

RANDSTADURGENT



HOE VERSTERKEN WE DE
INTERNATIONALE CONCURRENTIE-
POSITIE EN VERBETEREN WE
DE BEREIKBAARHEID?



MENSEN WILLEN PRETTIG
WONEN EN RECREËREN.
HET HART MOET GROEN BLIJVEN,
HOE COMBINEREN WE DAT?



HOE HOUDEN WE DROGE VOETEN?



VOORWOORD

10

Lange termijnvisie
Randstad 2040

18

HOOFDOPGAVE
BETERE BEREIKBAARHEID EN
ECONOMISCHE DYNAMIEK

30

RANDSTAD, KRACHT
EN BEDREIGING

12

Consultatie

20

Thema:
Eén goed verbonden
Randstad

30

Randstad heeft potenties

12

Perspectief van één
Randstad

23

Thema:
De Randstad bereikbaar
vanuit de omgeving

34

Leeswijzer

15

Ambities Randstad en
samenhang met andere
regio's in Nederland

24

Thema:
Werken in de Randstad

36

DUURZAME, CONCURRERENDE
TOPREGIO: VISIE EN AMBITIE

16

PROJECTEN IN HET
PROGRAMMA

26

HOOFDOPGAVE
AANTREKKELIJK WOON-,
WERK- EN LEEFKLIMAAT

40

Uitbouw van beleid

16

Projecten en programma
buiten het Urgentie-
programma Randstad

26

Thema:
Wonen in de Randstad

40

Huidige situatie,
problemen en kansen

16

Projecten in het Urgentie-
programma Randstad

27

Thema:
Recreatie en mooie
gebieden in de Randstad

44

HOOFDOPGAVE
KLIMAATBESTENDIGE DELTA

46

SLAGVAARDIG OPTREDEN

52

Uitvoering fysieke
ingrepen in de huidige
kabinetsperiode

56

Thema:
Veiligheid in de Randstad

46

Doorzettingsmacht

52

Besluitvorming in de
huidige kabinetsperiode

56

PROJECTSELECTIE

48

Bestuurlijke vormgeving

52

Mogelijke effecten op
de lange termijn

57

Dynamische agenda:
projecten komen,
projecten gaan

48

Vervolgproces

54

Op weg naar een duurzame
en concurrerende topregio

57

Verantwoording
projectselectie

48

Rolverdeling Rijk

54

Financiering

50

Aanpassing overleg
Noordvleugel, Zuidvleugel
en Groene Hart

55

Uitvoeringsaspecten UPR

51

EFFECTEN UPR

56

VOORWOORD

De Randstad heeft potenties om uit te groeien tot een duurzame en internationale topregio. Maar de Randstad moet dat doen in concurrentie met andere West-Europese regio's. En binnen de Randstad is sprake van bestuurlijke onmacht om keuzes te maken en tot uitvoering te komen. De problemen en kansen concentreren zich op drie thema's:

- > Bereikbaarheid en economische dynamiek
- > Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat
- > Klimaatbestendige delta

Burgers, maatschappelijke organisaties, bestuurders en diverse adviesraden zijn geconsulteerd om een aanpak voor de Randstad te kiezen, waarbij partijen met elkaar willen samenwerken. Recent hebben de vier grote steden en de vier provincies (G4P4) Randstad Kracht uitgebracht, met concrete voorstellen om de problemen van de Randstad op te lossen en kansen te pakken. Ook heeft een Burgerforum Randstad adviezen gegeven, vanuit de optiek van inwoners van de Randstad. De VROM Raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied hebben – in wisselende samenstelling – op verzoek van het kabinet adviezen gegeven over de programma-aanpak uit de nota Ruimte. De adviezen en studies hebben een grote rol gespeeld als inspiratiebron bij de invulling en de onderbouwing van het Urgentieprogramma Randstad.

In dit Urgentieprogramma Randstad wordt een nieuwe manier van werken gepresenteerd, die moet leiden tot snelle besluitvorming. Belangrijke voorwaarde daarvoor is het doorbreken van de verkokering bij zowel Rijk als regio. Dat maakt het mogelijk de samenhang tussen projecten te vergroten, wat leidt tot betere afstemming en synergie. Concentratie van energie op een beperkt aantal projecten (selectiviteit) staat garant voor meer resultaat. De trefwoorden snel, samenhangend en selectief staan daarom centraal in het Urgentieprogramma Randstad. De overheid zal een betrouwbare partner zijn, de genomen besluiten worden op tijd uitgevoerd. De regionale bestuurders worden opgeroepen dit Urgentieprogramma Randstad in de Gemeenteraad en Provinciale Staten te bespreken. Op deze wijze kan de aanpak worden aangescherpt en kan het draagvlak voor de uitvoering worden vergroot.

In het vervolgproces van deze zomer worden bestuurlijke duo's en ambassadeurs geworven om zo de besluitvorming over de projecten te versnellen. Er worden bij de start van de projecten met de regionale bestuurders afspraken gemaakt over de te volgen aanpak, de verdeling van verantwoordelijkheden en doorzettingsmacht bij bestuurlijke weerstand.



Het totaal van maatregelen uit dit Urgentieprogramma Randstad verbetert het investeringsklimaat en de duurzaamheid, en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Samenwerking met regionale bestuurders en maatschappelijke partijen is een voorwaarde voor succes. Op weg naar de lange termijn ambitie wordt zo een forse stap gezet.

De minister van Verkeer en Waterstaat, en
de coördinerend minister voor de Randstad

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'C. Eurlings'. The signature is stylized and fluid.

Camiel Eurlings

RANDSTAD, KRACHT EN BEDREIGING

De Randstad is de grootstedelijke regio in Nederland, waar groei de komende jaren mogelijk is. De Randstad biedt kwaliteiten voor burgers en bedrijven. De ligging in de delta geeft unieke overgangen tussen water en land. De kust, het IJsselmeergebied en de veenweidelandschappen in het Groene Hart zijn aantrekkelijk om in de buurt te wonen en te recreëren. De steden van de Randstad hebben een eigen identiteit, die in vele honderden jaren is gevormd. Toeristen komen naar Nederland om dat historische karakter op te kunnen snuiven, van grachtenpanden tot de Nachtwacht. Maar de Randstad staat niet stil.

RANDSTAD HEEFT POTENTIES

Ook in de huidige tijd vervult de Randstad een internationaal unieke rol met instituties op het gebied van de internationale rechtsorde. De Randstad biedt door het kleinschalige karakter en de balans tussen stad, platteland en de combinatie met water meer dan vele andere grootstedelijke regio's, die met moderne hoogbouw minder onderscheidend zijn.

De cultuur in de Randstad is open en tolerant, wat het internationale karakter versterkt. De inwoners van de Randstad werken hard en de arbeidsproductiviteit ligt op een hoog niveau. Verder zijn de werknemers doorgaans goed opgeleid, taalvaardig en innovatief, wat voorwaarden zijn om de transitie naar een kennis-economie door te maken. De mainports kunnen door hun ligging in het voorland van Europa een aanjaagfunctie blijven vervullen. Ook in een economie, waarin de dienstensector in belang toeneemt, is goede verbondenheid met internationale regio's van belang om contact met creatieve mensen te onderhouden.

Randstad onder druk

Maar de positie van de Randstad staat onder druk. Andere West-Europese regio's hebben zich versterkt. Londen en Parijs hebben hun internationale positie verstevigd. Steden als Barcelona, Helsinki, Dublin, Berlijn en München

verbeteren zich als goede vestigingslocaties. Elke stedelijke regio kent een eigen mix van sterke en zwakke punten. De Randstad is een middenmotor, met een elfde plaats op de indicator van welvaart. De Randstad kan in die competitie goed meespelen en een eigen geluid laten horen, dat aansprekend is voor burgers en bedrijven. Maar dan moet op korte termijn wel een aantal problemen worden opgelost, die de positie van de Randstad verzwakt heeft.

Dringende adviezen

Verschillende adviezen en studies hebben in de afgelopen jaren duidelijk gemaakt welke problemen en kansen er in de Randstad liggen en wat de instrumenten zijn om die op te lossen of aan te grijpen. Zo heeft internationale organisatie voor economische samenwerking een scherp oordeel geveld over de Randstad in de OECD Territorial Review Randstad. De Adviescommissie Versterking Randstad onder voorzitterschap van dhr. W. Kok heeft advies gegeven over de aanpak van de Randstad. De vier grote steden hebben Randstad Holland in een Globaliserende Wereld opgesteld. Recent hebben de vier grote steden en de vier provincies (G4 en P4) Randstad Kracht uitgebracht, met concrete voorstellen om de problemen met de Randstad op te lossen en kansen te pakken. En verder zijn er verschillende studierapporten verschenen, die inzicht geven in het functioneren van de Randstad, zoals: 'Veel steden maken nog geen Randstad,' van het Ruimtelijk Planbureau

De Randstad loopt vast

De slechte bereikbaarheid in de Randstad is een kernprobleem, dat een ernstige belemmering vormt voor de toekomstige economische ontwikkeling. De bereikbaarheid in de Randstad is slechter dan in andere grootstedelijke regio's zoals het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. Het gaat om congestie op de weg en ook het openbaar vervoer voldoet niet aan de huidige eisen.

THE ROAD NETWORK IN THE RANDSTAD IS HEAVILY CONGESTED, WITH JOURNEY TIME FOR MORE THAN ONE IN FIVE JOURNEYS BEING UNRELIABLE DURING THE RUSH HOUR. A UNIFIED AND COHERENT PUBLIC TRANSPORT SYSTEM SERVING THE RANDSTAD AS A UNIFIED AREA DOES NOT EXIST.



OECD Territorial Review Randstad

Bestuurlijke onmacht

Een derde probleem is dat het in de Randstad ontbreekt aan ondubbelzinnig 'bestuurlijk ownership'. Geen enkele partij voelt zich verantwoordelijk voor wat er in de Randstad gebeurt en geen enkele partij kan daarop aangesproken worden. Bij keuzes op de schaal van de Randstad, zijn veel overheidslagen betrokken, ieder met eigen procedures en besluitvormingstrajecten. De talloze overleggen en afstemmingsprocedures genereren een geweldige bestuurlijke drukte, maar belemmeren de slagvaardigheid om veranderingen tot stand te brengen. Daarnaast is er bestuurlijke onmacht: geen enkele partij heeft de macht om besluiten te nemen waar verschillende bestuurslagen bij betrokken zijn. Er wordt te veel overlegd en te weinig gedaan. Zo concludeert de Adviescommissie Versterking Randstad.

Adviescommissie Versterking Randstad

Leefklimaat onvoldoende

Een tweede probleem dat in de adviezen wordt aangekaart is het leefklimaat, dat op de korte en lange termijn moet worden verbeterd. Op de korte termijn gaat het om het verbeteren van de mogelijkheden van recreatie in groene gebieden. En met het oog op de toekomst zou de veiligheid van de Randstad in het geding kunnen komen door wateroverlast.

HET GROENE HART IS ECHTER SLECHT ONTSLOTEN VOOR DE INWONERS VAN DIE STEDEN. BOVENDIEN MOETEN DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE FUNCTIES IN HET GROENE HART ERNSTIG REKENING HOUDEN MET DE LAGE LIGGING VAN HET GEBIED EN DE TE VERWACHTEN STIJGING VAN DE ZEESPIEGEL ALS GEVOLG VAN KLIMAATVERANDERING. HET VERGT CREATIEVE OPLOSSINGEN OM DE OPGAVE VAN WATERBERGING TE COMBINEREN MET ANDERE FUNCTIES ZOALS WONEN, WERKEN EN RECREËREN.



Adviescommissie Versterking Randstad

Oplossingen mogelijk door urgente aanpak

In de adviezen wordt beschreven dat de Randstad kansen heeft om zich sterker te positioneren. De losse steden kunnen groeien naar één samenhangende stad met een Groen Hart als binnentuin. Dit vraagt om een aanpak op de schaal van de Randstad met oplossingen voor de kernproblemen.

ONE OF THE WAYS TO IMPROVE ECONOMIC PERFORMANCE IS TO USE THE UNIQUE CHARACTERISTICS OF THE AREA BETTER. ITS MORPHOLOGY AS A POLYCENTRIC METROPOLITAN AREA GIVES THE RANDSTAD AS A WHOLE, THE OPPORTUNITY TO BENEFIT FROM THE PROXIMITY OF ITS SEVERAL DIFFERENT CITIES AND THEIR NATURAL LANDSCAPES. THESE OPPORTUNITIES ARE CURRENTLY UNDERUSED, PRINCIPALLY DUE TO:

- i) THE DIFFICULTIES OF TRAVELLING AROUND EASILY WITHIN THE RANDSTAD,
- ii) THE LACK OF HIGH QUALITY HOUSING WHICH TAKES ADVANTAGE OF THE NEARBY NATURAL LANDSCAPES AND
- iii) THE DUPLICATION OF CERTAIN ECONOMIC SECTORS.

OECD Territorial Review Randstad



en de Randstadmonitor 2006 van Regio Randstad en TNO. Uit al deze adviezen en studies komt eenzelfde beeld naar voren over de problemen en kansen in de Randstad.

De adviezen beschouwt het kabinet als een appèl om in actie te komen. Cruciaal is het organiseren van slagkracht en het nemen van adequate besluiten. In dit Urgentieprogramma Randstad wordt een nieuwe manier van werken gepresenteerd, die leidt tot snellere besluitvorming. Het doel van het Urgentieprogramma Randstad is de besluitvorming over de projecten te versnellen. Belangrijke voorwaarde daarvoor is het doorbreken van de verkokering bij zowel Rijk als regio. Dat maakt het mogelijk de samenhang tussen projecten te vergroten, wat leidt tot betere afstemming en synergie. Concentratie van energie op een beperkt aantal projecten (selectiviteit) staat garant voor meer resultaat. De trefwoorden snel, samenhangend en selectief staan daarom centraal in het Urgentieprogramma Randstad. De overheid zal een betrouwbare partner zijn, de genomen besluiten worden op tijd uitgevoerd. Daarmee zet de Randstad onomkeerbare stappen op weg naar een duurzame en concurrerende topregio.



De coalitiepartijen CDA, PvdA en ChristenUnie hebben het Urgentieprogramma Randstad als volgt aangekondigd in het Coalitieakkoord van 7 februari 2007:

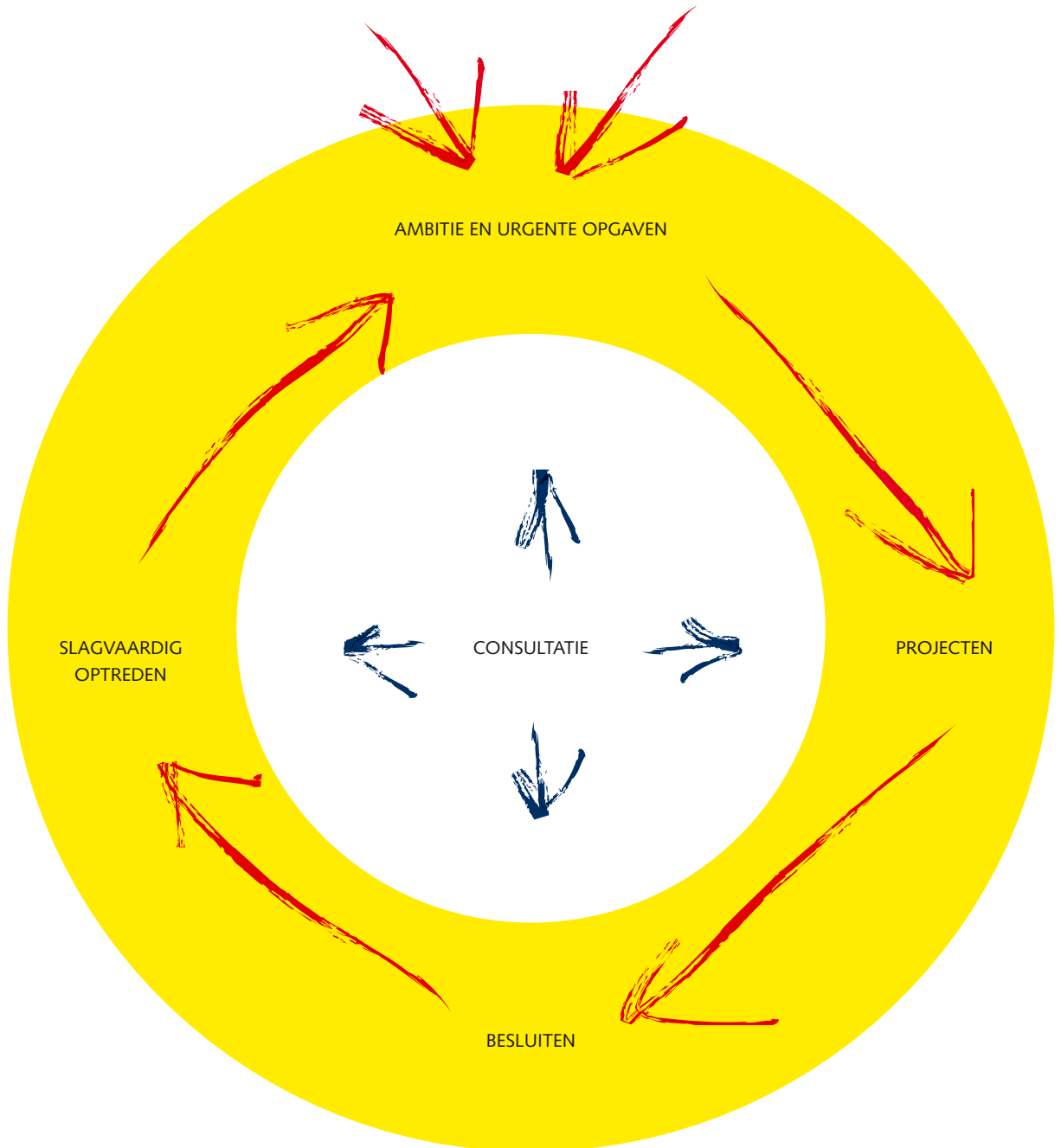
Project: Urgentieprogramma Randstad

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.

Dit Urgentieprogramma Randstad is in het Beleidsprogramma gepositioneerd onder pijler 2 'een innovatie, concurrerende en ondernemende economie'.

HUIDIGE SITUATIE
PROBLEMEN EN KANSEN

GROTE NOTA'S EN
VISIE RANDSTAD 2040



LEESWIJZER

In het Urgentieprogramma Randstad zijn eerst de problemen en kansen in de huidige situatie onderscheiden. Met die kennis in het achterhoofd zijn de uitdagingen voor de lange termijn vastgesteld, rekening houdend met het beleid uit de grote nota's. Door de huidige situatie en uitdagingen met elkaar te vergelijken, zijn de hoofdogaven en de ambitie voor de Randstad gekozen. Daarna is een selectie gemaakt van urgente projecten, waar in deze kabinetsperiode besluitvorming over moet plaatsvinden. Hier zijn concrete kabinetsbesluiten voor uitgewerkt. Tot slot zal de overheid slagvaardig optreden en daarvoor is de bestuurlijke aansturing van het Urgentieprogramma Randstad zo vormgegeven dat de bestuurlijke drukte vermindert. Consultatie van maatschappelijke partijen is benut om de ambitie, de projectselectie en de werkwijze steviger te onderbouwen.

DUURZAME, CONCURRERENDE TOPREGIO: VISIE EN AMBITIE

Het Urgentieprogramma Randstad heeft versterking van de Randstad als doel. In dit hoofdstuk staan de problemen en kansen van de huidige situatie, de ontwikkelingen op de lange termijn en de belangrijkste opgaven om van de Randstad een duurzame en concurrerende regio te maken.

UITBOUW VAN BELEID

Het Urgentieprogramma Randstad bouwt voort op het beleid dat het vorige kabinet in de grote nota's heeft vastgelegd. Voor de Randstad met name zijn de volgende nota's van belang:

- > Nota Ruimte
- > Nota Mobiliteit (en Kabinetsstandpunt Schiphol, Nota Zeehavens)
- > Pieken in de Delta
- > Agenda voor een Vitaal Platteland

In de Nota Ruimte is een nieuwe aanpak geïntroduceerd voor het ruimtelijke beleid in bepaalde gebieden. In de Randstad heeft die aanpak vorm gekregen in de programma's Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart. Het Urgentieprogramma Randstad versterkt de aanpak van de drie ruimtelijke programma's in de Randstad door deze op te schalen tot één programma op het niveau van de Randstad. Het wordt steeds duidelijker dat er kansen zijn om de verschillende delen van de Randstad met elkaar te verbinden en dat het resultaat daarvan meer is dan de som der delen. Bestuurlijk overleg op Randstadschaal vermindert bovendien de bestuurlijke drukte.

HUIDIGE SITUATIE, PROBLEMEN EN KANSEN

De huidige situatie kan beschreven worden op basis van drie invalshoeken, die ook in de analyse voor 'Randstad 2040' zijn gebruikt:

- > Bereikbaarheid en economische dynamiek
- > Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat
- > Klimaatbestendige delta

Bereikbaarheid en economische dynamiek

Steden en economische centra in de Randstad zijn op dit moment onvoldoende bereikbaar. Contacten tussen mensen en bedrijven zijn daardoor niet optimaal. Zowel de bereikbaarheid met de auto als met het openbaar vervoer schiet tekort. De bereikbaarheid in de Randstad is slechter dan in andere grootstedelijke regio's zoals het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. Uitvoering van de Nota Mobiliteit is noodzakelijk om de situatie van de Randstad te verbeteren. Voor de economische ontwikkeling is het bovendien belangrijk dat er voldoende ruimte is voor verdere ontwikkeling van de main- en greenports. Ook moet er de komende jaren voldoende ruimte komen voor grootschalige, aantrekkelijke werklocaties.

Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat

Het woon-, werk- en leefklimaat is voor burgers en bedrijven een belangrijke factor bij

"HET BELEID UIT DE NOTA'S
MOET NU EENS ECHT UITGE-
VOERD WORDEN"

Citaat uit de consultatie



de keuze van de vestigingsplaats. Er zijn meer goede woningen in het middensegment en het hogere segment nodig en starters moeten gemakkelijker toegang tot de woningmarkt krijgen. Voor het leefklimaat is het van belang dat er genoeg groene ruimte is voor recreatie. In potentie is deze ruimte beschikbaar in het Groene Hart, de kustzone en het IJsselmeergebied. Maar door verrommeling van het landschap laat de kwaliteit in deze gebieden te wensen over en er zijn niet genoeg voorzieningen voor recreatie. Herinrichting van de groene ruimte is nodig, ook al omdat vraagstukken op het gebied van water en bodemdaling om een oplossing vragen. De beschikbaarheid en toegankelijkheid van de groene ruimte in de directe nabijheid van de steden vraagt aandacht.

Klimaatbestendige delta

Ons land is onderdeel van een rivierdelta en grote delen van de Randstad liggen onder het niveau van de zee. Dat geeft risico's op wateroverlast. De kans op overstroming wordt groter als de kust onvoldoende bescherming biedt omdat de zeespiegel door verandering van het klimaat verder stijgt. Ook rivieren kunnen problemen met overstromingen en wateroverlast veroorzaken als het klimaat verandert. Bescherming tegen overstromingen is daarom een belangrijke opgave. Bij besluitvorming over verstedelijking en de groene ruimte zal water dominant structurend zijn.

LANGE TERMIJNVISIE RANDSTAD 2040

In de grote nota's staat het beleid voor de periode tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Het is echter de vraag of er trends en ontwikkelingen gaande zijn, die van invloed zijn op langere termijn en een ander perspectief bieden. Bij de behandeling van de Nota Ruimte is deze vraag verwoord in de tweede motie van Lemstra. In deze motie, die de Eerste Kamer heeft aangenomen, wordt het kabinet verzocht een integrale langetermijnvisie en een daaraan gekoppelde strategie op te stellen voor de Randstad.* Onder regie van de minister van VROM is daarvoor de startnotitie 'Randstad 2040' ontwikkeld, dat gelijktijdig met het Urgentieprogramma Randstad naar buiten gebracht is. Daarmee biedt het kabinet inzicht in de urgente acties op korte termijn en in de langetermijnvisie.

Duurzaamheid als perspectief voor lange termijn

Om een gunstige ontwikkeling van de Nederlandse samenleving op de langere termijn te waarborgen is het noodzakelijk duurzaamheid na te streven. De projecten moeten toekomstvast zijn en de drie dimensies van duurzaamheid -people, planet en profit- moeten zich evenwichtig ontwikkelen. In de Randstad levert dit zowel problemen als kansen op.

Ontwikkelingen Randstad 2040

De Randstad wordt op weg naar 2040 geconfronteerd met verschillende ontwikkelingen. In lijn met de Welvaart- en Leefomgevingsscenario's (WLO) gaat het met name om:

- > Klimaatverandering met als gevolg stijgende zeespiegel en grotere rivierafvoeren;
- > Een inkrimpende groenblauwe structuur, versnippering en aantasting van unieke Hollandse landschappen (inter)nationale natuurwaarden door verstedelijkingsgroei;
- > Een sterke groei van het personen- en goederenvervoer en een afnemende bereikbaarheid;
- > Verdergaande internationalisering en verdienstelijing van de economie;
- > Een groeiende bevolking met de kans dat de mate van integratie van verschillende groepen afneemt en de segregatie toe;
- > Afnemende kwaliteit van de leefomgeving.

Hoofdoopgaven op weg naar 2040

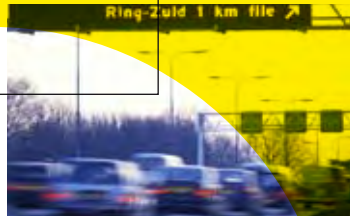
Uit een analyse van de ontwikkelingen volgen drie hoofdoopgaven voor de lange termijn. De drie hoofdoopgaven staan centraal in de visie Randstad 2040 en het Urgentieprogramma Randstad. De aanpak die in deze kabinetsperiode wordt gevolgd, sluit op die manier aan bij het wensbeeld voor de lange termijn.

"HET UPR ZOU EEN BINDENDE FACTOR MOETEN ZIJN VOOR ALLE BETROKKENEN"

Citaat uit de consultatie

"DE PROJECTMINISTER MOET KUNNEN TREDEN IN DE BEVOEGDHEDEN VAN LAGERE OVERHEDEN"

Citaat uit de consultatie



Klimaatbestendige delta (veiligheid)

De basisrandvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de Randstad is een klimaatbestendige delta. Dat betekent adequate bescherming tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten bovendien klimaatbestendig worden vormgegeven.

Bereikbaarheid en economische dynamiek

Op termijn zijn op internationaal, Randstedelijk en met name stadsregionaal niveau structurele verbeteringen nodig om de groei in mobiliteit van zowel personen als goederen op te kunnen vangen. Ruimtelijke voorwaarden voor een gezonde economie bestaan onder meer uit het ontwikkelen van aantrekkelijke woon- en werkmilieus (voor kenniswerkers, maatschappelijke organisaties), internationale toplocaties en het versterken van het logistieke netwerk (clustervorming rond zeehavens, Schiphol en greenports).

Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat

Centrale elementen daarin zijn voldoende woningen, diversiteit van woningen, een aantrekkelijke en veilige leefomgeving, bereikbare werklocaties, toegankelijke groene gebieden nabij de steden, schone lucht en schoon water.

* Tweede motie Lemstra, Kamerstuk 29435 D, aangenomen door Eerste Kamer op 17 januari 2006

Onderwerpen op de agenda voor 2040

Het kabinet geeft in aansluiting op de hoofdpogaven zeven onderwerpen aan die een beeld geven van de langetermijnagenda en de daarbij spelende dilemma's. Deze zeven onderwerpen en de daarover te maken keuzen, markeren het speelveld voor de lange termijn en sluiten aan op de langetermijnpogaven. In de startnotitie is verwoord welke dilemma's er zijn, en ook aan welke aanpak het kabinet denkt om daarmee om te gaan. Het gaat om:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta
2. Ruimtelijke investeringsstrategie
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking
4. Verstedelijgingsstrategie
5. Bereikbaarheid in relatie met ruimtelijke ontwikkeling
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur
7. Toekomst van Schiphol

CONSULTATIE

Dit kabinet wil het beleid baseren op wat in de praktijk leeft en kiest daarom voor een dialoog met de samenleving. De eerste 100 dagen zijn daarom benut om goed te luisteren naar de samenleving. Over het Urgentieprogramma Randstad is gesproken met burgers, maatschappelijke en private partijen, regionale bestuurders en wetenschappers.

Burgerforum

Om te weten welke ideeën leven onder burgers in de Randstad is het Burgerforum opgericht. Dit gemêleerde gezelschap bestaat uit mannen en vrouwen met verschillende opleidingen en leeftijden en afkomstig uit verschillende woonplaatsen. Het Burgerforum heeft een brief gestuurd met aanbevelingen over de aanpak van de Randstad. Het forum benadrukt het belang van zaken die direct zichtbaar zijn in de leefomgeving van burgers. Het Urgentieprogramma Randstad speelt daarop in met de aanleg van recreatief groen, beter openbaar vervoer, meer mogelijkheden voor de fiets en de aanleg van nieuwe woonwijken. Ook vraagt het forum aandacht voor sociale samenhang (goede burens) in hun woonwijk en doorstroming op de woningmarkt. Deze laatste punten zijn van wezenlijk belang voor burgers in de Randstad en het kabinet pakt die in andere programma's en projecten aan.

Geachte heer Eurlings,

Het Burgerforum Randstad is een groep van 22 inwoners van de Randstad. Op uw verzoek hebben wij met elkaar nagedacht over de toekomst van de Randstad en geven wij een advies. Alle deelnemers aan het Burgerforum wonen met veel plezier in de Randstad. Wij houden van de Randstad. Maar zoals in elke goede relatie, moet er ook wel eens iets gebeuren. We vinden het goed dat het nieuwe kabinet gaat investeren in de ontwikkeling van de Randstad. Wij geven advies over wat moet gebeuren om ervoor te zorgen dat onze kinderen of kleinkinderen in 2040 nog steeds met plezier in de Randstad wonen.

Internationale economie

In het Urgentieprogramma Randstad schrijft u dat Nederland is gezakt op internationale ranglijsten van meest concurrerende regio's en steden. Wij hebben ons afgevraagd waarom ons dat zorgen moet baren. Economische groei is immers geen doel op zich. Ons gaat het veel meer om ons welzijn waarvoor welvaart een voorwaarde is.

Randstad of Nederland

De Randstad is overvol, en we zouden er ook voor kunnen kiezen te denken op de schaal van heel Nederland om de 'kleine' Randstad niet nog meer vol te proppen. Niettemin vinden de meeste leden van het Burgerforum dat het beter is groei te concentreren in de Randstad zodat daar voorzieningen kunnen worden ontwikkeld en de rest van Nederland niet volstroomt.

Werk aan leefbaarheid van de stad

We hebben een haat-liefdeverhouding met de Randstad. Stadslucht maakt vrij, zegt men wel eens. Dat herkennen we. Wij willen wonen in een stedelijke omgeving. Maar we zien ook de andere kant ervan. Verloedering. Gebrek aan sociale samenhang. Te weinig recreatief groen in de steden. We roepen u op om kleinschalig te denken over de woonomgeving. En het Randstadbeleid moet ook gaan over de manier waarop mensen samenleven in de stad.

Betrek ook het gedrag van burgers erbij

Veel van de problemen die we in de Randstad tegenkomen, komen door ons eigen gedrag. Wij zijn zelf degenen die ervoor kiezen om op grote afstand van ons werk te gaan wonen, die vervolgens met de auto gaan en niet met de trein. Een deel van de oplossingen van de problemen in de Randstad zoeken wij daarom in het beïnvloeden van ons gedrag en onze mentaliteit.

Mobiliteit

De Randstad slijt dicht. Files vinden we een probleem. Ze zijn slecht voor de economie en slecht voor het milieu. Als burger hebben we er last van dat reistijd steeds moeilijker voorspelbaar wordt. Oplossingen zijn meer gebruik van de fiets, een volwaardige plaats voor het openbaar vervoer, bewustwording van de eigen rol (de file ben jezelf), telewerken en rekeningrijden.

Groen

Recreëren in parken, bossen en mooie landschappen is voor ons belangrijk. Dagelijks een ommetje kunnen maken en in de weekenden erop uit. Om de Randstad aantrekkelijk te houden, is voldoende groen een voorwaarde. Oplossingen zijn niet bouwen in groene gebieden (hergebruiken van oude panden), bouw meer in de hoogte met dakterrassen. Maak grond van boeren geschikt voor recreatie en leg meer fiets- en wandelpaden aan.

Wonen en sociale samenhang

Wonen in de stad moet aantrekkelijk zijn, waarbij goede burens belangrijk zijn. Wij zijn bezorgd dat er wijken ontstaan met te veel arme mensen bij elkaar. En starters op de woningmarkt komen moeilijk aan een woning. Deze problemen vragen om oplossingen, zoals het bouwen van gemixte woonwijken met verschillende soorten woningen door elkaar heen en minimaal 30% voor de sociale woningbouw. Durf te slopen of panden te hergebruiken. En zorg ervoor dat senioren naar kleinere woningen verhuizen, zodat er ruimte vrijkomt voor starters.

Economie

Wij adviseren te investeren in economische ontwikkelingen waar we als Nederland goed in zijn en die minder belastend zijn voor de ruimte en het milieu. Het gaat dan om investeren in kennis en innovatie. Als een bedrijventerrein leidt tot aantasting van groen, dan is compensatie nodig.

Bestuurlijke drukte

De beslissing van het kabinet om de komende jaren niet verder te gaan met de vorming van een Randstadprovincie vinden we geen goed nieuws. We weten dat dit een taai probleem is, maar van vooruit schuiven wordt het niet minder taai. Zet uw tanden er maar eens in. Neem een besluit over de besluiteloosheid!

Met vriendelijke groet
Het Burgerforum Randstad

Professionals

De professionals uit het maatschappelijke middenveld kwamen aan bod tijdens interviews en een bijeenkomst op 4 juni 2007. Zij spraken steun uit voor de aanpak die het kabinet met het Urgentieprogramma Randstad beoogt. Op drie punten vroegen zij bijzondere aandacht. In het Urgentieprogramma Randstad is daar rekening mee gehouden:

Positionering van de Randstad

De professionals raden aan helder te maken wat de Randstad onderscheidt van andere grootste regio's, waarmee geconcurrereerd wordt. Wat zijn de unique sellingpoints? De Randstad is een deltagebied waar je onder de zeespiegel veilig kunt leven. Een polycentrische stad met economische potentie, een bruisende cultuur en een mooi, groot park in het midden. De kust maakt de Randstad anders dan andere regio's. Het concept van de Randstad moet aantrekkelijk zijn voor de inwoners van de Randstad, bedrijven (buitenlandse investeerders en binnenlandse bedrijven), (kennis)werkers en toeristen. De positie van de Randstad zal bij de uitvoering van het Urgentieprogramma Randstad en het project Randstad 2040 nader ingevuld worden.

Meer snelheid in de besluitvorming

De professionals hebben suggesties gedaan om de snelheid van de besluitvorming te vergroten.

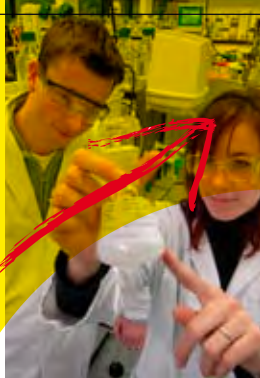
Zij pleiten ervoor bij de aansturing van projecten ook mensen uit de private sector te betrekken. Die kunnen de voortgang van projecten scherp in de gaten houden en creatieve ideeën inbrengen over de uitvoering. Het Urgentieprogramma Randstad is een coproductie. De rijksoverheid kan alleen in samenwerking met maatschappelijke partijen tot resultaten komen. Maar de samenwerking mag niet verzanden in overleg zonder besluit. Daadkracht is een voorwaarde. Nieuwe juridische instrumenten bieden voldoende mogelijkheden om daadkracht af te dwingen. Bestuurlijke lef is nodig om bijvoorbeeld de aanwijzingsbevoegdheid in te zetten. Alvorens dergelijke 'spierballen' in te zetten, moeten regionale partijen de tijd hebben om tot overeenstemming te komen. De professionals stellen voor per project een 'dienstregeling' te maken die de besluitvorming van overheden aan een maximale termijn koppelt.

Heldere projectformulering

De toedeling van de verantwoordelijkheden bij projecten moet duidelijk zijn. Versnelling van besluitvorming vereist duidelijkheid over wie verantwoordelijk is voor het te nemen besluit en de snelheid ervan. Vertaling van projecten in concrete output-indicatoren verheldert de besluitvorming. De output is bijvoorbeeld het aantal nieuwe hectares groen of de verhoging van de trajectsnelheid als maat voor de mobiliteit na het uitvoeren van een project.

"HET UPR IS NOODZAKELIJK VOOR DE GROENE EN BLAUWE PROJECTEN. DE MAINPORTS, ETC MOETEN WEL IN HET UPR WORDEN OPGENOMEN OM ENERGIE TE MOBILISEREN EN OM HET BEGRIJPelijk TE HOUDEN, MAAR JUIST DE LEEFBAARHEID IS ESSENTIEEL VOOR ECONOMISCHE ONTWIKKELING DIE ZONDER HET UPR NIET HET GEWENSTE NIVEAU ZAL BEREIKEN"

Citaat uit de consultatie



"HET DOEL VAN DE RANDSTAD ZOU MOETEN ZIJN DE INSTROOM VAN KENNIS EN CREATIVITEIT"

Citaat uit de consultatie

Bestuurders

Na de aankondiging van het Urgentieprogramma Randstad in het Coalitieakkoord hebben de vier provincies en vier grote gemeenten in de Randstad (G4P4) het advies Randstad Kracht opgesteld. Hierin staan concrete voorstellen voor het Urgentieprogramma Randstad. Deze adviezen en studies hebben een grote rol gespeeld als inspiratiebron bij de invulling en de onderbouwing van het Urgentieprogramma Randstad.

Raden

De VROM Raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied hebben – in wisselende samenstelling – op verzoek van het kabinet adviezen gegeven over de programma-aanpak uit de nota Ruimte. De adviezen zijn toegespitst op programma's Noordvleugel en Zuidvleugel. In de Noordvleugelbrief van augustus 2006 heeft het kabinet al een reactie gegeven op het briefadvies Noordvleugel. In januari 2007 heeft de VROM-raad geadviseerd over de programma-Aanpak Nota Ruimte en in maart 2007 hebben de VROM-raad, de Raad voor het landelijk gebied en de Raad voor Verkeer en Waterstaat een advies gegeven over de Zuidvleugel. Het kabinet wil ook de raden bedanken voor de gedegen adviezen.

Bij het opstellen van het Urgentieprogramma Randstad zijn de observaties en adviezen van de raden zorgvuldig bestudeerd en verwerkt. Er wordt volop ingezet op een gedifferentieerde ontwikkeling van bepaalde gebieden, waarbij ook wordt ingezet op het versterken van het geheel. Het Urgentieprogramma Randstad is voor het advies over de programma-Aanpak Nota Ruimte en het Programma Zuidvleugel te beschouwen als de reactie van het kabinet op deze adviezen.

PERSPECTIEF VAN ÉÉN RANDSTAD

De Randstad heeft meerdere kernen. De polycentrische structuur wijkt af van andere grootstedelijke gebieden, die vaak één centrum hebben. Het ruimtelijke patroon bestaat uit een ring van steden rond het Groene Hart. Deze vorm biedt mensen rust en ruimte als compensatie voor de stedelijke drukte.

Uit onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau blijkt dat verschillende kernen van de Randstad los van elkaar staan; er is geen sprake van één netwerkstad. De meeste mensen reizen voor hun werk en boodschappen binnen de grenzen van een stadsgewest of -regio. Tussen de centrale steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht is de interactie klein. De specialisatie van de stadsgewesten is de afgelopen jaren afgenomen.

Noordvleugel (inclusief regio Utrecht), Zuidvleugel en Groene Hart verschillen in karakter en ontwikkelingssnelheid. Het Urgentieprogramma Randstad geeft prioriteit aan projecten die voor de hele Randstad van betekenis zijn. Dit wil niet zeggen dat de vleugels en het hart op den duur meer van hetzelfde moeten worden. De verschillende steden en regio's moeten uitgroeien tot één Randstad met daarin verschillende 'wijken en parken'. Er is dus volop ruimte voor gedifferentieerde ontwikkeling zolang die het geheel versterkt.

De meerwaarde van het Urgentieprogramma Randstad is dat de geselecteerde projecten in samenhang worden beschouwd. Zeker bij ruimtelijke projecten hebben keuzes in het ene project invloed op de keuzemogelijkheden in andere projecten. Zo kan een eventuele overloop van vliegverkeer van luchthaven Schiphol naar luchthaven Lelystad invloed hebben op de verkeerssituatie op de weg en in het openbaar vervoer en op de mogelijkheden voor woningbouw, economie en natuurontwikkeling in Flevoland. De Randstedelijke problemen, zoals aangeduid in het Coalitieakkoord, zijn zo sterk met elkaar verweven dat er geen simpele oplossingen voor bestaan. Een programmatische aanpak met nadruk op de samenhang op Randstadniveau staat centraal in het Urgentieprogramma Randstad.

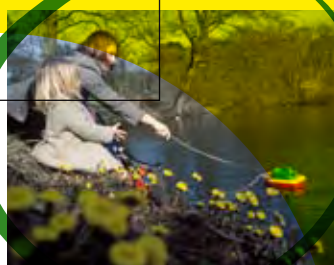
AMBITIES RANDSTAD EN SAMENHANG MET ANDERE REGIO'S IN NEDERLAND

Ambities voor een Europese topregio

Het kabinet heeft de ambitie om de Randstad te versterken, zodat een duurzame en concurrerende topregio ontstaat. De vestigingsvoorwaarden moeten verbeteren, zodat bedrijven en burgers zich thuis voelen en zich optimaal kunnen ontplooiën. Kansen om de welvaart te vergroten, moeten mensen met initiatief kunnen aangrijpen. In de ideale situatie treffen nieuwe bedrijven in de Randstad internationaal concurrerende vestigingsvoorwaarden aan en kiezen ze bewust voor de Randstad. Dat vraagt sterke internationale verbindingen en knooppunten. De mainports Schiphol en Rotterdam zorgen voor bereikbaarheid door de lucht en over het water. Maar ook goede verbindingen via de weg en met het openbaar vervoer zijn belangrijk. Burgers en bedrijven wensen bovendien een aantrekkelijk woon- en leefklimaat met voldoende woningen van goede kwaliteit en een mooi landschap en natuur om in te recreëren. Het landschap en de steden moeten, zoals vaker in de geschiedenis van Nederland, optimaal aangepast worden aan de nieuwe eisen die het water stelt. De aanpak van de Randstad moet vooruitgang opleveren voor alle drie de dimensies van duurzaamheid, met het accent op versterking van de internationale concurrentiepositie.

"DE RANDSTAD IS GEEN MANHATTAN AAN DE NOORDZEE. DE RANDSTAD HEEFT EEN NEDERLANDS KARAKTER: MOOI WONEN IN LAAGBOUW, TE MIDDEN VAN WATER EN NATUUR, MET EEN OPEN EN INFORMELE CULTUUR."

Citaat uit de consultatie



Ambities voor het proces

Uit de consultatie blijkt dat de ambities voor een Europese topregio op hoofdlijnen steun van betrokken partijen krijgen. Dat is belangrijk omdat het een gezamenlijke opgave is, niet alleen voor de overheid (Rijk, provincies, Wgr-plusregio's, waterschappen en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Het gaat om een coproductie. Het kabinet doet een beroep op deze partijen om proactief te werken aan de ambities door gezamenlijk problemen op te lossen en potenties te benutten. De programmatische aanpak van het Urgentieprogramma Randstad heeft snellere en kwalitatief hoogwaardige besluitvorming tot doel, met draagvlak voor projecten die cruciaal zijn voor het bereiken van de ambities.

Samenhang met andere Nederlandse regio's

Er staat geen hek om de Randstad. Het Urgentieprogramma Randstad zal indirect voordelen opleveren voor andere delen van Nederland. Een beter functionerende Randstad heeft economische en maatschappelijke uitstraling op andere delen van Nederland en andersom. De aanpak houdt rekening met de relaties tussen de Randstad en de andere regio's en de effecten op de schaal van Nederland.

PROJECTEN IN HET PROGRAMMA

Het kabinet zet voor het bereiken van de ambities niet alleen het Urgentieprogramma Randstad in, maar ook andere projecten en programma's. Hieronder komen eerst die andere projecten aan de orde. Daarna volgt een beschrijving van de projecten uit het Urgentieprogramma Randstad en de wijze van financiering.

PROJECTEN EN PROGRAMMA BUITEN
HET URGENTIEPROGRAMMA RANDSTAD
Niet alle projecten in de Randstad vallen onder het Urgentieprogramma Randstad. De volgende andere (landelijke) programma's ondersteunen de ambitie van het Urgentieprogramma:

Beprijzing mobiliteit.

Het kabinet werkt aan snelle invoering van Anders betalen voor Mobiliteit. Dit landelijke project beperkt zich niet tot de Randstad en is om die reden niet in het Urgentieprogramma Randstad opgenomen. Beprijzing is echter wel belangrijk voor de bereikbaarheid van de Randstad en het Urgentieprogramma Randstad houdt daar rekening mee.

Verrommeling van het landschap

Het programma Mooi Nederland maakt onderdeel uit van het beleidsprogramma van het kabinet en richt zich op een duurzaam gebruik van de ruimte om de verrommeling van het landschap tegen te gaan. Dit wordt bewerkstelligd door de ruimte beter te benutten via bundeling van bebouwing, transformatie, herstructurering en meervoudig ruimtegebruik. Ook het bevorderen van een tijdig op de vraag afgestemd aanbod van ruimte voor woningbouw, groen en bedrijventerrein helpt om verrommeling tegen te gaan. In het UPR zijn enkele projecten opgenomen die hierop betrekking hebben. Dubbele aansturing wordt voorkomen.

Adaptatie ruimte en klimaat

ARK is een programma om de ruimtelijke inrichting van Nederland 'klimaatbestendig' te maken. Dat betekent dat bij waterbeheer en veiligheid, transport, elektriciteitsvoorziening, natuurbeheer en volksgezondheid, rekening gehouden moet worden met de gevolgen van klimaatverandering. De ministeries en koepels IPO, VNG en Unie van Waterschappen werken binnen ARK samen aan een nationale adaptatiestrategie en -agenda.

Transformatie van de steden

De grote steden kennen een meervoudige opgave van transformatie. De steden moeten zich aanpassen aan de eisen van deze tijd, oude wijken moeten worden geherstructureerd en in de binnensteden moeten nieuwe woningen toegevoegd. Ook in sociaal opzicht is transformatie nodig, waaronder verbreding en verdieping van arbeidsparticipatie en van maatschappelijke participatie (mantelzorg, vrijwilligerswerk). In het Coalitieakkoord zijn hiervoor de projecten Van Probleemwijk naar Prachtwijk en Iedereen doet mee opgenomen. Daarnaast hebben de steden zelf tal van initiatieven in gang gezet om de transformatie te bewerkstelligen.

Kennis en innovatie

Conform het beleid in Pieken in de Delta wordt de economie van de Randstad gemoderniseerd door het stimuleren van kennis en innovatie.

HOOFDOPGAVE
BEREIKBAARHEID EN DYNAMISCHE ECONOMIE:
> Eén goed verbonden Randstad
> De Randstad bereikbaar vanuit de omgeving
> Werken in de Randstad



HOOFDOPGAVE
AANTREKKELIJK WOON-, WERK- EN LEEFKLIAMAAT
> Wonen in de Randstad
> Recreatie en mooie gebieden in de Randstad

HOOFDOPGAVE
KLIMAATBESTENDIGE DELTA
> Veiligheid in de Randstad



LANGE TERMIJN
> Robuuste aanpak met het oog op de toekomst

Het Coalitieakkoord versterkt deze aanpak met de projecten: 'Nederland ondernemend innovatieland' en 'Aanval op de schooluitval'. Deze twee projecten hebben geen grote ruimtelijke consequenties en wijken daarmee af van de projecten in Het Urgentieprogramma Randstad. Maar ook in de projecten van het Urgentieprogramma Randstad wordt gestreefd naar innovatieve oplossingen en gebruik van nieuwe kennis.

PROJECTEN IN HET URGENTIEPROGRAMMA RANDSTAD
Voor het Urgentieprogramma Randstad is een beperkt aantal projecten geselecteerd. De hoofdogaven zijn daarvoor onderverdeeld in de bovenste thema's.



Om deze hoofdoopgaven te realiseren zijn in ieder geval de projecten nodig, zoals ze in dit UPR zijn opgenomen. Ze zijn toegedeeld aan de verschillende hoofdoopgaven. De projecten zijn vaak gebiedsgericht geformuleerd en dragen bij aan de meerdere hoofdoopgaven en versterken zo de samenhang in de Randstad. Zo zijn er integrale projecten, die bijvoorbeeld tegelijkertijd wonen, werken en leefklimaat versterken.



In het vervolg is per project de aard van het kabinetsbesluit en een toelichting opgenomen. De hieronder beschreven projecten zijn allen prioritair voor de Randstad. Ze zijn opgenomen in dit UPR en dat betekent dat de Rijksoverheid, samen met regionale bestuurders en maatschappelijke partijen zich hard inspannen om deze projecten te versnellen in besluitvorming en uitvoering. Een aantal projecten is aangeduid als 'kandidaatproject' omdat de financiering nog niet zeker is. Het kabinet neemt over deze projecten in deze kabinetsperiode een besluit. Er is onderscheid gemaakt tussen projecten op basis van het moment dat ze al dan niet opgewaard worden tot UPR-project. Het gaat om verkenning van de financiering in 2007, waarover dit jaar al wordt besloten en verkenning voor de resterende kabinetsperiode 2008-2011. Hiertoe behoren ook projecten die gefinancierd worden uit het budget van de Nota Ruimte. Het kabinet stuurt op korte termijn een brief aan de Tweede Kamer over de selectie van alle projecten die met dit budget uitgevoerd worden.

** Project volgt ook de procedure van het Nota Ruimte Budget.*

BEREIKBAARHEID EN DYNAMISCHE ECONOMIE					
Thema: Eén goed verbonden Randstad					
1	Project A4 Delft Schiedam (Midden Delfland)	X			
2	Project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	X			
3	Project A4 Schiphol, De Hoek-Burgerveen				X
4	Discontinuïteiten A4 en A12	X			
5	Project Mainportcorridor Zuid				X
6	Project Planstudie A13/A16	X			
7	Project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad			X	X
8	Project Uitbreiding capaciteit spoor Den Haag-Rotterdam			X	X
9	Project Korte termijnmaatregelen openbaar vervoer			X	
10	Project Eén Openbaar Vervoersautoriteit		X		
Thema: De Randstad bereikbaar vanuit de omgeving					
11	Project Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie luchthaven Lelystad		X		
12	Draaischijf Nederland	X			
Thema: Werken in de Randstad					
13	Project Hoeksche Waard			X*	
14	Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)/ontsluiting mainport	X			
15	Project Containertransferium		X		
16	Project Transitie Greenports			X*	
17	Project Den Haag Internationale stad			X	X*
18	Project Werkstad A4			X	X*
19	Project Stadshavens Rotterdam			X	X*
20	Project Leiden BioScience			X	
21	Project Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam				X
22	Project Cultuur en kennis				X
AANTREKKELIJK WOON-, WERK- EN LEEFKLIJMAAT					
Thema: Wonen in de Randstad					
23a	Project Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio		X		
23b	Project Oude Rijnzone				X*
24	Project Haarlemmermeer				X*
25	Project Zuidplaspolder				X*
26	Project Toekomstagenda IJmeer/Markermeer				X*
27	Project SchaaIsprong Almere				X*
Thema: Recreatie en mooie gebieden in de Randstad					
28	Project Ruggengraat voor natuur en recreatie in het Groene Hart (Natte As)	X			
29	Project Mooi en vitaal Delfland			X	
30	Project Groot Mijdrecht Noord	X			
KLIMAATBESTENDIGE DELTA					
Thema: Veiligheid in de Randstad					
31	Project Aanpak zwakke schakels kust	X			
32	Project Compartimentering 'centraal Holland'				X
LANGE TERMIJN					
Thema: Robuuste aanpak met oog op de toekomst					
33	Project Startnotitie Randstad 2040		X		

HOOFDOPGAVE BETERE BEREIKBAARHEID EN ECONOMISCHE DYNAMIEK

THEMA: EEN GOED VERBONDEN RANDSTAD

In de Randstad zijn twee deelgebieden onderscheiden: Noordvleugel en Zuidvleugel. Om tot één geïntegreerde Randstad te komen, is het van belang de belangrijkste steden en de mainports goed met elkaar te verbinden.

Het gaat om betere bereikbaarheid van deur-tot-deur voor personen (woon-werk, zakelijk en recreatief) en goederen. De bereikbaarheid van de steden en mainports moet met openbaar vervoer (betere overstap-punten, faciliteren groei OV), de fiets, de weg en het water worden verbeterd. De belangrijkste verbinding in de Randstad is de A4. Hier zijn problemen met de capaciteit en op sommige trajecten ontbreken verbindingen. Verschillende projecten in de A4-corridor brengen daar verbetering in.

Door de relaties tussen de steden in de Randstad te versterken, komen de afzonderlijke kwaliteiten beter tot hun recht. Op de korte termijn staat de samenhang binnen de stadsregio's centraal. Op langere termijn is ook winst te boeken door relaties tussen de stadsregio's te versterken, onder meer tussen Amsterdam en Almere in de Noordvleugel en tussen Den Haag en Rotterdam in de Zuidvleugel. De projecten OV-Offensief Randstad (met Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en spoorverdubbeling Den Haag-Rotterdam) versterken de samenhang via het openbaar vervoer. De bereikbaarheid over de weg verbetert onder meer door de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

1. PROJECT A4 DELFT SCHIEDAM (MIDDEN DELFLAND) (UPR-PROJECT)
Besluit in deze kabinetsperiode: tracébesluit voor corridor Delft en Rotterdam met inpassing.

Toelichting

Door dit project wordt een ontbrekende schakel in de A4 aangevuld. Het tracé loopt door een groen gebied dat inwoners van onder meer Den Haag en Rotterdam gebruiken voor recreatie. De weg zal op hoogwaardige wijze worden ingepast met oog voor de landschappelijke kwaliteit. De besluitvorming over dit project verloopt moeizaam. Er is een relatie met andere projecten op de A4 en met de A13/A16, die de bereikbaarheid van Rotterdam eveneens verbeteren

2. PROJECT WEGUITBREIDING SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE (UPR-PROJECT)
Besluit in deze kabinetsperiode: tracébesluit en start bouwen.

Toelichting

Door dit project verbetert de bereikbaarheid van de groeistad Almere op de route met Amsterdam en de luchthaven. Het Verbindings-alternatief is afgefallen. Besloten is al tot aanpassing en uitbreiding van de A1, A6 en A10-Oost. De besluitvorming gaat nog over de



vraag of en zo ja hoe uitbreiding van de A9 nodig is en met welke inpassing in Amsterdam (Gaasperdammerweg) en Amstelveen. Besluitvorming over de gerelateerde groen-blauwe projecten is al afgerond. Dit project heeft een relatie met de Schaalsprong Almere en het project Openbaar Vervoer SAAL dat in betere reismogelijkheden voor nieuwe bewoners voorziet.

3. PROJECT A4 SCHIPHOL, DE HOEK-BURGERVEEN (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: wel of geen parallelstructuur.

Toelichting

De ontsluiting van de mainport Schiphol is van belang voor de economie. Van de A4 maken meerdere verkeersstromen gebruik die elkaar in de weg zitten: doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer voor Schiphol en lokaal verkeer. De aanleg van een parallelstructuur maakt scheiding van deze verkeersstromen mogelijk. Ook ontstaat op deze manier een alternatieve route die de betrouwbaarheid verbetert. Goede bereikbaarheid via de A4 is een randvoorwaarde voor het functioneren van Schiphol, Werkstad A4 en de greenport Aalsmeer. Het project De Hoek-Burgerveen heeft relaties met andere projecten op de A4.

4. DISCONTINUÏTEITEN A4 EN A12 (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: opheffen discontinuïteiten.

Toelichting

Als delen van de snelweg minder rijstroken hebben dan de rest van het traject, ontstaan discontinuïteiten in de verkeersstroom. In MIT en ZSM (Spoedwetprojecten) is op de volgende trajecten een extra rijstrook voorzien:

- > A4 Zoeterwoude-Burgerveen
- > A12 Woerden-Gouda: in beide richtingen
- > A12 Zoetermeer-Gouda: in beide richtingen

5. PROJECT MAINPORTCORRIDOR ZUID (PMZ-ROTTERDAM-ANTWERPEN) (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: aanleg op basis van private financiering wordt onderzocht en of met een vernieuwende manier met uitsluitend private middelen dit wegdeel kan worden gerealiseerd.

Toelichting

De A4 Zuid verbindt de Randstad via West-Brabant met het achterland, waaronder de haven van Antwerpen. Dit project zal niet door de rijksoverheid worden gefinancierd en daarom wordt private financiering onderzocht.

6. PROJECT PLANSTUDIE A13/A16
(UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: vaststelling tracé (2010).

Toelichting

Uitbreiding van de A13/A16 zal de bereikbaarheid van Rotterdam verbeteren. De planstudie is gaande en het kabinet kan naar verwachting in 2010 het tracébesluit vaststellen. Het project heeft een relatie met A4 Midden Delfland.

7. PROJECT OV SCHIPHOL-AMSTERDAM-
ALMERE-LELYSTAD
(KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: maatregelen voor de korte en lange termijn.

Toelichting

De bereikbaarheid van de Randstad per openbaar vervoer schiet tekort. Op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad zijn in de toekomst knelpunten te verwachten. Deze worden onderzocht in de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Voor de korte termijn is een 'no regret' pakket ontwikkeld. De opgave voor de langere termijn (2020-2030) is de ontwikkeling van een OV-netwerk dat past bij het metropolitane karakter van de regio. Besluitvorming vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. Dit project heeft een relatie met de Schaalsprong Almere.

8. PROJECT UITBREIDING CAPACITEIT
SPOOR DEN HAAG-ROTTERDAM
(KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: uitbreiding van de capaciteit van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam.

Toelichting

De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse zal na de zomer van 2007 inzicht geven in de benodigde capaciteit van het spoor. Dit levert informatie op over de prioriteit van spoorverdubbeling op het traject Den Haag-Rotterdam in vergelijking met andere trajecten. Mocht dit project prioriteit krijgen, dan zal vervolgens de scope, fasering en financiering van het project worden uitgewerkt.

9. PROJECT KORTE TERMIJNMAATREGELEN
OPENBAAR VERVOER
(KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: Uitvoering van een set concrete maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

Toelichting

Er zijn voor de korte termijn ten aanzien van Park and Ride (P&R) en het stimuleren van het fietsgebruik ideeën ontwikkeld om de samenhang in het openbaar vervoer aan te pakken. Voor P&R wordt nagegaan of er witte vlekken zijn in de bestaande voorzieningen, zoals P&R-terreinen als toegangspoort tot de Randstad en zal een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan bestaande overstappunten, zoals een verbetering van bewegwijzering, aansluiting trein/bus, verkorten looproutes en dergelijke en de aanpak van zwerf fietsen. Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door middel van het aanleggen van fietssnelwegen, het promoten van het landelijk netwerk, het intensiveren van fietsgebruik door meer stallingsruimte, aandacht voor zwerf fietsen en communicatie over de mogelijkheden die gecreëerd worden.

10. PROJECT ÉÉN OPENBAAR
VERVOERSAUTORITEIT (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: Bepalen van de mogelijkheden van een OV-autoriteit.

Toelichting

Het openbaar vervoer in de Randstad functioneert onvoldoende. Er is behoefte aan meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten en de aanpak van het openbaar vervoer in de verschillende regio's van de Randstad. De regio onderzoekt of een OV-autoriteit daaraan kan bijdragen, en het Rijk draagt daar actief aan bij om zo tot goede oplossingen te komen. Het onderzoek gaat onder meer over de bevoegdheden die de autoriteit kan krijgen. De bestaande structuur van Rijk, provincie, gemeente en Wgr-Plusregio wordt hiermee niet ter discussie gesteld. Op basis van deze verkenning wordt in een latere fase bezien of uitbreiding tot een algemene vervoersautoriteit wenselijk is.

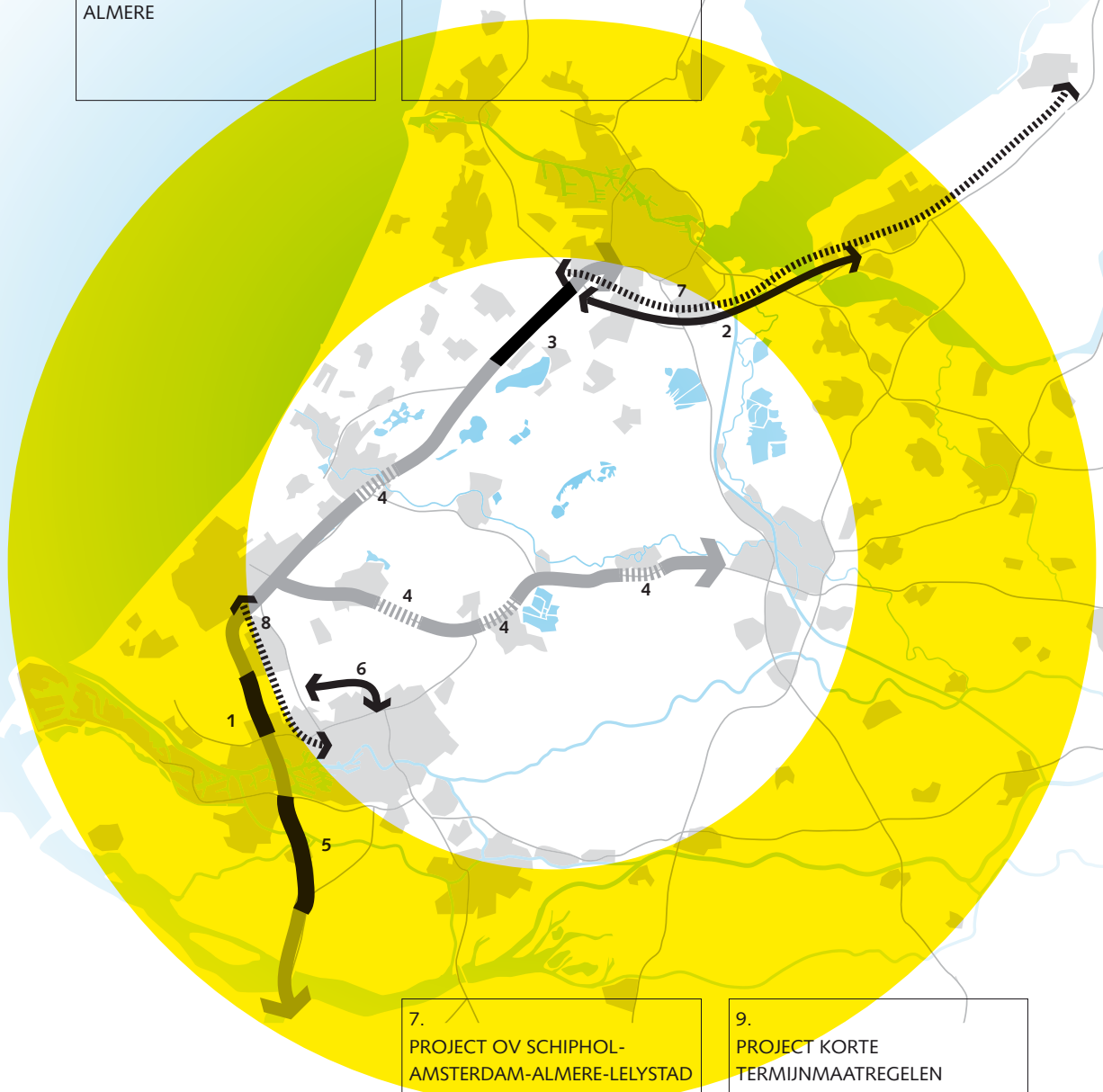
1.
PROJECT A4 DELFT SCHIEDAM
(MIDDEN DELFLAND)

3.
PROJECT A4 SCHIPHOL,
DE HOEK-BURGERVEEN

5.
PROJECT A4 ZUID
(ROTTERDAM-ANTWERPEN)

2.
PROJECT WEGUITBREIDING
SCHIPHOL-AMSTERDAM-
ALMERE

4.
DISCONTINUÏTEITEN
A4 EN A12



7.
PROJECT OV SCHIPHOL-
AMSTERDAM-ALMERE-LELYSTAD

9.
PROJECT KORTE
TERMIJNMAATREGELEN
OPENBAAR VERVOER

6.
PROJECT PLANSTUDIE
A13/A16

8.
PROJECT UITBREIDING
CAPACITEIT SPOOR
DEN HAAG-ROTTERDAM

10.
PROJECT ÉÉN OPENBAAR
VERVOERSAUTORITEIT

THEMA: DE RANDSTAD BEREIKBAAR VANUIT DE OMGEVING

De Randstad moet internationaal en nationaal goed verbonden zijn met de omgeving, bijvoorbeeld om creatieve kenniswerkers toegang tot bedrijven in de Randstad te geven. Dat vraagt om een luchthaven met veel bestemmingen en hoge vliegfrequenties. Schiphol loopt op de lange termijn tegen de grenzen van de capaciteit aan.

In het project Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol in relatie tot Lelystad worden oplossingen voor dit vraagstuk onderzocht en afgewogen. Ook de haven van Rotterdam fungeert als internationale mainport. Daar komen grote hoeveelheden goederen ons land binnen, die na het toevoegen van extra waarde naar het Europese achterland gaan. De rol van Utrecht als draaischijf is van groot belang voor de verbindingen met de rest van Nederland en het Europese achterland.

11. PROJECT ONTWIKKELINGS-MOGELIJKHEDEN LANGE TERMIJN SCHIPHOL IN RELATIE MET DE LUCHTHAVEN LELYSTAD (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: wel of niet toevoegen luchthavencapaciteit op lange termijn om aan groeiende vervoersvraag te voldoen, en zo ja waar en hoe.

Toelichting

Duurzame ontwikkeling van Schiphol versterkt de concurrentiepositie van de Randstad. Op korte termijn worden de fysieke capaciteitsgrenzen bereikt, tussen 2015 en 2025/2030 neemt de kans op knelpunten toe. Wanneer dat precies gebeurt, hangt af van de ontwikkeling van de vraag naar vliegverkeer en de inzet van nieuwe

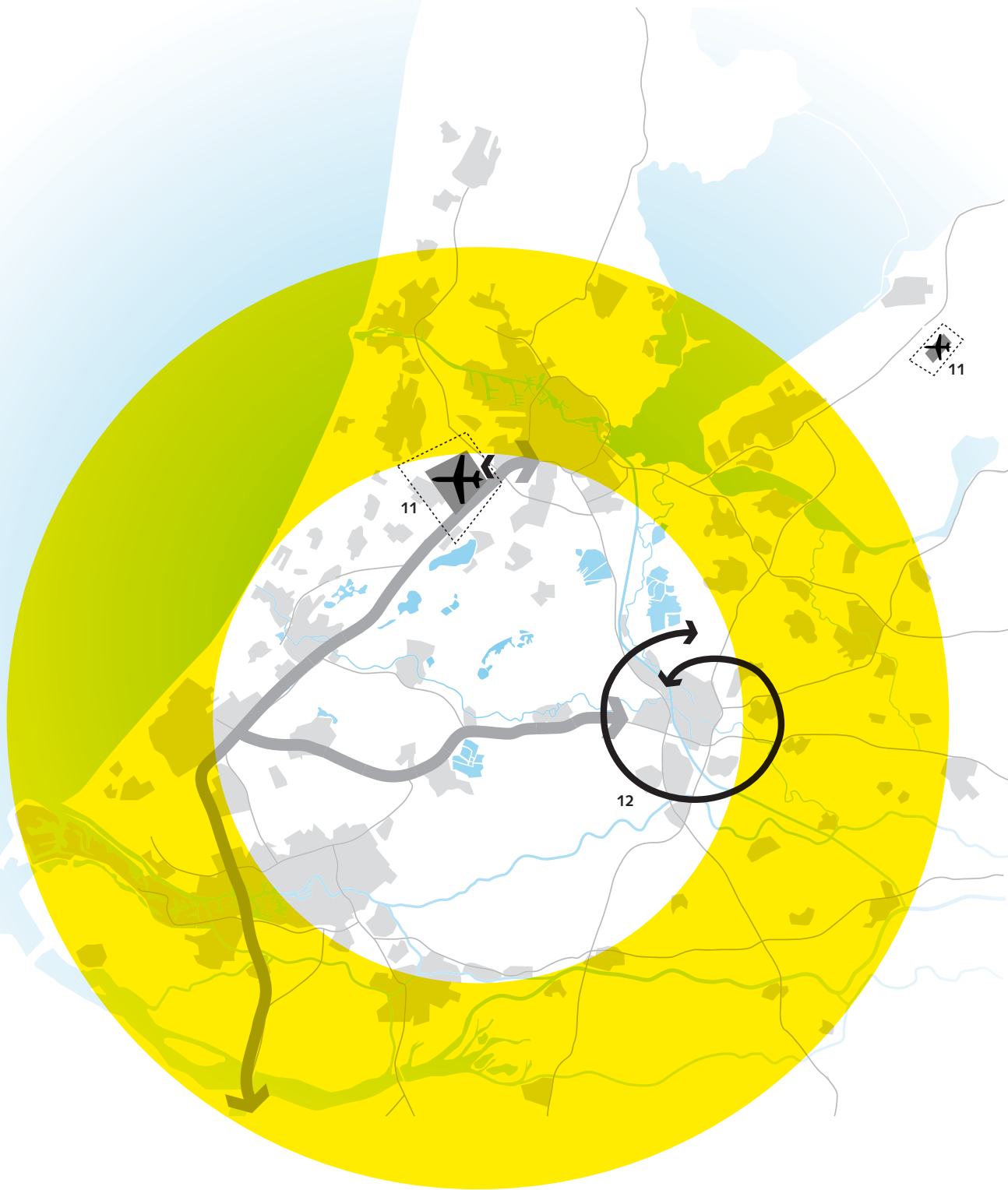
technologie. Het project moet uitwijzen welke mogelijkheden er bestaan voor capaciteitsuitbreiding op de lange termijn binnen de wettelijke randvoorwaarden. Ook uitplaatsing van segmenten van het luchtverkeer naar de regionale luchthaven Lelystad komt hierbij aan bod. Er zijn relaties met de projecten op de A4, wegwitbreiding SAA, planstudie OV SAAL, woningbouwdoelstelling in Almere en (voorzien) groenstructuren in Flevoland.

12. DRAAISCHIJF NEDERLAND: PROJECT PLANSTUDIE EN PAKKETSTUDIES DRIEHOEK UTRECHT-HILVERSUM-AMERSFOORT EN RING UTRECHT (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: keuze voorkeursalternatieven en financiering.

Toelichting

Het project moet ertoe leiden dat Utrecht als draaischijf van en naar de Randstad functioneert. Dit vereist multimodale verbetering van de bereikbaarheid, op het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet, per OV én op de fiets. Aandachtspunten zijn goede afstemming met andere ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de randvoorwaarden van milieu en leefbaarheid.



11.
 PROJECT ONTWIKKELINGS-
 MOGELIJKHEDEN LANGE TERMIJN SCHIPHOL
 IN RELATIE MET DE LUCHTHAVEN LELYSTAD

12.
 DRAAISCHIJF NEDERLAND:
 PROJECT PLANSTUDIE EN PAKKETSTUDIES
 DRIEHOEK UTRECHT-HILVERSUM-
 AMERSFOORT EN RING UTRECHT

THEMA: WERKEN IN DE RANDSTAD

Voor de economische versterking van de Randstad zijn projecten geselecteerd die in meer ruimte voor werklocaties voorzien. Dit gebeurt deels door herstructurering van bestaande gebieden, zoals de stadhavens in Rotterdam.

Rond beide mainports is behoefte aan moderne werklocaties die de logistieke kracht van Nederland versterken. Ook de economie in Den Haag kan verder groeien door versterking van het vestigingsmilieu voor internationale organisaties en goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden.

13. PROJECT HOEKSCHÉ WAARD (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: heroverweging locatiekeuze bedrijventerrein.

Toelichting

Mainport Rotterdam heeft ruimte nodig voor havengerelateerde bedrijvigheid. Aanleg van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard kan daarin voorzien. Maar er zijn mogelijk ook andere opties. Op basis van onafhankelijk onderzoek wordt bezien welke alternatieven mogelijk zijn binnen en buiten de Mainport Rotterdam.

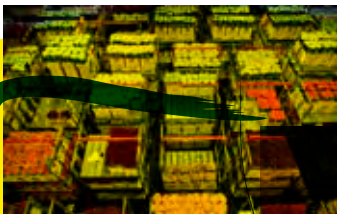
14. PROJECT MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM (PMR)/ONTSLUITING MAINPORT (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: Realisering PMR en besluit over tracé van de achterlandverbinding A15 (2008).

Toelichting

Met de vaststelling van de PKB PMR in 2006 is besloten Maasvlakte-2 aan te leggen. Bedrijven met deepsea-activiteiten krijgen er op Maasvlakte-2 netto 1000 ha nieuw haven- en industriegebied bij, tussen 2008 (eerste plons) en 2033 (volledige ingebruikname). PMR voorziet niet alleen in economische ontwikkeling, maar ook in versterking van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond door aanleg van 750 hectare natuur- en recreatiegebied en projecten in bestaand Rotterdams gebied.

Ondanks de verschuiving naar modal split in het goederentransport is de bereikbaarheid over de weg onvoldoende. Daarom is verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein in voorbereiding. Het Tracébesluit is voorzien in 2008 en de start van de aanleg in 2009. Rond 2020 ontstaan opnieuw capaciteitsproblemen op de weg, waarvoor Rijk en regionale partners samen een oplossing moeten vinden. Inmiddels wordt nagedacht over een tweede ontsluiting van de Haven Rotterdam in de toekomst. Het bedrijfsleven maakt een business case voor een Oranje- of Blankenburgtunnel onder de Nieuwe Waterweg. Een dergelijke tunnel zou de relatie tussen de Greenports in het Westland en de haven kunnen versterken.



15. PROJECT CONTAINERTRANSFERIUM (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: keuze voor definitief logistiek concept, locatiekeuze en lay-out, inrichting en ontsluiting van het containertransferium.

Toelichting

De containeroverslag in Rotterdam zal de komende jaren sterk blijven groeien. Mede hierdoor zal de verkeersbelasting op de A15 sterk toenemen. Dat is ongewenst omdat de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit daardoor verslechteren. Daarom moet een groter deel van de import- en exportcontainers per trein of binnenvaart vervoerd worden. Dit project bestaat uit de ontwikkeling van een containertransferium, waarmee het vervoer per binnenvaart van en naar de haven van Rotterdam kan toenemen. Er is een relatie met de aanleg van de Tweede Maasvlakte, die zal leiden tot groei van de aanlanding van containers. Financiering van het containertransferium legt geen beslag op rijksmiddelen.

16. PROJECT TRANSITIE GREENPORTS (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: nut en noodzaak van de integrale ontwikkeling van de Poelzone (Westland), herstructurering en recreatieve ontsluiting (Oostland) en integrale herstructurering van de duinrand Voorburg-Bennebroek (Duin- en Bollenstreek) en rijksbijdrage aan financiering van onderdelen. En het definitief doorgaan van herstructuringsprojecten in het kader van de Versnellingsprojecten Nota Ruimte in de vier greenports in West-Nederland.

Toelichting

Moderne en maatschappelijk verantwoorde tuinbouwproductie vergt grote aanpassingen in de verouderde productie- en handelsgebieden. Schaalvergroting van bedrijven en geclusterde ruimte voor gelieerde bedrijvigheid is hiervoor noodzakelijk. Ook is een betere ontsluiting voor vrachtverkeer noodzakelijk, wat een relatie heeft met de aanpak van de A13/A16, de A4, de tweede ontsluiting van de haven Rotterdam en de containerterminal. De energie-infrastructuur en waterinfrastructuur moeten duurzaam worden. Een deel van dit project wordt gefinancierd vanuit het Nota Ruimte budget.

17. PROJECT DEN HAAG INTERNATIONALE STAD (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: rijksbijdrage aan Den Haag Internationale stad ten behoeve van verbeterde ontsluiting van werklocaties in Den Haag herstructurering van het worldforum-gebied en ingrepen in de kuststrook.

Toelichting

'Den Haag Internationale stad' richt zich op een aansprekend vestigingsmilieu voor internationale organisaties van recht, vrede en bestuur. De ligging aan zee, met potenties voor hoogwaardige woon- en recreatiemogelijkheden is een unieke sellingpoint van Den Haag. De ruimtelijke opgaven, herstructurering van het worldforum-gebied en de kuststrook, wordt ondersteund met betere bereikbaarheid van de stad. Voor de bereikbaarheid van de internationale stad zijn meerdere projecten in voorbereiding, zoals het Trekvliesstracé en de Internationale Ring. Over de bijdrage van het Rijk of andere partijen aan het meest prioritaire project of onderdelen daarvan, vindt overleg plaats.

De herstructurering van de kuststrook voor hoogwaardige woon- en recreatiemogelijkheden vindt plaats in combinatie met kustverdediging (aanpak zwakke schakel).

18. PROJECT WERKSTAD A4 (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: nut en noodzaak van de Werkstad, locatiekeuze en de rijksbijdrage aan financiering van onderdelen.

Toelichting

Vrachtvervoer via de lucht groeit de komende jaren naar verwachting met 6% per jaar.

Voor een goede afhandeling van de vracht en waardetoevoegende activiteiten, is rondom Schiphol aanzienlijk meer ruimte nodig.

De aanleg van Werkstad A4 (bij Hoofddorp) kan resulteren in een goed en multimodaal logistiek terrein, dat de concurrentiepositie van Schipholgebonden bedrijven versterkt.

19. PROJECT STADSHAVENS ROTTERDAM (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: vormgeving van het terrein en toekenning van rijksbijdrage aan financiering van onderdelen.

Toelichting

Het project Stadshavens bestaat uit herstructurering en transformatie van het stadshavengebied in Rotterdam (1600 ha, waarvan 1000 ha droog). Hierdoor ontstaat een nieuw gebied voor wonen en werken. Het project heeft relaties met het project Mainport Rotterdam en de Hoeksche Waard.

20. PROJECT LEIDEN BIOSCIENCE (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: nut en noodzaak van de ontwikkeling van het terrein, locatiekeuze en toekenning rijksbijdrage aan financiering van onderdelen.

Toelichting

Het huidige BioScience park in Leiden, centrum van het Nederlandse life-sciencecluster, loopt tegen grenzen aan. Juist nu verkeren de daar gevestigde bedrijven in een groeifase en tonen buitenlandse bedrijven veel interesse in het park.

21. PROJECT VERKENNING TWEEDE ONTSLUITING HAVEN ROTTERDAM (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: op basis van verkenning beoordelen of starten van een planstudie wenselijk is. Private financiering is daarbij het uitgangspunt.

Toelichting

Momenteel is er maar één ontsluitingsweg naar de havengebieden, de A15. Als daar problemen optreden, is er geen alternatieve route. Een tweede ontsluiting, via een tunnel naar het Westland, zou de betrouwbaarheid verbeteren. Dit project versterkt de relatie tussen de greenports en de haven.

22. PROJECT CULTUUR EN KENNIS (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Met het ministerie van OCenW vindt overleg plaats over een aansprekend project op het gebied van cultuur en/of kennis om aan het Urgentieprogramma Randstad toe te voegen.

13.
PROJECT HOEKSCHÉ WAARD

14.
PROJECT MAINPORT-
ONTWIKKELING
ROTTERDAM (PMR)/
ONTSLUITING MAINPORT

16.
PROJECT TRANSITIE
GREENPORTS

15.
PROJECT
CONTAINERTRANSFERIUM

17.
PROJECT DEN HAAG
INTERNATIONALE STAD



19.
PROJECT STADSHAVENS
ROTTERDAM

21.
PROJECT VERKENNING
TWEDE ONTSLUITING
HAVEN ROTTERDAM

18.
PROJECT WERKSTAD A4

20.
PROJECT LEIDEN BIOSCIENCE

22.
PROJECT CULTUUR EN
ONDERWIJS

HOOFDOPGAVE AANTREKKELIJK WOON-, WERK- EN LEEFKLIAMAAT

THEMA: WONEN IN DE RANDSTAD

In de Randstad is behoefte aan nieuwe woningen.

In de Nota Ruimte is beschreven hoe de nieuwe woonlocaties zijn gekozen. Van belang is dat er in alle segmenten voldoende woningen van gewenste kwaliteit komen.

Nieuwe wijken moeten erop berekend zijn dat in te toekomst mogelijke vaker wateroverlast optreedt door klimaatverandering en bodemdaling. Water zal sterker ordenend moeten zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De aanleg van waterberging in combinatie met natuurontwikkeling en recreatievoorzieningen bij deze nieuwe woonwijken is de eerste stap richting een klimaatbestendige Randstad. De aantrekkelijkheid van de woonomgeving wordt bovendien groter.

23A. PROJECT DUURZAAM BOUWEN IN DE UTRECHTSE REGIO (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: invulling ruimtelijke ontwikkeling van de verstedelijking in de Utrechtse regio in duurzame verhouding met de omringende nationale landschappen.

Toelichting

Het is de vraag of de verstedelijkingsopgave uit het programma Noordvleugel op verantwoorde wijze in de regio is in te passen, zodat de verstedelijking geen spanning oplevert met behoud en versterking van de nationale landschappen.

Dit project heeft een relatie met het onderstaande project over de Oude Rijnzone.

23B. PROJECT OUDE RIJNZONE INCL. VENSTER BODEGRAVEN-WOERDEN (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit over ruimtelijke ontwikkelingsprojecten in de Oude Rijnzone.

Toelichting

De Oude Rijnzone is één van de transformatiegebieden in het Groene Hart. Hier is groen/blauwe inpassing van kleinschalige woningbouw en werken, verbetering van het recreatieve netwerk, herstructurering en transformatie van bedrijventerreinen en bedrijfsruimtes en aanleg en opwaardering van infrastructuur aan de orde. Centraal staat de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, het realiseren van ecologische en recreatieve verbindingzones en versterking van de economische functie, onder meer via verbetering van de bereikbaarheid. Dit project heeft een duidelijke relatie met duurzaam bouwen in de Utrechtse regio.



24. PROJECT HAARLEMMERMEER (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: starten van een (deel)gebiedsontwikkelingsproject in de Westflank van de Haarlemmermeer, met de wateropgave als sturend principe.

Toelichting

Het gebiedsontwikkelingsproject bestaat uit grootschalige waterbergingslocaties voor zowel piek- als seizoensberging, aanleg van een deel van de totale strategische groenopgave en de bouw van 2000 à 3000 woningen. Uit de Nota Ruimte vloeit een woningbouwopgave voort voor de Haarlemmermeer (15 à 20 duizend woningen totaal). Gezien de beperkingen in het gebied (contouren Schiphol, Groene Hartgrens) komt alleen de Westflank van de Haarlemmermeer in aanmerking voor woningbouw. Daar ligt echter ook een opgave voor strategisch groen. De waterkwaliteit in de polder wordt bovendien bedreigd door zoute kwel. De polder wordt nu dagelijks doorgespoeld maar dat is op termijn niet houdbaar. Voor een systeemomslag is grootschalige waterberging voor seizoensberging nodig, in combinatie met het instellen van één grondwaterpeil en compartimentering. Integrale gebiedsontwikkeling leidt tot verhoging van de ruimtelijke kwaliteit in de Haarlemmermeer (hoogwaardig woonmilieu en recreatief groen-blauw netwerk) en een concurrerend en klimaatbestendig vestigingsklimaat.

25. PROJECT ZUIDPLASPOLDER (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: vaststellen integrale opgave voor de Zuidplaspolder en besluit over het realiseren van een concreet natuur-, recreatie- en waterbergingsproject, inclusief financiering.

Toelichting

Het project betreft de integrale gebiedsontwikkeling van de droogmakerij Zuidplaspolder met circa 10.000 woningen, 150-300 ha bedrijventerrein, 280 ha glas en 400 ha natuur inclusief waterberging.

26. PROJECT TOEKOMSTAGENDA IJMEER/MARKERMEER

(KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: de toekomstige inrichting van het IJmeer/Markermeer mede in relatie tot de Schaalsprong Almere.

Toelichting

De ontwikkeling van Almere en IJmeer/Markermeer is niet los te zien van de toenemende betekenis van het IJsselmeersysteem voor veiligheid, zoetwaterberging en zoetwaterbeheer en ecologie, ook vanwege de verwachte effecten van klimaatverandering. Voor het IJsselmeergebied als geheel wordt een beleidskader opgesteld. Dit 'beleidskader IJsselmeergebied' vormt het uitgangspunt voor ontwikkelingen in het IJmeer/Markermeer en de buitendijkse ontwikkelruimte. Het (concept) beleidskader IJsselmeergebied is eind 2007 gereed.

Specifiek voor het Markermeer-IJmeer heeft het kabinet in de Noordvleugelbrief (sept. 2006) aangegeven een regionale ontwikkelingsopgave voor het IJmeer/Markermeer te zien in verband met de nog nader te bepalen taakstellingen voor ecologie, waterhuishouding en waterkwaliteit en het vervallen van de reservering voor de Markerwaard. De provincies Flevoland en Noord-Holland zijn gevraagd een lange termijnvisie te trekken, waarin ook het Rijk, gemeenten en maatschappelijke organisaties participeren. De belangrijkste opgaven voor het IJmeer/Markermeer (Vogel- en Habitatrichtlijngebied) zijn het realiseren van een robuust ecologisch systeem en een klimaatbestendig watersysteem dat voldoet aan de eisen van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. Binnen de grenzen van deze eisen kan de ontwikkelingsruimte voor andere functies zoals wonen, recreatie en infrastructuur worden vastgesteld. Een pilot in het IJmeer/Markermeer moet uitwijzen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect hebben.

Gelijktijdige aanpak van Almere en IJmeer/Markermeer komt tegemoet aan de volgende doelen:

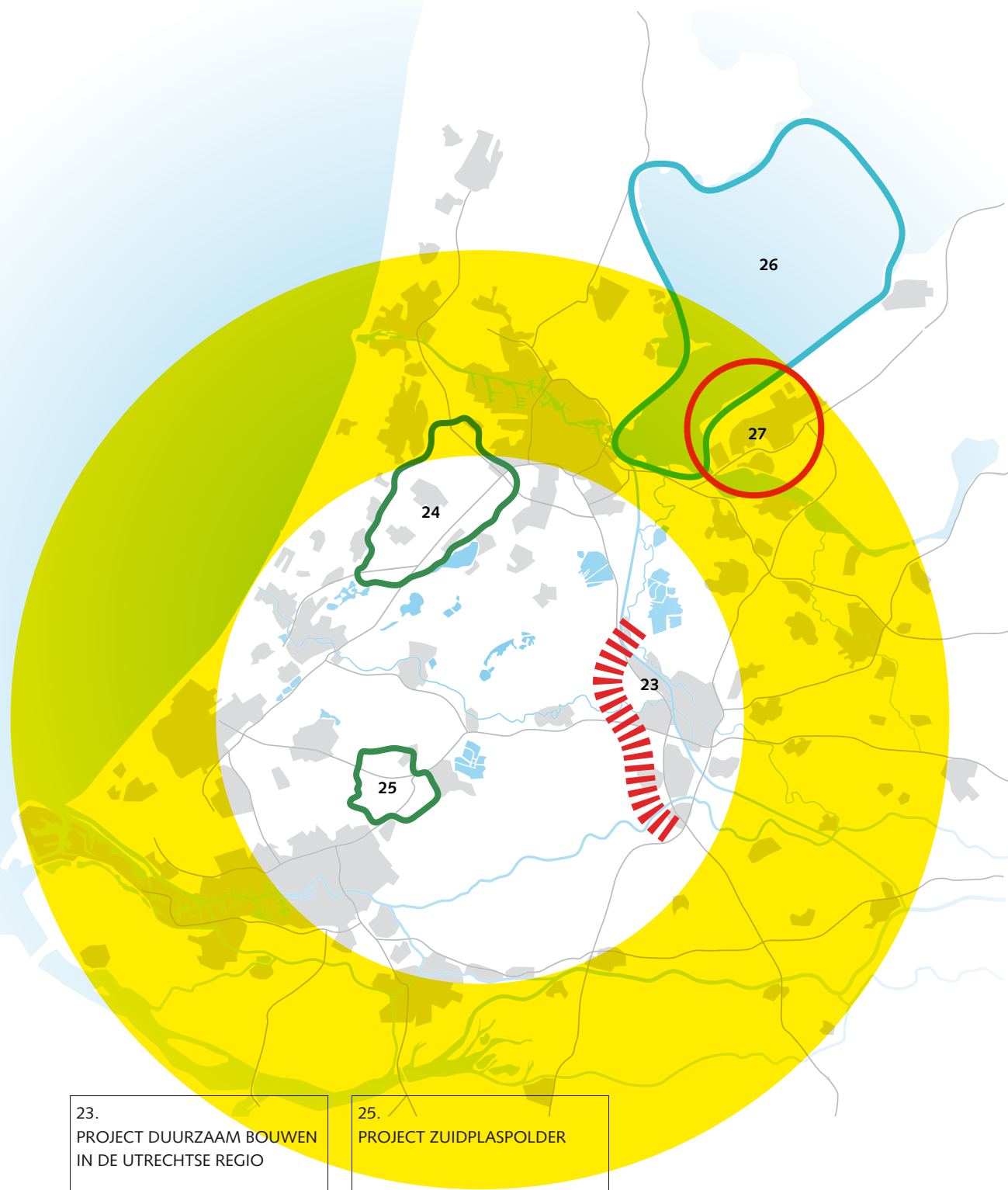
- > duurzaam en efficiënt ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies;
- > de leefbaarheid van de regio Almere-IJmeer/Markermeer waarborgen en vergroten;
- > de ruimtelijke kwaliteit verbeteren, met toepassing van ontwikkelingsplanologie.

27. PROJECT SCHAALSPRONG ALMERE (KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: realisering van 60.000 woningen met bijbehorende randvoorwaarden (infrastructuur, economische structuur, groen-blaauwe structuur); wel of geen buitendijkse ontwikkeling van woningen en infrastructuur; oplossen financiële knelpunten.

Toelichting

Het te ontwikkelen beleidskader IJsselmeergebied zal als uitgangspunt dienen voor de buitendijkse ontwikkelruimte. In de Noordvleugelbrief (augustus 2006) heeft het kabinet een aantal besluiten genomen over de uitbreiding van Almere en nader onderzoek aangekondigd. Schaalsprong Almere staat voor doorgroei naar een stad van circa 350.000 inwoners in 2030. Dit levert een woningbouwopgave op van 60.000 woningen in de periode 2010-2030, versterking van de economische structuur (er is nu een ongunstige woon-werkbalans), verbetering van de groen-blaauwe structuur en verbetering van de OV- en wegontsluiting. Onderdeel van dit besluit betreft een eventuele buitendijkse ontwikkeling (bouwlocatie Almere Pampus), de aanleg van een eventuele IJmeerverbinding en groen/blauwe maatregelen voortvloeiend uit de Toekomstagenda IJmeer/Markermeer. In de Noordvleugelbrief is aangegeven dat het bij een bouwopgave van 60.000 woningen gaat om randvoorwaarden op het terrein van infrastructuur, economische ontwikkeling en groenblauwe structuur. Tevens zullen oplossingen worden gekozen voor eventueel resterende financiële knelpunten. In de Nota Ruimte is een integraal afsprakenkader voor de schaalsprong van Almere aangekondigd. Het besluit heeft een directe relatie met besluiten over de planstudie OV SAAL en de Toekomstagenda IJmeer/Markermeer.



23.
PROJECT DUURZAAM BOUWEN
IN DE UTRECHTSE REGIO

25.
PROJECT ZUIDPLASPOLDER

24.
PROJECT HAARLEMMERMEER

26.
PROJECT TOEKOMSTAGENDA
IJMEER/MARKERMEER

27.
PROJECT SCHAALSPRONG
ALMERE

THEMA: RECREATIE EN MOOIE GEBIEDEN IN DE RANDSTAD

Versterking van de Randstad vereist meer ruimte voor recreatie in de omgeving van de steden. Een aantal gebieden heeft te weinig landschappelijke kwaliteit en behoeft versterking. Ook de toegankelijkheid moet verbeteren, zodat er meer gerecreëerd kan worden. Investerings ten behoeve van het verbeteren van de recreatiemogelijkheden en natuur en landschap zullen hand in hand gaan met het ontwikkelen van een robuust watersysteem.

28. PROJECT RUGGENGRAAT VOOR NATUUR EN RECREATIE IN HET GROENE HART (NATTE AS) (UPR-PROJECT EN DEELS KANDIDAAT-UPR-PROJECT)
Besluit in deze kabinetsperiode: realisatie in 2018 of sneller.

Toelichting

In overleg met de regio wordt onderzocht of er mogelijkheden voor een versnelling zijn. De sleutel ligt in de bijdrage van de Natte As aan nieuwe integrale ruimtelijke inrichting van de natste delen van het Groene Hart. De doelen hiervan zijn:

- > Landschap: rustpunt creëren en bijdragen aan een hoogwaardig vestigingsklimaat.
- > Natuur: de belangrijkste natte natuurgebieden in Nederland onderling verbinden.
- > Recreatie: belevingsmogelijkheden voor recreanten vergroten door aanleg van recreatieve verbindingen en voorzieningen.
- > Waterbeheer: het watersysteem verduurzamen en versnippering tegengaan via het principe 'functie volgt peil'.
- > Bodem: bodemdaling remmen via het principe 'functie volgt peil' in diepe zettingsgevoelige veengebieden.
- > Plattelandsverbreding: perspectieven bieden voor agrarisch beheer.
- > Wateropvang en waterberging: extremen in wateraanvoer opvangen.

Dit project is financieel gedekt, maar een eventuele versnelling vraagt om herprioritering van middelen.

29. PROJECT MOOI EN VITAAL DELFLAND (UPR-PROJECT EN DEELS KANDIDAAT UPR-PROJECT)
Besluit in deze kabinetsperiode: uitvoering sanering; verplaatsing en landschappelijke inpassing van glastuinbouwbedrijven; aankoop van gronden; financiering; vaststellen plan voor groene inrichtingsmaatregelen in het landschap Delfland inclusief financiering.

Toelichting

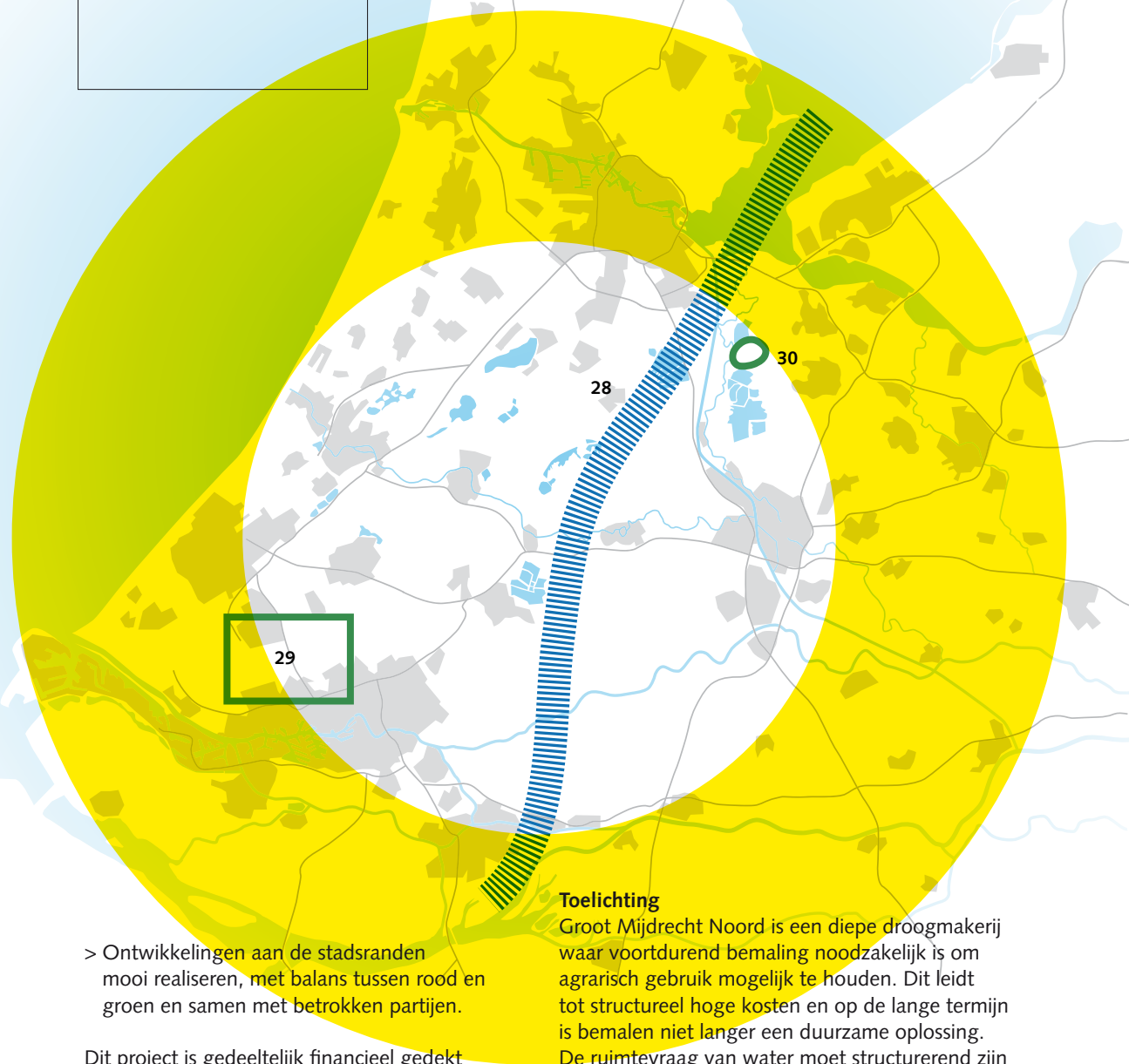
In de Randstad is te weinig bruikbaar, beleefbaar en bereikbaar groen. Dit heeft negatieve effecten op de leefbaarheid en aantrekkelijkheid voor bedrijven en bewoners. Het grootste probleemgebied is Delfland: het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer. De aanwezige groengebieden kunnen slechts eenderde van de recreatiebehoefte in de Rotterdamse regio opvangen (Alterra 2004). Uitvoering van projecten op het gebied van groen en recreatie verloopt op dit moment moeizaam; er is een bestuursomslag nodig om dit proces vlot te trekken. Daarom wil het Rijk de regierol van de provincies en haar eigen rol als opdrachtgever versterken. Het Rijk kiest voor de volgende strategie:

- > Wat mooi is, mooi (open) houden, met behulp van eigen grondposities en met bijvoorbeeld terugkeer van het 'nee, tenzij' principe.
- > Wat lelijk is weer mooi maken, onder meer door sanering van glas en beleefbare inrichting.

28.
PROJECT RUGGENGRAAT
VOOR NATUUR EN
RECREATIE IN HET GROENE
HART (NATTE AS)

30.
PROJECT GROOT MIJDRECHT
NOORD

29.
PROJECT MOOI EN VITAAL
DELFLAND



> Ontwikkelingen aan de stadsranden
mooi realiseren, met balans tussen rood en
groen en samen met betrokken partijen.

Dit project is gedeeltelijk financieel gedekt
vanuit het Investeringsbudget Landelijk
Gebied (ILG). Een ander deel loopt mee in
de procedure van het Nota Ruimte budget.

30. PROJECT GROOT MIJDRECHT NOORD
(KANDIDAAT UPR-PROJECT)
Besluit in deze kabinetsperiode: aanwijzen
van (reserveringen voor) grootschalige water-
bergingslocaties en/of realiseren concreet
waterbergingsproject, inclusief financiering.

Toelichting

Groot Mijdrecht Noord is een diepe droogmakerij
waar voortdurend bemaling noodzakelijk is om
agrarisch gebruik mogelijk te houden. Dit leidt
tot structureel hoge kosten en op de lange termijn
is bemalen niet langer een duurzame oplossing.
De ruimtevraag van water moet structurerend zijn
voor de inrichting van het gebied. Een duurzame
oplossing is verhoging van het waterpeil en een
deel van de polder onder water te zetten. Deze
mogelijke oplossing kan worden gecombineerd met
aanleg van natte natuur en de bouw van een aantal
woningen. Zo zal een waardevol gebied ontstaan
voor natuur, recreatie en hoogwaardig wonen in
het uitloopgebied van de Randstad. De waterber-
ging verhoogt de klimaatbestendigheid van de
Randstad. In het Nota Ruimte budget is dit project
onderdeel van het project Westelijke Veenweiden.

HOOFDOPGAVE KLIMAATBESTENDIGE DELTA

THEMA: VEILIGHEID IN DE RANDSTAD

Door klimaatverandering neemt de kans op overstromingen toe, van buitenaf (de kust) en van binnenuit (rivieren en hevige regenval). Het is van belang in deze kabinetsperiode voor te sorteren op een veilige en klimaatbestendige Randstad (zie pagina 25). De grote effecten van klimaatverandering zullen zich weliswaar op de lange termijn laten gelden, maar het is noodzakelijk tijdig te anticiperen. In het Urgentieprogramma Randstad zijn daar verschillende projecten voor opgenomen.

31. PROJECT AANPAK ZWAKKE SCHAKELS KUST (UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: ruimtelijke kwaliteit bij uitvoering projecten zwakke schakels kust voor veiligheid.

Toelichting

Langs de gehele Nederlandse kust worden in deze kabinetsperiode acht zogenaamde prioritaire zwakke schakels aangepakt. Er wordt gezorgd voor een gefaseerde en met het Urgentieprogramma Randstad afgestemde aanpak (zwaluwstaarten) van de prioritaire zwakke schakels in de Randstad. Het gaat om Delflandse kust, Scheveningen en Noordwijk. Het versterken van de prioritaire zwakke schakels is een gecombineerde aanpak van verbetering van de veiligheid en ruimtelijke kwaliteit waar rekening wordt gehouden met economie, recreatie en natuur.

32. PROJECT COMPARTIMENTERING

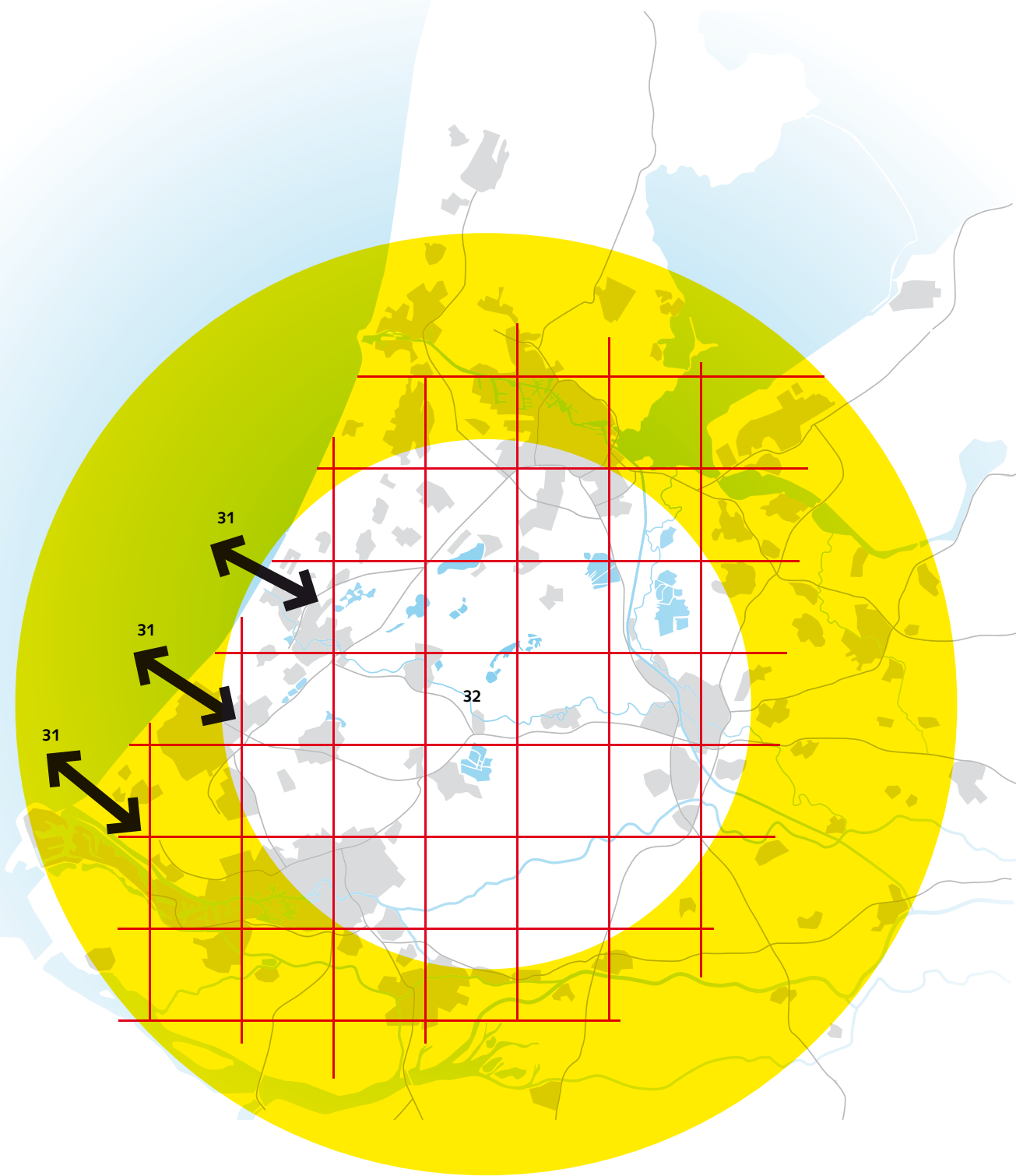
'CENTRAAL HOLLAND'

(KANDIDAAT UPR-PROJECT)

Besluit in deze kabinetsperiode: wenselijkheid van compartimentering.

Toelichting

De Randstad bestaat uit één dijkkring (Centraal Holland). De kans op overstromingen vanuit zee of de rivieren is klein, maar als het gebeurt moet ook de schade zo klein mogelijk zijn. Compartimenteren (het plaatsen van 'tussenschotten') is een manier om een eventuele overstroming beheersbaar te maken. Uit dit project moet blijken in welke gebieden in de Randstad compartimentering zinvol is, door gebruik te maken van bestaande verhogingen in het landschap (oude stroomruggen of dijklichamen voor spoor en weg) of aanleg van nieuwe dijken binnen de dijkkring. Compartimentering betreft meerdere gemeenten, waterschappen en provincies en moeten worden afgewogen tegen diverse andere ruimtelijk belangen. De ruimtelijke druk in de Randstad is bijzonder hoog, bestuurlijke drukte en NIMBY liggen op de loer.



31.
PROJECT AANPAK ZWAKKE SCHAKELS KUST

32.
PROJECT COMPARTIMENTERING

PROJECTSELECTIE

DYNAMISCHE AGENDA: PROJECTEN KOMEN, PROJECTEN GAAN

Het Urgentieprogramma Randstad heeft een dynamische agenda van projecten.

Op de agenda staan projecten, die urgent zijn om in de Randstad aan te pakken. Dit kabinet neemt in overleg met de regio besluiten hierover. Het kabinet kan de selectie van projecten en de te nemen besluiten tussentijds aanpassen, als bijvoorbeeld nieuwe urgente problemen of kansen zich voordoen.

VERANTWOORDING PROJECTSELECTIE

De kracht van het programma zit onder meer in beperking van het aantal van projecten.

De geselecteerde projecten verdienen op de schaal van de Randstad prioriteit en vragen extra aandacht van het Rijk om de besluitvorming te versnellen. De selectie is tot stand gekomen in goed overleg met de regio en na consultatie van maatschappelijke partijen.

De projecten voldoen aan de volgende criteria:

SNELHEID

Het project:

- > is een project waar dit kabinet een besluit over wil en kan nemen;
- > kent door opname in het Urgentieprogramma Randstad snellere besluitvorming en hogere kwaliteit;
- > is financieel gedekt.

SELECTIVITEIT

Het project:

- > betreft een urgent knelpunt, gezien de doelstelling duurzaamheid en internationale concurrentiepositie of biedt een mooie kans (interessante mogelijkheid) om de sterke punten van de Randstad uit te bouwen, passend in de visie Randstad 2040;
- > bestaat uit een fysiek project voor bereikbaarheid en woon-, werk- en leefklimaat (projecten op het gebied van kennis en innovatie en sociale problemen in wijken zijn elders in het Coalitieakkoord belegd);
- > heeft effect, het project draagt substantieel bij aan hoofdogaven en ambitie Randstad op de (middel)lange termijn.

SAMENHANG

Het project:

- > versterkt internationaal concurrerend vestigingsklimaat en/of de duurzaamheid van de Randstad;
- > heeft invloed op schaal Randstad, betreft een bovenregionaal probleem of oplossing en ligt in (een deelgebied van) de Randstad, of betreft problemen die veelvuldig in (steden van) de hele Randstad spelen;
- > versterkt de samenhang in de Randstad inhoudelijk, bestuurlijk of maatschappelijk, waarmee de allure en uitstraling van de Randstad verbetert.

FINANCIERING

Publiek en privaat

Beschikbaarheid van financiële middelen is een cruciale randvoorwaarde voor de daadwerkelijke realisatie van projecten. De UPR-projecten worden grotendeels met publieke middelen gefinancierd: vaak is er een combinatie van rijksfinanciering en financiering door regionale overheden. Het kabinet zal in aanvulling daarop zoeken naar de mogelijkheden voor private (co)financiering. Verschillende financieringsvormen zijn denkbaar voor versnelde uitvoering van projecten. Door middel van gebiedsgerichte publiek-private samenwerking en fondsvorming, kunnen projecten integraler (met meer kwaliteit) worden uitgevoerd. Dit biedt bijvoorbeeld mogelijkheden om woningbouw en groenontwikkeling aan elkaar te koppelen of de landschappelijke inpassing van infrastructurele projecten hoogwaardiger uit te voeren.

Duidelijkheid over financiering

De beschikbaarheid van financiële middelen verschilt per project. Er is onderscheid gemaakt tussen projecten waarvoor de financiële dekking geregeld is (UPR-project) en projecten waar nu nog geen dekking is (kandidaat UPR-projecten). Als voor een kandidaat UPR-project geen financiële dekking wordt gevonden, wordt het niet opgenomen in het Urgentieprogramma

Randstad. Zo'n project kan in de toekomst mogelijk wel opgenomen worden als de financiering alsnog rond komt.

UPR-project

Met de UPR-projecten wordt snel van start gegaan. Dit is mogelijk omdat de projecten financieel gedekt zijn of dat er geen dekking op de Rijksbegroting nodig is. Voor die laatste categorie projecten geldt dat er wel een strategisch kabinetsbesluit gevraagd wordt. Een voorbeeld hiervan is de locatiekeuze van eventuele uitbreiding van de capaciteit van Schiphol.

Kandidaat UPR-project

Voor een aantal kandidaat UPR-projecten wordt dit jaar duidelijk of er financiële dekking is en opname in het Urgentieprogramma Randstad mogelijk is. Dit betreft projecten die afhangen van de toedeling van middelen uit het Coalitieakkoord voor beleidsintensivering. Een aantal andere kandidaat UPR-projecten staat op de lijst om gefinancierd te worden met budget voor de Nota Ruimte (integrale gebiedsontwikkeling). De besluitvorming daarover vindt plaats in de periode 2008-2011. Deze projecten zijn gemarkeerd in de overzichtstabel (zie pagina 28). Het merendeel van deze projecten bevindt zich in de verkenningsfase en wordt verder uitgewerkt aan de hand van de procedure die

geldt voor het budget voor de Nota Ruimte (TK 2006-2007, kamerstuk 30800 D, volgnr. 6). Daarbij wordt duidelijker welke vorm het project uiteindelijk krijgt ('scope'). Ook worden een kosten-batenanalyse en een business-cases opgesteld. Aan de hand daarvan stelt het kabinet de definitieve rijksbijdrage uit het Nota Ruimte budget vast. Overigens kan de verkenningfase ook als resultaat hebben dat een project afvalt.

Voor een aantal meer economisch getinte projecten kan mogelijk een beroep worden gedaan op de Europese Structuurfondsen (met nationale cofinanciering).

UITVOERINGSASPECTEN UPR

Enkele onderwerpen zijn voor het hele UPR van belang en moeten verweven worden in alle projecten. Per project wordt bezien op welke wijze dat vorm kan krijgen.

Kennis en innovatie

Het UPR richt zich op versnelling van besluitvorming over projecten die op de korte en middellange termijn worden uitgevoerd. De projecten moeten bijdragen aan de hoofdpogingen voor de Randstad voor de lange termijn, zoals verwoord in de Startnotitie Randstad 2040. Per project wordt bezien

op welke manier nieuwe kennis daaraan kan bijdragen en hoe innovatieve trajecten in de toekomst mogelijk worden. Voor de projecten op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid speelt het programma Transumo een grote rol. Hierin werken de overheid, bedrijfsleven en de wetenschap met elkaar samen om in de toekomst een transitie naar schone mobiliteit mogelijk te maken.

Bestuurlijke drukte

Binnen de programma-aanpak en de projecten in het UPR wordt gestreefd naar een andere bestuurlijke aanpak om de slagvaardigheid te vergroten. Het streven is dat er maximaal twee overheidslagen verantwoordelijk worden voor de uitvoering van projecten. In het volgende hoofdstuk wordt de werkwijze nader uitgewerkt.

Leefomgevingskwaliteit

Een goede en veilige leefomgevingskwaliteit heeft onder andere betrekking op de luchtkwaliteit, externe veiligheid, zwerfafval (beheer), bodemkwaliteit- en beheer, waterkwaliteit en beheer en geluidsanering maar ook op meer en bereikbaar groen, zuinig omgaan met energie en het zoeken naar slimmere en duurzame oplossingen voor knelpunten. In de UPR-projecten worden met deze aspecten zoveel mogelijk rekening gehouden.

SLAGVAARDIG OPTREDEN

Vlotte uitvoering van het Urgentieprogramma Randstad vereist vermindering van de bestuurlijke drukte, maar wel met behoud van participatie van de verschillende bestuurslagen om tot de beste oplossingen te komen. Dit vraagt een andere aanpak dan tot nu is gevolgd.

Met de drie ruimtelijke programma's in de Randstad is ervaring opgedaan met bestuurlijk overleg over verschillende thema's op gebieds-niveau. Dit heeft de besluitvorming versneld omdat helder werd waar prioriteiten moeten liggen en hoe de samenhang tussen projecten vorm kan krijgen. Met het Urgentieprogramma Randstad gaat het kabinet een stap verder. De bestuurlijke aansturing van de projecten verandert. Hieronder is beschreven op welke manier slagvaardig optreden in het Urgentie-programma Randstad tot stand komt. Ook is er aandacht voor het vervolg van de drie ruimtelijke programma's.

DOORZETTINGSMACHT

Een aantal projecten in de Randstad blijft op de tekentafel liggen en verzandt in polderoverleg. De inertie in de besluitvorming dreigt ertoe te leiden dat noodzakelijke modernisering in de Randstad achterblijven in vergelijking met concurrerende regio's in andere landen. De drie overheidslagen van het nationale bestuur hebben elk hun eigen visie op projecten. Burgers en andere belanghebbenden krijgen ruim gelegenheid voor inspraak. Bij veel projecten worden tegengestelde belangen 'opgelost' met extra onderzoek, in de hoop dat een nieuwe variant of de tijd de tegenstellingen overbrugt. De noodzakelijke snelheid in de uitvoering vereist echter bestuurlijk lef om knopen door te hakken.

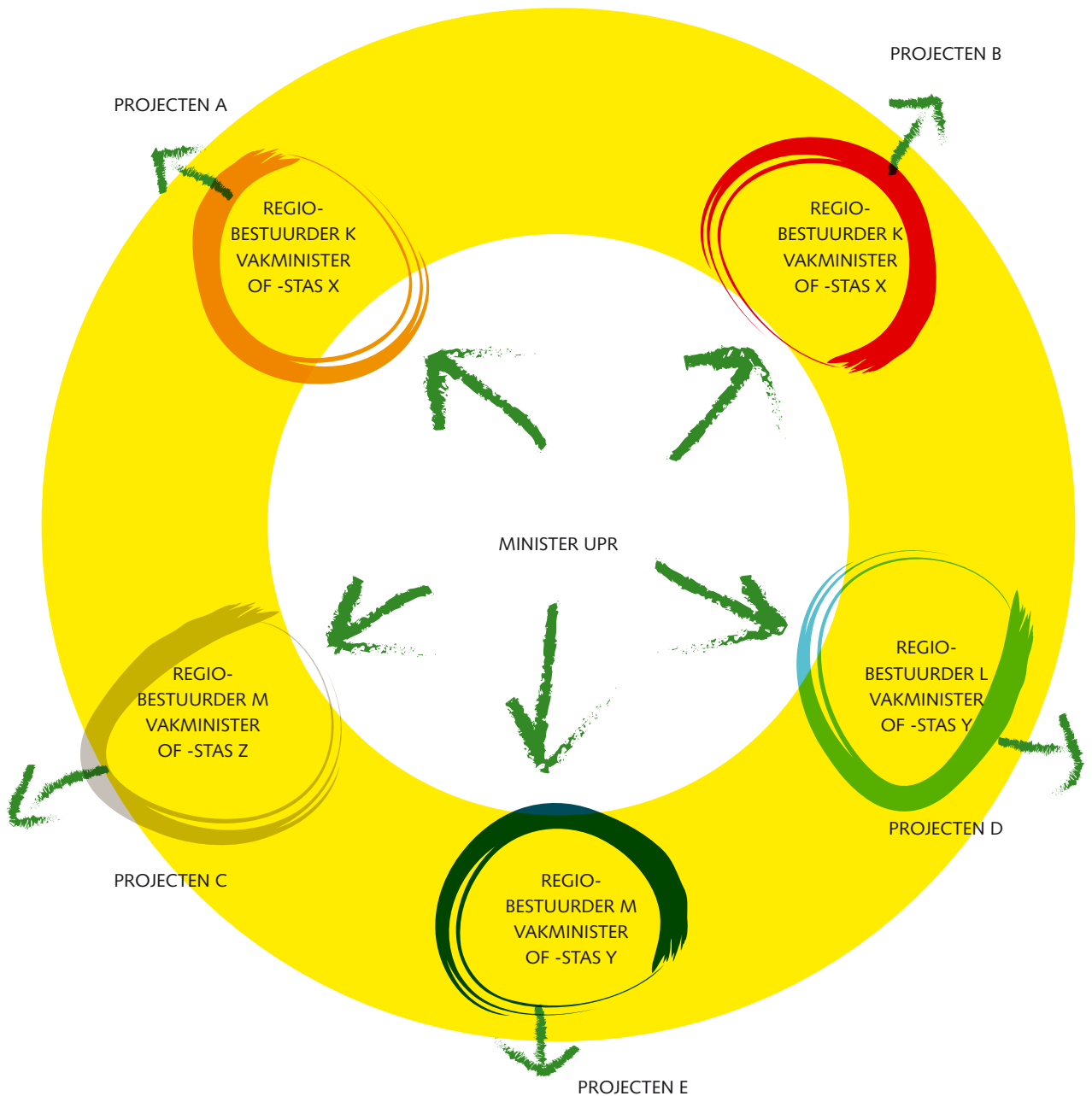
Het kabinet wil met het Urgentieprogramma Randstad de bestuurlijke besluitvorming versnellen. Van alle bestuurders in de Randstad wordt gevraagd bij de uitvoering van projecten het belang voor de Randstad als geheel prioriteit te geven, dit moet prevaleren boven de regionale en lokale belangen. Bestuurders moeten dit kunnen uitleggen aan hun gemeenteraden, Provinciale Staten en de Staten Generaal.

Ten tweede gaan de betrokken bestuurders bij alle projecten uit het Urgentieprogramma Randstad vooraf afspraken maken over de inzet van instrumenten zoals onteigening of de aanwijzingsbevoegdheid uit de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening. Van belang daarbij is de bereidheid van de regionale bestuurders in de Randstad om de autonomie of de rechten van de eigen huishouding ondergeschikt te maken aan het Randstadbelang (Randstad Kracht G4P4). Daadkrachtig optreden vindt plaats binnen de democratische spelregels van wettelijke procedures en mogelijkheden voor inspraak.

BESTUURLIJKE VORMGEVING

Voor de UPR-projecten wordt een duo gevormd van bestuurders:

- > een (vak)minister of staatssecretaris
- > één regionale bestuurder (provincie of gemeente)



Zij zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de voortgang van een project. Het duo maakt hierbij onderling afspraken over de verantwoordelijkheidsverdeling. De vakminister of staatssecretarissen kunnen meerdere projecten trekken. Ook de regionale bestuurder kan meerdere projecten trekken.

Voor de kandidaatprojecten geldt dat ze samen met de decentrale overheden in de steigers worden gezet. Dit maakt het mogelijk dat als ze promoveren tot UPR-project, het contract door het projectduo kan worden getekend en ze snel van start kunnen gaan.

Rijk en regio zullen in goed overleg bepalen welke regionale bestuurder per project meedoet met de vakminister. De chemie tussen de betrokken personen is van groot belang voor het slagen.

De projecten krijgen ook een vertegenwoordiger van een maatschappelijke organisatie of bedrijfsleven, die als ambassadeur van een project zal optreden. De ambassadeur heeft een aanjaagfunctie: hij of zij houdt bestuurders scherp op snelheid en kwaliteit van de besluitvorming. Ook maakt de maatschappelijk ambassadeur actieve betrokkenheid van andere maatschappelijke partijen mogelijk. Dit vergroot het commitment van maatschappelijke partijen voor de uitvoering van een project.

VERVOLGPROCES

In de zomer vindt de nadere uitwerking plaats van de projecten, zodat in september afspraken worden gemaakt over de projectduo's en de aanpak van een project. Daarbij gaat het onder meer om:

- > Het doel van het project: het te nemen besluit.
- > Mijlpalen en dienstregeling: helder moet zijn hoe een project wordt versneld en wanneer knopen worden doorgehakt.
- > Randvoorwaarden: deze geven aan onder welke voorwaarden financiering van een project plaatsvindt.
- > Doorzettingsmacht: afspraken van tevoren hoe met bestuurlijke weerstand wordt omgegaan (o.a. gebruik van aanwijzingsbevoegdheid).
- > Verdeling van verantwoordelijkheden: per project worden afspraken gemaakt over het mandaat van de bestuurders en de overlegstructuur. Vereenvoudiging van de overleg- en besluitvormingsstructuur is gewenst om slagkracht te bereiken.
- > Samenhang op gebiedsniveau met andere projecten.

Twee keer per jaar legt het projectduo verantwoording af aan de programmaminister van het Urgentieprogramma Randstad (minister van VenW). Eens per jaar krijgt dit vorm met een Randstadconferentie. Tijdens deze conferentie spreken Rijk en decentrale overheden over de uitvoering en voortgang van het Urgentieprogramma Randstad.

De Holland Acht fungeert als een Raad van Advies voor het Urgentieprogramma Randstad. De vruchtbare samenwerking, zoals die in de totstandkoming van het Urgentieprogramma Randstad met de Holland Acht heeft plaatsgevonden, wordt gecontinueerd.

In oktober 2007 wordt het startschot voor het Urgentieprogramma Randstad gegeven tijdens de eerste Randstadconferentie. Dan wordt de invulling van de projectduo's, de maatschappelijke ambassadeurs en de aanpak van de projecten bekend gemaakt.

Aan het einde van 2007 neemt het kabinet besluiten over de kandidaatprojecten 2007. Dan wordt duidelijk of deze projecten wel of niet in het Urgentieprogramma Randstad worden opgenomen. In de daarop volgende jaren besluit het kabinet of de overige kandidaatprojecten op de langere termijn opgenomen kunnen worden.

ROLVERDELING RIJK

De programmaminister is verantwoordelijk voor:

- > inhoud en coördinatie van het programma;
 - > samenhang in de besluitvorming van de projecten;
 - > monitoring van de voortgang van de projecten en evaluatie van de werkwijze in het UPR;
 - > beoordeling van de voortgang van het Urgentieprogramma Randstad.
- De programmaminister spreekt de vakminister en de regionale bestuurder daar desgewenst op aan of intervenueert waar dat nodig is;
- > communicatie met de Tweede Kamer over het programma en de voortgang van het programma als geheel;
 - > overzichtsconstructie van de verschillende departementale middelen voor de projecten uit het UPR.

De vakminister (VenW, VROM, LNV, OCenW en EZ) of staatssecretaris (VenW) is verantwoordelijk voor:

- > de inhoudelijke aansturing van de afzonderlijke rijksprojecten (deze heeft het beschikbare budget en daarmee de bevoegdheid ministeriële beschikkingen af te geven);
- > verantwoording over het project aan de Tweede Kamer;

- > aansturing van een (aantal) project(en), samen met de regionale bestuurder;
- > actieve coördinatie van de bijdrage van het Rijk aan het project in het UPR en heldere afspraken over het project met de regionale bestuurder en de maatschappelijk ambassadeur;
- > snelheid in de aanpak van het project;
- > goede afstemming van het project met andere projecten uit het UPR.

De programmaminister en de vakministers voeren samen overleg:

- > bestuurlijk overleg over de projecten met regionale bestuurders;
- > regelmatig onderling overleg over voortgang en afstemming. Eén keer per jaar spreken zij over het wijzigen van het UPR, inclusief eventuele budgettaire aspecten.

AANPASSING OVERLEG NOORDVLEUGEL, ZUIDVLEUGEL EN GROENE HART

Nu het Urgentieprogramma Randstad tot stand is gekomen, verandert het bestuurlijke overleg dat in het kader van de drie ruimtelijke programma's in de Randstad werd gevoerd. Vrijwel alle projecten uit de Noordvleugel zijn opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad, een selectie van de urgente projecten uit de Zuidvleugel en een beperkt aantal

projecten uit het Groene Hart. Deze verschillen werken door in de aanpak. Het bestuurlijk overleg over het Urgentieprogramma Randstad op de schaal van de Randstad vindt plaats onder voorzitterschap van de programmaminister van VenW. De verwachting is dat de regionale bestuurlijke structuur zich ook zal organiseren op het niveau van de Randstad.

Het overleg over de projecten in de Noord- en Zuidvleugel verloopt primair via het bestuurlijk overleg Urgentieprogramma Randstad. Voor projecten die niet in het Urgentieprogramma Randstad zijn opgenomen, zal de meest betrokken vakminister of staatssecretaris het bestuurlijk overleg voeren. Indien de samenhang tussen die projecten hierom vraagt, kan er bestuurlijk overleg op vleugelniveau plaatsvinden als onderdeel van het bestuurlijk overleg van het Urgentieprogramma Randstad. Bij het Rijk zullen de projectorganisaties Noordvleugel en Zuidvleugel zoveel mogelijk opgaan in de organisatie voor het Urgentieprogramma Randstad. Voor projecten in het Groene Hart die niet onder het Urgentieprogramma Randstad vallen, kan aanvullend bestuurlijk overleg blijven bestaan.

EFFECTEN UPR

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de verwachte effecten van het Urgentieprogramma Randstad. De effecten zijn zeker op de lange termijn afhankelijk van de nadere invulling in het programma. Een aantal kandidaat UPR-projecten kan nog afvallen. Dit hoofdstuk is vooral geschreven vanuit de veronderstelling dat alle UPR-projecten worden uitgevoerd. Indien kandidaat-projecten ook worden uitgevoerd, kunnen effecten groter zijn.

De effecten van het Urgentieprogramma Randstad zijn in drie categorieën onderverdeeld:

- > uitvoering fysieke ingrepen in de huidige kabinetsperiode;
- > besluitvorming in de huidige kabinetsperiode;
- > mogelijke effecten op de lange termijn.

UITVOERING FYSIEKE INGEPEN IN DE HUIDIGE KABINETSPERIODE

Onder uitvoering wordt hier verstaan: het in gebruik nemen van projecten of de start van de bouw, de aanleg of de terreinaankoop. De volgende ingrepen worden in de kabinetsperiode in uitvoering genomen:

- > Financiële participatie van het Rijk in de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer met het oog op mede tot stand brengen van een duurzaam watersysteem in de Haarlemmermeer;
- > 'schop in de grond': A6-A1 (incl. Groen Blauw pakket uit Noordvleugelbrief) en delen van de Natte As;
- > woningen in aanbouw in relatie met omgeving en water: Haarlemmermeer en Almere;
- > in gebruik nemen: pakket korte termijn openbaar vervoersmaatregelen (bijv. P+R-terreinen, tegengaan 'zwerffietsen');
- > uitvoering zwakke schakels kust en pilot IJmeer/Markermeer.

BESLUITVORMING IN DE HUIDIGE KABINETSPERIODE

- > een maatschappelijk gedragen visie over de toekomst van de Randstad 2040;
- > multimodale maatregelen op de draaischijf Utrecht;
- > tracékeuze A4 planstudie Delft-Schiedam (A4 Midden Delfland)
- > principebesluit over duurzaam bouwen Utrecht en de daarbij verbonden afwegingen met betrekking tot omliggende nationale landschappen;
- > besluit over eventuele capaciteitsuitbreiding van de luchthaven Schiphol in relatie met luchthaven Lelystad;
- > besluiten over integrale gebiedsontwikkelingen, zoals in Delfland, Haarlemmermeer/Bollenstreek, Zuidplaspolder en Groot Mijdrecht Noord.
- > besluit over het openbaar vervoer in de Randstad. Zowel over maatregelen voor de korte termijn, alsook besluiten over nut en noodzaak lange termijn oplossing (keuze type openbaar vervoer en tracékeuze);
- > besluit over optimale inbedding van een aantal projecten in gebiedsontwikkeling (ondermeer A4 Midden Delfland, Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere en het bijbehorende groen-blauwpakket, Schaalsprong Almere en ecologische schaalsprong IJmeer;

- > betere samenwerking voor openbaar vervoer in de Randstad in een openbaar vervoersautoriteit;
- > afgesproken termijnen voor besluiten worden gehaald;
- > heldere, zorgvuldige en transparante besluitvorming zonder 'gedoe';
- > verminderde bestuurlijke drukte.

MOGELIJKE EFFECTEN OP DE LANGE TERMIJN

Bereikbaarheid en economie

De Randstad is beter bereikbaar, zowel van binnenuit als van buitenaf. De verschillende kwaliteiten van de steden versterken en schaalvoordelen van de Randstad worden beter benut. De stedelijke centra zijn beter met elkaar verbonden en vanaf de buitenwijken makkelijk bereikbaar. Het openbaar vervoer vervult hierin een belangrijke rol door hogere frequenties, meer snelheid en een beter kwaliteitsniveau. Zowel de verbindingen naar de Randstad, alsook binnen de Randstad bieden de benodigde capaciteit. Op de lange termijn voldoet de bereikbaarheid via de weg aan de wensen van de verschillende gebruikers. Het vervoer van vracht van en naar de mainports wordt vlot afgewikkeld, waardoor de mainports hun concurrentiepositie verbeteren. Er is besloten waar eventuele uitbreiding van luchtvaartcapaciteit kan plaatsvinden, binnen de randvoorwaarden van milieu. De greenports hebben door bundeling van glas meer schaal-grootte en de afvoer van de producten verloopt sneller. Het mobiliteitsbeleid zet verschillende instrumenten in voor betere bereikbaarheid en duurzaamheid (verkeersmanagement, anders betalen voor mobiliteit, nieuwe technologie, multimodaliteit en infrastructuur).

Klimaatbestendige delta

De Randstad is klimaatbestendig. Ingrepen in de kust hebben ervoor gezorgd dat de Randstad is voorbereid op stijging van de zeespiegel. De rivieren hebben meer ruimte en er zijn locaties aangewezen voor waterberging in de Randstad. Bij grote rivierafvoeren of veel neerslag blijft de overlast beperkt. Bij het bouwen van woningen en bedrijven wordt rekening gehouden met ruwere weersomstandigheden en wateroverlast: functie volgt peil. Er is ervaring opgedaan met wonen aan en op het water. Mocht er toch een overstroming

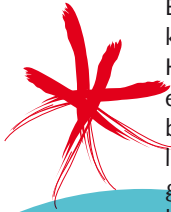
optreden, dan blijft de schade beperkt doordat de dijkkring in compartimenten is verdeeld of door andere oplossingen.

Woon-, werk- en leefklimaat

Het is prettig wonen en werken in de Randstad. Er zijn voldoende woningen van de goede kwaliteit om in de behoeften te voorzien. Hoogwaardige bedrijvigheid is geconcentreerd en goed ontsloten. Door geconcentreerd te bouwen, en stevig in te zetten op binnenstedelijk bouwen, is een hoog voorzieningenniveau gecreëerd. Uitbreiding van woningen en bedrijven concentreert zich op de ring en er zijn twee dubbelsteden ontstaan: Amsterdam/Almere en Den Haag/Rotterdam. Het Groene Hart met zijn uitlopers maakt dat iedere stedeling snel in het groen kan zijn, een unieke eigenschap van deze metropool. Investerings in het landschap hebben succes gehad: mensen kunnen hier goed recreëren en genieten van het waardevolle cultuurhistorische landschap (Delfland). De kwaliteit van de natuur in de Randstad is dusdanig verbeterd dat diversiteit van de soorten is toegenomen en de recreatie duurzaam kan worden ingepast. Het IJsselmeergebied ontwikkelt zich tot het blauwe hart.

OP WEG NAAR EEN DUURZAME EN CONCURRERENDE TOPREGIO

Het totaal van maatregelen uit dit Urgentieprogramma Randstad verbetert het investeringsklimaat en de duurzaamheid, en daarmee de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Op weg naar de lange termijn ambitie wordt daarmee een forse stap gezet. Het is nu een kwestie van doorpakken in de projecten en met de nieuwe werkwijze aan de slag gaan om snel, samenhangend en selectief de Randstad beter te positioneren. Het kabinet rekent daarbij om samenwerking met maatschappelijke partijen om in de Randstad te durven investeren.



HOE VERSTERKEN WE DE
INTERNATIONALE CONCURRENTIE-
POSITIE EN VERBETEREN WE
DE BEREIKBAARHEID?



MENSEN WILLEN PRETTIG
WONEN EN RECREËREN.
HET HART MOET GROEN BLIJVEN,
HOE COMBINEREN WE DAT?



HOE HOUDEN WE DROGE VOETEN?





Ministerie van Verkeer en Waterstaat