



# RANDSTAD KRACHT



G4P4 inzet voor

Rijks Urgentieprogramma Randstad

snelheid, samenhang en selectiviteit



AMSTERDAM - DEN HAAG - ROTTERDAM - UTRECHT  
FLEVOLAND - NOORD HOLLAND - UTRECHT - ZUID HOLLAND



# RANDSTAD KRACHT

Voorstel aan de Minister van  
Verkeer en Waterstaat, projectminister  
Urgentieprogramma Randstad

8 mei 2007



## ▶▶ Inhoudsopgave

5	▶▶	Urgentieprogramma Randstad in het kort
6		Bestuurlijk
6		Financieel
7		Ruimtelijk-economisch
8		Een integraal Urgentieprogramma Randstad
11	▶▶	1 'Maak een Urgentieprogramma voor de Randstad'
13	▶▶	2 De noodzaak van een Urgentieprogramma Randstad
15	▶▶	3 Bestuurlijke barrières doorbreken
21	▶▶	4 Offensieve financiering
23	▶▶	5 Onze visie op de Randstad
27	▶▶	6 Ruimtelijk-economische hoofdogaven
35	▶▶	7 Snelheid, samenhang en selectiviteit
43	▶▶	Bijlage 1 Selectief versnellen – de projecten in categorie C
47	▶▶	Bijlage 2 Projecten en (harde) afspraken uit de vleugelprogramma's
53	▶▶	Bijlage 3 De aanbevelingen in de rapporten van OESO, Commissie Kok en Commissie Burgmans



## ►► Urgentieprogramma Randstad in het kort

Met dit document presenteren wij de randstedelijke inzet voor opzet, inhoud en uitvoering van het Urgentieprogramma Randstad (UpR) dat het kabinet opstelt. ‘Wij’ dat zijn de vier randstadprovincies en de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (G4P4).

De noodzaak van een Urgentieprogramma Randstad onderschrijven we volledig. Het waren tenslotte onze acht voorzitters van de colleges van de G4P4, die opriepen tot “een slagvaardig bestuur van Randstad Holland”.

Ook liggen er zwaarwegende adviezen op tafel die alle in dezelfde richting wijzen. De internationale concurrentiepositie van de Randstad vereist snelle uitvoering van al bestaande en van nieuwe randstadbrede opgaven en projecten.

Dit vraagt een selectief en samenhangend UpR, onderbouwd vanuit een visie, met een duidelijke versnelling, door een nieuwe en innovatieve bestuurlijke aanpak voor een zichtbaar resultaat! Leidend is daarbij de sturing aan de drie kernopgaven voor de internationale concurrentiepositie:

- Integrale bereikbaarheid
- Duurzame kwaliteit, vitaliteit en veiligheid van stad en land
- Economische ontwikkeling van de steden, economische centra en clusters

Deze drie kernopgaven zijn de basis en het stramien voor de ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Rijk, provincies en gemeenten committeren zich aan deze hoofdlijn. De acht voorzitters van de colleges van de G4P4 geven, vanuit hun verantwoordelijkheid als commissarissen en burgemeesters enerzijds maar anderzijds ook vanuit hun rol en positie als Raad van Advies, actief sturing aan deze drie kernopgaven.

Jaarlijks organiseren de acht voorzitters van de colleges van de G4P4 met de projectminister UpR over deze drie kernopgaven een “gesprek” met de randstedelijke overheden voor agendering, actualisering en sturing op het UpR. Dit jaarlijkse gesprek vormt de update van de investeringsanalyse en is een tour d’horizon over het totale projectenpakket uit het UpR.

Het UpR wordt hiermee niet een eenmalige actie maar een voertuig om de Randstadsamenwerking te verinnerlijken en uit te bouwen.

Op bestuurlijk, financieel en ruimtelijk-economisch gebied zijn voor het UpR de volgende opgaven voorwaardelijk en prioritair.

**Bestuurlijk ►►** Afspraak is afspraak. Afspraken die gemaakt zijn door de bestuurders van de diverse randstedelijke overheden met het Rijk gelden als reeds gemaakte afspraken en worden onverkort nagekomen<sup>1</sup>. De projecten<sup>2</sup> uit de Vleugelprogramma's zijn in deze inzet voor het UpR niet expliciet uitgeschreven. Deze projecten zijn onlosmakelijk met het UpR verbonden vanuit de noodzaak voor een integrale ontwikkeling van de Randstad.

Vermindering van de bestuurlijke drukte en slagvaardiger opereren van de betrokken overheden zijn nodig om de doelstellingen van het UpR te bereiken. Uitvoering van het UpR is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van samenwerkende overheden.

Onze gemeenschappelijke verantwoordelijkheid betekent het op voorhand besluiten tot realisatie en daartoe alles in het werk stellen wat in ons vermogen ligt. Dus ook afzien van benutting van bevoegdheden en middelen die kunnen leiden tot vertraging of zelfs blokkades bij realisatie. Wie besluit over het UpR legt zich op deze intentie vast. Het betekent ook dat doorzettingsmacht moet worden toegepast indien wij die medewerking niet realiseren.

De voorzitters van de colleges van de G4P4 zullen als Raad van Advies de minister en de randstedelijke overheden bij de uitvoering van het UpR met gevraagd en ongevraagd advies terzijde staan.

Per project uit het door het Rijk op te stellen UpR wordt één gekozen bestuurder van randstadzijde aangewezen als de gesprekspartner voor de minister. Op zijn beurt is de minister aanspreekbaar op zijn sturende verantwoordelijkheid voor het UpR. Hij is én regisseur én beslisser voor het UpR.

Wij verwachten van de minister dat deze naast projectminister UpR ook de ambassadeur zal zijn voor de Randstad, met name voor de generieke rijksprogramma's en de overige pijlers en projecten van het kabinet. Zo kan op drie manieren - generieke rijksprogramma's, Urgentieprogramma Randstad en de ambassadeursrol van de minister - worden gewerkt aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, ten bate van Nederland.

Samenhangend verkeer- en vervoerbeleid en netwerkgerichte uitvoering in de Randstad zijn voorwaarden voor het realiseren van het bereikbaarheidsdoel. Een randstadautoriteit voor verkeer en vervoer of delen ervan, verdient serieuze overweging. Met nadruk adviseren we om de voorwaarden en consequenties van een randstadautoriteit voor verkeer en vervoer met spoed te (laten) bedenken. Besluitvorming dient op basis van de uitkomst van deze verkenning plaats te vinden. Dit staat vanzelfsprekend de voorgenomen uitvoering van en besluitvorming over projecten niet in de weg.

**Financieel ►►** Een aantal van de door ons aanbevolen projecten voor het UpR vraagt nog in deze kabinetsperiode extra financiering.

De steden zijn bereid om op zeer korte termijn te analyseren welke stedelijke

<sup>1</sup> Voor Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart heeft het kabinet proces- en uitvoeringsafspraken gemaakt met de regionale overheden.

<sup>2</sup> zie bijlage 2

middelen binnen deze bestuursperiode nodig zijn. De steden stellen vervolgens alles in het werk om de financiële planning in de investeringsprogramma's af te stemmen op de versnelde realisatie van de geprioriteerde opgaven. Ook is er de principiële bereidheid om te werken met vormen van voorfinanciering. De steden verkennen bovendien op korte termijn de mogelijkheden van fondsvorming en bundeling van co-financieringsmiddelen specifiek voor de geselecteerde opgaven.

De provincies analyseren evenals de steden op zeer korte termijn welke provinciale middelen binnen deze bestuursperiode nodig zijn en welke bronnen daarvoor voorhanden zijn. Dit resulteert in een prioritaire provinciale inzet van deze beschikbare middelen voor de opgaven van het UpR. De uitwerking van deze inzet loopt gelijk op met de totstandkoming van het Bestuursakkoord met het Rijk. Te denken valt zelfs aan een bestuursakkoord Rijk-Randstad. Dit bestuursakkoord kan de agenda zijn voor het eerder genoemde jaarlijkse gesprek.

Met de stadsregio's vindt nader overleg plaats over inzet van de middelen die onder hun verantwoordelijkheid vallen. Met name op het terrein van het openbaar vervoer en wegaanleg zijn de stadsregio's ook financieel belangrijke partners.

Van het Rijk vragen wij hoge prioriteit voor de opgaven in het UpR bij de toekenning van middelen uit de grote investeringsfondsen als MIRT en FES en een gecoördineerde inzet van middelen uit tal van andere (deels gebundelde) geldstromen. Instelling van een specifiek Randstadfonds verdient zeker nadere verkenning, onder een strikt regime van toekenning van de middelen voor de geselecteerde opgaven.

Op het terrein van bereikbaarheid is het zaak om beschikbare middelen verder te bundelen op het niveau van de Randstad, vooruitlopend op een eventuele randstedelijke verkeer- en vervoerautoriteit. Zeer selectieve inzet voor spoedige verbetering van bereikbaarheid moet steeds de kern van de afweging zijn. Extra opbrengsten uit betaald rijden in de Randstad worden ingezet voor investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer in de Randstad.

**Ruimtelijk-economisch** ►► Het is zaak het UpR in dienst te stellen van de sterke punten van de Randstad en de bedreigingen weg te nemen, om op die manier de internationale concurrentiepositie te versterken. Daarvoor is het noodzakelijk de regiovorming van de Randstad te benutten als strategie. Want dan is de complementariteit van de steden een te versterken kracht, specialisatie en differentiatie van de economische clusters een vereiste en samenhang van de Randstad als metropolitane regio een gevolg.

De Randstad wordt een sterke metropolitane regio door evenwicht in de driehoek van de kernopgaven voor de internationale concurrentiepositie: **integrale bereikbaarheid; duurzame kwaliteit, vitaliteit en veiligheid van stad en land; economische ontwikkeling van de steden, economische centra en clusters.** Dit zijn voor ons de drie kernopgaven voor het urgentieprogramma van het kabinet.



### Hoofdogaven en projecten

Op basis van deze drie kernopgaven komen wij tot de volgende acht hoofdogaven in het ruimtelijk-economisch domein.

- ▶ Versterken samenhang, organisatie en aansturing in de Randstad
- ▶ Verbinden en stedelijk ontwikkelen Almere en Amsterdam
- ▶ Versterken en ontwikkelen van de dubbelstad Den Haag-Rotterdam
- ▶ Ontwikkelen knooppunt Utrecht
- ▶ Zorgen voor een veilige en aantrekkelijke kust en rivierendelta
- ▶ Versterken van het groenblauw netwerk en transformatie in de steden
- ▶ Versterken Mainport Schiphol
- ▶ Versterken Mainport Rotterdam

De kern- en hoofdogaven typeren een grote hoeveelheid projecten<sup>3</sup>. Alle projecten zijn relevant voor de Randstad. Maar niet alle projecten zijn een rijksaan gelegenheid, zijn van randstadbelang, zijn urgent of vragen om versnelling. Snelheid, samenhang en selectiviteit zijn de principes voor urgentie. Deze principes ordenen de projecten, die door opneming in het UpR versneld tot uitvoering moeten komen, in drie categorieën:

**A Snel doorpakken:** de projecten waarover al te lang wordt geaarzeld en die nu een snelle beslissing vragen.

- ▶ A4 Midden Delfland
- ▶ Verbinding Amsterdam-Almere (A6-A9)
- ▶ Viersporigheid Den Haag-Rotterdam
- ▶ Sneller betaald rijden in de Randstad invoeren

**B Snel en samenhangend besluiten:** de projecten die essentieel voor de samenhang van de Randstad, complex en nu urgent zijn en binnen een gestelde termijn een besluit van het kabinet vragen.

- ▶ Resterende delen van de Noord-Zuidverbinding A4-A6-A9-A13-A16
- ▶ Deltalijn
- ▶ Internationale ring Den Haag
- ▶ Pakketstudies Utrecht
- ▶ Organisatie van het openbaar vervoer en ketenmobiliteit
- ▶ Integrale ontwikkeling Almere
- ▶ Groenblauw netwerk van de Randstad
- ▶ Aanpassing criteria FES-wet

**C Selectief versnellen:** tientallen projecten die van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de Randstad zijn al volop in voorbereiding of uitvoering.

Deze projecten worden blijvend gemonitord. Stagnaties legitimeren ingrijpen. Daarmee “promoveert” het project naar categorie B: Snel en samenhangend besluiten.

Een integraal ►►  
Urgentieprogramma Randstad

De G4P4 onderkennen dat de sociaal-economische en maatschappelijke problematiek en investeringen van de steden en regio's in de Randstad bijzonder grote en urgente opgaven zijn. Deze problematiek speelt weliswaar in de Randstad maar de oplossingen zijn niet realiseerbaar op de schaal van de Randstad.

<sup>3</sup> zie hoofdstuk 7.2, 7.3, 7.4 en bijlage 1 voor een overzicht van alle projecten

De sociaal-economische en maatschappelijke problematiek en investeringen staan daarmee hoog op de agenda van andere rijksprogramma's en projecten en zijn dominant in de grote steden en regio's, maar vertalen zich niet in projecten voor het UpR.

De driedeling bestuur, financiën en ruimtelijk-economisch vormt niet alleen het stramien van deze samenvatting, maar is ook de voorwaarde voor een geslaagde uitvoering van het rijks Urgentieprogramma Randstad. Wij verwachten dat alleen met de combinatie van sterk bestuur, heldere arrangementen en verantwoordelijkheden en innovatieve financiering succes is te boeken. Het UpR kan daarmee een verandering in het besturen van de Randstad inluiden.



## ►► 'Maak een Urgentieprogramma voor de Randstad'

In het Coalitieakkoord<sup>4</sup> hebben de fracties van CDA, PvdA en Christen Unie tien projectopdrachten aan het nieuwe kabinet gegeven. Eén daarvan betreft het project Urgentieprogramma Randstad (UpR). De tekst in het akkoord luidt:

### **Project: Urgentieprogramma Randstad**

De verantwoordelijke minister stelt in samenspraak met de betrokken gemeenten en provincies een urgentieprogramma op voor de Randstad (Randstadoffensief), waarmee een betere bereikbaarheid en een beter woon-, werk- en leefklimaat wordt bereikt onder andere door de bestuurlijke drukte te verminderen en een meer slagvaardig optreden van de overheid.

Het kabinet wil binnen honderd dagen een voorstel voor het UpR gereed hebben, dat met betrokken partijen zal worden besproken. De colleges van de vier grote steden en de vier provincies presenteren in dit document hun voorstel voor opzet, inhoud en uitvoering van het UpR.

Zwaarwegende adviezen en rapporten benadrukken dat het in de Randstad ontbreekt aan besluitvormings- en uitvoeringskracht. De aanpak van sturing en uitvoering behoort daarom voorop te staan in het UpR. Het UpR zal taai besluitvormings- en uitvoeringsprocessen vlot moeten trekken.

Afspraak is afspraak. Voor Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart heeft het kabinet proces- en uitvoeringsafspraken gemaakt met de regionale overheden, die onverkort worden nagekomen. De projecten<sup>5</sup> uit de Vleugelprogramma's zijn in deze inzet voor het UpR niet expliciet uitgeschreven. Deze projecten zijn onlosmakelijk met het UpR verbonden vanuit de noodzaak voor een integrale ontwikkeling van de Randstad.

Ook gaat het er nu niet om nieuwe projecten te formuleren. Waar het om gaat is het aanbrengen van hiërarchie in de lopende en geplande projecten, niet in termen van prioriteit, maar in termen van verantwoordelijkheid. Het oplossen van de bestuurlijke drukte en de gedeelde verantwoordelijkheden bij deze projecten moet de winst van het UpR zijn.

<sup>4</sup> Coalitieakkoord tussen de Tweede Kamerfracties van CDA, PvdA en ChristenUnie d.d. 7 februari 2007.

<sup>5</sup> Zie bijlage 2.

Wij staan voor een bijzonder grote opgave die wij als randstadoverheden zelf ter hand nemen, maar waarbij we de sturing, organisatie, middelen en verantwoordelijkheid van het Rijk nodig hebben voor effectiviteit en kwaliteit. In gezamenlijkheid werken we aan de duurzame, kwalitatieve ontwikkeling van deze metropolitane regio.

## ▶▶ De noodzaak van een Urgentieprogramma Randstad

**Urgentie** ▶▶ De OESO<sup>6</sup> en het Ruimtelijk Planbureau (RPB) in 'Vele steden maken nog geen Randstad' constateren dat de Randstad momenteel niet functioneert als één netwerkstad, evenmin als de Noord- en de Zuidvleugel zich apart als netwerkstad kwalificeren.

Prof. Sir Peter Hall (University College London) kenschetste in zijn Nationale Grotestedenlezing (oktober 2006), de ontwikkelingen waarmee de Europese steden te maken hebben: veranderingen in energievoorziening, milieu, demografie, sociologie en economie, de groeiende behoefte aan transport en de toename van de consumptie. De megacity-regio zal volgens Hall de dominante stedelijke vorm zijn in de 21e eeuw: een cluster van grote, middelgrote en kleinere steden langs belangrijke vervoersaders (luchthavens, hogesnelheidslijnen), met een gezamenlijke arbeidsmarkt en gespecialiseerde dienstverlening.

De Commissie-Burgmans, die op verzoek van de G4 een advies voor de kabinetsformateur opstelde, kwam tot een zelfde conclusie. 'Welvaart moet steeds opnieuw worden verdiend. Om ons hoge welvaartsniveau verder uit te bouwen zijn daden nodig; niets doen leidt bij de steeds grotere internationale concurrentie op termijn tot fundamentele verarming'<sup>7</sup>.

De Commissie-Kok<sup>8</sup> schetst in haar rapport van januari 2007 de snelle toename van concurrentie op wereldschaal. 'Aan deze dynamiek kan Nederland zich niet onttrekken, noch er zich tegen wapenen. Er is maar één strategie: pro-actief meebewegen, zorgen dat Nederland aantrekkelijk blijft en wordt voor kenniswerkers, ondernemers, investeerders, creatieve jonge mensen en toptalenten, om zo welvaart en welzijn voor alle Nederlanders bereikbaar te houden.' De commissie noemt de ontwikkeling van de Randstad van cruciaal belang voor de ontwikkeling van Nederland, omdat ons land met de Randstad een stedelijke regio van wereldklasse in huis heeft.

Wij stellen vast dat nationale en internationale visies en rapporten wijzen op het belang van de vergroting van de concurrentiekracht van de Randstad als geheel.

6 Territorial Review Randstad Holland; april 2007; OESO

7 G4@RandstadHolland.EU, Randstad Holland in een globaliserende wereld; september 2006; opgesteld door een commissie o.l.v. Antony Burgmans met als leden Rein Jan Hoekstra, Paul Nouwen, Paul Scheffer en Ella Vogelaar.

8 Advies Commissie Versterking Randstad, januari 2007; voorzitter dr. W. Kok en leden prof. drs. G.J. Cerfontaine, mr. P.A. Nouwen, mevr. Mr. M.J. Oudeman MBA, mevr. mr. Y.C.M.T. van Rooy, ir. drs. H.N.J. Smits, mr. J. Tabaksblat en H. Zwarts.

**Urgentieprogramma Randstad ►►  
en andere kabinetsacties**

In het Coalitieakkoord zijn naast het Urgentieprogramma Randstad ook andere deelprogramma's en projecten opgenomen die van grote betekenis kunnen zijn voor de concurrentiekracht van de Randstad. Zo zullen de projecten 'Nederland ondernemend innovatieland', 'Schoner en zuiniger', 'Van probleemwijk naar prachtwijk', 'Mooi Nederland' en 'Aanval op de schooluitval' belangrijke impulsen voor de concurrentiekracht kunnen geven. Veel aanbevelingen uit de genoemde rapporten liggen immers op de terreinen van onderwijs, versterking van de innovatie en verbetering van leefbaarheid, woon- en werkmilieus en oude wijken. Wij juichen het toe dat het kabinet deze onderwerpen middels de aangegeven projecten en programma's zal oppakken.

Een aantal projecten op randstadschaal, vooral van ruimtelijk-economische aard, vraagt om een intensief en sterk samenspel van veel overheden. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat juist bij dergelijke projecten - mede door het grote aantal betrokken overheden (de bestuurlijke dichtheid) - besluitvorming en uitvoering stagneren of zelfs helemaal niet tot stand komen. In het manifest van de voorzitters van de colleges van de G4P4 uit 2005 is hier al de vinger op gelegd. Door deze projecten op te nemen in een UpR ontstaat een belangrijke aanvulling op de bestuurlijke mogelijkheden.

## ▶▶ Bestuurlijke barrières doorbreken

De doelstellingen van het UpR moeten onder andere worden bereikt door het verminderen van de bestuurlijke drukte en het slagvaardiger opereren van de (samenwerkende) overheden. Uit onderzoek is gebleken dat vertraging van projecten en programma's van overheidswege niet zozeer ontstaat door excessieve duur van bezwaar- en beroepsprocedures - deze zijn doorgaans aan fatale termijnen gebonden - maar door veelal ongelimiteerde uitloop van besluitvorming en heroverweging daarvan binnen de overheidskolom. Om realisatie binnen gewenste termijnen te verzekeren moet de aandacht worden gericht op stroomlijnen van inspraak, bezwaar en beroep (vgl. de Deltawet grote rivieren) en op limiteren in de tijd van bestuurlijke besluitvorming en de risico's tot heroverweging daarvan.

Om de bestuurlijke barrières te doorbreken stellen wij de volgende afspraken voor:

- ▶ Urgentieprogramma Randstad gemeenschappelijke verantwoordelijkheid
- ▶ Bestuurlijke binding vooraf
- ▶ Autonomie ondergeschikt aan Randstadbelang
- ▶ Geen bestuurlijke drukte
- ▶ Duidelijk opdrachtgever- en opdrachtnemerschap
- ▶ Krachtig planologisch-juridisch instrumentarium
- ▶ Van projectminister naar echte Randstadminister

Elke afspraak werken we hieronder kort uit.

### Urgentieprogramma Randstad gemeenschappelijke verantwoordelijkheid ▶▶

Totstandkoming en uitvoering van het UpR is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van rijksoverheid enerzijds en decentrale overheden (provincies, steden, waterschappen) in de Randstad anderzijds. Daarmee is er dus ook een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor selectie, autorisatie en realisatie van de hierin opgenomen programma's en projecten.

De gemeenschappelijke verantwoordelijkheid wordt mede gesymboliseerd door het jaarlijkse "gesprek" (zie inleiding) over agendering, actualisering en sturing.

### Bestuurlijke binding vooraf ▶▶

Gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de betrokken overheden voor de geselecteerde projecten moet inhouden dat zij zich alle vooraf verbinden tot realisatie en daartoe alles in het werk stellen wat in hun vermogen ligt, dan wel



dat zij afzien van benutting van bevoegdheden en middelen die kunnen leiden tot vertraging of blokkades bij realisatie.

Het UpR dient bij totstandkoming daarom te worden gefiatteerd door de deelnemende overheden, met inbegrip van de Tweede Kamer, staten en raden. Hiermee ontstaat een bestuurlijke binding die het risico van complicaties bij de besluitvorming kan beperken.

Met het oog op de gemeenschappelijke positie van de drie bestuurslagen is het wenselijk dat ook de medewerking van het Rijk kan worden gevorderd in het geval besluitvorming daar zou stagneren. Ons bestuursrecht voorziet daarin niet. Wij stellen voor een onafhankelijke commissie te belasten met monitoring en bewaking van uitvoering van het UpR, met een nader te bepalen procedure. Indien het Rijk in gebreke blijft kan deze commissie een uitspraak doen in de vorm van een bindend advies/arbitrage, waaraan het Rijk zich op voorhand kan binden.

#### Autonomie ondergeschikt aan randstadbelang ►►

Het UpR bevat programma's en projecten van randstadniveau, dat wil zeggen bovenprovinciaal en bovenlokaal niveau, waarvan realisatie urgent is. Dit zou moeten inhouden dat geen der partijen zich na besluitvorming kan beroepen op autonomie of de rechten van de 'eigen huishouding' indien daardoor realisatie zou worden vertraagd/gecompliceerd. Ook dienen zij zich te realiseren dat doorzettingsmacht wordt toegepast indien zij geen of onvoldoende medewerking aan de uitvoering geven.

Deze benadering tast de lokale/provinciale autonomie niet aan maar bevestigt haar juist. Lokale en provinciale autonomie zijn bedoeld voor de lokale en provinciale huishouding, niet voor de bovenprovinciale en bovenlokale huishouding waarvan bij het UpR sprake is. De medebewindstaken van de decentrale overheden impliceren dat zij medewerking verlenen aan de uitvoering van hogere regelingen, zoals op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de Tracéwet, de Ontgrondingenwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht.

De nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening bevat een coördinatieregeling voor projectbesluiten voor gemeenten, provincies en het Rijk, om tot gecoördineerde besluitvorming te komen. Provincies en het Rijk moeten zonodig deze bevoegdheid benutten bij verwezenlijking van provinciaal respectievelijk nationaal ruimtelijk beleid.

Een regeling vergelijkbaar met art. 41, eerste lid onder c. WRO (Nimby-procedure) ontbreekt echter momenteel nog. Op grond van deze bepaling kunnen bepalingen van een provincie, gemeente of waterschap buiten toepassing worden gelaten voor zover zij een onevenredige belemmering met zich mee zouden brengen voor de verwezenlijking van het betreffende project. Een dergelijke regeling zou ten aanzien van de projecten van het UpR alsnog moeten worden opgenomen.

### Geen bestuurlijke drukte ►►

De besluitvorming over het UpR zou op zichzelf een voorbeeld van ‘besturen zonder drukte’ moeten zijn. Wij stellen daarom voor dat de randstadoverheden zich zo organiseren dat zij één bestuurder aanwijzen als gesprekspartner van de minister voor het geheel van het UpR. De minister aan de andere kant is daarbij de regisseur van het gesprek en tevens de beslisser over de agenda en de besluiten aangaande het UpR.

De rol en verantwoordelijkheid van de voorzitters van de colleges van de G4P4 wordt geëxpliciteerd door deze als Raad van Advies voor het UpR te benoemen. Deze adviseert de minister en de randstadoverheden gevraagd en ongevroegd over de uitvoering van het UpR en de randstedelijke problematiek.

Bij elk van de projecten uit dit UpR is meer dan één randstadoverheid betrokken. Per project dient er één gekozen bestuurder uit de meest betrokken randstadoverheid als trekker te worden aangewezen. Deze opereert namens de gezamenlijke randstadoverheden en is de aanspreekbare bestuurder voor het kabinet waar het de voortgang en besluitvorming over het project betreft. Dat vraagt van de betrokkene leiderschap en inzet. Hij of zij organiseert zelf zijn of haar bestuurlijk draagvlak bij de andere betrokken overheden in de Randstad.

De projecten hebben onderling raakvlakken en gemeenschappelijke problemen. Het is daarom van belang dat de verantwoordelijke randstadbestuurders gezamenlijk waken over de coördinatie en uitvoering op randstadschaal.

De randstadoverheden gaan er vanuit dat het kabinet, op zijn beurt, zijn taken zo organiseert dat de eerstverantwoordelijke minister, of het nu gaat om het UpR als geheel of over een specifiek project, het mandaat heeft om namens het kabinet met de randstadbestuurder te spreken en tot afspraken te komen.<sup>9</sup> De minister is aanspreekbaar op zijn sturende verantwoordelijkheid voor het UpR. Hij is in het gesprek met de randstedelijke overheden en in de besluitvorming op Rijksniveau de regisseur en de beslisser voor het UpR.

Samenhangend verkeer- en vervoerbeleid en netwerkgerichte uitvoering in de Randstad zijn voorwaarden voor het realiseren van het bereikbaarheidsdoel. Een randstadautoriteit voor verkeer en vervoer of delen ervan, verdient serieuze overweging. Met nadruk adviseren we om de voorwaarden en consequenties van een randstadautoriteit voor verkeer en vervoer met spoed te (laten) doordenken. Besluitvorming dient op basis van de uitkomst van deze verkenning plaats te vinden. Dit staat vanzelfsprekend de voorgenomen uitvoering van en besluitvorming over projecten niet in de weg.

### Duidelijk opdrachtgever- en opdrachtnemerschap ►►

In het UpR dienen programma's en projecten nauwkeurig te worden gedefinieerd voor wat betreft opdrachtgever- en opdrachtnemerschap, rollen van partijen per project, prioritering, financiële perspectieven en nadere besluitvorming.

<sup>9</sup> In het Coalitieakkoord wordt aangekondigd dat enkele beleidsterreinen zo worden ingericht dat maximaal twee bestuurlijke niveaus betrokken zijn: het niveau dat beleid vormt en de taak uitvoert en maximaal één niveau dat coördineert, resp. toezicht uitoefent. Waar de bestuurlijke drukte vooral in de Randstad merkbaar is, ligt het voor de hand deze pilots te zoeken op de terreinen die in het UpR aan de orde zijn.

**Krchtig planologisch-  
juridisch instrumentarium** ▶▶

De nWRO biedt de ruimte en mogelijkheid voor de inzet van de structuurvisie als ordenend planologisch instrument voor zowel rijk, provincie als gemeente. Ook krijgen deze drie lagen “doorzettingsmacht” op hun eigen schaalniveau. Het Rijk concentreert zich op de vraagstukken van Nationale en Randstedelijke schaal. Ook hier is (zelf)beperking de kracht. Daar waar de regionale overheden de bovenregionale sturing op de hoofdopgaven niet waarmaken door gebrek aan bestuurskracht en doorzettingsmacht, moet het Rijk haar instrumenten inzetten. In samenspraak met een programmatische financiering levert dit de gewenste sturing op van het UpR.

**Van projectminister naar  
echte Randstadminister** ▶▶

Naast de projecten in het UpR en de meer generieke aanpak in de andere rijksprogramma's en rijksprojecten zien wij ook een rol voor de betrokken projectminister om binnen de in het Coalitieakkoord beschreven pijlers en de daaraan gekoppelde onderraden van de Ministerraad een stuwende en coördinerende rol te spelen waar de ontwikkeling van de Randstad in het geding is. Agenderend richting de andere project- en pijlerministers van het kabinet. Organiserend voor wat betreft een aantal UpR overstijgende dossiers, die voor de kwaliteit, leefbaarheid en vitaliteit van de Randstad zeer relevant zijn, zoals GSB, BDU, ILG en FES. En sturend voor die dossiers die hij vanuit zijn verantwoordelijkheid als minister van VenW niet alleen zelf op de agenda zet, maar die ook directe sturing van hem verlangen (MIRT).

Daarmee kan in totaal op drie fronten - generieke rijksprogramma's, Urgentieprogramma Randstad en de stuwende rol van de minister - worden gewerkt aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, ten bate van Nederland.

**Coalitieakkoord CDA, PvdA en Christen Unie, 7 februari 2007**

	Pijler 1 Een actieve en constructieve rol van NED in Europa en de wereld	Pijler 2 Een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie	Pijler 3 Een duurzame leefomgeving	Pijler 4 Sociale samenhang	Pijler 5 Veiligheid, stabiliteit en respect	Pijler 6 De overheid als bondgenoot en een dienstbare publieke sector
	Project: Millenium Ontwikkelingsdoelen dichterbij					
		Project: Nederland ondernemend innovatieland				
		Project: Aanval op de schooluitval				
			Project: Schoner en zuiniger			
				Project: Van probleemwijk naar prachtwijk		
				Project: Deltaplan Inburgering		
				Project: Kansen voor kinderen		
				Project: Iedereen doet mee		
					Project: Veiligheid begint bij Voorkomen	
		Project: Urgentieprogramma Randstad				

deelprogramma's	Europa	Economie en ondernemerschap	Ontwikkeling van markten voor duurzame producten	Participatie		Bestuurlijke inrichting en wetgeving
	Buitenlands beleid en defensie	Kennis en innovatie	Ontwikkeling van de ruimte	Inkomensbeleid		Koninkrijksrelaties
	Ontwikkelings-samenwerking	Mobiliteit en Infrastructuur	Dierenwelzijn	Integratie		Kunst en cultuur
		Regionale economische ontwikkeling		Jeugd en gezin		Publieke omroep
		Onderwijs		Emancipatie		Volksgezondheid en zorg
				Wonen en wijkaanpak		Immigratiebeleid



## ►► Offensieve financiering

**Sterke Randstad: beschrijving** ►► De Randstadoverheden en het Rijk brengen met het Urgentieprogramma Randstad prioritaire opgaven versneld in uitvoering. De realisatie van de opgaven vergt omvangrijke investeringen die deels in de tijd naar voren worden gehaald.

Het is nodig om op korte termijn voor het pakket en per opgave zeker te stellen dat de financiële middelen tijdig beschikbaar zijn. Daarvoor werken we op dit moment als Randstadoverheden aan een specifiek financieel arrangement. Tegen de achtergrond dat er in het regeerakkoord vooralsnog geen extra financiële middelen voor het UpR zijn uitgetrokken en gemeentebegrotingen nog onder grote druk staan door de kortingen van het vorige kabinet op het gemeentefonds.

De steden zijn bereid om op zeer korte termijn te analyseren welke stedelijke middelen binnen deze bestuursperiode nodig zijn. De steden stellen vervolgens alles in het werk om de financiële planning in de investeringsprogramma's af te stemmen op de versnelde realisatie van de geprioriteerde opgaven. Ook is er de principiële bereidheid om te werken met vormen van voorfinanciering. De steden verkennen bovendien op korte termijn de mogelijkheden van fondsvorming en bundeling van cofinancieringsmiddelen specifiek voor de geselecteerde opgaven.

De provincies analyseren evenals de steden op zeer korte termijn welke provinciale middelen binnen deze bestuursperiode nodig zijn en welke bronnen daarvoor voorhanden zijn. Dit resulteert in een prioritaire provinciale inzet van deze beschikbare middelen voor de opgaven van het UpR. De uitwerking van deze inzet loopt gelijk op met de totstandkoming het Bestuursakkoord met het Rijk. Te denken valt zelfs aan een bestuursakkoord Rijk-Randstad. Dit bestuursakkoord kan de agenda zijn voor het eerder genoemde jaarlijkse gesprek.

Met de stadsregio's vindt nader overleg plaats over inzet van de middelen die onder hun verantwoordelijkheid vallen. Met name op het terrein van het openbaar vervoer en wegaanleg zijn de stadsregio's ook financieel belangrijke partners.

Van het Rijk vragen wij hoge prioriteit voor de opgaven in het UpR bij de toekenning van middelen uit de grote investeringsfondsen als MIRT en FES en een gecoördineerde inzet van middelen uit tal van andere (deels gebundelde) geldstromen. Instelling van een specifiek Randstadfonds verdient zeker nadere verkenning, onder een strikt regime van toekenning van de middelen voor de geselecteerde opgaven. De verantwoordelijkheid van het fonds ligt bij de minister voor het UpR. Het uitwerken van dit voorstel zou voor de zomer moeten gebeuren.

De huidige FES-criteria zijn onvoldoende toegesneden voor de beoordeling van projecten voor de kwalitatieve ontwikkeling van de Randstad op het gebied van groenblauw en binnenstedelijke transformatie. Toch zijn dit voorwaarden voor de economische ontwikkeling en concurrentiekracht van de Randstad. Uiterlijk in 2008 moet de systematiek en de omvang van het FES en de FES-criteria in dit licht worden heroverwogen.

Op het terrein van bereikbaarheid is het zaak om beschikbare middelen verder te bundelen op het niveau van de Randstad. Zeer selectieve inzet voor spoedige verbetering van bereikbaarheid moet steeds de kern van de afweging zijn. Extra opbrengsten uit betaald rijden in de Randstad worden ingezet voor investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer in de Randstad.

In een set van harde afspraken moet worden geregeld dat eventuele extra middelen, die beschikbaar komen bij voortzetting van de hoogconjunctuur, door Rijk, provincies en steden gefocust worden ingezet voor de prioritaire opgaven. Voorkomen moet worden dat we de noodzakelijke middelen dun uitsmeren over een te grote hoeveelheid van niet prioritaire gebieden en projecten.

Nog voor de zomer stellen we, bij voorkeur in gezamenlijkheid met het Rijk, een investeringsanalyse op waarin op hoofdlijnen duidelijk wordt welke investeringsbehoeften er zijn, wanneer per hoofdpogave de middelen nodig zijn, wat al is gedekt en welke aanvullende dekking binnen deze bestuursperiode nodig is en welke bronnen daarvoor in essentie beschikbaar zijn. Innovatieve financieringsarrangementen kunnen de zo gewenste versnelling realiseren.

## ▶▶ Onze visie op de Randstad

**Kenmerkend ▶▶** De Randstad als onderdeel van een relatief klein land, is gelegen op de plek waar meerdere grote Europese rivieren uitmonden in zee. Als gevolg van de combinatie van deze twee kenmerken, kent Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder een sterke internationale oriëntatie. Vanuit de 17e-eeuwse handelsnatie is een aantal sterk internationaal georiënteerde economische activiteiten voortgekomen, gekoppeld aan de uitbouw van het internationale weg-, water- en spoornetwerk. Onderscheidend zijn:

▶ De twee mainports luchthaven Schiphol en de haven van Rotterdam zijn van oudsher sterke kwaliteiten. Hun positie in Europa – eerste zeehaven en derde (vracht) respectievelijk vierde (passagiers) luchthaven – is al veelzeggend. Dat beide mainports zo dicht bijeen liggen biedt meerwaarde. De inbedding van de mainports in de huidige en te ontwikkelen context van stad en land is een bijzondere opgave.

▶ De vier grote steden vormen de sterke economische centra van de Randstad. Hun centrum-stedelijk karakter levert een creatief en dynamisch vestigingsklimaat, waarbij de onderscheiden profielen een toegevoegde waarde leveren. Daarnaast krijgt de Randstad identiteit door een groter aantal oude Hollandse steden. De herstructureringsopgave krijgt wederom een impuls met bijvoorbeeld de 40-wijken aanpak en de aandacht voor de sociaal ruimtelijke problematiek. De transformatie van de stad gaat ook om de transitie van verouderde terreinen in de stad voor het hergebruik voor nieuwe doeleinden als wonen en werken. Dit zorgt én voor het veerkrachtig en vitaal houden van de sociaaleconomische structuur van de steden én voor duurzaam ruimtegebruik in de Randstad.

▶ De veelzijdigheid van de stedelijke structuur leidt enerzijds tot gemeenschappelijke opgaven en belangen, maar leidt ook tot verschillen in economische kracht en in de zwaarte van de sociaal-economische uitdaging. De Noord- en Zuidvleugel hebben verschillende, aanvullende economische profielen: het gebied Amsterdam-Utrecht kent een sterke economische ontwikkeling en is daarmee voortrekker in de Randstad. Den Haag en vooral Rotterdam blijven economisch hierbij achter, hetgeen aanleiding geeft tot andere accenten in het beleid.



- ▶ De internationale verbindingen door de lucht en over water zijn een sterk punt van de Randstad. De achterlandverbindingen per weg en rail zijn daarbij essentieel voor de economische ontwikkeling van het gebied, maar geven meer zorg. De delen van deze verbindingen binnen de Randstad, die de vier grote steden en de mainports verbinden en daarmee het verschil maken tussen verspreide bebouwing en een metropool, zijn verstopt en traag en leveren daardoor nog geen bijdrage aan het functioneren van de metropolitane regio. Ook de andere onderdelen van het interne weg- en spoornetwerk laten te wensen over. Hierdoor wordt de potentiële economische kracht van de samenballing van de 6,7 miljoen mensen nog onvoldoende benut.
  
- ▶ Uniek is de ordening van het gebied: de ring van steden rond een relatief agrarisch en groen middengebied is een ongeëvenaarde structuur, die de stedeling veel mogelijkheden kan bieden om te recreëren. De groenblauwe structuur beperkt zich niet tot het hart maar vertakt zich in het meerkernig, stedelijk gebied. De potentie is enorm en noodzakelijk. Maar de huidige situatie van de ontsluiting, de versnippering, de interne structuur en de groenblauwe en economische kwaliteit zijn reden tot zorg.
  
- ▶ De aanwezigheid van veel water, zowel binnen als aan de grenzen van de Randstad, is een karakteristiek die de kwaliteit verhoogt. Natuurgebieden, waterrecreatie en de kust behoren tot de pluspunten van het gebied. Door vooral de klimaatverandering is water echter ook een bedreiging voor de veiligheid en voor het behoud van het karakteristieke landschap. Dit vraagt een aanpak op de korte tot middellange termijn. Een aanpak voor veiligheid en kwaliteit.
  
- ▶ Economisch gezien zijn specifieke lokaliseerbare clusters en sectoren internationaal concurrerend. Denk aan glastuinbouw, bollenteelt en boomteelt in de greenports, logistiek in de Rotterdamse en Amsterdamse regio, het cluster Recht en Vrede in Den Haag, financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve industrie in Amsterdam en cultuur, kennis, en innovatie in Utrecht/Hilversum/Almere. Op kleinere schaal zijn nog veel andere voorbeelden te noemen, zoals de cacao-industrie in de Zaanstreek, bioscience op enkele plaatsen, water- en delatetechnologie in Delft, de Drechtsteden en Lelystad. De versterking van deze clusters benadrukt het veelkleurige gezicht van de Randstad en versterkt de netwerkarakteristiek van haar economie.
  
- ▶ De Randstad is een stedelijk netwerk<sup>10</sup> in wording. De afzonderlijke steden en stadsgewesten groeien steeds meer toe naar een ruimtelijk en functioneel samenhangend geheel. Daardoor heeft de Randstad de potentie om uit te groeien tot een metropolitane regio. Met een gericht beleid leidt de samenballing van 6,7 miljoen inwoners tot agglomeratievoordelen, zoals meer keuzemogelijkheden (vestigingslocaties, personeel, etc.) en een grotere afzetmarkt voor bedrijven met een breder palet aan voorzieningen en banen voor burgers. Dat levert een belangrijke versterking van de internationale concurrentiepositie<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Onder een stedelijk netwerk verstaan we een ruimtelijk en functioneel samenhangend stedelijk gebied, bestaande uit verschillende steden en het daartussen gelegen landschap.

<sup>11</sup> Zie de Economische Strategie Randstad, 2004

**De uitdaging: de drie kernopgaven** ▶▶

Het is zaak het UpR in dienst te stellen van de sterke punten van de Randstad en de bedreigingen weg te nemen, om op die manier de internationale concurrentiepositie te versterken. Daarvoor is het noodzakelijk de regiovorming van de Randstad te benutten als strategie. Want dan is de complementariteit van de steden een te versterken kracht, specialisatie en differentiatie van de economische clusters een vereiste en samenhang van de Randstad als metropolitane regio een gevolg.

Voor het UpR betekent dit dat we op drie fronten urgent de ruimtelijk-economische structuur moet versterken. Dit zijn de drie kernopgaven van het UpR:

▶ **Integrale bereikbaarheid**

Een goede externe en interne bereikbaarheid is voorwaarde voor het functioneren van de Randstad in internationaal perspectief. Integraliteit van bereikbaarheid is voorwaardelijk: samenhang van spoor, weg en rails als één vervoerssysteem. Concreet gaat het om het optimaliseren en completeren van de belangrijkste achterlandverbindingen en de snelle verbindingen tussen de steden en mainports die daar deel van uitmaken. Zowel de oost-west als de noord-zuid gerichte verbindingen, zowel de verbindingen via de weg, via het spoor als via het water. Daarnaast vraagt de bereikbaarheidsverbetering om de organisatie van een samenhangend, eenduidig en klantvriendelijk OV-systeem voor de gehele Randstad.

▶ **Duurzame kwaliteit, vitaliteit en veiligheid van stad en land**

In de internationale concurrentiestrijd tussen regio's draait het uiteindelijk om het vasthouden en aantrekken van en investeren in mensen. Wat betreft de ruimtelijke condities moet in de eerste plaats de veiligheid gewaarborgd zijn. De lage ligging van de Randstad maakt anticiperen op klimaatverandering noodzakelijk. Buitenlandse bedrijven moeten met een gerust hart kunnen investeren in de Randstad. Naast veiligheid worden vitale steden, een compleet palet aan aantrekkelijke woon- en vestigingsmilieus en een waardevol en toegankelijk landschap steeds belangrijkere factoren in het aantrekken en vasthouden van mensen. De slechte sociaal-economische en ruimtelijke situatie van een aantal wijken in de grote steden, de verrommeling en de beperkte toegankelijkheid van het landschap en het gebrek aan onderscheidende woonmilieus door de verflakking van de nieuwbouw vragen om stevige inspanningen om aan deze ruimtelijke condities te voldoen.

Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de Randstad concentreert zich op de schaal van de Randstad met name op de kwaliteit van stad en land. Dit betreft enerzijds de grote landschappelijke eenheden, zoals de kustzone en het groenblauwe netwerk van de kust tot aan de Heuvelrug en van het Markermeer tot aan de Biesbosch. En anderzijds de transformatie van verouderde gebieden in de steden tot gebieden waar het goed wonen en werken is.

► **Economische ontwikkeling van de steden, economische centra en clusters**

De internationaal opererende clusters in of bij de vier grote steden zorgen voor een internationaal onderscheidend pakket aan kennis, diensten en producten. Selectiviteit en afstemming zijn een voorwaarde om te kunnen excelleren op een beperkt aantal toplocaties in een selectief aantal echt onderscheidende clusters.

Concreet gaat het om de versterking van de metropolitane clusters binnen de Randstad en om economische kernactiviteiten zoals de mainports, de Greenports, Recht en Vrede, financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve industrie, cultuur, kennis en innovatie.

De Randstad zal altijd een policentrisch stedelijk gebied blijven. We staan voor de uitdaging dit gebied als geheel te ontwikkelen tot een metropolitane regio die op wereldschaal kan concurreren en aan al zijn inwoners een goede en duurzame woonomgeving biedt in het fraaie Hollandse landschap.

## ►► Ruimtelijk-economische hoofdpogaven

Op basis van de drie kernopgaven en de metropolitane regiovorming als strategie en in de wetenschap dat het Rijk het UpR vooral op ruimtelijk-economische projecten wil richten, komen wij tot acht hoofdpogaven in het ruimtelijk-economisch domein. Deze hoofdpogaven geven het zwaartepunt aan van de noodzakelijke ontwikkeling van de Randstad zoals wij die zien. De hoofdpogaven zijn gericht op de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Randstad en onderscheiden zich in gebiedsgerichte en generieke opgaven.

Versterken samenhang, organisatie en aansturing in de Randstad ►►

De Randstad heeft behoefte aan een aantal breed werkende, structuurversterkende ingrepen die de leefomgevingkwaliteit verhogen en de interne en externe bereikbaarheid verbeteren.

Het groenblauwe netwerk van de Randstad moet veel beter ontsloten worden voor de 6,7 miljoen randstedelingen. Dat vraagt om een recreatief routenetwerk en een landschapsontwikkeling die past bij het metropolitane karakter van het gebied. Tegelijk moet de waterproblematiek integraal worden aangepakt.

De vier grote steden in de Randstad kennen grootschalige, verouderde (werk)gebieden waar de bestaande functie voor een forse binnenstedelijke kwaliteitsslag moet worden gerevitaliseerd en omgezet in een eigentijdse menging van functies waaronder wonen.

Om deze ingrepen mogelijk te maken is het belangrijk dat het FES-fonds ook meer gebruikt kan worden voor groenblauwe en binnenstedelijke transformatie opgaven. Deze investering in de kwaliteit van de Randstad versterkt de economische kracht van het gebied.

De interne bereikbaarheidsproblematiek vraagt om snelle invoering van betaald rijden zodat selectiever gebruik wordt gemaakt van de autowegen. Het openbaar vervoer en de ketenmobiliteit kunnen veel beter georganiseerd worden. De Randstad moet ook in (noord)oostelijke richting worden aangesloten op het Europese net van hogesnelheidstreinen.

Om de samenhang in de aansturing van verkeer en vervoer te vergroten, hebben wij in hoofdstuk 3 voorgesteld om te onderzoeken hoe samenhangend verkeers- en vervoersbeleid in de Randstad tot uitvoering moet leiden.

Verbinden en stedelijk  
ontwikkelen Almere  
en Amsterdam

▶▶ Amsterdam en Almere ontwikkelen zich tot een dubbelstad in een grootstedelijke regio. De steden zijn op cultureel, sociaal en economisch gebied aan elkaar verbonden.

Almere staat voor een verstedelijkingsopgave waarbij ondermeer ruimte wordt geboden aan een substantieel deel van de vraag naar woningen in dit deel van de Randstad, zowel voor de Amsterdamse als de Utrechtse bevolking. Almere groeit en ontwikkelt zich tot complete en evenwichtige stad met grootstedelijke voorzieningen, en een eigen en herkenbare identiteit passend bij een inwonertal van 350.000. De bouw van deze 60.000 woningen biedt de mogelijkheid om met een ongekende kwaliteit woon-, werk- en recreatieve milieus toe te voegen die Nederland nu amper kent.

Het IJmeer en Markermeer zijn aangewezen als speciale beschermingszones in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, zijn onderdeel van het Natura2000 netwerk en van de Europese Kaderrichtlijn Water. Momenteel voldoet de ecologische kwaliteit niet aan de richtlijnen en gaat de kwaliteit verder achteruit. De Lange Termijnvisie Markermeer/IJmeer, waartoe opdracht is gegeven in de Noordvleugelbrief, streeft naar een ecologische ontwikkeling die hand in hand gaat met de verstedelijkingsopgave voor Almere: de verbetering van de natuur en waterkwaliteit, rekening houdend met klimaatontwikkelingen plus het onderzoeken van mogelijkheden voor buitendijkse bebouwing en recreatie. Zo is er sprake van een dubbele schaalessprong, die leidt tot optimale inrichting van het gebied. Dit is tevens de afronding van het Zuiderzeeproject.

De huidige infrastructuur schiet met één trein- en één autoverbinding nu al tekort. Zowel in de zin van capaciteit als in betrouwbaarheid (bij elke calamiteit op de route is de gehele bereikbaarheid verbroken). Een robuuste tweede verbinding is daarom – zeker met de groeitaakstelling – een noodzaak. Dit tevens in het licht van deze route als onderdeel van het langere afstandsverkeer naar het achterland.

Om deze opgaven te realiseren zijn vóór 2010 concrete integrale uitvoeringsafspraken noodzakelijk tussen het Rijk, de regio en Almere. Die afspraken liggen zowel op het gebied van infrastructuur, verstedelijking, water/ecologie, financiën als van wet- en regelgeving. Het is een integrale en complexe gebiedsopgave.

Versterken van de dubbelstad  
Den Haag-Rotterdam

▶▶ De stedelijke groei in de Haagse en Rotterdamse regio (drie miljoen inwoners) leidt er toe dat er steeds meer sprake is van één stedelijk veld. Daarbinnen is Den Haag hét internationale centrum van recht en bestuur, een podium voor de wereld. De ligging aan zee biedt uitgelezen kansen om fraaie projecten tot stand te brengen. De stad en de haven van Rotterdam hebben eveneens mondiale betekenis. Rotterdam wil zijn economische basis verbreden, gebruik makend van het havenindustriële complex en de creatieve en medische economie. Versterking van de kenniseconomie in de stad is daarbij een rode draad. Energie (energiehaven) en klimaat is zowel een economische als een maatschappelijke uitdaging en kans.

Wanneer we naar de aangrenzende steden van de dubbelstad Den Haag-Rot-

terdam kijken, zien we Leiden, Delft en Dordrecht. De regio Den Haag-Rotterdam beschikt dan over een kennis-as tussen Leiden en Rotterdam, met universiteiten, hogescholen en kennisinstellingen die het kennisnetwerk van de Randstad met de universiteiten en instellingen in Utrecht en Amsterdam completeert. Tevens - in de Drechtsteden - een bedrijvencuster van mondiale betekenis dat gespecialiseerd is water- en deltatechnologie. Universiteiten, onderzoeksinstellingen, bedrijven en vele dienstverleners in de publieke en private sfeer dienen in de Randstad onderling gemakkelijk bereikbaar te zijn.

De leefomgevingkwaliteit in de regio van de dubbelstad Den Haag-Rotterdam, zoals in de Deltapoort, is onder de maat. Er zijn te weinig recreatievoorzieningen en te weinig woonmilieus van hoge kwaliteit. Er dient een groter aanbod van groenstedelijke woonmilieus te komen.

De bereikbaarheid binnen de regio van de dubbelstad is slecht. De A4 door Midden-Delfland heeft hoge prioriteit. Binnen de regio moet de aanleg van de A13-16 de samenhang in het netwerk versterken. Tevens biedt dit de ruimte om de verdere kennisintensieve economische ontwikkeling van het gebied tussen Delft en Den Haag, Science Port Holland, verder mogelijk te maken. Een toekomstgericht netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is nodig en het versneld invoeren van betaald rijden kan de congestieproblemen verminderen. Aansluiting op een HSL-Oostlijn is noodzakelijk.

Rotterdam werkt de komende jaren aan een forse binnenstedelijke kwaliteits-slag. Projecten als Stadshavens, Science Port Holland, de Hoeksche Waard en andere VIP-projecten uit de Stadsvisie en de WWI wijken moet de sociaal-economische positie van de stad versterken. Deze binnenstedelijke opgave, waaronder stadshavens, heeft een tweeledig effect. Als eerste leidt dit tot een sterkere stad. Als tweede leidt dit tot een verhoogde inzet op de binnenstedelijke woningbouwopgave en een veranderende behoefte aan buitenstedelijke woningbouw, aansluitend op de versterking van de kwaliteiten van het omliggende landschap. Op termijn moet de realisatie van een shuttle stop op de HSL bij Rotterdam Airport de internationale bereikbaarheid van de stad verder versterken en de complementariteit van Rotterdam Airport aan Schiphol versterken. Dit moet in belangrijke mate bijdragen aan het streven om tot een veel evenwichtiger arbeidsmarkt te komen.

Ook Den Haag staat in de komende jaren voor een forse binnenstedelijke ruimtelijke kwaliteitsslag. Differentiatie van traditionele eenzijdige woongebieden als Den Haag Zuidwest en de transformatie van verouderde werkgebieden tot multifunctionele stedelijke gebieden (Binckhorst en Laakhavens) ondersteunen onlosmakelijk de positie van Den Haag in de wereld.

Den Haag Wereldstad aan zee vereist dat de stad internationale allure uitstraalt, haar positie als internationaal centrum van recht en bestuur versterkt, de beschikking heeft over congresvoorzieningen van wereldklasse en een uitstekende internationale bereikbaarheid kan bieden. Den Haag moet - met haar ligging aan de kust - internationale instellingen voor vrede, veiligheid en recht zeer

goed ontsluiten en een sterke positie kunnen geven. Completering van de internationale ring (gedeeltelijk ondertunneld) en aansluiting op het rijkswegennet waarborgen de bereikbaarheid. Tevens komt er ruimte vrij voor binnenstedelijke kwaliteitsverbetering openbare ruimte en het accommoderen van nieuwe instellingen, inclusief de benodigde veiligheidsmaatregelen.

#### Ontwikkelen knooppunt Utrecht ►►

Utrecht is een knooppunt van de Randstedelijke infrastructuur, zowel voor de interne als de externe bereikbaarheid. Als de doorstroming hier stopt, zowel over de weg als in het openbaar vervoer, heeft de hele Randstad daar last van. Daarnaast levert de Utrechtse regio een belangrijke, vaak onderschatte bijdrage aan de Randstedelijke economie. Door de optimale bereikbaarheid ontstaan op knooppunten van openbaar vervoer nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling.

In het kader van het Noordvleugelprogramma zijn er twee Pakketstudies infrastructuur afgesproken, één voor de Ring Utrecht en één voor de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. Tevens zou het goed zijn als de groei van het autoverkeer afgeremd zou worden door het versneld invoeren van betaald rijden en de verdere uitbouw en betere organisatie van het openbaar vervoer. Ook ontbreekt nog de Deltalijn, die Den Haag en Rotterdam via Utrecht aantakt op de nog te realiseren, snelle treinverbinding tussen Amsterdam en het Duitse achterland.

Omdat de woningvraag groot is, heeft Utrecht nog een forse verstedelijkingsopgave. Tegelijkertijd ligt de regio ingeklemd tussen nationale landschappen met bouwbeperkingen. Naast herstructurering en transformatie van het bestaand stedelijk gebied is er in het UpR daarom aandacht nodig voor de inpassingen in het landschap, recreatiefuncties en de combinaties van natuur en waterbeheer.

#### Zorgen voor een veilige en aantrekkelijke kust en rivierendelta ►►

De veiligheid van de Randstad is op (middel-)lange termijn onvoldoende, in het licht van zeespiegelstijging, bodemdaling en verhoogde regenwaterafvoer in de rivieren als gevolg van de klimaatverandering. Het verhogen van de veiligheid willen we combineren met een inspirerende kustontwikkeling die past bij het internationale imago van Nederland/de Randstad als expert in deltatechnologie. Verder vergroot een attractieve kust de aantrekkelijkheid voor toeristen en voor (buitenlandse) vestigers. Onder meer Den Haag kan hiervan profiteren als vestigingsplaats voor internationale instellingen.

De verwachte zeespiegelstijging gaat op langere termijn wellicht grotere problemen geven voor de afvoer van rivieren door het verminderen van het verval. Vooral Rotterdam en Dordrecht zijn kwetsbaar bij een steeds verder stijgende zeespiegel. Mogelijk dat op termijn structureel andere oplossingen moeten worden gezocht voor de hoofd- en piekafvoer van de Rijn. Belangrijke opties zijn het afleiden van de afvoer naar de Zeeuwse delta en/of naar de IJssel en het IJsselmeer en de mogelijkheden voor waterberging in deze gebieden.<sup>12</sup> In het UpR gaat het erom de planstudies voor de zwakke schakels af te ronden en een begin te maken met de uitvoering. Verder willen we de mogelijkheden

12 Uit Milieu en Natuur Planbureau (MNP) vertaling naar Nederlandse situatie van 4e rapport Werkgroep II van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dd. 6 april 2007

verkennen om de natuurlijke kustlijn verder te ontwikkelen tot een niveau zodat onze kust ook op lange termijn bestand is tegen zeespiegelstijging. Het verbeteren van de recreatieve bereikbaarheid en een extra impuls voor de ruimtelijke kwaliteit dient in deze verkenning betrokken te worden. Randvoorwaardelijk is het beschikbaar stellen van FES-middelen voor deze structuurversterkingen.

#### Versterken van het groenblauw netwerk en transformatie in steden ▶▶

Het groen en de open ruimte in de Randstad staan voortdurend en sterk onder druk. De Randstad heeft bovendien een heel complex waterbeheersingvraagstuk. Dit vraagt om conservering en tegelijk om ontwikkeling zodat het gebied zijn recreatiefunctie voor de 6,7 miljoen Randstedelingen kan vervullen en het waterprobleem beheersbaar wordt. Vooral het gebrek aan op loop- en fietsafstand bereikbare recreatiemogelijkheden schaadt de aantrekkelijkheid van de Randstad. Andere delen van Nederland hebben in dit opzicht meer te bieden. Het heeft ook een ongunstige invloed op de wervingskracht op buitenlandse bedrijven en instellingen. We hebben daarmee behoefte aan een metropolitane groen- en waterstrategie. Slimme functiecombinaties van landbouw, natuur, landschap en water zijn noodzakelijk. Voor de uitvoering van de wateropgave ligt het eigenaarschap bij de waterschappen. Voor de integrale groen opgave ontbreekt dit eigenaarschap nu juist. Een intelligente oplossing om te komen tot voldoende eigenaarschap voor die opgave kan de gewenste doorbraak bewerkstelligen. Vergelijk de aanpak rondom de bereikbaarheidsproblematiek. De kwaliteit van de oplossing ligt in de combinatie van de groene en blauwe problematiek. De groene opgave is integraal van karakter en omvat naast de recreatiegebieden ook woon-en werklandschappen.

De steden kennen grootschalige verouderde (werk)gebieden waar een forse binnenstedelijke kwaliteitsslag kan worden gemaakt door het gebied te revitaliseren en de bestaande functie(s) om te zetten in een eigentijdse menging van functies, waaronder wonen. Voorbeelden in de G4 zijn de Noordelijke IJoevers in Amsterdam, de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek in Utrecht, de Binckhorst in Den Haag en Stadshavens in Rotterdam. Hoewel dit geen aansturing op randstadschaal vraagt, kan de druk op het groene gebied worden verlicht als de steden erin slagen deze transformatieprojecten te realiseren. Daarmee is ook deze transformatie een randstadbelang.

#### Versterken mainport Schiphol ▶▶

Met zijn 261 wereldwijde bestemmingen vormt Schiphol dé toegangspoort en uitvalsbasis van ons land. Daarmee is de luchthaven – zeker in een globaliserende wereld – van cruciaal belang voor het vestigingsmilieu voor bedrijven, instellingen en schaars talent in de Randstad en vormt zij een onmisbare schakel in de metropolitane strategie. De internationale positie voor uiteenlopende clusters als hoofdkantoren, logistiek, zakelijke diensten, creatieve industrie, ICT en nieuwe media, toerisme, congreswezen, internationale instellingen, wetenschap, bloemsierteelt en met deze clusters verbonden activiteiten wordt in hoge mate bepaald door omvang en frequentie van dit bestemmingen netwerk. De directe en indirecte bijdrage aan de werkgelegenheid is meer dan 120.000 arbeidsplaatsen en aan de toegevoegde waarde meer dan 6,2 miljard. Met 46 miljoen passagiers en 1,5 miljoen ton vracht is Schiphol in omvang 4e respectievelijk 3e in Europa. Door de inzet op een metropolitane strategie kan het



aandeel bestemmingsverkeer toenemen, dankzij een vergrote afzetmarkt. Fundamenteel voor de positie van KLM op Schiphol en voor de concurrentiepositie van Schiphol zijn daarom de piekcapaciteit - essentieel voor de overstapfunctie - en een internationaal concurrerende kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving, waaronder een voortreffelijke landzijdige bereikbaarheid via verschillende vervoersmodaliteiten.

De haven van Amsterdam en het van de haven afhankelijke industriële complex langs het Noordzeekanaal leveren aan directe en indirecte werkgelegenheid ongeveer 50.000 banen op. De totale toegevoegde waarde (direct en indirect) bedraagt meer dan 5 miljard euro. De haven is een van de belangrijkste havens in de energiesector (geblende benzines, biofuels en kolen), de containerstromen nemen snel toe en samen met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol vormt de Amsterdamse haven de logistieke driehoek van Nederland. De bereikbaarheid staat echter onder druk, doordat de groeiende goederenstromen en de breder wordende transportschepen binnen korte tijd niet goed meer kunnen worden geaccomodeerd door het sluisencomplex bij IJmuiden, dat in 1929 voor het laatst is uitgebreid. De bereikbaarheid vanaf zee van de havens van Rotterdam en Amsterdam is niet alleen voor de scheepvaart en de havenindustrie van belang, maar ook voor Schiphol. Immers voor diverse sectoren is een snelle aan- en afvoer via water in combinatie met luchtvaart cruciaal.

In het kader van het UpR gaat de aandacht vooral uit naar vier voorwaarden:

- ▶ de bereikbaarheid over land (A4 en A6-A9),
- ▶ de facilitering van groei in samenhang met verbetering van het woon- en leefklimaat (leefbaarheidsconvenant)
- ▶ snelle besluitvorming over een nieuwe grote zeesluis bij IJmuiden,
- ▶ een lange termijnvisie voor de nationale luchthavens, met specifiek aandacht voor positionering en gebruik van Schiphol als knooppunt in samenhang met onder meer de mogelijkheden van het benutten van de luchthavens van Rotterdam en Lelystad voor specifieke vluchten.

**Versterken mainport Rotterdam ▶▶** Het belang van de Mainport Rotterdam voor de regionale en landelijke economie is evident. In 2006 is in de Rotterdamse haven 378 miljoen ton goederen overgeslagen, 2,1% meer dan in 2005, en een nieuw record. De directe en indirecte zeehavengerelateerde toegevoegde waarde van het Rotterdamse haven- en industriecomplex in 2005 is becijferd op € 15,4 miljard. De directe en indirecte zeehavengerelateerde werkgelegenheid in Rotterdam-Rijnmond bedroeg in 2005 bijna 120.000 werkzame personen. Het aandeel van de totale Rotterdamse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid bedroeg in 2005 respectievelijk 3,2% van het BBP en 1,4% van het aantal werkzame personen in Nederland.

Rotterdam is het grootste logistieke en industriële knooppunt van Europa, maar door de toenemende internationale concurrentie is die positie niet vanzelfsprekend. Er moet continue gewerkt worden aan verbetering van de faciliteiten en zorg worden gedragen voor ruimte en bereikbaarheid. Vandaar het essentiële belang van de aanleg van Maasvlakte II, een nieuw haven- en industriegebied in

de Noordzee met 1000 hectare bedrijfsterrein direct aan diep vaarwater. Alles is er op gericht om in 2008 met de aanleg te beginnen zodat in 2013 de eerste schepen kunnen worden gelost.

De haven is de toegangspoort tot een Europese markt met 460 miljoen consumenten. Cruciaal is daarbij de bereikbaarheid. Terecht stelt het Coalitieakkoord daarover: Aan de mainportfunctie van de Rotterdamse haven wordt groot belang gehecht voor onze nationale economie. Goede achterlandverbindingen spelen hierbij een belangrijke rol. In het kader van dit UpR gaat de aandacht vooral uit naar de externe bereikbaarheid, in het bijzonder de A4 ten noorden en ten zuiden van de stad. Met de A4 moet de bereikbaarheid van de haven worden versterkt door projecten als de A13-A16, de A15, de Zuidwesthoek en de westelijke oeververbinding. Het sneller beprijzen van het wegverkeer en het verbeteren van het openbaar vervoer zal de belasting van het wegennet rond de mainport intomen en de bereikbaarheid op een hoger niveau houden.

De Mainport wil voorts op het gebied van kennis en innovatie zijn positie versterken. De groei van de haven zal op een duurzame manier gebeuren in samenhang met het aantrekkelijker maken van stad en regio. Veel projecten zijn in voorbereiding om Rotterdam dé Energiehaven te maken van de wereld. Het transformeren van de Stadshavens tot een attractief en levendig nieuw stadsdeel voor wonen en werken draagt bij aan de hoofdpoging van de dubbelstad Rotterdam-Den Haag en versterkt de internationale aantrekkingskracht van de Randstad.

Voor de positie en ontwikkeling van de Greenports zijn zowel de mainport Rotterdam als Schiphol van groot belang.



## ▶▶ Snelheid, samenhang en selectiviteit

Criteria voor een selectief UpR ▶▶ We hebben de drie kernopgaven voor het UpR van het kabinet benoemd en beschreven:

- ▶ Integrale bereikbaarheid
- ▶ Duurzame kwaliteit, vitaliteit en veiligheid van stad en land
- ▶ Economische ontwikkeling van de steden, economische centra en clusters

De kernopgaven zijn uitgewerkt in de acht hoofdopgaven voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad. Maar uiteindelijk gaat het in het UpR om concrete projecten, die snel, samenhangend en selectief moeten worden uitgevoerd.

Er staan in de Randstad tientallen projecten en ontwikkelingen op de agenda die bijdragen aan de benoemde doelstellingen. Maar natuurlijk niet alle in dezelfde mate. Om een selectief en effectief UpR tot stand te brengen, zijn selectiecriteria nodig. Hoe kunnen we projecten selecteren voor het UpR die optimaal en maximaal bijdragen aan de gewenste ontwikkeling van de Randstad? Om focus te bereiken hanteren wij de volgende criteria:

- a)** Het UpR wordt een **rijksaangelegenheid**. Een plaats in het UpR vooronderstelt dat het Rijk een belangrijke sturende, organiserende en/of coördinerende rol en eventueel doorzettingsmacht heeft. Wat de steden en provincies zelf kunnen doen, zullen zij zelf doen.
- b)** De projecten moeten, top-down gezien, van **randstadbelang** zijn. Dat betekent dat meerdere randstadoverheden er belang bij moeten hebben en/of bij de besluitvorming betrokken moeten zijn.
- c)** De projecten moeten **urgent** zijn. De uitvoering moet in deze kabinetsperiode op gang kunnen komen of het moet noodzakelijk zijn in deze periode besluitvorming rond te krijgen opdat de uitvoering in een volgende periode begint.
- d)** **Noodzakelijke versnelling** voor het wegnemen van belemmeringen voor besluitvorming of uitvoering en voor een spin-off die leidt tot het vlottrekken of mogelijk maken van andere projecten.

Bij de selectie richten we ons op die projecten die nu randstadsturing vragen. Niet geselecteerde projecten die reeds deel uitmaken van een (vleugel)programma blijven daar op de agenda en zijn onlosmakelijk verbonden met dit UpR. Bestaande afspraken tussen het Rijk en de regio komen immers niet op de tocht te staan.

De consequentie van deze benadering is dat het UpR geen opsomming van de belangrijkste projecten wordt. Opneming in het UpR is geen keurmerk. Projecten die van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de Randstad kunnen immers buiten het UpR blijven omdat de noodzakelijke afspraken met het Rijk al zijn gemaakt, of omdat de realisering vooral een zaak is op een ander schaalniveau en voor een andere agenda.

**De drie categoriën** ►► Op basis van de opgaven en de criteria voor projecten komen wij tot drie categorieën projecten die door opneming in het UpR versneld tot uitvoering moeten komen:

- A Snel doorpakken
- B Snel en samenhangend besluiten
- C Selectief versnellen

**A Snel doorpakken** ►► De Randstad kent enkele taaie problemen, waarbij de noodzaak van een oplossing niet (meer) ter discussie staat, maar het besluit over de realisatie op zich laat wachten. Soms al tientallen jaren. Voor deze projecten geldt dat de betrokken overheden nu hun verantwoordelijkheid moeten nemen en besluitvaardig en bestuurskrachtig moeten optreden. Wanneer de stagnatie bij lokale en regionale overheden zit is het aan het Rijk om de benodigde besluitvorming af te dwingen.

Voor deze vier projecten geldt de aanpak zoals beschreven in het onderdeel Bestuur: de randstadoverheden wijzen per project een bestuurlijk trekker aan.

De volgende vier projecten vragen om een dergelijke aanpak:

#### **1 A4 Midden Delfland**

De A4-A9-A6 route is te beschouwen als de verbindende as tussen drie grote steden en de mainports van de Randstad. Enkele schakels in de route ontbreken of hebben een te lage capaciteit. Over de ontbrekende schakel A4 Midden Delfland wordt al tientallen jaren gesproken.

*Vraag aan het kabinet:* tracé- en financieringsbesluit nemen binnen de kwaliteitseisen van de Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) en in de realisatiefase van het eerstvolgende MIRT opnemen.

#### **2 Verbinding Amsterdam-Almere (A6-A9)**

Voor dit project is de eerste fase van de planstudie doorlopen. Het vorige kabinet heeft besluitvorming daarover uitgesteld. Dit besluit dient nu zo spoedig mogelijk te worden genomen ten behoeve van het vervolg van de studie. Over

de gewenste variant bestaat in de regio overeenstemming.

*Vraag aan het kabinet:* voor de zomer 2007 overeenstemming bereiken met de regio over de definiëring van de varianten en alternatieven voor de trajectnota/MER, op basis van de stroomlijnvariant.

### **3 Viersporigheid Den Haag-Rotterdam**

Rekening houdend met de Deltalijn zijn de economische centra in de grote steden en de mainports nagenoeg alle viersporig met elkaar verbonden, zodat betrouwbare snelle én fijnmazige bediening beide mogelijk zijn. Tussen Den Haag en Rotterdam dient de viersporigheid nog te worden gerealiseerd.

*Vraag aan het kabinet:* vóór Prinsjesdag 2007 een besluit nemen over uitvoering en financiering met betrekking tot de corridor Den Haag-Rotterdam naar aanleiding van de Landelijke Markt- en capaciteitsanalyse Spoor (LMCA).

### **4 Sneller betaald rijden in de Randstad invoeren**

Betaald rijden sneller invoeren, waarbij de Randstad voorloper in een landelijk dekkend systeem wordt.

*Vraag aan het kabinet:* opnemen in de implementatiestrategie van de Minister van V&W in juni 2007; programma van eisen in de Kamer voorjaar 2008; wetgeving december 2008; aanbesteding 2009; realisatie in 2010-2011.

**B** ►►  
Snel en samenhangend  
besluiten

In deze categorie vallen projecten die voortkomen uit de genoemde kernopgaven en passen binnen de beschreven hoofdogaven voor de ontwikkeling van de Randstad. Het zijn projecten en onderwerpen waarmee snelheid moet worden gemaakt, die essentieel zijn voor de samenhang op Randstadschaal, die complex zijn, en waarbij meerdere overheden zijn betrokken. Dit rechtvaardigt uitdrukkelijke bemoeienis van de minister en urgente besluitvorming van het Rijk.

Ook voor deze projecten geldt de aanpak zoals beschreven in het onderdeel Bestuur: de randstadoverheden wijzen per project een bestuurlijk trekker aan.

Het betreft de volgende projecten, met daarbij aangegeven welk besluit op welke termijn van het Rijk wordt gevraagd:

#### **1 Resterende delen van de Noord-Zuidverbinding A4-A6-A9-A13-A16**

De A4-A9-A6 route is te beschouwen als de verbindende as tussen drie grote steden en de mainports van de Randstad. Enkele schakels in de route ontbreken of hebben een te lage capaciteit.

*De Hoek – Leiden/parallelstructuur A4*

*Vraag aan het kabinet:* eind 2007 besluiten tot promotie van A4, gedeelte De Hoek – Burgerveen, naar planstudiefase MIT; start Planstudie A4 De Hoek – Burgerveen; besluit tot MIT Verkenning A4 Burgerveen - Leiden; afronden MIT

verkenning Prins Clausplein.

#### *A4-Zuid (Zuidwesthoek/Havengebied)*

*Vraag aan het kabinet:* op basis van de (markt)verkenning die naar verwachting in het voorjaar 2007 gereed is een besluit nemen over de MIT-verkenning.

#### *A13/A16*

*Vraag aan het kabinet:* het ingezette tempo van de MER-procedure vasthouden: najaar 2007 variantennota gereed, najaar 2008 Trajectnota gereed, medio 2009 tracé besluit; en in deze procedure zorgen voor die inpassing die de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt.

## **2 Deltalijn**

De spoorverbinding Amsterdam-Utrecht-Duitse grens moet op TEN-kwaliteit worden gebracht en doorgetrokken naar Den Haag en Rotterdam.

*Vraag aan het kabinet:* in samenspraak met de randstadoverheden in 2008 een besluit nemen over het opnieuw starten van de proces om tot deze achterlandverbinding te komen. De uitvoering kan voor een belangrijk deel via jaarlijkse overzienbare investeringen in het MIRT worden opgenomen. Er liggen al voorstellen van Gelderland/Arnhem die dit bepleiten.

## **3 Internationale ring Den Haag**

Voltooiing en gelijktijdige ruimtelijke inpassing van de rondweg Den Haag, via gedeeltelijke ondertunneling en aansluiting op rijkswegennet is een voorwaarde voor economische ontwikkeling van de kustzone en de Internationale zone. Ondertunneling maakt een geïntegreerde aanpak van bereikbaarheid, veiligheid internationale gebouwen en ruimtelijke kwaliteit mogelijk.

*Vraag aan het kabinet:* voor 1 januari 2009 tot besluitvorming komen over de Internationale Ring.

## **4 Pakketstudies Utrecht**

Aanpak van de in de Noordvleugelbrief afgesproken studies voor (delen van) de ring van Utrecht en voor de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht (A1, A27, A28).

*Vraag aan het kabinet:* voor 2010 een besluit nemen over de uitkomsten van de pakketstudies.

## **5 Organisatie van het openbaar vervoer en ketenmobiliteit**

Organiseren van een samenhangend, eenduidig en klantvriendelijk OV-systeem voor de gehele Randstad.

*Vraag aan het kabinet:* opstellen van een 1000-dagenplan Ketenmobiliteit Randstad, zodat het nog in deze kabinetperiode geïmplementeerd kan zijn. Zonodig

partijen dwingen tot medewerking.

## **6 Integrale ontwikkeling Almere**

Naast de besluiten uit de Noordvleugelbrief zijn er concrete afspraken nodig over verstedelijking, infrastructuur, water/ecologie, financiën en wet- en regelgeving. De realisatie van deze integrale en unieke opgave is een gedeelde verantwoordelijkheid van het Rijk, de regio en Almere.

*Vraag aan het kabinet:* vóór 2010 concrete en samenhangende uitvoeringsafspraken maken tussen het Rijk, de regio en Almere. Die afspraken liggen zowel op het gebied van infrastructuur, integrale verstedelijking, water/ecologie, financiën als wet- en regelgeving. De samenhang van de projecten (integrale gebiedsopgave) en de complexiteit van de opgave komt daarmee tot uitdrukking.

- ▶ Aanzet tot integrale gebiedsontwikkeling in unieke samenwerking tussen sectoren (infra/groen-blauw/verstedelijking) en partijen (Rijk/regio/maatschappelijke organisaties)
- ▶ Het nemen van verantwoordelijkheid van het Rijk voor de ontwikkeling van een complete stad Almere met 350.000 inwoners
- ▶ Daarbij commitment aan werkwijze, resultaten en inzet van menskracht en middelen.
- ▶ Ondersteuning in wet- en regelgeving voor de schaalessprong
- ▶ Concrete besluiten over uitvoering en geld in deze kabinetsperiode.
- ▶ Hiertoe wordt in voorbereiding op besluitvorming vóór 2010, ultimo 2007 een concreet werkplan afgesproken door kabinet, en de betrokken lokaal/regionale partijen waarin in samenhang per dossier is aangegeven welk (type) juridisch haalbaar besluit wordt opgenomen en welk planvorming en financieel instrumentarium nodig is.

## **7 Groenblauw netwerk van de Randstad**

Op drie niveaus vraagt het groenblauwe netwerk van de Randstad, van kust tot Heuvelrug, van Markermeer tot Biesbosch, sturing, financiering en visie:

- ▶ Kwaliteit en veiligheid van het watersysteem. Een robuuste ecologische verbinding voor de natte natuur, gecombineerd met de wateropgave van berging en kwaliteitsverbetering.

*Vraag aan het kabinet:* betrokken partijen bijeen brengen om doorbraken te forceren en zorgen voor een substantiële bijdrage vanuit het FES. Het gaat om een impuls bovenop NBW en de KRW<sup>13</sup>. De keuze voor de uitvoering van een beperkt aantal beeldbepalende projecten (tenminste Groot Mijdrecht Noord) dient

<sup>13</sup> Nationaal Bestuursakkoord Water en Kaderrichtlijn Water



een verplichtend onderdeel te zijn.

► Verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het niet verstedelijkte gebied en aansluiten op (nieuwe) toeristisch-recreatieve voorzieningen en attracties. Voor versterking van het toeristisch-recreatief product en de verbreding van de plattelandseconomie.

► Ontwikkeling van het metropolitane landschap als volwaardig onderdeel van de metropolitane regio. Een kwaliteitsimpuls voor de contramal van de Randstad. Het versterken van het vestigings- en woonklimaat voor de Randstad is voorwaarde voor economische groei. De omvang en kwaliteit van het recreatieve landschap is in de Randstad ondermaats.

*Vraag aan het kabinet:* het voorzien in cofinanciering en waar nodig bestuurskracht bij het verplichten van de provincies en de steden om uiterlijk 1 januari 2009 samen tot een voorstel te komen, voorzien van een uitvoeringsplan, gerelateerd aan (de afspraken uit) het Uitvoeringsprogramma Groene Hart.<sup>14</sup> De keuze voor en de uitvoering van een beperkt aantal beeldbepalende projecten (tenminste Midden Delfland) dient een verplicht onderdeel te zijn.

### **8 Aanpassing criteria FES-wet**

De huidige FES-criteria zijn onvoldoende adequaat voor de beoordeling van groenblauwe projecten, die daardoor onvoldoende in aanmerking komen voor FES-gelden. Daarnaast kennen de vier grote steden in de Randstad grootschalige, verouderde (werk)gebieden waar de bestaande functie voor een forse binnenstedelijke kwaliteitsslag moet worden gerevitaliseerd en omgezet in een eigentijdse menging van functies waaronder wonen. Ook hiervoor zouden meer FES-gelden beschikbaar moeten komen.

*Vraag aan het kabinet:* uiterlijk in 2008 de systematiek en de omvang van het FES en de FES-criteria in dit licht heroverwegen en aanpassen.

### **C ►► Selectief versnellen**

In bijlage 1 bij dit voorstel worden tientallen projecten genoemd die van groot belang zijn voor de ontwikkeling van de Randstad, maar die al in voorbereiding of uitvoering zijn. Soms omdat er afspraken tussen het Rijk en de regio over zijn gemaakt (bijvoorbeeld in de vleugelprogramma's), soms omdat een partij uit eigen beweging het project trekt. Deze belangrijke projecten vragen momenteel geen extra aandacht in het UpR.

Voor deze projecten geldt echter wel dat blijvend moet worden gemonitord of ze voortvarend worden voorbereid en uitgevoerd. Regelmatig zal worden bezien of er stagnaties optreden die ingrepen van het Rijk vergen, ook als de verantwoordelijkheid momenteel bij een of meer randstadoverheden ligt (escalatie van besluitvorming). In deze gevallen promoveert het project naar categorie 2: Snel en samenhangend besluiten.

<sup>14</sup> Afspraak is afspraak (pag. 6): Voor Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart heeft het kabinet proces- en uitvoeringsafspraken gemaakt met de regionale overheden.





## ▶▶ Bijlage 1

# Selectief versnellen – de projecten in categorie C

Het volgende overzicht presenteert de hoofdogaven en de bijbehorende projecten in categorie C.

---

### **Versterken samenhang, organisatie en aansturing in de Randstad**

---

#### **Lopende of geplande projecten**

---

Aanpassen BDU

---

Binnenstedelijke herstructurering en transformatie

---

Metropolitane landschap

---

Natte As

---

Breedbandnetwerk op randstadschaal

---

Organisatie internationaal toeristisch aanbod

---

---

### **Verbinden en stedelijk ontwikkelen Almere en Amsterdam**

---

#### **Lopende of geplande projecten**

---

A6-zone

---

Planstudie OV-SAAL

---

Oostvaarderswold

---

Programma Stad-Land

---

IJmeer en Markermeer

---

Almere Pampus en Ontwikkelingsstrategie Almere Oost

---

Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer

---

Stimuleren creatieve industrie

---

---

## Versterken van de dubbelstad Den Haag-Rotterdam

---

### Lopende of geplande projecten

---

OV Rotterdam-Den Haag Airport  
Randstadrail (OV op een Hoger Plan)  
Rijnlandroute  
Science Port Holland (A13)  
Stedenbaan Zuidvleugel  
Trekvliesstracé  
Herstructurering Greenport Westland  
Internationale Zone en World Forum Den Haag  
Metropolitane landschap  
Programma Stad-Land  
Stadshavens Rotterdam  
Leiden Bio Science Park  
Ontwikkeling glastuinbouw Zuidplaspolder  
Ontwikkeling greenport Bollenstreek

---

---

## Ontwikkelen knooppunt Utrecht

---

### Lopende of geplande projecten

---

Hart van de Heuvelrug  
Hilversum Mediapark  
Infrastructuurstudies Ring Utrecht en driehoek Amerfoort-Hilversum-Utrecht  
Integrale ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht  
Kenniscuster de Uithof  
Leidsche Rijn Centrum  
Lightrailstelsel Utrecht e.o.  
Metropolitane landschap  
Multimodaal knooppunt Lage Weide  
Natte As  
Nieuwe Hollandse Waterlinie  
Programma Stad-Land  
Stationsgebieden Utrecht en Amersfoort  
Verbindingen Utrecht-Almere

---

---

## Zorgen voor een veilige en aantrekkelijke kust

---

### Lopende of geplande projecten

---

Metropolitane landschap  
Ontwikkeling Delflandse kust  
Rijn Gouwe Lijn  
Scheveningen haven en boulevard  
Top woonmilieu Valkenburg  
Versterking veiligheid Noordzeekust  
Versterking Hondsbossche en Pettener zeewering  
Zandmotor  
Ontwikkeling greenport Bollenstreek

---

---

## Versterken en robuust maken van het groenblauw netwerk

---

### Lopende of geplande projecten

---

Groen in en om de stad  
Metropolitane landschap  
Natte as  
Nieuwe Hollandse Waterlinie  
Programma Stad-Land  
Stelling van Amsterdam  
Venster Bodegraven-Woerden  
IJmeer en Markermeer

---

---

## Versterken mainport Schiphol

---

### Lopende of geplande projecten

---

Doortrekken Noord-Zuid-metrolijn naar Schiphol  
HSL/HST-lijn naar het Noorden  
Planstudie OV-SAAL  
Leefbaarheidsconvenant Schiphol e.o  
Nationale visie luchthavens  
Relaties airport-greenport-seaport  
Zeesluis IJmuiden  
Zuidas

---

---

## Versterken mainport Rotterdam

---

### Lopende of geplande projecten

---

A15 Maasvlakte-Vaanplein

---

Tweede oeververbinding (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel)

---

Deltapoort (Rotterdam-Drechtsteden) en Zeehaven Dordrecht

---

Stadshavens Rotterdam

---

Verbetering bestaand stedelijk milieu

---

Tweede Maasvlakte incl. 750 ha groen

---

Bedrijventerrein Hoeksche Waard

---

## ►► Bijlage 2

# Projecten en (harde) afspraken uit de vleugelprogramma's

- Belangrijkste besluiten uit de noordvleugelbrief** ►► Hoofdpijnen van de kabinetsbesluiten uit de Noordvleugelbrief van augustus 2006 en daarna gemaakte afspraken.
- A1** ►► Het Rijk voert een verkenning uit naar de uitbreiding van Schiphol inclusief uitplaatsing, geluidsoverlast en externe veiligheid; daarnaast zet het kabinet in op het terugdringen van de hinder en compensatie van overlast middels op te stellen convenanten tussen Rijk, luchtvaartsector en regio.
- A2** ►► Het kabinet geeft Hoofddorp-West vrij voor woningbouw in kader gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek. Op 16 februari 2007 hebben het Rijk (de ministers van VROM en LNV), de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en het Hoogheemraadschap van Rijnland een (Start)overeenkomst getekend om voor het Haarlemmermeerse deel van de Gebiedsuitwerking te verkennen wat noodzakelijk is om de ambities uit de Gebiedsuitwerking mogelijk te maken, inclusief de bijbehorende financiële verkenning voor het te realiseren programma.
- A3** ►► De minister van VROM zal het initiatief nemen om dit najaar, samen met de minister van LNV, met de regio te overleggen over vorm, inhoud en werkwijze om te komen tot herstructurering van de Bollenstreek.
- A4** ►► De minister van VROM zal het initiatief nemen om dit najaar, samen met de minister van LNV, met de regio te overleggen over de integrale ontwikkeling van de Westflank van de Haarlemmermeer om nieuwe afspraken te maken over het daarvoor benodigde rood, groen en blauw. Het kabinet gaat akkoord met alternatieve locaties en een andere invulling van het Strategisch Groenproject (SGP) dan eerder voorzien.
- A5** ►► Het kabinet onderzoekt samen met de regio de verdere uitwerking en financiering van Werkstad A4.
- B1** ►► Rijk en regio zien de groei van Almere als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Gestreefd wordt naar een groei van 60.000 woningen in Almere in de periode 2010-2030.



- B2 ►► Rijk en regio zullen de ontwikkeling van de west- en oostzijde van Almere nader onderzoeken.
  
- B4 ►► Voor de westelijke ontwikkeling wordt een samenwerkingsverband tussen Amsterdam, Almere en Rijk opgericht in de vorm van een gezamenlijke task force. Almere trekt het gezamenlijk 'Masterplan Pampus'.
  
- B7-9 ►► Op basis van het Masterplan Pampus, de brede Planstudie OV Noordvleugel (zie B22) en een nadere uitwerking van de regionale ontwikkelingsopgave IJmeer/Markermeer (zie B 13) zal vóór 2010 een principebesluit worden genomen over de eventuele buitendijkse ontwikkelingen. Uitvoeringsbesluiten worden genomen op basis van een sluitende business case, nadat bijdragen van partijen zijn vastgesteld.
  
- B11 ►► Het Rijk faciliteert de pilot particulier opdrachtgeverschap van Almere (Noorderplassen, Homeruskwartier en Hout/Spiegelhout).
  
- B12 ►► De bereikbaarheid per auto wordt verbeterd door maatregelen in het kader van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Het Rijk reserveert hiervoor € 4,5 mld., uitgaande van een woningbouwtaakstelling van 45.000-60.000 woningen voor Almere Van deze € 4,5 mld. wordt € 116 miljoen (bij Stroomlijnalternatief en Locatiespecifiek alternatief)<sup>4</sup> en € 354 miljoen (bij Verbindingsalternatief) aan groen-blauwe maatregelen besteed en is € 286 mln. gereserveerd voor de A10 Zuidas.
  
- B13 ►► Het Rijk participeert in een breed samenwerkingsverband dat een lange termijnvisie opstelt voor de regionale ontwikkelingsopgave voor het IJmeer/Markermeer. Er wordt een concrete pilot in uitvoering gebracht om vast te stellen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect hebben. Het Rijk stelt hiervoor financiële middelen ter beschikking (€ 25 miljoen).
  
- B14 ►► Het Rijk (EZ) en de regio (Almere, Flevoland en Amsterdam) starten samen een marktverkenning naar de toeristisch-recreatieve potenties van het waterfront van Almere.
  
- B15 ►► Het Rijk erkent dat de unieke opgave voor Almere vraagt om unieke en specifieke oplossingen van het Rijk. De ambitie van een bundeling van rijksbijdragen en/of provinciale bijdragen zal nader worden verkend. Het Rijk betreft Almere bij verkenningen rond bestuurlijke arrangementen voor grootstedelijke problematiek voor 2010 en verder. Daarnaast zal het Rijk Almere, als het gaat om beleidsinhoudelijke onderwerpen op het terrein van veiligheid, op vergelijkbare wijze bij het beleid betrekken als de G-31.
  
- B16 ►► Tot op het moment dat onomkeerbare afspraken gemaakt zijn, kiest Almere zijn eigen verstedelijkingstempo (in essentie Poort en gematigde ontwikkeling Hout).
  
- B17 ►► Bij de overdracht van agrarische Domeingronden geldt: Alle agrarische Do-

meingronden t.b.v. de verstedelijkingsopgave van Almere worden tegen marktconforme waarde verkocht aan Almere. De inkomsten uit de marktconforme verkoop van waterpercelen en de Domeinvergoeding voor zandwinning (ontwikkeling Pampus Buitendijks) mogen worden ingebracht in de 30 businesscase. De extra opbrengsten uit de marktconforme verkoop van Domeingronden ten opzichte van het referentie scenario (West/45.000 woningen) mogen worden ingebracht in de businesscase van het masterplan Pampus.

- B18 ▶▶** De regio verzocht de keuzes en fasering van locaties voor woningbouw en groen bij Almere in samenhang met eventuele uitbreiding van de luchthaven Lelystad te bezien. Het kabinetsstandpunt Schiphol vraagt de luchtvaartsector opties uit te werken voor verdere ontwikkeling luchthavencapaciteit mainport Schiphol. Vergroting capaciteit luchthaven Lelystad (buiten de huidige PKB-grenzen) kan daarbij één van de opties zijn. Samen met de regio nader uitwerken in de Verkenning (kabinetsstandpunt Schiphol).
- B19 ▶▶** Het Kabinet zal investeren in een robuuste oplossing voor het capaciteitstekort van de weg op de corridor Schiphol - Amsterdam – Almere. Te onderzoeken varianten zijn het Verbindingsalternatief (tunnel), Stroomlijnalternatief (mét gedeeltelijke overkluizing) en het Locatiespecifieke alternatief (capaciteitsuitbreiding van enkele weggedelen).
- B20 ▶▶** Het kabinet investeert € 150 - 300 mln. in de verbetering van het woon- en leefklimaat, natuur, waterhuishouding en recreatie: het aquaduct bij Muiden; de kruising van de Natte As met de A1; de eerste fase van Groene Uitweg (€ 83 mln.).
- B22 ▶▶** Het kabinet voert een tracé/MER-procedure en de planstudie OV-Noordvleugel uit (vóór 2020 zes perronsporen op station Zuid/WTC met integrale viersporigheid voor het traject). De OV Planstudie Schiphol Amsterdam Almere (SAAL) is onderdeel van de planstudie OV-Noordvleugel.
- C2 ▶▶** Het Kabinet houdt rekening met een “overloop” van 10.000-15.000 vanuit de NV-Utrecht naar Flevoland. In de Ontwikkelingsvisie van de NV-Utrecht is deze “overloop” verankerd. In samenhang met B1) en B2) zal dit nader uitgewerkt worden.
- C3 ▶▶** De NV-Utrecht zal het initiatief nemen om samen met de ministeries van LNV en VROM oplossingen te verkennen voor het spanningsveld tussen het beleid voor de Nationale Landschappen en de verstedelijkingsopgave van de NV-Utrecht.
- C4 ▶▶** Op basis van de netwerkanalyse heeft het ministerie van V&W samen met de regionale besturen de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Utrecht getekend. Daarin zijn doel, reikwijdte, inhoud, organisatie en financiering van de twee gebiedsgerichte integrale pakketstudies vastgelegd.

Belangrijkste besluiten uit ►► de zuidvleugelbrief, MIT-overleg najaar 2006 en 'prinsjesdagoverleg' Zuidvleugel-Rijk.

- De projecten Stadshavens Rotterdam en Scheveningen boulevard/haven kunnen worden ingediend voor de procedure met betrekking tot de bestemming van de FES-middelen voor de periode 2007-2010. Voor de projecten restveen/waterparel Zuidplaspolder, Den Haag World Forum, Leiden Bio Science Park en Science Port Holland is afgesproken deze gereed te maken voor besluitvorming over intake voor de procedure met betrekking tot de bestemming van de FES-middelen voor de periode 2007-2010. Voor de projecten bedrijventerrein Hoeksche Waard, Zuid-Hollands glasdistrict heeft het kabinet een reservering gemaakt uit de FES-middelen voor de periode 2007-2010.
- Het kabinet zal een herstelbesluit nemen over de PKB PMR. Vervolgens legt het kabinet de PKB, het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten PMR ter vaststelling voor aan de Tweede Kamer.
- Het kabinet ondersteunt de ontwikkeling van de Rotterdamse Stadshavens tot een aantrekkelijk werk/woongebied en wil bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu.
- Het kabinet is erop gericht nog tijdens deze kabinetsperiode een Ontwerp-Tracébesluit te nemen voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein.
- De omvang van het bedrijventerrein Hoeksche Waard zal 180 hectare bedragen. Het Rijk zal met de regio een pilot voor de landschappelijke inpassing starten. Het advies van de rijksbouwmeester zal bij de ruimtelijke invulling van de Hoeksche Waard integraal worden betrokken.
- Het kabinet steunt de integrale ontwikkeling van de Zuidplaspolder.
- Het kabinet is bereid samen met de provincie, de gemeente(n), de betrokken organisaties en private partijen de Delflandse kust te gaan uitwerken, gericht op wegwerken van de tekorten aan groen en recreatieve voorzieningen.
- het kabinet besluit het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf in te zetten om met de regio een businesscase voor Valkenburg te maken.
- Het kabinet beziet de mogelijkheden tot facilitering en ondersteuning van de positie van Den Haag internationale stad van vrede, recht en bestuur (ruimtelijke ontwikkeling van het zogenoemde 'World Forum' ende internationale zone ).
- Het kabinet heeft 581 miljoen euro gereserveerd in het MIT voor de realisering van de A4 Delft-Schiedam. Voor de A4 Delft-Schiedam wordt de rijksbouwmeester om advies gevraagd, uitgaande van dit taakstellende budget.
- Het kabinet acht een versnelde aanleg van de A13/16 urgent. De middelen voor dit project worden sterk naar voren gehaald: daadwerkelijke start in 2012. Afhankelijk van de te kiezen variant worden de realisatiekosten tussen de € 1 miljard en € 1,5 miljard geraamd. Op basis van het tracébesluit zullen de projectkosten definitief worden vastgesteld. De kmplusprijs zal worden meegenomen.

men als één alternatief bij de verschillende varianten in de planstudie van de A13/A16. Mede door partijen verwachte kmplusinkomsten van € 350 miljoen en de reservering van € 650 miljoen door het Rijk kan naar verwachting de totale financiering (€ 1 miljard) van het project worden geregeld. Om tijdig met de uitvoering te kunnen starten is in periode 2012 – 2014 € 100 miljoen – als onderdeel van de € 650 miljoen - beschikbaar.

- ▶▶ PZH trekt de planstudie Rijnlandroute; het Rijk erkent het gezamenlijke belang van dit project
- ▶▶ Er wordt een verkenning Prins Clausplein in het MIT opgenomen; de planstudie Den Haag-Leiden wordt gestopt; het gedeelte Den Haag-Leiden is onderdeel van de verkenning;
- ▶▶ Rijk en regio onderzoeken op korte termijn gezamenlijk de (bereikbaarheids)problematiek van de A12(parallelstructuur)/A20/knooppunt Gouwe.
- ▶▶ Voor het gebied zuidwesthoek/havengebied (waterwegkruisende verbindingen en A4 zuid) vindt een onderzoek plaats naar de (bereikbaarheids)problematiek in het kader van het Project Maincorridor Zuid. op basis hiervan wordt overwogen een (markt)verkenning te starten. Bij besluitvorming wordt goederenstroomproblematiek A15-16 betrokken.
- ▶▶ Nadere studie moet zicht geven op de precieze aard van de maatregelen op de 'Oude lijn' (Den-Haag - Rotterdam - Dordrecht) en de Goudse lijnen. Voor de 'Oude Lijn' is deze studie urgent. Gestart zal daarom worden met een capaciteitsstudie spoor op de Oude lijn. Hierbij zullen ook de, worden betrokken.
- ▶▶ Stedenbaan en Oude Lijn (4-sporigheid Delft en verschillende nieuwe stations zoals bijvoorbeeld station Kethel) zijn onderdeel van de landelijke capaciteitsanalyse spoor en wordt najaar 2007 afgerond.

## Kabinetsbesluiten over het rijksprogramma Groene Hart

In de Groene Hart brief zijn afspraken gemaakt voor de drie nationale landschappen die vallen binnen het rijksprogramma Groene Hart:

- ▶ het Groene Hart (incl. Westelijke Veenweiden, Natte As, Oude Rijnzone/Rijngouwewijk, routeontwerp A12);
- ▶ de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- ▶ de Stelling van Amsterdam.

Een belangrijke conclusie is (...) dat de geformuleerde in evenwicht moeten worden gebracht met de beschikbare middelen. Enerzijds zal de regio door selectie en fasering van de projecten tot een prioritering moeten komen. Anderzijds ligt er voor de betrokken departementen de opdracht om te zoeken naar financiële middelen om de gewenste rijksdoelen ook te kunnen behalen.

De beschikbare bijdrage van het Rijk in de komende jaren ziet er als volgt uit:

- ▶ € 200 miljoen wordt gedekt door het ILG voor de periode 2007-2013.
- ▶ Ook gedekt zijn de voor 2006 en 2007 toegezegde middelen voor het Groene Hart uit de motie Dittrich en de Kwaliteitsimpuls Groene Hart voor de periode 2007-2013. T Samen levert dit € 50 mln op.
- ▶ € 35 miljoen voor de veenweidegebieden voor de periode 2007-2011, onder voorwaarde dat de onderliggende projecten een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben.

Het kabinet heeft 100 miljoen euro extra beschikbaar gesteld naast de al eerder gereserveerde 900 miljoen euro voor de uitvoering van de Nota Ruimte in de periode 2011-2014. Hiermee is uit het FES-fonds voor de uitvoering van deze Nota in totaal 1 miljard euro beschikbaar gesteld. Deze middelen zijn beschikbaar naast de reguliere sectorale departementale middelen en de middelen specifiek voor de problematiek van het Groene Hart. In het Kabinet is afgesproken dat voor de periode 2007-2010 € 250 miljoen versneld bestemd wordt voor de uitvoering van integrale gebiedsontwikkelingsprojecten, onder andere Greenports en projecten voor de uitvoering van de programma-aanpak. In de periode 2011-2014 is de resterende € 750 miljoen beschikbaar voor deze integrale gebiedsontwikkeling.

Voor vaststelling van de projecten die in aanmerking kunnen komen voor besteding uit deze in totaal € 1 miljard zal de daartoe bestemde procedure worden gevolgd.

In de Noordvleugel heeft het kabinet gekozen voor investeringen in groen-blauwe projecten voor de verbetering van het woon- en leefklimaat, natuur, waterhuishouding en recreatie. Hierin is o.a. een reservering gemaakt van € 83 miljoen voor de uitvoering van een eerste fase van projecten uit de Groene Uitweg. De verdere ontwikkeling en uitvoering van deze projecten moet plaatsvinden in nauwe samenhang met de realisatie van de geplande wegverbinding (Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere). De daadwerkelijke realisatie van de projecten in de Groene uitweg zal plaatsvinden nadat de hoofdkeuze over de Planstudie is gemaakt.

## ►► Bijlage 3

# De aanbevelingen in de rapporten van OESO, Commissie Kok en Commissie Burgmans

In de rapporten van de Commissie Kok en de Commissie Burgmans en in het rapport van de OESO over Randstad Holland worden sterke punten van de Randstad benoemd. Daartoe behoren de ligging en de internationale bereikbaarheid via de mainports; cultuurhistorie, natuur en landschap met het Groene Hart en de kusten; de grote steden met elk hun eigen profiel; de aanwezigheid van goede universiteiten en onderzoeksinstituten en enkele sterke internationaal concurrerende bedrijfstakken als de intensieve landbouw, de creatieve industrie en de zakelijke en financiële dienstverlening. In dezelfde rapporten wordt ook geconstateerd dat er nog veel mogelijkheden onderbenut blijven.

**OESO-rapport** ►► Het OESO-rapport vat de economische aanbevelingen samen als:

**Beter benutten van de nabijheid van de stedelijke gebieden** door:

- de verkeerscongestie op te lossen,
- het openbaar vervoer te verbeteren,
- vraag en aanbod op de woningmarkt beter op elkaar laten aansluiten,
- het Groene Hart beter te benutten,
- meer diversiteit te bieden in bedrijven- en kantorenterreinen,
- beter op elkaar afstemmen van de economische specialisaties van de steden,
- en van economische sectoren als universiteiten en toerisme.

**Beter benutten van kennis** door:

- de kwaliteit van universiteiten en het HBO te verhogen,
- meer buitenlands talent aan te trekken,
- innoverende buitenlandse investeringen aan te trekken
- en het benutten van kennis in het bedrijfsleven (vooral in het MKB) te bevorderen.

**Beter benutten van het 'human capital'** door:

- de werkgelegenheid van vast aangestelden minder te beschermen en
- de arbeidsparticipatie van etnische minderheden te verhogen.

**Betere besturing** door:

- de stadsregio's te versterken,

- ▶ de coördinatie voor randstadspecifieke onderwerpen te verbeteren,
- ▶ de deelgemeenten af te schaffen
- ▶ en het lokale publieke leiderschap te versterken.

**Commissie-Kok** ▶▶ De Commissie-Kok noemt de volgende thema's voor een randstadprogramma (naast de acties die op nationaal niveau moeten worden ondernomen):

#### **Bereikbaarheid**

- ▶ bottlenecks in hoofdwegennet
- ▶ interne bereikbaarheid via snel OV
- ▶ verkeersmanagement
- ▶ snelle invoering kilometerbeprijzing

#### **Woon- werk- en leefklimaat**

- ▶ meer hoogwaardige woonmilieu in stad en landelijk gebied
- ▶ hoogwaardige vestigingslocaties voor bedrijven, naar plaats af te stemmen
- ▶ vanuit de stad het landelijk gebied beter bereikbaar maken

#### **Kennis en innovatie**

##### **Bestuurlijke hervorming**

- ▶ één randstadbestuur, met bevoegdheden van provincies en stadsregio's (grotendeels)
- ▶ aanpassing rijksuitvoeringsorganisaties en -bevoegdheden
- ▶ gemeentelijke herindeling
- ▶ kritisch bezien stadsdeelraden
- ▶ en urgentieprogramma voor de Randstad, kabinet opdrachtgever, randstad besturen uitvoerder.

**Commissie-Burgmans** ▶▶ De Commissie-Burgmans doet de volgende economische aanbevelingen:

##### **Hervorming van bestuur**

- ▶ in plaats van vier provincies en vier stadsregio's een brede randstadautoriteit, met taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, woningbouwprogrammering, economische zaken en op den duur kennis- en onderwijsbeleid
- ▶ afspraken Rijk-G4 op doorbraakdossiers.

##### **Fysieke infrastructuur**

- ▶ versnelde aanpak van knelpunten in wegen
- ▶ versnelde aanleg ov-netwerken
- ▶ versnelde beprijzing van mobiliteit
- ▶ breedband voor iedereen.

### **Integratie**

- ▶ helder en selectief immigratiebeleid
- ▶ regie jeugdbeleid bij grote steden
- ▶ vernieuwing vmbo-onderwijs
- ▶ aanpak schooluitval en spijbelen
- ▶ buurtinternaten voor probleemjongeren
- ▶ leerwerkplicht tot 27 jaar
- ▶ tempo maken bij inburgering
- ▶ stedelijke vernieuwing
- ▶ veiligheid
- ▶ dialoog met moslimbevolking.

### **Kennisinfrastructuur**

- ▶ verhoging onderwijsbudgetten
- ▶ stimuleren van toptalent in onderwijs, incl. *greencards*
- ▶ toponderzoek.

### **Olympisch vuur!**

- ▶ Olympische spelen in 2028 naar Randstad Holland.

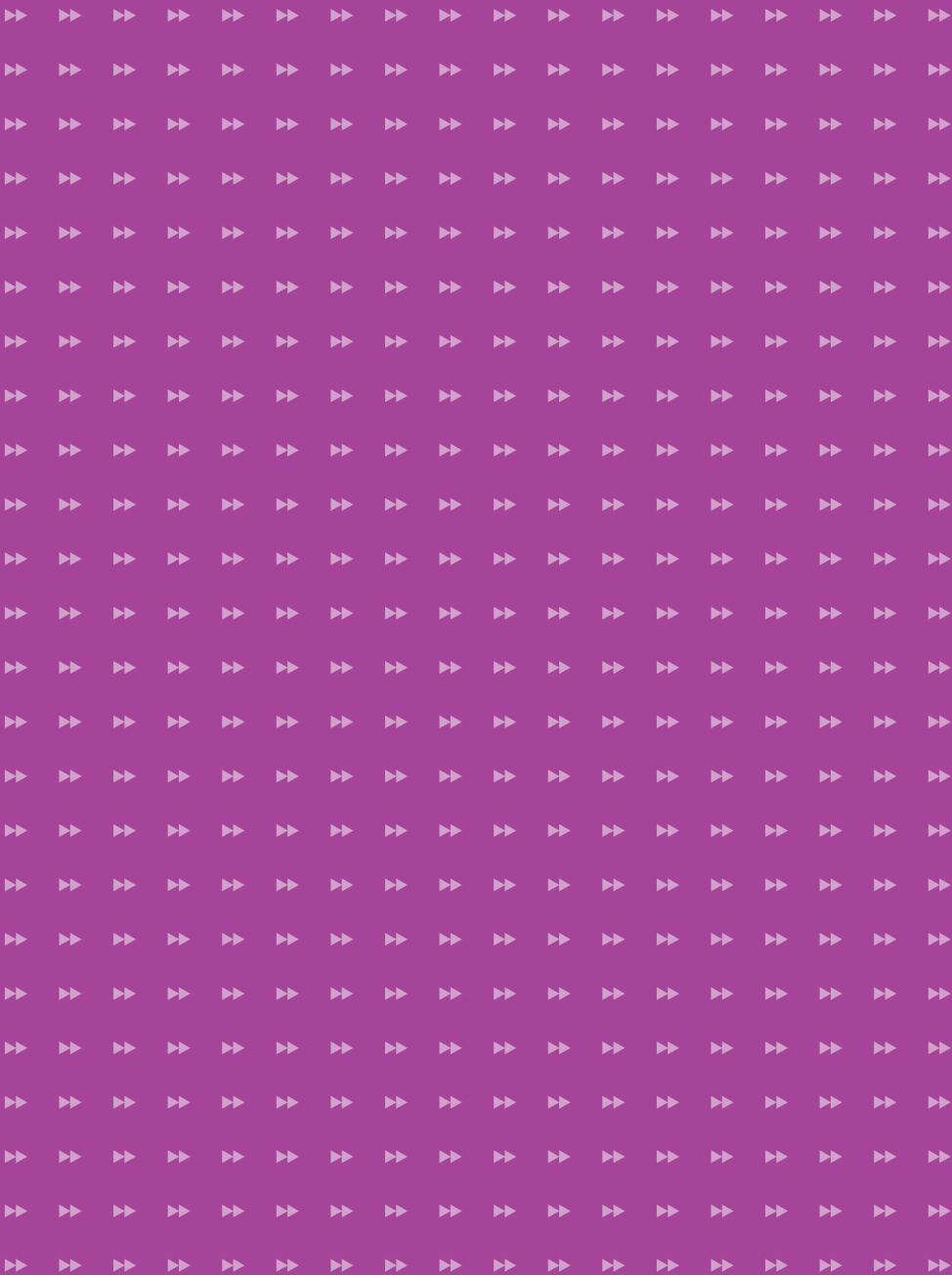


**Colofon** ▶▶ Tekst: G4P4, [g4p4@randstadholland.eu](mailto:g4p4@randstadholland.eu)

Ontwerp en lay-out: [www.taluut.nl](http://www.taluut.nl)

Drukwerk: drukkerij Atlas, Soest

G4P4 © 2007



AMSTERDAM - DEN HAAG - ROTTERDAM - UTRECHT  
FLEVOLAND - NOORD HOLLAND - UTRECHT - ZUID HOLLAND