstandaard en stevig geworteld in de mediterrane cultuur.	- Centrum van een macro-Europese regio - Leefkwaliteit - Industrie en research ten dienste van ondernemingen
2	Accentueren van de integratie van de metropool Barcelona in de internationale economie met als doel economische groei en sociale vooruitgang te bevorderen en leefkwaliteit te verbeteren.	- Aanpassen van economische sectoren van de metropool aan de internationale economie - Socioeconomische integratie van de metropoolregio - Nieuwe vraag naar sociale integratie - Nieuwe economische activiteiten
3	Een positie verwerven binnen de groep leidende stedelijke regio's op het gebied van nieuwe technologie binen de kennismaatschappij van de 21e eeuw. De positie vasthouden als een van de belangrijkste metropolitane regio's in het Europese netwerk van steden, met inbreng van de eigen identiteit.	- Doorgaan met positionering van de metropoolregio als een van de meest aantrekkelijke en leefbare stedelijke gebieden in de EU. - Prioriteit geven aan het stimuleren en aantrekken van werkgelegenheid, in het bijzonder voor vrouwen, jongeren en 45plussers. - Ontwikkeling tot kennisstad met nieuwe activiteitensectoren binnen het raamwerk van efficiency en participatie, teneinde een stabiele leefkwaliteit te behouden voor de burgers. - Sociale cohesie van burgers garanderen door intensivering van de culturele participatie en door de ruimten te maken die nodig zijn om deze participatie te realiseren. - Een belangrijke rol te spelen in de Europese groei en een specifieke positie te ontwikkelen binnen Spanje en in het bijzonder in het mediterrane gebied en Latijns Amerika, als een factor die de attractiviteit van de stad kan vergroten. Om ontwikkelingen te stimuleren moet de capaciteit voor solidariteit worden vergroot.

Lessen voor de Noordvleugel

Arbeidsmarkt

Door een combinatie van stagnerende bevolkingsgroei en vergrijzing kan de arbeidsmarkt krapper worden. Metropolen zijn echter in staat buitenlandse arbeidskrachten aan te trekken waardoor hun economie kan blijven groeien (naast groei van de productiviteit en een hogere participatie). Van belang daarbij is evenwel ook het 'nationale' migratie beleid, de kwaliteit van de kennisinfrastructuur en de leefbaarheid binnen de metropool.

Westerse allochtonen vestigen zich bij voorkeur in metropolen, reden ook voor internationale bedrijven om zich juist daar te vestigen. De Amsterdamse regio oefent aantrekkingskracht uit door zijn centrale ligging binnen West-Europa en een goede bereikbaarheid van andere metropolen via lucht, rail en weg. Als congresstad heeft Amsterdam binnen Europa een sterke positie samen met Barcelona, Wenen en Parijs.

Bundeling van clusters

De economische structuur van de Noordvleugel is door een grote diversiteit minder kwetsbaar. Maar in vergelijking met andere metropolen heeft de Noordvleugel te veel ontwikkelingslocaties. De sterke spreiding leidt tot versnippering van economische ontwikkelingen waardoor agglomeratievoordelen achterblijven bij andere metropolen.

Ruimtelijke concentratie van met elkaar samenhangende economische clusters leidt in andere metropolen (Stockholm, Praag, München, Kopenhagen) tot meer concurrentiekracht, snellere gebiedsontwikkeling en maakt gerichte marketing mogelijk.

Sociale cohesie (regio en stad worden steeds door elkaar gebruikt)

De Noordvleugel is als metropoolregio relatief klein en overzichtelijk, vergelijkbaar met Stockholm, Kopenhagen en Helsinki. Wat betreft de bevolkingsdichtheid van de kernsteden heeft Amster-

dam een plaats in de middenmoot. Parijs, Barcelona en London zijn veel dichter bevolkt. Kopenhagen, Stockholm, München en Zürich hebben een vergelijkbare dichtheid. Helsinki, Frankfurt, Hamburg en Praag hebben een lagere dichtheid. Als metropoolregio is de bevolkingsdichtheid vooral hoog in de Noordvleugel, Barcelona, Londen en Parijs.

In metropolen als London en Parijs is sprake van een veel grotere sociale ongelijkheid en van een sterkere segregatie dan in de Amsterdamse regio. Dankzij de sociale woningvoorraad heeft de Noordvleugel een gemengde bevolkingsopbouw die elders niet vaak voorkomt. Ruimtelijke menging en regionale spreiding van bevolkingsgroepen zijn troeven voor de Noordvleugel.

Regionaal openbaar vervoer

Voor een metropolitane ontwikkeling is het bereikbaar houden van de bevolkings-, economische en publieke centra en vervoersknopen voorwaarde. Een goed regionaal openbaar vervoernetwerk is daarvoor onontbeerlijk. Metropolen als Frankfurt en Stockholm hebben een goed functionerend en herkenbaar netwerk waarin lokale en regionale vervoerssystemen elkaar aanvullen en met elkaar zijn verbonden. In de Noordvleugel is dat veel minder het geval, blijft de snelheid en frequentie van openbaar vervoer achter en is het netwerk onvoldoende aangepast op het toegenomen kris-krasverkeer. Tevens sluiten de verschillende vervoersmodaliteiten niet goed op elkaar aan.

Verkeer

Doorgaand verkeer wordt in metropolen zoals München (randwegen) buiten de stad gehouden. In de Noordvleugel gaat een groot deel van het doorgaand verkeer over de Ringweg door de kernstad. Internationaal is er veel waardering voor de ruimtelijke inrichting van de Noordvleugel, waarbij veel verplaatsingen lopend of per fiets kunnen worden gemaakt. Amsterdam heeft een unieke positie als fietsstad, op de voet gevolgd door Kopenhagen. Ook in metropolen als London, Berlijn, Helsinki en Parijs wordt het fiets-

gebruik gestimuleerd (onder meer door laagdrempelig aanbod van leenfietsen).

Groen en openbare ruimte

De kwaliteit en properheid van de openbare ruimte is in de meeste metropolen beter dan in Amsterdam. Stockholm en Kopenhagen investeren veel in de kwaliteit van de openbare ruimte en, evenals London, in groenontwikkeling. Barcelona en Milaan kennen landschapsparken waarbij behoud van de kwaliteit van het landschap gekoppeld is aan regionale kwaliteitsproducten. Wel heeft de Amsterdamse regio een unieke positie door een grote diversiteit aan landschappen, variërend van de lobben van de stad Amsterdam, veenweidegebied, stranden, het IJmeergebied, en natuurgebieden zoals de duinen en de Oostvaardersplassen. De

kwaliteit en vitaliteit hiervan kan verbeterd worden, terwijl voor delen van deze landschappen de toegankelijkheid voor onder meer recreatie kan worden versterkt.

Conclusie

De Amsterdamse regio heeft een goede uitgangspositie. Alom wordt aangeraden om vooral niet te trachten successen uit andere metropolen te kopiëren, maar juist de eigenheid van de regio verder uit te bouwen. Diversiteit is waarmee de Noordvleugel zich onderscheidt van andere metropolen. Dat geldt vooral de combinatie van uiteenlopende woonmilieus, landschappen en economische clusters, de sociale mix, de cultuurhistorie en de ecologische inbedding.

Bij de metropoolvergelijking is gebruik gemaakt van de volgende bronnen

Algemeen

- Urban audit.org: Urban Audit 2004
- Metropolitan World Atlas (Arjen van Susteren, 010publishers, 2005)
- Citypopulation.de
- Planungsverband.de
- Demographia.com: Demographia World Urban Areas (mei 2007)
- Mega Antwerp – Ambities voor het Antwerpse (O2 consult november 2005)
- European Cities Monitor 2006 (Cushman & Wakefield)
- De top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2005; Randstad Holland in internationaal perspectief (TNO december 2006)
- Randstadmonitor 200 (Regio Randstad, januari 2007)
- Randstad Holland in Europe 2006 (Regio Randstad februari 2006)

London (Greater London)

- Focus on London's Demography, Data Management and Analysis Group, London 2005
- London's Changing Population, Data Management and Analysis Group, 2005
- The World in a City, Data Management and Analysis Group, 2005
- wikipedia.org
- londoncouncils.gov.uk
- Greater London Demographic Review 2005, Data Management and Analysis Group, 2006
- metropolis.org
- The Mayor's Plan for Tourism in London, 2002
- alg.gov.uk
- politics.guardian.co.uk/arts/story/0,,1961904,00.html
- London Cultural Capital, 2004

Frankfurt (Rhein-Main)

- Eckardt, F. (2002) Frankfurt: Globalization and the strengthening of regional inequality. Beitrag zur 5.Jahreskonferenz des Centre for the Study of Globalization and Regionalisation, University of Warwick, März 2002.
- Regionales Monitoring 2006 Frankfurt/Rhein-Main
- frankfurt.de
- planungsverband.de
- wikipedia.de
- voorbeginners.info/duitsland/frankfurt.htm
- frankfurt-main.ihk.de
- frankfurt.de/sixcms/detail.php?template=facts_fs_3597_en
- frankfurt-rhein-main.de/cms/tourismussuite/de/region/index.html

München

- ACRE, *Accommodating Creative Knowledge in Munich. The development path of Munich: a major success story?*, concept april 2007
- TU München, *Auftaktphase für einen «Initiativkreis Europäische Metropolregion München» (Das Feuer in der Europäischen Metropolregion München entfachen)*, oktober 200
- Regionsdaten 2005 Region München

Hamburg (Metropolregion Hamburg)

- Kreis-Profil der Metropolregion 2006 Hamburg
- wachsende-stadt.hamburg.de
- hamburg.de
- metropolregion.hamburg.de
- wikipedia.de

Kopenhagen (Öresund Regio)

- Copenhagen – The Right Choice, Northern Europe's leading convention city. Best Cities, Global Alliance & Wonderful Copenhagen
- copenhagen.com/start.asp

- kvarterloeft.dk
- orestad.dk
- kb.dk
- urabnrail.net/eu/kob/orestad1.jpg
- oresundsregionen.org/c82000c/code/1
- info.nu/Senaste%20Nytt
- 3.kk.dk/Fakta%20om%20kommunen/
- oresundsregionen.org/c82000c/code/1
- oresundsbron.com/news.php?obj=4934&menu=174
- taarnbynet.dk/oresund/forbindelsen.jpg

Stockholm (Metropolitan Area)

- *Creating a sustainable city in a polycentric region – The Stockholm example.* Presentation by Niklas Svensson March 2007. Stockholm City Planning Administration. July 2006.
- *Invest in Stockholm Region – Stockholm the capital of Scandinavia.* Stockholm Business Region.
- *Med blacken mot framtiden.* Inbjuden till dialog 2 om den nya regionala utvecklingsplanen – en ny RUFS. Regionplane- och trafikkontoret. Stockholm lans landsting.
- *Omvarld och framtid.* Inbjuden till dialog 1 om den nya regionala utvecklingsplanen – en ny RUFS. Regionplane- och trafikkontoret. Stockholm lans landsting.
- *Stockholm ar 2030 – sammanfattning och slutsatser.* Stockholm Stadsbyggnadskontor. 2007-02.
- *Stockholmsregionen i framtiden.* Inbjuden till dialog 3 om den nya regionala utvecklingsplanen – en ny RUFS. Regionplane- och trafikkontoret. Stockholm lans landsting.
- *Visionen – Norra Europas mest attraktiva storstadsregion.*
- *Vision Stockholm 2030 – underlag for dilog om framtidens Stockhom.* Stadsledningskontoret.
- Stadsdirektionens stab. 2007-03-06.

- www.stockholm.se/sbk
- www.stockholmsregionen2000.nu
- www.rtk.sll.se
- www.stockholmsregionen.se

Helsinki

- ACRE, *Finland and the Helsinki metropolitan region*, concept april 2007

Praag

- Numeri Pragenses Statistická Rocenka Hlavníka Mesto Praha 2006
- bologna-berlin2003.de/pdf/Prague_communicuTheta.pdf
- czso.cz/eng/redakce.nsf/i/characteristics_of_the_capital_city_of_prague
- statistical yearbook of the Hlavní msto Praha 2006, CZSO regional office hl. m. Praha
- wikipedia.org
- wikipedia.de
- whc.unesco.org
- ccre.org

Zürich

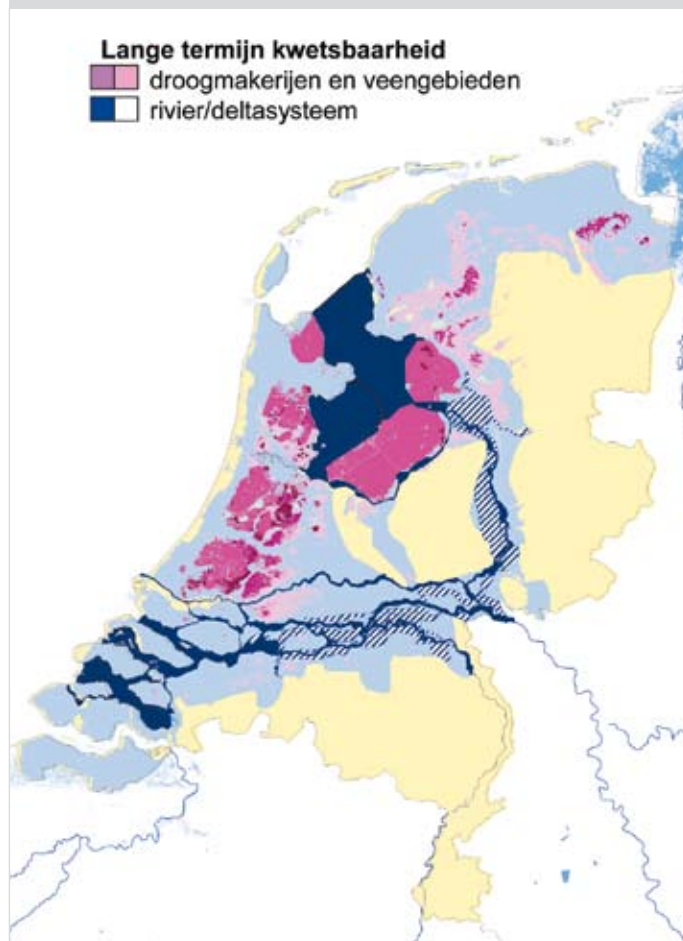
- 'Strategien Zürich 2025' Ziele und Handlungsfelder für die Entwicklung der Stadt Zürich Mercer Human Resource Consulting

Barcelona (Area Metropolitana)

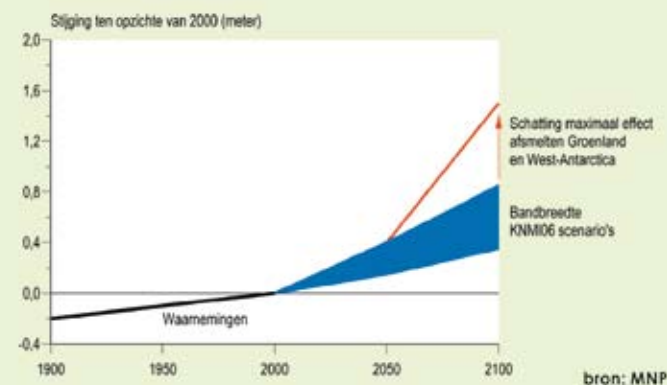
- ACRE, *Accommodating Creative Knowledge in Barcelona (Towards a competitive metropolitan region)*, **concept april 2007**
- **Peter Newman and Andy Thornley**, *Planning world cities (Globalization and urban politics)*, **2005**

Metropoolregio Amsterdam

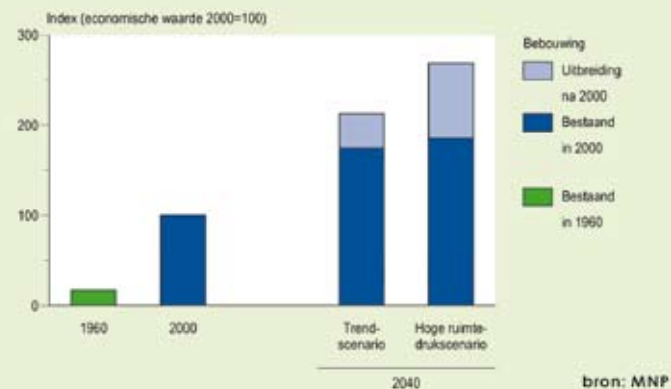
Thema's en opgaven voor de toekomst



Zeespiegelstijging tot 2100



Schadepotentieel overstromingsgevoelige gebieden



5 Thema's en opgaven voor de toekomst

5.1 Klimaat en water

Trends

Als gevolg van klimaatverandering zijn een viertal trends relevant voor metropoolontwikkeling;

- Het overstromingsrisico neemt toe
- Het wordt natter in de koude seizoenen
- Het wordt warmer en droger in de warme seizoenen
- Het wordt zouter

Hieronder worden deze trends toegelicht.

Het overstromingsrisico neemt toe

Het overstromingsrisico neemt toe als gevolg van enerzijds zeespiegelstijging, de toename van rivierafvoeren en mogelijke peilverhoging van het IJsselmeer en anderzijds intensivering van het stedelijk gebied. Het toenemende overstromingsrisico heeft niet alleen zijn weerslag op buitendijkse bouwlocaties (IJmeer) en de laaggelegen stedelijke gebieden (bijvoorbeeld Haarlemmermeer, Almere, Bijlmermeer en Watergraafsmeer) maar ook voor verstedelijkingslocaties in gebieden met een minder hoog beschermingsniveau dan de norm van 1:10.000 jaar (1:4000 voor de dijken rondom Almere en zuidelijk Flevoland en 1:1250 voor de dijken langs het Noordzeekanaal en in het Gooi). Door gebundeld te verstedelijken kan gericht en efficiënt ingezet worden op een robuuste bescherming tegen overstromingen. Ook kunnen de *gevolgen* van een eventuele overstroming beperkt worden door bij inrichting en bouwwijze rekening te houden met criteria zoals waterbestendigheid, bescherming van vitale en kwetsbare functies en evacuatiemogelijkheden.

De kaart "klimaat en water" illustreert deze inrichtings-uitgangspunten.

Het wordt natter

Als gevolg van klimaatverandering wordt een toename verwacht van neerslag in de winter door frequentere en hevigere buien en mede als gevolg daarvan grotere piekafvoeren van de rivieren. Tegelijkertijd veroorzaakt de stijgende zeespiegel hogere waterpeilen. In combinatie met inklinking van de bodem (door drogere en hetere zomers) ontstaat een hogere kweldruk, die kan leiden tot grondwateroverlast. Beide ontwikkelingen betekenen een grotere inspanning voor de wateropgave dan nu het geval is.

Waterkeringen en veiligheid: Sommige gebieden voldoen nu al niet aan de 1:10.000 norm





Op basis van studie "lange termijnperspectieven voor water en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad" H+N+S & RWS - RIZA, 2007 in opdracht van Min. V&W, Directoraat Generaal Water

De kaarten in dit hoofdstuk illustreren de suggesties en ideeën die ingebracht zijn op de conferentie "Bouwstenen" van 16 mei 2007. Ze maken geen onderdeel uit van het ontwikkelingsbeeld 2040 maar zijn bedoeld ter inspiratie.

Het risico op natte voeten neemt toe en stelt extra eisen aan de robuustheid van het watersysteem in de stad en in het landelijk gebied. Het watersysteem moet zo veel mogelijk zelfvoorzienend zijn als het gaat om het verwerken van de verwachte hoeveelheden water.

Waar mogelijk door fijnmazige oplossingen (bijvoorbeeld bredere en diepere sloten met minder steile oevers) en waar nodig door grootschalige ruimte voor water of reserveringen daarvoor (door meer oppervlaktewater of boven- of ondergrondse waterbassins). Aandachtsgebieden zijn de steden in de droogmakerijen zoals Haarlemmermeer en Zuidelijk Flevoland. Het beschermingsniveau zoals hierboven beschreven vormt een opgave bij toekomstige verstedelijking.

In het landelijk gebied kan op basis van de fysieke omstandigheden gedifferentieerd worden. Berging en buffering – gecombineerd met waterrecreatie – past het beste op plaatsen waar op de lange termijn voldoende drooglegging voor landbouw onhaalbaar of onrendabel wordt.

Het wordt warmer en droger

Tegenover de verwachte toename van neerslag en neerslagpieken in de winter staat de verwachting van drogere en warmere zomers. Er zullen meer en langduriger perioden zonder neerslag voorkomen, met weinig aanvoer van water via de rivieren. De gemiddelde watertemperatuur neemt daardoor toe en de kwaliteit van het water als zwemwater evenals de ecologische kwaliteit neemt af. Voor energiecentrales en andere bedrijven langs het Noordzeekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal komt de koelwatervoorziening onder druk te staan. De vraag naar zoetwater is in de zomer hoog en zal door deze trends toenemen. De wateraanvoer is nu al een knelpunt en zal ook in de toekomst maar aandacht vragen. Net als in een situatie van wateroverlast geldt ook in een situatie van watertekort dat het watersysteem zo

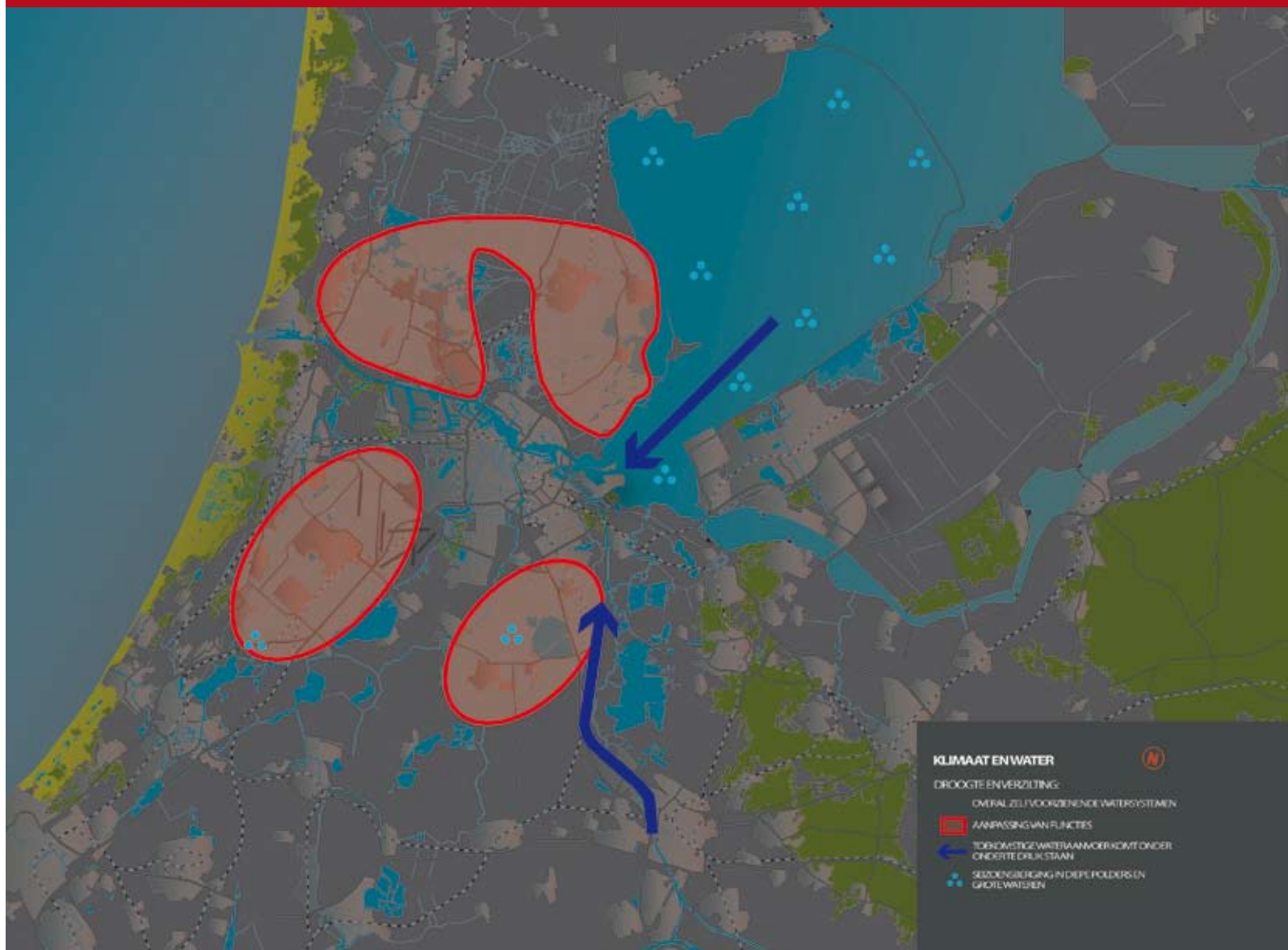
veel mogelijk zelfvoorzienend moet zijn; water in natte perioden moet bijvoorbeeld beter vast gehouden kunnen worden binnen gebieden ten behoeve van drogere perioden (seizoensberging). Daarnaast moet met wateraanvoer vanuit het IJsselmeer rekening gehouden worden.

Het wordt zouter

Als gevolg van drogere en warmere zomers en meer brakke kwel en indringing van zout water vanuit zee, neemt eveneens de vraag naar zoetwater toe. Brakke kwel treedt vooral op in diepe polders zoals de Haarlemmermeer en Watergraafsmeer (ten westen van het Amsterdam Rijnkanaal). Daar zal de extra vraag naar zoetwater zich vooral manifesteren, evenals bijvoorbeeld in de bollen- teeltgebieden.

Een belangrijke reden om selectief met zoetwateraanvoer om te gaan is omdat het in natuurlijke zin 'gebiedsvreemd' water is dat slechter van kwaliteit is. Er wordt dus vies water ingelaten in een gebied waar relatief schoon water aanwezig is. In het gebied kunnen de landbouwgewassen die zoetwater behoeven goed gedijen maar in ecologische zin verontreinigt het gebied. Een gevolg van de keus om selectief om te gaan met zoetwateraanvoer is dat het landgebruik wordt aangepast aan de verwachtingen ten aanzien van verzilting. Bij de inrichting van gebieden en aanpassing van het watersysteem moet de aandacht in principe worden gericht op zo min mogelijk afhankelijkheid van doorspoeling met zoet water van buiten het gebied. Tegelijkertijd moet de aanvoer van zoetwater naar (andere) specifieke gebieden zeker gesteld worden. Niet alleen binnen de Noordvleugel zelf, maar ook daarbuiten. Want wellicht moet in de toekomst de zoetwatervraag vanuit het Groene Hart en de Zuidvleugel voor een deel opgelost worden door aanvoer van IJsselmeerwater via de Noordvleugel. De ontwikkelingen in de Noordvleugel mogen dit niet onmogelijk maken.



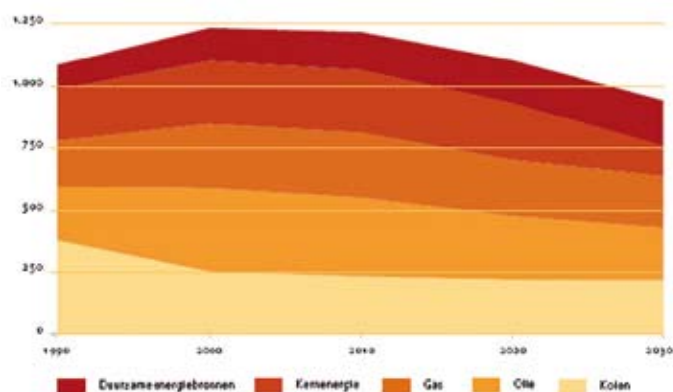


Op basis van studie "lange termijnperspectieven voor water en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad" H+N+S & RWS - RIZA, 2007 in opdracht van Min. V&W, Directoraat Generaal Water

Integratie van een klimaatrobuust watersysteem in de ruimtelijke structuur voor de metropool

In de metropoolregio moet het watersysteem verder op orde worden gebracht om op bovengenoemde trends te kunnen anticiperen. Bij voortgaande economische groei is de regio genooddaakt te blijven bouwen onder zeespiegelniveau; gezien de voorhanden zijnde ruimtelijke mogelijkheden gebeurt dit in de grote droogmakerijen (Haarlemmermeer, Flevoland). Klimaatbestendigheid moet een leidend principe worden bij de locatiekeuze en inrichting van stedelijke en landelijke functies. In de huidige plannen voor de ontwikkeling van de Noordvleugel is dit nog onvoldoende uitgewerkt. Ruimtelijk gaat het daarbij op regionaal niveau om de wateropgaven: waterveiligheid verhogen, waterberging vergroten, watertekort opheffen, waterkwaliteit verbeteren en anticiperen op de lange termijn verwachtingen daaromtrent.

Ontwikkeling wereldwijde beschikbaarheid energiebronnen, RPB, 2006



Ruimtelijke opgaven

stedelijk gebied

- Verstedelijking bundelen en concentreren in lijn met de eerder in Noordvleugelverband afgesproken verstedelijking van de Haarlemmermeer en Almere plus de binnenstedelijke transformatie
- Het verstedelijkte gebied extra beveiligen (dus meer dan de huidige 1:10.000 norm) tegen overstroming, bijvoorbeeld met slaperdijken
- Wateropvangcapaciteit in stedelijke gebieden vergroten
- Risicobewust bouwen met aandacht voor een passende combinatie van waterkeren en waterbestendig bouwen en kansen benutten voor aantrekkelijke stedelijke milieus met inpassing van water

landelijk gebied

- Natste gedeelten van de veenweidegebieden geschikt maken voor berging en buffering zodanig dat een robuust, goed beheerbaar watersysteem ontstaat en kansen voor recreatie en toerisme daarbij meenemen
- Combineren van water, natuur, open ruimte en recreatie in veenweidegebieden en kleine droogmakerijen en kansen benutten voor kleinschalige 'water'-woonmilieus
- Productielandbouw concentreren in de gebieden waar in de toekomst drooglegging rendabel blijft
- Zoetwateraanvoer zo veel mogelijk beperken

5.2 Milieu, energie en duurzaamheid

Trend energieverbruik

De vraag naar energie en grondstoffen zal wereldwijd nog tientallen jaren fors toenemen. Dat komt vooral door een toename in het verbruik door economisch groeiende ontwikkelingslanden. Ook in westerse economieën wordt voorlopig nog een groei voorzien. Deze trend keert terug in alle scenario's voor het energieverbruik van de komende tientallen jaren. Daarbij vormt de beschikbaarheid van de voorraden fossiele energie niet het grootste probleem.

'Bouwen' 16 mei 2007





Maar de gemakkelijk en goedkoop te exploiteren voorraden aardolie en aardgas zijn op termijn niet meer voldoende om aan deze groeiende vraag te voldoen. Energie wordt dus duurder. En omdat het fossiele energieverbruik alsnog de boventoon voert, blijft vermindering van de milieubelasting door energiebesparing een brandende kwestie.

Het terugdringen van het fossiele energieverbruik en de daarmee gepaard gaande CO₂ uitstoot is, mede dankzij het Al Gore-effect, een topprioriteit. Dat vraagt om ingrijpende structurele veranderingen in de energiehuishouding naar duurzame vormen van energieverbruik, de zogenaamde energietransitie. De vraag naar fossiele brandstoffen dient af te nemen terwijl hernieuwbare bronnen gaan toenemen in belang en uiteindelijk domineren. Daar wordt al een aantal jaar beleid op gevoerd. Energietransitie bestaat bijvoorbeeld uit de volgende thema's; nieuw gas, keten-efficiency, groene grondstoffen, duurzame mobiliteit, duurzame elektriciteit en energieconcepten in de gebouwde omgeving.

Internethub

Wereldwijd is de CO₂ uitstoot van de IT-industrie en het internet-gebruik bijna net zo groot als die van al het vliegverkeer. Amsterdam is één van de belangrijkste internethubs in de wereld. De agglomeratie vormt een knooppunt in het in- en uitgaande internetverkeer, met bijbehorende energievraag. IT-bedrijven en ook hoogwaardige dienstverlenende bedrijven en instellingen als banken en overheden moeten alle zeilen bijzetten om het groeiende vraag naar diensten via hun serverparken op peil te houden. Het energieverbruik groeit navenant mee. De CO₂-neutraal ambitie, te beginnen met de overstap naar groene stroom, is in deze bedrijfstak noodzaak.

Om in de ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met duurzaamheid zijn de volgende aandachtsvelden te benoemen;

- Zuinig ruimtegebruik: bundeling van verstedelijking, compact,

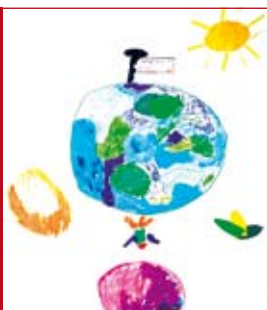
meervoudige ruimtegebruik, hergebruik (herstructurering/transformatie), efficiënt grondgebruik en het behoud van waardevolle landschappen

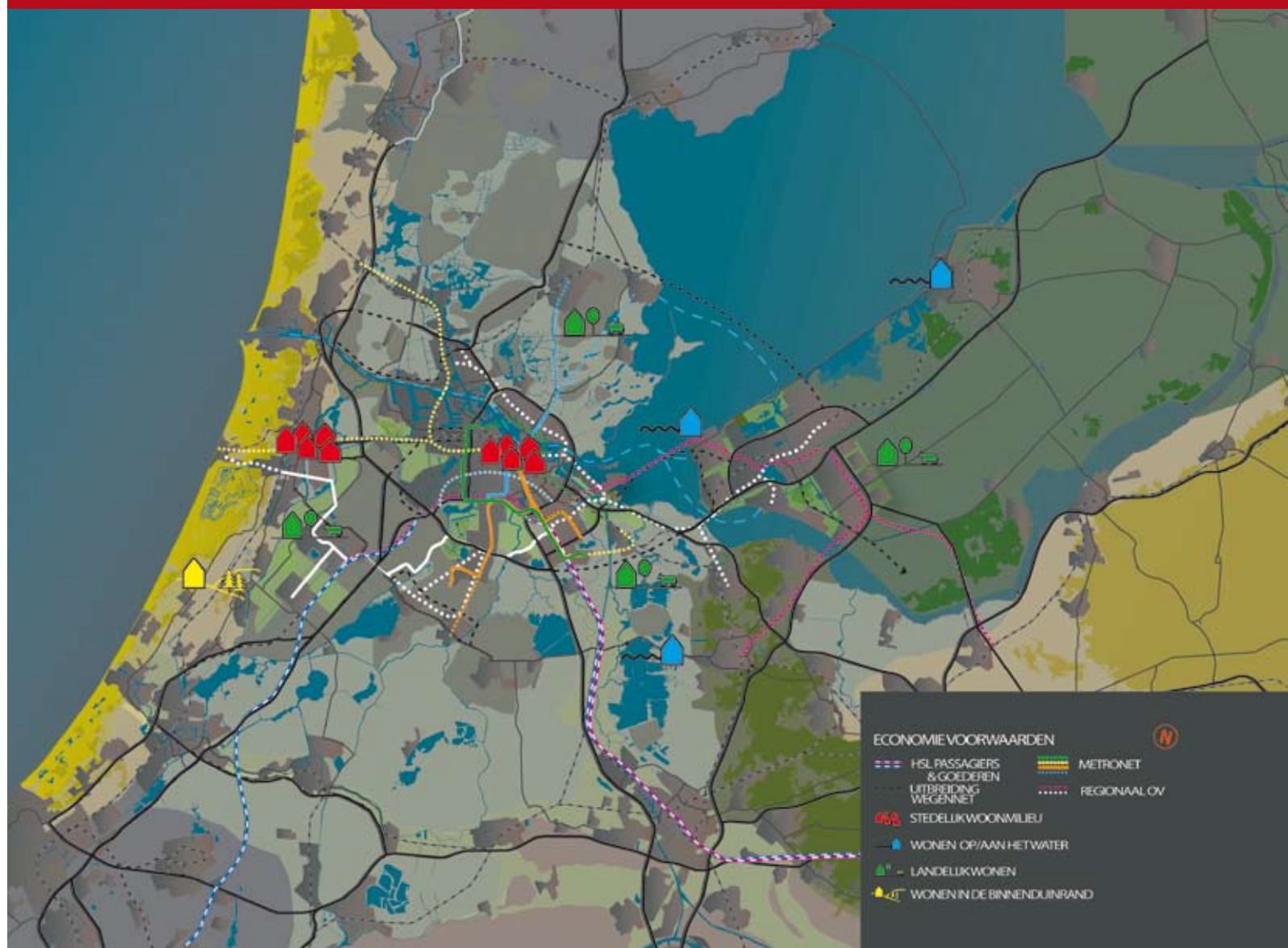
- Duurzame/gezonde leefomgeving: integrale benadering luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid (inclusief bescherming tegen overstromingen)
- Duurzame landbouw: teelt voor de regionale markt, biologisch, biomassa
- Hoogwaardige inrichting: flexibele inrichting (makkelijk aanpasbaar zonder omvangrijke kostbare ingrepen), waarbij rekening is gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen
- Klimaatbestendig: in de inrichting is rekening gehouden met klimaatveranderingen, meer neerslag en ander wateroverlast, langere perioden van droogte, hogere temperaturen
- Duurzame mobiliteit: fijnmazig, frequent en snel openbaar vervoer; overig verkeer op duurzame brandstoffen
- Duurzame natuur: instandhouden/vergroten biodiversiteit, beschermen/versterken ecologische kwaliteiten

Energie- en ruimtebesparing

Uit oogpunt van energiebesparing en vermindering van de uitstoot van CO₂ wordt gestimuleerd dat bij productieprocessen ontstane restwarmte kan worden hergebruikt door andere bedrijven en door woongebieden. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor glastuinbouw en is een reden om kassengebieden te concentreren nabij de stad. Ook is de ruimtelijke nabijheid van wederzijds afhankelijke bedrijven daarvoor een pre. Om onze schaarse gronden zo efficiënt mogelijk te benutten en zo de druk op onbebouwde gebieden te verkleinen, wordt zorgvuldig omgegaan met de beschikbare bedrijfslocaties. Voordat nieuwe gebieden voor bedrijventerreinen worden bestemd moet eerst worden nagegaan of transformatie en herstructurering van bedrijventerreinen oplossing bieden.

In de Noordvleugel zoeken we naar geschikte locaties voor hernieuwbare energiewinning. De ambitie moet zijn om zoveel





als mogelijk is in onze eigen energiebehoefte te voorzien. De ontwikkelingen op het gebied van nieuwe energie zijn nog niet ten einde.

Daarom moet aan vernieuwende ideeën ruimte worden geven. Bij nieuwbouw zou standaard de toepasbaarheid van de verschillende energievormen onderzocht en zo mogelijk toegepast moeten worden.

Compactheid leidt tot hogere bebouwingsdichtheden. Dit mag niet ten koste gaan van het gevoel van vrijheid, c.q. lucht, licht en groen. En evenmin van de wateropvang- en afvoercapaciteit. Dat vraagt om bijzondere aandacht voor groen en open ruimtes in de directe woonomgeving, en voor grotere groen- en recreatiegebieden op korte tijdsafstand.

Ruimtelijke opgaven

- Zuinig ruimtegebruik door verstedelijking te bundelen en concentreren (efficiënt ruimtegebruik en behoud van het open en landschap)
- Herstructureren van verouderde bedrijventerreinen
- Ruimte zoeken voor winning van hernieuwbare energie

5.3 Economie en mondialisering

Succesvolle metropolen vormen in 2040, meer dan nu het geval is, samen een geïntegreerd economisch netwerk: een *global village*. Zij zijn onderdeel van een netwerk van kapitaal en van mensen. Azië zal een belangrijke speler zijn in dit netwerk. Anno 2040 is Azië even rijk en getalsmatig belangrijker dan het Westen. Dat gaat niet ten koste van de Westerse ontwikkeling maar geeft die juist een nieuwe impuls. Regio's die centrale schakels vormen in de integrerende wereldeconomie zijn de winnaars. De Noordvleugel kan daar baat bij hebben. Ingebed in een sterke Randstad,

een sterk Nederland en een sterk noord-west Europa, zal de Noordvleugel tegen die tijd een vooraanstaand onderdeel van dat mondiale netwerk moeten kunnen zijn. Zo zal hij tevens één van de belangrijke economische motoren van Nederland kunnen zijn. De kernopgave voor de ontwikkeling van de metropool is om dit te bereiken. De ruimtelijke opgaven zijn hierop gericht.

Talent

De Noordvleugel als één van de belangrijke economische motoren van Nederland brengt veel werkgelegenheid met zich mee. De demografische trend wijst op een potentiële daling van de beroepsbevolking. Om die reden wordt immigratie van (kennis)werkers belangrijk om de motor draaiende te kunnen houden. Het aantrekken en vervolgens binden van hoogopgeleide en talentvolle mensen wordt zo bepalend voor het succes van de Noordvleugel. Als hij daar succesvol in is weet hij ook investeringskapitaal aan te trekken. Talent, hersens en ervaring—het menselijk kapitaal—beweegt zich gemakkelijk over landsgrenzen. Het is de kunst door het bieden van kwaliteit mensen te verleiden in de Noordvleugel te gaan studeren, wonen en werken. Het is ook de kunst om juist een grote variatie aan mensen, uit allerlei delen van de wereld, daartoe te verleiden. Vanuit een regio met gemeenschappen uit de hele wereld worden immers gemakkelijk de netwerken met die wereld onderhouden.

Een aantal factoren zijn bepalend voor de aantrekkingskracht van de Noordvleugel: de kwaliteit van wonen, de kwaliteit van voorzieningen, zowel voor zakelijk verkeer als vrijetijdsvoorzieningen en onderwijsinstellingen, de kwaliteit van de groene omgeving, de milieukwaliteit en de bereikbaarheid.

Voldoende beschikbaarheid van en diversiteit in woonmilieus is essentieel. De diversiteit en kwaliteit van de woningvoorraad moeten omhoog en aangepast aan nieuwe gebruikers; niet éénmalig, maar als permanent proces. De gemiddelde



verblijfsduur van mensen in de regio neemt af terwijl de diversiteit van de bevolking blijft toenemen. Daarbij hoort een topkwaliteit van de openbare ruimte (pleinen, voetgangerszones, parken). Een ander aspect van de kwaliteit van wonen is het behoud van een cultuur van openheid, menging en participatie van diverse bevolkingsgroepen.

Om voldoende voorzieningen op topniveau te kunnen bieden zal de Noordvleugel afhankelijk zijn van zijn relaties met andere, nabij gelegen, steden en regio's. Hij zal met deze steden en regio's complementaire onderlinge relaties onderhouden. Zo zal er een voldoende grote markt zijn voor bijvoorbeeld het Concertgebouw, Schiphol, of gespecialiseerde zakelijke voorzieningen. In 2040 gaat het om een gebied dat zich langs de belangrijkste vervoersassen (A1, A2, A4 en A12) tot de technologieregio ZO-Brabant en het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen) uitstrekt. Hij zal zich zelfs kunnen uitstrekken tot de driehoek tussen de Randstad, de Vlaamse Stedenruit en het Ruhrgebied. Alleen dan kunnen de topvoorzieningen in dit gebied de concurrentie aan met de andere economische megacentra in de wereld: Zuidoost-Engeland, Ile de France, de grote Aziatische metropolen, de corridors tussen Boston en Washington en tussen San Fransisco en Los Angeles. Een goede bereikbaarheid, binnen de Noordvleugel en tussen de genoemde regio's, en een goede complementariteit in voorzieningen is een essentiële voorwaarde wil de markt voor topvoorzieningen werken.

De metropool Noordvleugel onderscheidt zich door de unieke groene en blauwe dooradering van het verstedelijkt gebied. De combinatie van goede woonvoorzieningen in de nabijheid van de typische Hollandse landschappen is aantrekkelijk. Daarmee kan de regio zich profileren als de metropool op de menselijke maat, met een unieke combinatie van hoogwaardige moderne faciliteiten, cultuur, *leisure* en natuur.

Marktverbreiding

Kwaliteit is belangrijk om mensen te verleiden in de Noordvleugel te gaan studeren, wonen en werken. Een andere belangrijke factor die tot ruimtelijke opgaven leidt is de behoefte aan stedelijke massa. Groei van de stedelijke massa leidt tot verbreding van de dagelijkse markten voor ruimte, arbeid, kennis en voorzieningen, het Daily Urban System.

Op zijn beurt zorgt dat voor kwaliteit, verdieping van specialisaties, verbetering van productiviteit en flexibiliteit in alle takken van bedrijvigheid. Marktverbreiding laat ook meer diversiteit toe, en dat draagt weer bij aan innovatie en weerstand tegen een neerwaartse conjunctuur. Gevolg is robuuste welvaartsgroei en aanpassingsvermogen in veranderende omstandigheden. Stedelijke massa maakt ook overheidinvesteringen in voorzieningen, bijvoorbeeld in openbaar vervoer, rendabeler.

De ruimte voor stedelijke groei is, na het afronden van de huidige Noordvleugel afspraken voor 200, beperkt. Er zijn dan weinig mogelijkheden voor verdere stedelijke uitleg. Het accent zal na 200 mede door de afnemende bevolkingsgroei liggen op herstructurering, transformatie en kwaliteitsverhoging van bestaande functies. Toch zal ook rond 2040 het *Daily Urban System* verder in omvang moeten kunnen groeien om welvaartsgroei en concurrentiekracht te kunnen ondersteunen. Die verdere uitbreiding zal vooral komen van opname van stedelijk gebied buiten de huidige Noordvleugel, waaronder met name Amersfoort e.o., Leiden e.o. en Utrecht. Gaandeweg worden ook de relaties tussen de Noord- en Zuidvleugels van de Randstad alsook die met Brabant en het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen) steeds belangrijker. Dit alles verlangt uitstekende bereikbaarheid over toenemende afstanden. De nadruk van het investeringsbeleid zal daarom steeds meer komen te liggen op bereikbaarheid en infrastructuur. Het gaat niet alleen om uitbreiding; ook de benutting van de infrastructuur moet worden verbeterd door gerichte ruimtelijke ordening. Meer functiemenging en polycentrische ontwikkeling moeten daarbij de

leidraad zijn, zodat wegen en OV-lijnen in de spits meer tweezijdig worden benut. Er zal kortom meer polycentrisch, gemengd en gebundeld moeten worden ontwikkeld dan nu het geval is.

Ruimte voor economie

De Noordvleugel steunt op vijf economische motoren. Drie daarvan zijn essentieel voor de internationale positie van de regio: industrie en logistiek, internationale zakelijke dienstverlening, en de creatieve sector. De twee overigen, regionale facilitaire bedrijvigheid en consumentendiensten, zijn niet minder belangrijk. Deze activiteiten zorgen voor een positie als grootste werkgever in de regio. Winst in productiviteit en kwaliteitswinst levert daar relatief veel op voor de algemene welvaart in de regio. Deze hoofdmotoren zijn ook de hoofdmotoren van 2040. Ook dan kan de Noordvleugel een dergelijke economisch diverse structuur ruimtelijk gezien herbergen.

Logistiek en industrie hangen in de Noordvleugel ook in 2040 nauw samen. De industrie profiteert van de mainportfunctie van de regio, met Schiphol en de zeehavens als belangrijkste onderdelen. Met die logistieke kwaliteiten kan worden opgebokst tegen landen en regio's met lagere kosten van arbeid en ruimte. Andersom profiteren de havens en logistieke diensten weer van de regionale industrie. De Noordvleugel havens worden gekenmerkt door hoge toegevoegde waarde. Het belang van just-in-time en zero stock productie en dienstverlening, ketentransparantie, intermodale integratie en informatisering neemt de komende decennia toe. Logistieke systemen ondergaan verdere schaalvergroting, die zorgt voor ruimtelijke concentraties in de mondiale netwerkverbanden. De hubfunctie van de regio in het mondiale transport en distributie blijft cruciaal en zal verder worden ontwikkeld voor nieuwe tijdskritische goederenstromen en markten.

Nationaal (startnotitie Randstad 2040) wordt gekozen voor handhaving van Schiphol als internationale luchthaven.

Verplaatsing naar zee kan de huidige sterke positie verzwakken. Daarom is de inzet: optimalisering binnen randvoorwaarden. Schiphol mag beheerst groeien en de beperkingen aan woningbouw in de omgeving blijven van kracht. Bij verdere groei van Schiphol is eerst ontwikkeling van het noordwest-areaal gewenst, daarna pas eventueel een parallelle Kaagbaan. De mogelijkheden voor Lelystad als overloop luchthaven, en daarmee Schiphol als onderdeel van een 'multihub', worden nog gezien.

De voortgaande groei van zeetransport heeft ook consequenties voor het achterlandvervoer en de ruimtebehoefte. De haven moet dit tegemoet treden met een vergroting van de transport- en ruimte-efficiëntie en afspraken over specialisatie met andere havens. Voorzieningen voor intermodaal vervoer (shortsea, rail en binnenvaart) moeten voorrang krijgen op wegtransport. IJmond ontwikkelt zich tot het viscentrum van West-Europa.

De Noordvleugel in 2040 gooit als klimaat voor de internationaliserende klasse van creatieven hoge ogen. De regio combineert een kosmopolitische openheid en sociale samenstelling met een menselijke maat, betaalbaarheid en sterke identiteit en is daarin uniek. Teneinde dat te bereiken zijn er twee hoofdogaven. Een eerste opgave is om de creatieve sector aan de zakelijke sector te koppelen, economisch en ruimtelijk. Het zakelijk complex profiteert van creatieve impulsen voor de ontwikkeling van wereldmerken en distributiekanaalen. Daar ligt nu nog een zwakte. De creatieve sector profiteert van kanalen voor financiering en distributie. De regio kan zich daarin mondiaal specialiseren. Een tweede opgave is de ontwikkeling van lokale creatieve complexen met internationale aantrekkingskracht en specialisatie, inclusief opleidingen en ondersteunende faciliteiten. De huidige ontwikkelingen, waaronder het NDSM-terrein en de Haarlemse Lichtfabriek, zijn slechts eerste aanzetten. Die ontwikkeling zal vooral organisch—dus zo min mogelijk planmatig—moeten plaatsvinden, op basis van relatief lage kosten.





Toerisme is internationaal een sterke groeisector. Het aantal niet werkende ouderen zal fors toenemen en daarmee hun vrijetijdsbestedingen. De reislustige Aziatische middenklasse neemt in omvang toe. Buiten de grachtengordel moeten cultuur en landschap beter benut gaan worden voor toerisme en recreatie. Dat kan door regionale kansen te benutten en het

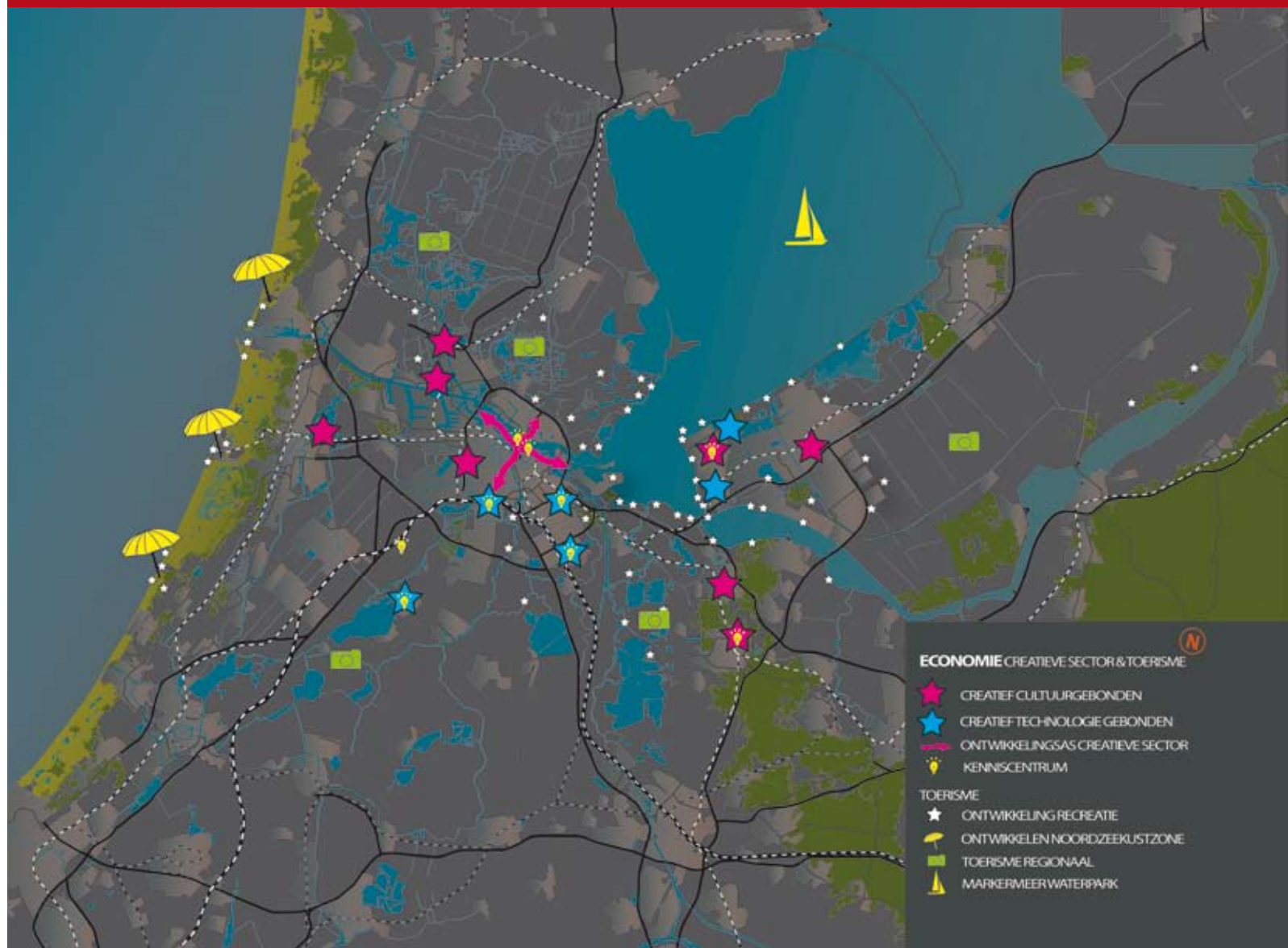
toeristisch product te verbeteren: hotels, cultuurhistorie, water en verbindingen. Bij de ontwikkeling van nieuwe faciliteiten kan meer structuur worden aangebracht door onderscheid maken in doelgroepen en profielen van vrijetijdsbesteding en toerisme: internationaal, nationaal en regionaal.

Ruimtelijke opgaven

(zie ook *ruimtelijke opgaven hoofdstuk bereikbaarheid en wonen*)

- Ontwikkeling Mainports:
 - a. Mogelijk uitbreiden van de haven volgens nieuwe Noordvleugel (Plabeka) afspraken, voortvloeiend uit Masterplan Noordzeekanaalgebied, met in latere fase wellicht uitbreiding in zee
 - b. Intensiveren van het gebruik van de havens, waaronder in ieder geval:
 - herstructureren verouderde terreinen
 - heroverwegen extensieve bulkoverslag
 - medeontwikkeling ten behoeve van gemotoriseerde watersport en de ontwikkeling van de Stelling van Amsterdam
 - c. Nieuwe havenbekkens verbinden met wegnnet voor containervervoer
 - d. Verbeteren achterlandverbindingen vanuit de havens voor het goederen vervoer over water, door onder andere nieuwe kadefaciliteiten in Almere en Lelystad en een nieuwe waterverbindingen met A4 werkstad
 - e. Ontwikkelen van Schiphol, met een tweede terminal tussen de A4 en de omgelegde A9, met mogelijke verdere ontwikkeling van vlieghaven Lelystad en met een continueren van de reservering van de 6e baan Schiphol
- f. Verhogen van de bereikbaarheid van Schiphol door de aanleg van HSL-Oost
- g. Verdere ontwikkelen van Werkstad A4 als intermodaal logistiek complex, inclusief HSL-vrachtttransport
- h. Mogelijk ontwikkelen van een multimodaal overslagnetwerk tussen de airport, mainport, en flowerport, wellicht in combinatie met het ontwikkelen van een nieuwe wegverbinding met de Rotterdamse haven (vanaf de A9 over de haven heen via verdiepte aanleg door het Groene Hart tot aan de A12)
- i. Nieuwe bedrijfsontwikkelingen concentreren in de zone tussen flowerport, airport en seaport; met opwaardering van het wegnnet
- Ontwikkelen van internationaal toonaangevende bedrijventerreinen, excellerend door bijvoorbeeld synergie tussen bedrijven (cradle to cradle) of door een inrichting gericht op specifieke bedrijfsvoering zoals logistiek of science; niet alleen als onderdeel van de mainports, ook boven het Noordzeekanaal en bij Almere
- Ontwikkelen van kenniscentra van internationale allure, bijvoorbeeld op het gebied van architectuur, water (Almere Pampus?) of technologie en cultuur
- Ontwikkelen van het Markermeer Waterpark
- Water als verbindende schakel voor het toerisme verder ontwikkelen
- Toeristisch verder ontwikkelen van de kust, sterker verbonden aan de stad, onder andere door de bereikbaarheid te verbeteren
- Behoud van de multifunctionele binnenstad van Amsterdam (wonen, werken, toerisme, winkelen)



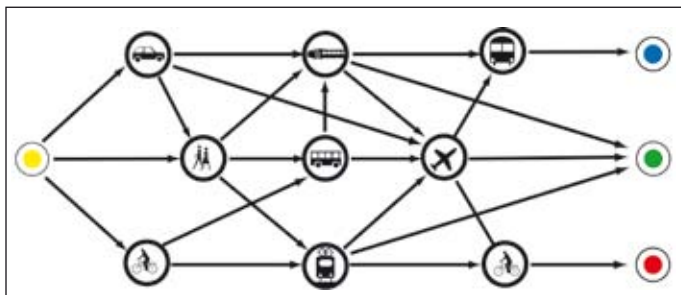


5.4 Bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructuur

Het centrum van Amsterdam en de kernen in de regio zijn steeds moeilijker te bereiken terwijl de populariteit van de auto als vervoersmiddel groot blijft. De mobiliteit van personen en goederen blijven groeien. Thuis en telewerken beperken de behoefte aan mobiliteit slechts ten dele aangezien de menselijke behoefte aan onderling contact en interactie groot blijft. Het personenvervoer neemt nog minstens met 20% toe. Het autobezit kan nog met 0% stijgen. Er zal met name een stijging zijn van het autogebruik voor vrijetijdsbestedingen. De toegenomen en toenemende welvaart en koopkracht ondersteunen deze trend. Het vliegverkeer zal verdubbelen, het zakelijk verkeer met 50% en het goederentransport mogelijk zelfs met 80%.

Het verkeer neemt dus flink toe, het autogebruik vertegenwoordigt daarbij verreweg het grootste aandeel. Tegelijkertijd komen de grenzen aan de ruimte voor de auto in zicht. Meer wegcapaciteit aanbieden wordt niet als optie gezien omdat het autogebruik door uitbreiding van de capaciteit naar verwachting navenant zal

Ketenmobiliteit: via slimme oplossingen beter op elkaar afstemmen van vervoersvormen zodat bereikbaarheid en leefbaarheid verbeterd worden. De oplossing moet de reiziger op een voor hem/haar aantrekkelijke manier op de plaats van bestemming brengen. Het gaat hierbij vooral om combinaties van vervoerssystemen.



Rowan en Sarah Meredith

Sarah

Sanne Choufoer

stijgen. Het fileprobleem zal zo niet echt opgelost kunnen worden. De bereikbaarheid binnen de regio wordt wel beter door een vermindering van het auto aandeel ten voordele van het gebruik van het openbaar vervoer (OV, *modal-split*). Daarvoor is wel een kwaliteitsverbetering van het regionale OV systeem nodig. Maar ook wanneer een hoogwaardig OV-systeem wordt ontwikkeld zal de auto een flinke rol blijven spelen.

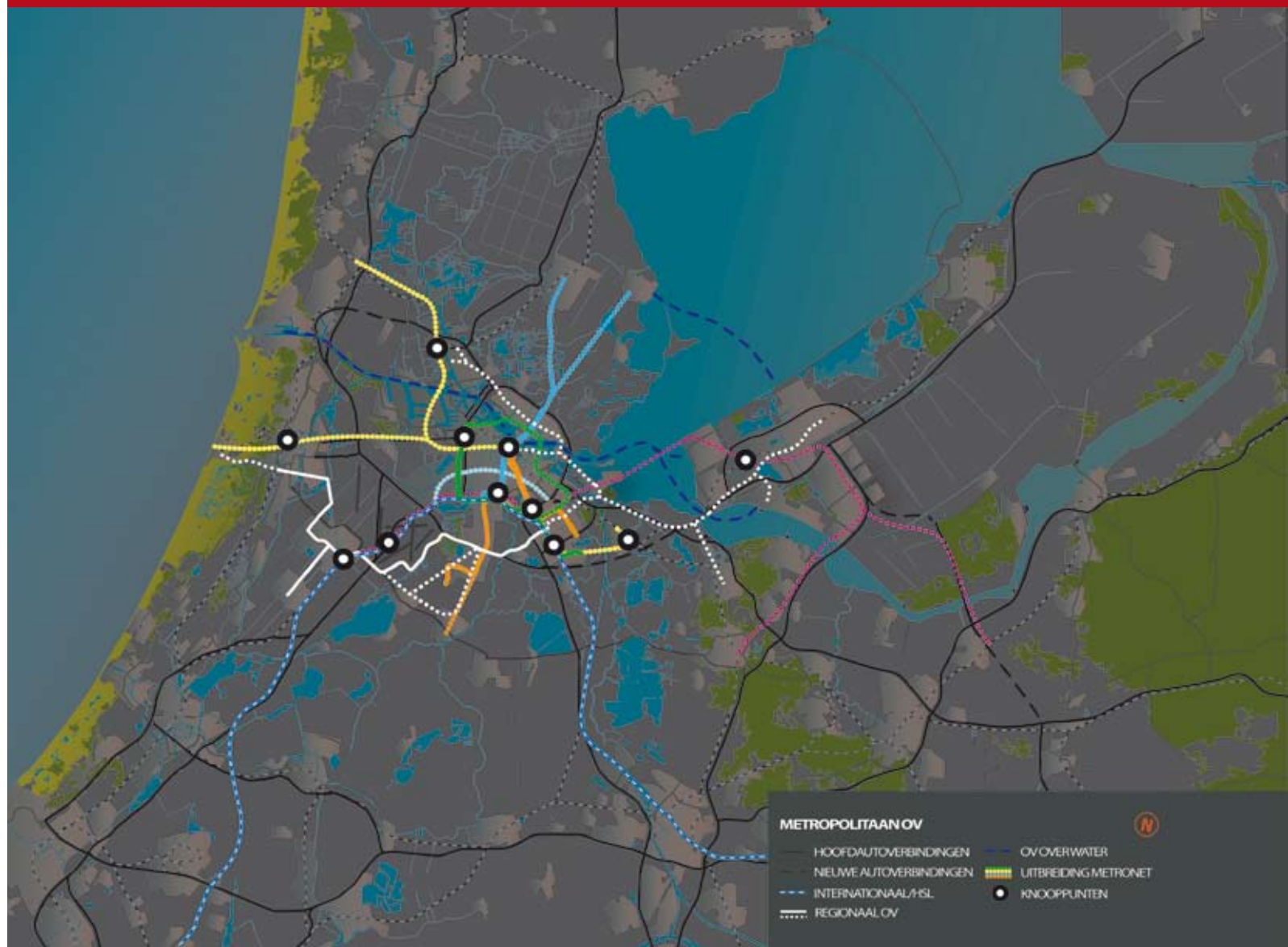
In steden is het niet verstandig de toenemende automobilititeit verdergaand in de openbare ruimte te faciliteren. Het beperken van auto's in de stedelijke centra is gunstig voor de luchtkwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte, twee aspecten die voor compacte steden van belang zijn.

Maar een Europese metropool is niet denkbaar zonder een goede bereikbaarheid binnen de stedelijke regio en zonder goede nationale en internationale verbindingen. Het blijft uitgangspunt de groei van het personen- en goederenverkeer zo veel mogelijk op te kunnen vangen. Een groei die overigens alleen al te verwachten is door de realisatie van bestaande Noordvleugel afspraken over de bouw van 150.000 woningen en de groei van de werkgelegenheid met 200.000 arbeidsplaatsen. Behalve de urgente verbeteringen aan weg- en OV-corridor Schiphol-Almere die uit de Noordvleugel 20 0 afspraken voortvloeien, zijn op de drie schaal niveaus additionele verbeteringen noodzakelijk.

Internationale bereikbaarheid

De internationale en rechtstreekse verbindingen die door Schiphol worden gelegd met andere metropolen zijn en blijven van cruciaal belang. Uitbouw van luchthaven Lelystad kan een gedeelte van de groei van Schiphol opvangen en is overigens een extra reden voor het versterken van de openbaar vervoerverbinding tussen Lelystad en Amsterdam/Schiphol. De uitbreiding van het hoge snelheidsnetwerk (HSL) naar het oosten is van strategisch belang om de positie van Amsterdam als 'eindstation' in het netwerk op te heffen.





Nationale bereikbaarheid

De steden in de Noordvleugel zijn goed aangetakt op het nationale netwerk van de Nederlandse Spoorwegen. Het aanbod van passagiers stijgt gestaag, vooral bij de onderlinge verbindingen van de belangrijkste kernen binnen de Noordvleugel. De reeds geplande spoorverdubbelingen, frequentieverhogingen en het inzetten van langere treinen bereiken echter een grens. De in de economische paragraaf genoemde toename van relaties tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, alsook die met Brabant en het KAN-gebied (Arnhem-Nijmegen) resulteren in een vervoersopgave die de Noordvleugel overstijgt.

Regionale bereikbaarheid

Een belangrijke verbetering betreft het regionaal openbaar vervoer als samenhangend netwerk. Investeren in geavanceerd OV levert op termijn veel voordeel op vanwege de concentrerende werking ervan op stedelijke functies. Door sterk in te zetten op openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto kan worden ingespeeld op een duurzame groei van de mobiliteit.

Bij de keus van een transportmiddel wordt een betrouwbare reisduur een belangrijkere factor dan de prijs. Voor het OV is de rol van voor- en natransport daarin een belangrijke factor. Daarom moet worden ingezet op betere benutting van het bestaande netwerk, het verhogen van de frequenties en waar nodig aanvullingen en uitbreiding van het regionale net binnen de stedelijke regio en met de omliggende woon- en werkgebieden. Geplande verbeteringen, waaronder de uitbreiding van het metro-net van Amsterdam, bieden een goede basis om het regionale netwerken op te schalen en beter met elkaar te gaan verbinden. In aansluiting hierop past ketenmobiliteit. Het comfortabel en makkelijk 'schakelen' van auto- en fietsgebruik aan OV-lijnen vraagt een aantal ingrepen.

Naast de stijgende populariteit van de auto, neemt het belang van de fiets zowel bij dagelijkse verplaatsingen als bij vrijetijdsbesteding eveneens toe. Om het fietsgebruik verder te stimuleren moeten het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen worden verbeterd en uitgebreid.

De technologie voor een betere benutting van de wegcapaciteit door toepassingen van ICT-technieken ligt voorhanden. Samen met de maatregelen die op dit moment worden uitgewerkt, zoals betaald rijden, dynamisch verkeersmanagement en enkele wegverbredingen, kan de wegcapaciteit een flink deel worden vergroot. Er kan ook winst worden behaald met een meer sluitend onderliggend wegennet, die de onregelende werking van calamiteiten op de snelwegen vermindert. Dat vraagt om een analyse van het hoofd- en onderliggend wegennet. Met een dergelijke analyse kan ook worden gezocht naar een meer gestroomlijnde afwikkeling van goederen zonder het stedelijk wegennet onnodig te belasten (scheiding van verkeerssoorten).

De Noordvleugel beschikt van west (IJmond) naar oost (Almere) over een "blauwe-as".

Het ontwikkelen en uitbreiden van het vervoer over water biedt derhalve grote kansen. Onder de voorwaarde dat de vertragende werking van de Oranjesluis opgeheven kan worden, kan een forse uitbreiding met snel personenvervoer over water alternatieven bieden voor het autogebruik. Door de aanleg van diverse overslagcentra aan het water kan vrachtvervoer via de binnenvaart gericht worden gestimuleerd (zie ook onder economie en mondialisering).

Verstedelijkingsprincipes

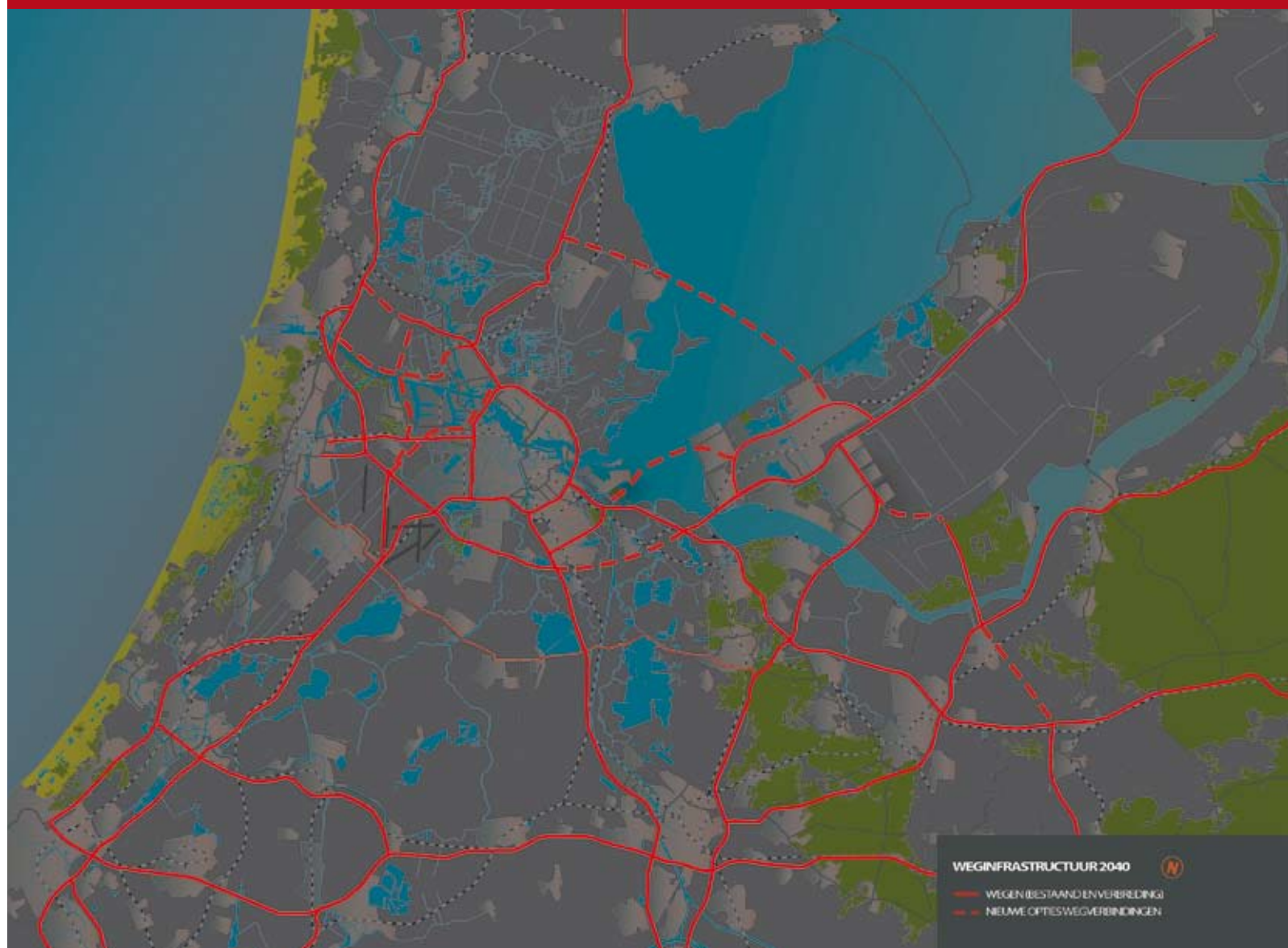
Bundelen en verdichten van verstedelijking beperkt de mobiliteit. Het biedt de mogelijkheid om op een rendabele wijze te investeren in een hoogwaardig regionaal OV systeem. Het compact bouwen nabij OV-knooppunten moet steviger dan in het verleden worden bevorderd.

Auke Stewart, Karen Buschman

Wiebe Oosterhoff

Joar Spangenberg





Ruimtelijke opgaven

- Verstedelijking bundelen en concentreren, zeker bij OV knooppunten
- Investeren in een hoogwaardig metropolitaan OV structuur, waarvan de SAAL een eerste stap is
- Regionaal meer mogelijkheden bieden voor het overstappen van de auto naar OV
- Mogelijkheden in beeld brengen om alternatieve routes te bieden voor het doorgaande verkeer op de A10 (zoals de Westrandweg en de A 30)
- Nut en noodzaak van het doortrekken van de omgelegde N201 naar de A2 in beeld brengen
- Nut en noodzaak in beeld brengen van het verbeteren van de wegverbinding tussen IJmond en Zaanstreek

5.5 Demografie, sociaal-culturele ontwikkeling en vrije tijd

Trend (beroeps)bevolking en vergrijzing

In tegenstelling tot de dalende beroepsbevolking in Nederland, neemt de beroepsbevolking van de Noordvleugel nog toe. Terwijl de beroepsbevolking in de rest van Nederland zal gaan afnemen met circa 500.000 personen wordt voor de Noordvleugel voorzien dat deze tussen 2010 en 2020 nog met 60.000 personen zal toenemen. Dit komt doordat de Amsterdamse regio veel (arbeids)migratie aantrekt, zowel vanuit het binnenland als het buitenland, waar-onder veel kenniswerkers, met een spreiding over verschillende inkomensniveaus. De voorziene bevolkingsgroei in de Noordvleugel wordt wel lager dan de groei die in het verleden werd gerealiseerd.

De Noordvleugel vergrijst minder dan de rest van het land. Jongeren trekken naar Amsterdam, en in latere fase van hun huishouding van Amsterdam naar de Noordvleugel. De

concentratie van opleidingen en de specifieke werkgelegenheid in de regio vormen een grote aantrekkingskracht voor jongeren om een opleiding te volgen en voor afgestudeerden om te gaan werken. Omdat de instromende jongeren gemiddeld een hoog opleidingsniveau hebben neemt het opleidingsniveau toe.

Hoewel de beroepsbevolking in de Noordvleugel nog zal door-groeien treedt er toch een krapte op de arbeidsmarkt op die in de nabije toekomst een beperkende factor zal worden voor de economische groei. Voor verdere groei van de beroepsbevolking is daarom een hogere arbeidsparticipatie nodig van ouderen, vrouwen, allochtonen en arbeidsgehandicapten. Daarnaast is immigratie van kenniswerkers noodzakelijk. Opname van talent en kennismigranten geeft de regio een plaats in de internationale economie.

Om immigratie te bevorderen moet het aantrekkelijk worden gemaakt voor kennismigranten om hier te komen en moeten belemmeringen in de arbeidsmarkt en woningmarkt worden weggenomen. Het aantrekken van de voor metropolitane ontwikkeling zo belangrijke kenniswerkers en werkers in de creatieve sector vraagt aandacht voor de volgende factoren:

- Voldoende beschikbaarheid van en diversiteit in woonmilieus;
- Topkwaliteit van de openbare ruimte (pleinen, voetgangerszones, parken);
- Een hoogwaardig cultureel aanbod; en
- Het behoud van een cultuur van openheid, menging en participatie van diverse bevolkingsgroepen.

Een stedelijke regio die internationaal concurrerend wil zijn en aantrekkelijk voor diverse doelgroepen biedt een zo compleet mogelijk palet aan woon- en werkmilieus aan, dat past bij de grote variëteit in leefstijlen en vestigingsplaatseisen, van kosmopolitisch tot dorps. Er is in de Noordvleugel een grote afwisseling van woonmilieus van hoogstedelijk tot landelijk, maar het aanbod aan

Lukas Galle

Hannah Zwennes, Sonja Hauet





kwalitatief hoogwaardige milieus schiet tekort.

Om meer hoogopgeleiden en succesvolle werkers in de creatieve sector te binden zal moeten worden voorzien in diverse milieus en prijssegmenten van woningen. Er is daarvoor een sterkere regionale samenwerking en afstemming nodig bij de locatiekeuze, programmering en kwaliteitsborging van de verschillende woon- en werkmilieus.

De top van de woningmarkthiërarchie ligt in de binnenduinrand en het Gooi. Voor een vergelijkbare top zullen meer locaties gevonden moeten worden in de Noordvleugel. Daarnaast is ruimte nodig voor kleinschalige, groene woon- en werkmilieus in lagere dichtheden. Om de open ruimte te ontzien zal een groot deel van deze opgave echter in bestaand of gepland stedelijk gebied moeten worden gerealiseerd. Vooral Almere en Haarlemmermeer (en mogelijk de Bollenstreek) zullen hierin nog kunnen voorzien.

Maar ook in andere delen van de Noordvleugel kunnen locaties worden gevonden door transformatie en herstructurering. De groeiopgave van Almere kan met recht een schaa sprong worden genoemd: de stad zal verdubbelen in de komende 25 jaar. Deze schaa sprong naar een volwaardige grote stad behelst naast woningbouw ook stedelijke voorzieningen als hoger onderwijs, culturele en nationale instellingen, werkgelegenheid en rail- en wegverbindingen. Dit alles is niet alleen van belang voor Almere zelf maar ook voor een goede concurrentiepositie van de Noordvleugel.

Trend sociale samenhang

Voor metropolitane ontwikkeling is sociale samenhang een randvoorwaarde. Zonder maatregelen zal de ruimtelijke segregatie van verschillende etnische en sociaal gedifferentieerde bevolkingsgroepen doorgaan. Ook bij de verwachting van een algemeen stijgende welvaart zal het onderscheid tussen meer en minder welvarenden in de regio versterken.

Amsterdam heeft een betrekkelijk geringe ruimtelijke segregatie van bevolkingsgroepen, onder meer als gevolg (van de spreiding) van een grote voorraad sociale woningen, die door een zeer diverse groep (rijk, arm, jong, oud) wordt bewoond. Hierdoor profiteren mensen met een laag inkomen van de aanwezige stedelijke voorzieningen, in tegenstelling tot steden als Parijs en London waar huishoudens met lagere inkomens zijn verdrongen naar de periferie.

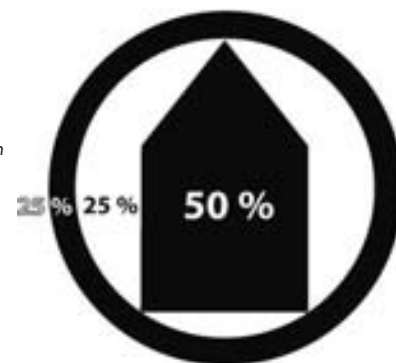
Behoud van een voorraad aan en (ver)nieuwbouw van sociale woningen in de hele regio draagt bij aan een gezonde menging van bevolkingsgroepen en beperkt de kans op segregatie, sociale ongelijkheid en verloedering.

Trend vrije tijd en recreatie

De hoeveelheid vrije tijd van de beroepsbevolking neemt af. De (culturele) betekenis van vrije tijd neemt toe, net als het geld dat wordt besteed aan vrije tijd. Vrije tijd wordt vooral (ongeveer de helft) doorgebracht in de woning, of nabij de woning (ongeveer een kwart).

Niet-werkenden, m.n. de gepensioneerden hebben veel vrije tijd. Het aantal gepensioneerden zal meer dan verdubbelen, en dus zal

Recreatiegedrag bewoners:
50% in en om de woning
25% in de buurt
25% in de regio en daarbuiten



Piet Keijzer

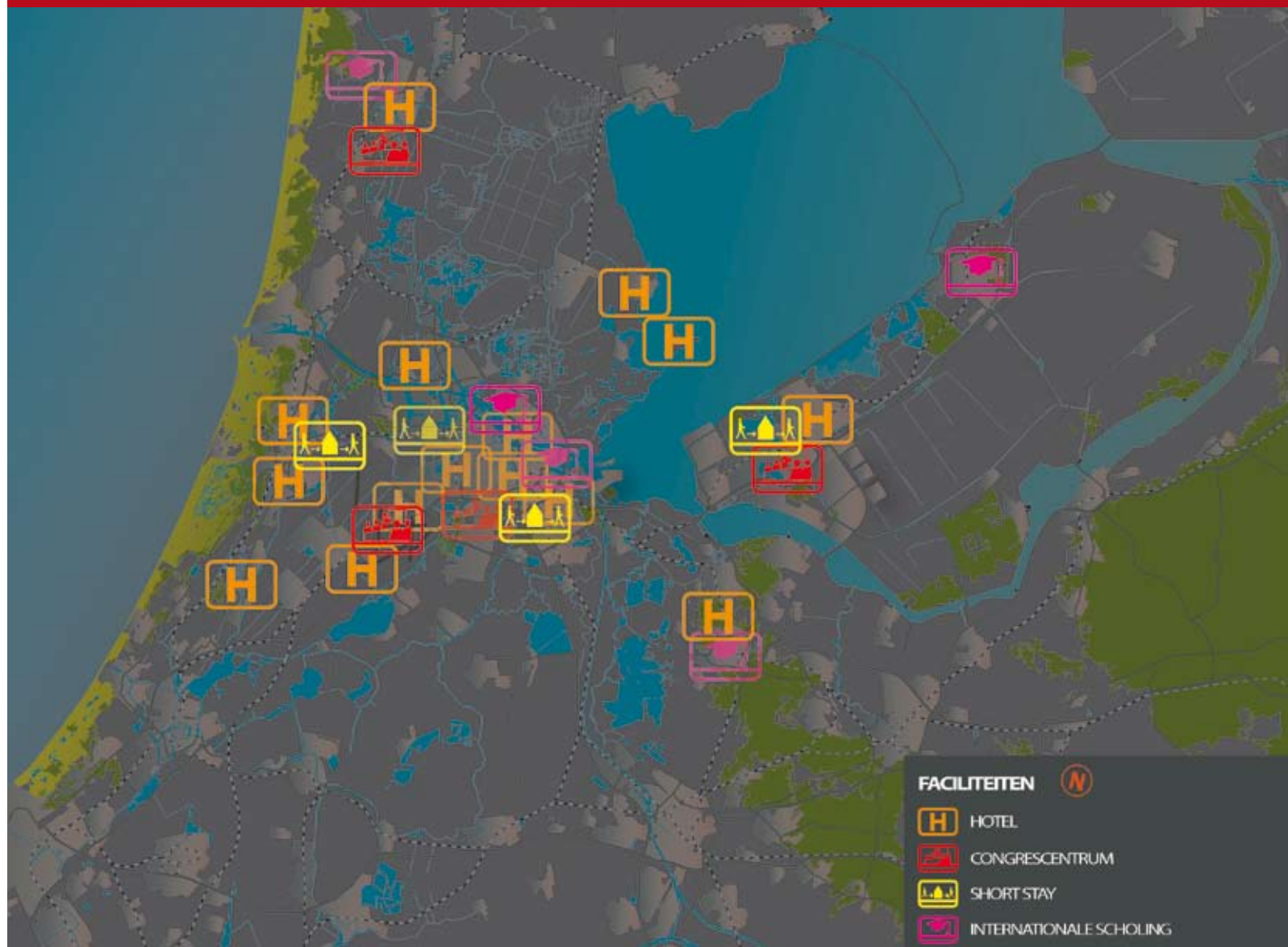


Jeroen Ververs

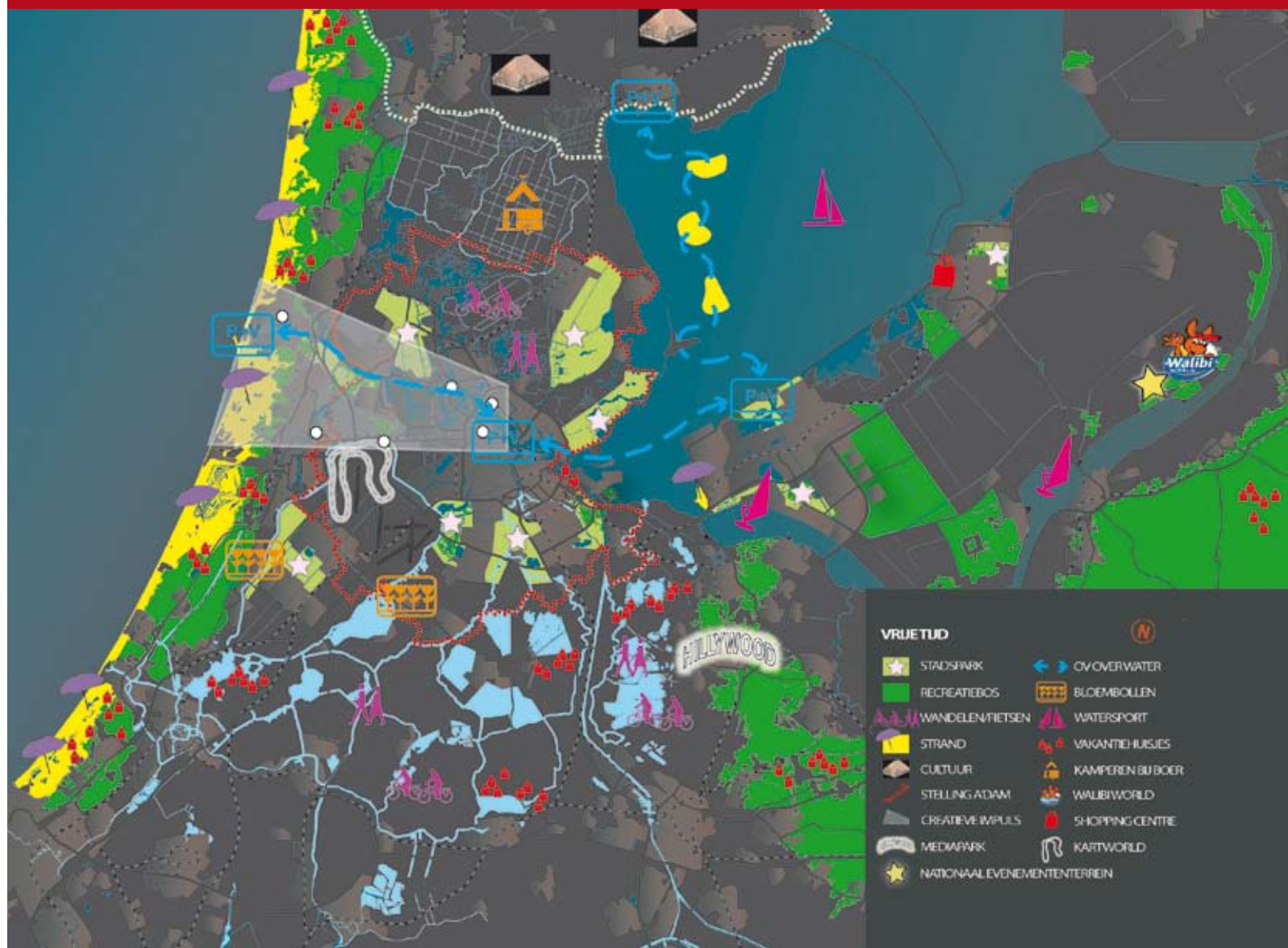


Maarten Nip, Leon Groenemeijer









hun vraag naar ruimte en tijd voor de besteding van hun vrije tijd toenemen.

De komst van andere en nieuwe bewoners naar de Noordvleugel en hun andere en veranderende vrijetijdsbesteding zal effecten hebben op de inrichting en toegankelijkheid van de (openbare) ruimte. Individuele sportbeoefening vraagt bijvoorbeeld om andere sportgelegenheden en andere ontmoetingsruimtes dan sportverenigingen. De relatieve drukte van de Noordvleugel zal relaties met andere delen van Nederland en Europa versterken als gevolg van een toegenomen behoefte aan rust. Het gebruik van recreatiewoningen en tweedewoningbezit neemt toe. Mensen gaan korter en vaker op vakantie.

Amsterdam en de regio hebben een sterke positie in het internationale en nationale toerisme. Wel moet hiervoor de kwaliteit verbeteren van de cultuurhistorische attracties, het landschap en de infrastructuur (zowel de bereikbaarheid van en binnen de regio). De kwaliteit van het toeristische product kan worden vergroot door een verhoging van het aantal hotelbedden en zorg te dragen voor een hele, schone en veilige openbare ruimte.

Om meer bezoekers te accommoderen en deze bezoekers langer vast te houden, dan wel op herhaalbezoek te laten komen, liggen kansen in het verbreden van stadstoerisme naar regiotoerisme. De regio heeft een aantal bekende iconen (Zaanse Schans, bollen, Marken/Volendam) wat wellicht kan worden uitgebreid. Het zakelijk toerisme kan zorgen voor een betere spreiding door het jaar ("laagseizoen").

Er moet voor worden gewaakt dat het landschap niet dichtslibt met ongewenste verstedelijking. Om de overlastveroorzakende van recreatieve activiteiten zoals kartbanen en speedboten te beperken kan worden gewerkt met zoneringen. Zowel naar tijd en plaats zullen bewoners en bezoekers/toeristen

van de Noordvleugel een verschillend beroep doen op de beschikbare ruimte.

Ruimtelijke opgaven

- Het aantrekkelijk maken voor potentiële arbeidsmigranten om in de regio te komen wonen en werken door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige en diverse woonmilieus en tijdelijke huisvestingsmogelijkheden
- Toevoegen van minimaal 150.000 woningen na 2010.
- Kwalitatief passende woningen bieden aan een groeiende groep ouderen;
- Voldoende regionaal gespreide sociale woningvoorraad behouden;
- Voortdurende investering in stedelijke vernieuwing
- Kust beter bereikbaar maken vanuit de steden
- Een zoneringsplan ontwikkelen voor verschillende rustgevend en overlastveroorzakende recreatieve activiteiten in het landschap

5.6 Metropolaan landschap

Landschap als troef

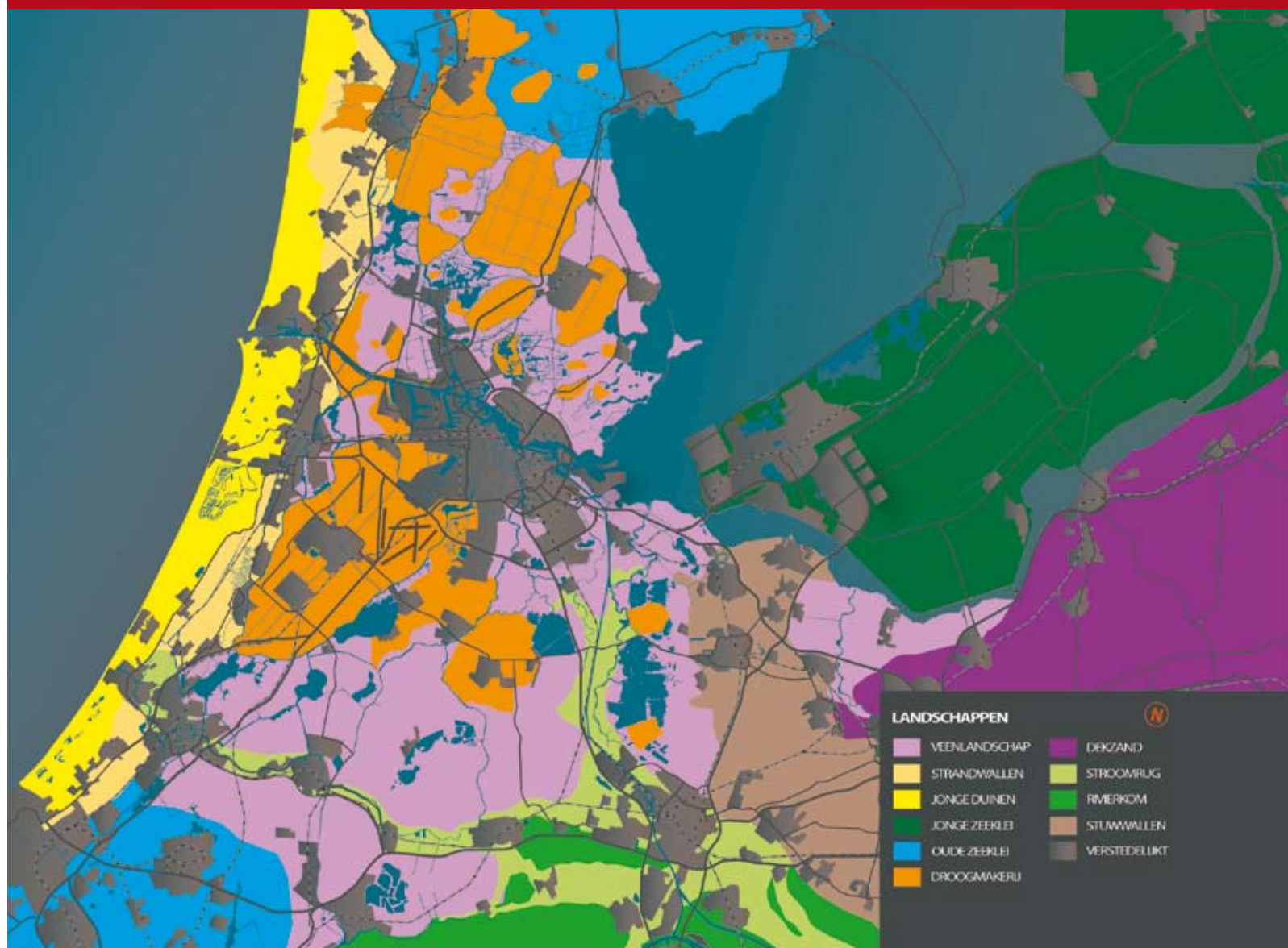
Het landschap vormt een sterke troef in de *branding* van de Noordvleugel. Dat komt door de unieke inbedding van steden van verschillende grootte en karakter in gevarieerde landschappen. De meest waardevolle landschappen zijn redelijk gespaard gebleven. Het landschap van dijken, polders, plassen en veenstromen vormt een wereldwijd herkend icoon van Holland, met pronkstukken als de Beemster en de Stelling van Amsterdam (beide met UNESCO-status), aangevuld met natuurgebieden van Europees formaat als het IJmeer en de Kennemerduinen. Daarmee is het landschap aantrekkelijk voor zowel bewoners, kenniswerkers en toeristen. Het belang van het landschap voor het functioneren van de metropool zal naar verwachting groeien. Dat komt enerzijds door de toenemende behoefte aan ruimte voor recreatie. Anderzijds

Peter Visser

Martin Bekkers

Ed Buijs







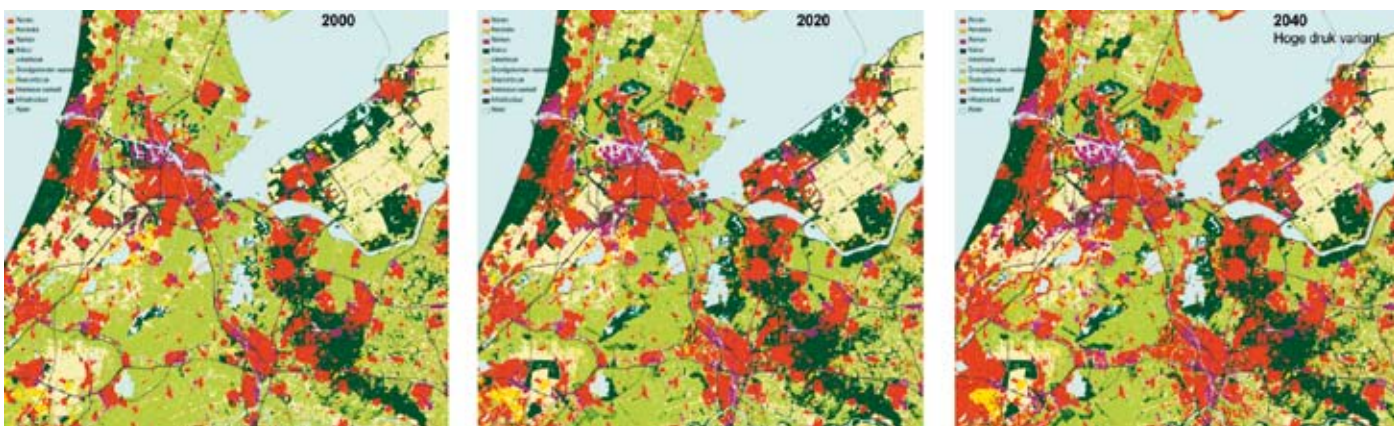
Verstedelijking in respectievelijk 1930, 1960 en 1990

speelt ook de groeiende concurrentie om (buitenlandse) kenniswerkers een rol. Een aantrekkelijk landschap helpt ze te verleiden hier te komen wonen en werken.

Functies

Het landschap van de Noordvleugel zal verschillende functies bieden voor de metropool. Eén van de functies is waterberging.

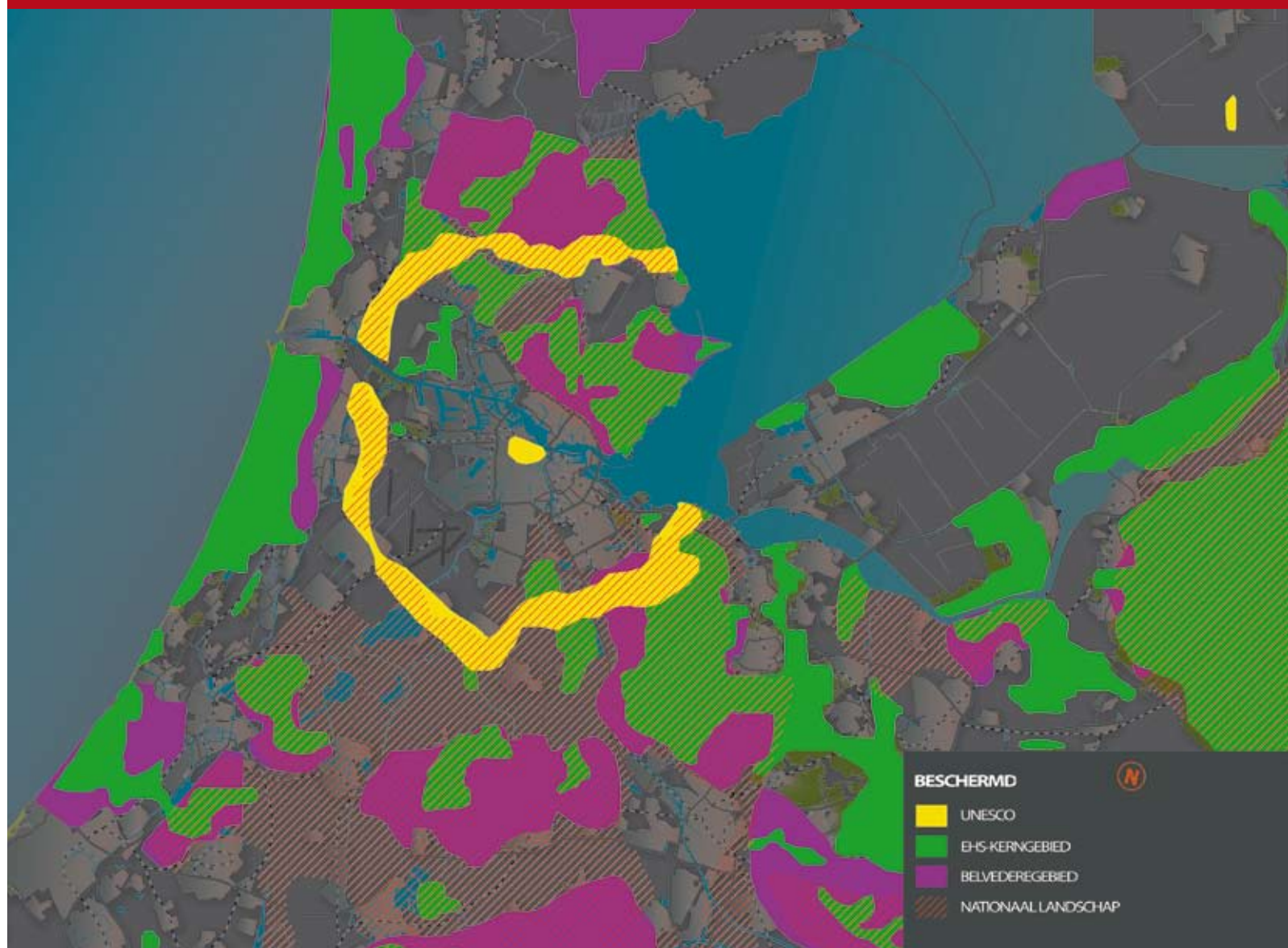
Prognose Verstedelijking in respectievelijk 2000, 2020 en 2040 hoge druk variant, Bron, MNP



Peter Paul Kleinlooh, Angelique Lombarts

Johan Kastje





Bestaande situatie

Door dit te combineren met natuurontwikkeling kan het unieke waterrijke karakter van de Noordvleugel worden versterkt. Zo kan samen met de kenmerkende veenweide landschappen, plassen en duingebieden een herkenbaar groenblauw netwerk ontstaan. De kust en de grote wateren kunnen uitgroeien tot attracties van internationaal niveau. Om daadwerkelijk dit niveau te bereiken is het noodzakelijk hoogwaardige voorzieningen te realiseren. Een andere functie is die van productielandschap. De positie verandert omdat de landbouweconomie zich meer gaat concentreren in enkele sterke sectoren en gebieden waar de stedelijke druk geringer is. Door de grootschaligheid van landbouwbedrijven behouden delen van het landschap zijn open karakter. Direct rond de stad wordt de kleinschalige landbouw economisch rendabel gemaakt door nieuwe functies toe te voegen aan het bedrijf, bijv. zorgboerderij, productie van kwaliteitsvoedsel en streekeigen producten en educatie. Een goede verbinding tussen stad en land is een randvoorwaarde. De geringe landbouwwaarde van de veenweidegebieden maakt ze geschikt voor natuur en recreatie door ze te laten vernatten en wellicht te verruigen.

Het landschap heeft ook een functie als een rustgevend tegenwicht van de drukke stad. Vooral de gebieden grenzend aan de stad, zoals de scheggen in Amsterdam, bieden mogelijkheden om te functioneren als 'stadsparken'. In die delen van het landelijk gebied die verder van de stad liggen en waar de landbouw niet langer dominant is, zal het leveren van rust meer gecombineerd worden met natuur(beleving). Daar kunnen ook mogelijkheden zijn voor het scheppen van bijzondere woonmilieus, ruimte voor recreatie, bio-energie, windenergie en waterberging.

De nabijheid en beleving van waardevolle landschappen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de Noordvleugel. Toch zullen delen van het landelijk gebied in gebruik worden genomen door stedelijke functies. Tussen de bestaande stedelijke gebieden zal

de verstedelijkingsdruk hoog blijven. Een risico daarvan is de verrommeling van het landschap.

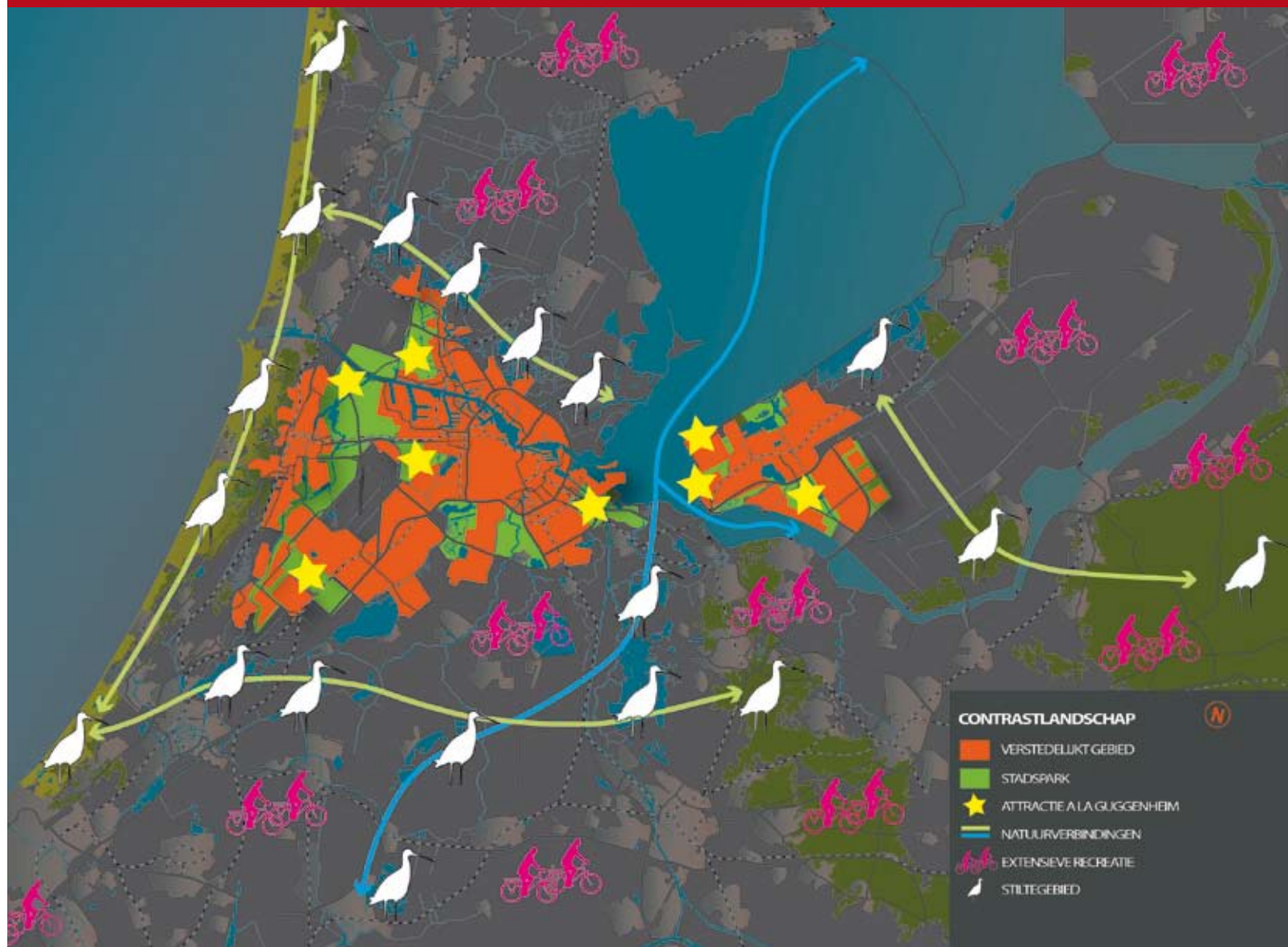
De ongebreidelde ontwikkeling van bedrijventerreinen langs rijkswegen vormt daarvan een voorbeeld. Met het bundelen en intensiveren van verstedelijking kan dit risico worden verkleind. Hiervoor zijn extra investeringen in transformatie en herstructurering in de steden nodig.

Toegankelijkheid

Om het landschap (polders, water, natuur) meer een functie te kunnen geven voor mensen die in de stad wonen moet de toegankelijkheid ervan vanuit de steden verder worden verbeterd. Dat betekent niet alleen goede toegankelijkheid over de weg (auto, OV, fiets, lopen) maar ook het verbinden via waterwegen (varen). Zorgvuldige inpassing van nieuwe functies in landschappen die niet langer primair voor de landbouwproductie worden gebruikt vergt op veel plaatsen een verandering van de inrichting en beheer van het landschap. Hierbij kan worden aangesloten op cultuurhistorisch erfgoed zoals de Stelling van Amsterdam.

Ruimtelijke opgaven

- Bundelen van stedelijke ontwikkeling, waaronder nieuwe bedrijventerreinen en glastuinbouw, om verrommeling van het landschap te voorkomen.
- Water en cultuurhistorische elementen gebruiken als drager voor ontwikkeling (identiteit);
- Het landschap dichter bij de stedeling brengen (ontsluiting, openbaar vervoer);
- Recreatiemogelijkheden en woonmilieus realiseren op basis van landschappelijke structuren en kenmerken;

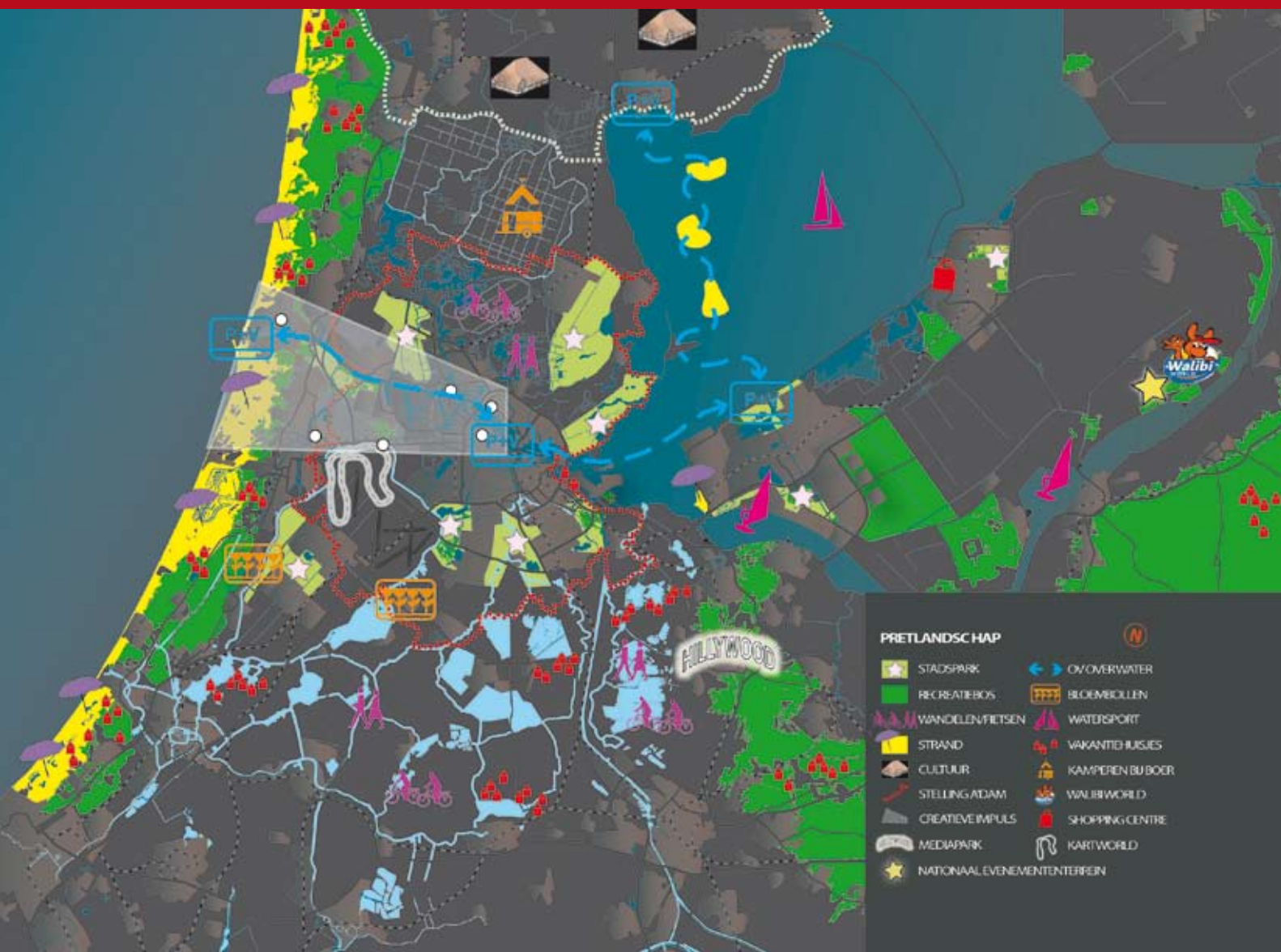


Toekomstperspectief





Toekomstperspectief



COLOFON

Regiegroep Noordvleugel 2040

M. van Poelgeest, wethouder RO Amsterdam, voorzitter
A.M.C.A. Hooijmaijers, gedeputeerde RO Noord-Holland, plv.vorzitter
M.J. Bezuijen, portefeuillehouder RO Stadsregio Amsterdam
A.T. Duivesteijn, wethouder SO Almere
J. Nieuwenburg, wethouder RO Haarlem
A. Blik-de Jong, gedeputeerde RO Flevoland

Productie

Kaartmateriaal: DRO Amsterdam en Provincie Noord-Holland, Haarlem
DTP-opmaak: RO-Vorm, Amsterdam
Redactioneel advies: Jos van der Lans
Drukwerk: Drukkerij Van Amerongen, Amersfoort
Fotografie: Wim Salis
Tekeningen: Toekomstvisies van 10 kinderen op 16 mei WTC Amsterdam
Omslag: Nanette Hoogslag
Oplage: 3000

Uitgave

Metropoolregio Amsterdam, februari 2008
www.metropoolregioamsterdam.nl

