



MONITOR 2014



Gebiedsagenda

2013

6 november 2014

Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

COLOFON

De Gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking met het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, inliggende gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden

Titel: Monitor Gebiedsagenda 2014,
Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Datum publicatie: 6 november 2014

Auteurs Bureau BUITEN
Goudappel Coffeng

Vormgeving Goudappel Coffeng

INHOUD

Inleiding 4

Dashboard 6

Zes hoofdpogaven 8

- Economie
- Verstedelijking
- Bereikbaarheid
- Natuur en landschap
- Water
- Energie

Zeven gebiedsopgaven 20

- Zuidas
- As Stationsgebied Utrecht – Leidsche Rijn
- Rijksstructuurvisie Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM)
- Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oever (NZKG)
- Utrecht-Oost/Science Park
- A12-zone Oudenrijn/Lunetten
- Rijksprogramma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

De Monitor Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

2014 biedt een actueel inzicht in de ontwikkeling van de Noordvleugel op de thema's economie, woningbouw, bereikbaarheid, landelijk gebied en groen in en om de stad, water en energie. Deze monitor zal jaarlijks verschijnen. Daarmee is het een hulpmiddel bij het beoordelen van de voortgang en koers van de ambities en opgaven in de Gebiedsagenda 2013.

INLEIDING

De Gebiedsagenda is een gezamenlijk product van Rijk en regio. Het richt zich op het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel – het economisch kerngebied van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn samenhangende inspanningen nodig. Rijk en regio staan voor de uitdaging om de schaarse ruimte in de Noordvleugel optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijven en talent. In de Gebiedsagenda zijn zes hoofdopgaven benoemd.

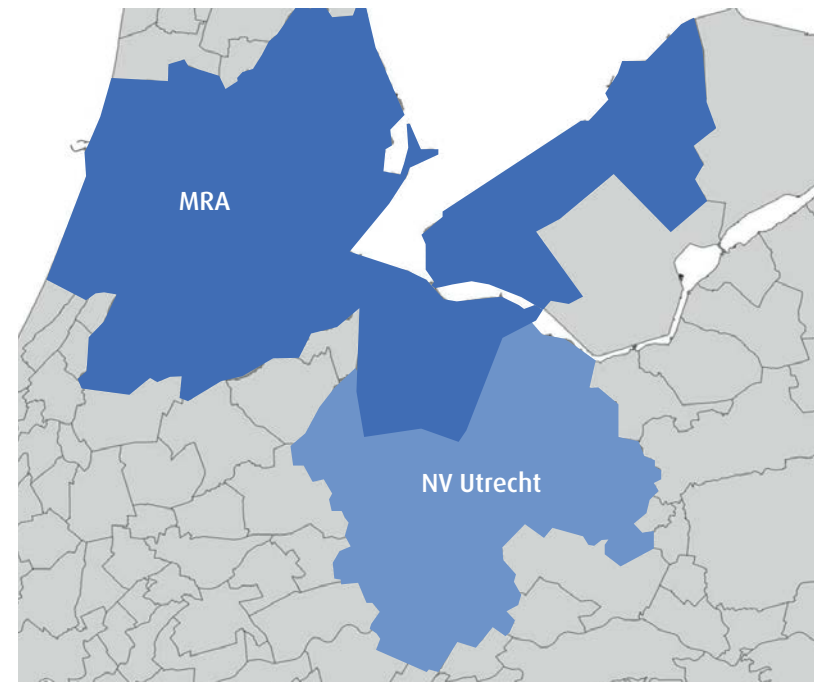


Fig 1: De Gebiedsagenda richt zich in hoofdzaak op de Noordvleugel: het economisch kerngebied van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Binnen de Noordvleugel kan onderscheid worden gemaakt tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Utrechtse deel van de Noordvleugel (hierna 'NV Utrecht'). Waar relevant worden verschillen tussen de MRA en NV Utrecht getoond.

ZES HOOFDOPGAVEN GEBIEDSAGENDA 2013

ECONOMIE

Optimalisatie vestigingsklimaat

Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat. Dit wordt bepaald door een veelheid aan factoren, die deels bij andere thema's terugkomt.

VERSTEDELIJING

Duurzame ontwikkeling woningbouw

Bereiken van een woningbouwontwikkeling die andere (markt)partijen uitnodigt tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het tijdig voorzien in voldoende en kwalitatief passende woningen is nodig om als regio aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor bedrijven, werknemers en studenten. Woonkwaliteit, met nadrukkelijke aandacht voor duurzaamheidsaspecten, en vraaggericht bouwen staan daarbij voorop.

BEREIKBAARHEID

Goed functionerend mobiliteitsnetwerk

Het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk. Daarbij staan vijf I's centraal: innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten.

NATUUR EN LANDSCHAP

Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Het versterken van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten en structuren.

WATER

Robuust watersysteem

Het realiseren van een veilig, robuust en houdbaar watersysteem. Hiertoe is een aantal deelopgaven geformuleerd, waarbij het Deltaprogramma overkoepelend van belang is.

ENERGIE

Verduurzaming energievoorziening

Verduurzaming van de energievoorziening, met als inzet het leveren van een substantiële bijdrage aan de opwekking op nationaal niveau van 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Op langere termijn is het streven gericht op energieneutraliteit.

De Monitor is bedoeld als instrument voor het volgen van de ontwikkeling van de Noordvleugel en als basis voor beleidsevaluaties. Per hoofdpogave zijn de huidige situatie en recente ontwikkeling van de Noordvleugel geschetst aan de hand van vier tot vijf sleutelindicatoren. Deze indicatoren zijn zo geselecteerd dat zij in één oogopslag inzicht bieden in (de bijdrage van de Gebiedsagenda aan) de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. De keuze voor een compacte monitor brengt overigens met zich mee dat niet de gehele Gebiedsagenda erdoor is afgedekt. Ook de zeven gebiedsopgaven – de majeure integrale gebiedsontwikkelingen in de Noordvleugel – zijn in de Monitor beknopt beschreven.

Dit is de eerste editie van de Monitor en daarmee een nulmeting. Hierna zal de monitor jaarlijks verschijnen. De Monitor zoals die nu voorligt, is een instrument in ontwikkeling: volgende edities worden waar nodig aangevuld en aangescherpt. Daarbij zal ook meer aandacht zijn voor de samenhang tussen de hoofdpogaven en de betekenis van de gebiedsopgaven voor de Noordvleugel als geheel. Ook zullen relevante beleidsontwikkelingen, zoals het toenemend belang van de stedelijke regio's als ankerpunt voor de economische ontwikkeling, in de monitor worden verwerkt. Vanaf de editie 2015 zal separaat bij de Monitor een beleidsmatige analyse worden uitgebracht.

Voor deze publicatie is gebruik gemaakt van diverse databronnen. De belangrijkste zijn het CBS, LISA, Compendium voor de Leefomgeving, RVO, NS, Schiphol, Rijkswaterstaat en diverse andere (regionale) monitoren. De data die voor deze publicatie zijn gebruikt zijn te raadplegen in het Digitaal tabellenboek Monitor Gebiedsagenda.

De Monitor heeft de volgende opbouw:

- het 'dashboard' op de volgende pagina's presenteert de kern van de huidige stand van zaken;
- vanaf pagina 8 is per hoofdpogave een beeld geschetst van de huidige situatie aan de hand van vier tot zes sleutelindicatoren;
- en vanaf pagina 20 zijn de gebiedsopgaven in iets meer detail beschreven.

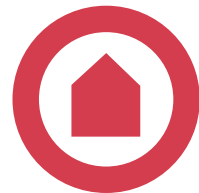
DASHBOARD DE ZES HOOFDOPGAVEN

ECONOMIE



- + Daling werkgelegenheid in Noordvleugel tussen 2010 en 2013 minder sterk dan landelijk: -0,1% in plaats van -1,4%.
- + Buitenlandse investeringen jaarlijks goed voor ca. 1.000 banen extra in de Noordvleugel (2010-2013).
- Het Bruto Regionaal Product is in de Noordvleugel gedaald (2009-2012), de regio heeft een middenpositie op een ranglijst van grootstedelijke regio's in Europa.
- Daling werkgelegenheid Almere (-2,2%) sterker dan landelijk.

VERSTEDELIJING



- + Noordvleugel is in trek als woonregio; er is een positief migratiesaldo met de rest van Nederland.
- + In Almere zijn ruim 4.000 woningen toegevoegd sinds 2010 (maar daling bouwvergunningen is er het grootst).
- Productie van nieuwbouwwoningen en de ontwikkeling in het aantal bouwvergunningen blijft achter bij de berekende behoefte.
- Plancapaciteit naar woonmilieu vertoont een mismatch met de verwachte vraag.

BEREIKBAARHEID



- + Internationale bereikbaarheid via Schiphol is (nog verder) verbeterd, aantal passagiers gegroeid naar 52 mln. in 2013.
- + Op een aantal belangrijke wegcorridors is de reistijd verbeterd (tot 25% betere afwikkeling in de spits).
- + Aantal in- en uitstappers in de trein stijgt sterker dan landelijk gemiddeld.
- + Aandeel fiets in modal split grote steden (Amsterdam en Utrecht) gestegen.

NATUUR EN LANDSCHAP



- + De provincies Noord-Holland en Flevoland lopen voor met verwerving EHS (82% resp. 70% van hun taakstelling t.o.v. nationaal 57%).
- Groen-rood-verhouding staat onder druk (-2,3% ten opzichte van 2006).

WATER



- + Chemische toestand Randmeren-Zuid en ecologische kwaliteit Amsterdam-Rijnkanaal is verbeterd.
- + 59%-77% van de dijken, dammen en duinen in de Noordvleugel voldoet aan de nieuwe veiligheidsnormen van het Deltaprogramma.
- Ecologische kwaliteit van het Markermeer en Randmeren Zuid is verslechterd.

ENERGIE



- + Provincies Noord-Holland en Flevoland verzorgen 43% van de nationale productie van windenergie.
- Aandeel in nationale productie zonne-energie (Noord-Holland, Utrecht, Flevoland) blijft met 25% nog achter bij aandeel bevolking/huishoudens.

DE ZEVEN GEBIEDSOPGAVEN

Zuidas

- Sinds 1998 600.000 m² aan functies gerealiseerd: 59% kantoren, 14% woningen en 27% voorzieningen. Dit is 25% van de totaalopgave.
- In aanbouw: 200.000 m².
- Ontwikkeling winkels en voorzieningen blijft achter bij ambities.
- Besluit Zuidasdok: A10 ondergronds, 2x6 rijstroken.

As stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

- Realisatie nieuwe OV-terminal, ten behoeve van 100 miljoen reizigers per jaar in 2020, op schema.
- Kantorenprogramma Stationsgebied in regionale afspraken gehandhaafd (netto toevoeging 250.000 m²).
- Stadskantoor, Muziekcentrum TivoliVredenburg en Rabobank Bestuurscentrum gerealiseerd.
- Bijna 22.000 van 31.000 woningen in Leidsche Rijn gerealiseerd.

- Een derde kantorenprogramma Leidsche Rijn (720.000 m²) gereed en helft van geplande bedrijventerreinen uitgegeven (nog 59,4 ha uitgeefbaar).
- Contractuele verplichting realisatie Leidsche Rijn Centrum wordt nagekomen; waar mogelijk wordt flexibiliteit contract en bestemmingsplan benut bij afstemming bouwplannen op actuele marktvraag.

RRAAM

- Perspectief Almere: groei tot westelijk georiënteerde, completere stad.
- Groei in fasen, eerst langs bestaande vervoersassen.
- Vanaf 2010 zijn 4.205 huizen gebouwd (stand 1 juli 2014), doelstelling is 60.000.
- MIRT-verkenning voor ontsluiting Almere start wanneer 25.000 nieuwe woningen zijn gebouwd en realisatie IJburg2 in zicht is.
- Hanzelijn en station Almere Poort geopend in 2012; Uitvoering Tracébesluiten Zuidtak Amsterdam en Flevolijn gestart.
- Realisatie luwtemaatregelen Hoornse Hop in 2015 van start, gunning realisatie fase 1 Marker Wadden in 2015/2016.

Noordzeekanaalgebied / ZaanIJ-oevers (NZKG)

- Doelstelling MIRT Zaan/IJ: realisatie van minimaal 30.000 woningen tot 2040.
- Afgelopen 10 jaar ruim 7.000 woningen op ZaanIJ-oevers toegevoegd.
- Besluit in Visie NZKG: op termijn geluidscontouren rond haven deels terugleggen ten behoeve van woningbouw.
- Groei zeehavens tot 125 miljoen ton overslag per jaar via intensivering bestaand areaal.
- Ruimte intensiveringsmonitor 2015 zal zicht bieden op daadwerkelijke intensiveringsmogelijkheden.
- Nieuwe zeesluis: vaststelling PIP en MER dit jaar.

Utrecht-Oost/Science Park

- Potentie als internationaal toonaangevend vestigingsmilieu voor cluster life-sciences, duurzaamheid en gezondheid benoemd.
- Samenwerking tussen gebiedspartijen in 2013 gestart.
- Positieve dynamiek in gebied: Danone, RIVM, Prinses Maxima Centrum, Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis.
- Besluit tot start OV MIRT-verkenning regio Utrecht.
- Eind 2014 worden opgaven benoemd en allianties gevormd.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

- Potentie gebied geschetst in Verstedelijkingsgebied A12 Centraal (2011).
- Stuurgroep verwacht voor 2025 geen grootschalige ontwikkelingen.
- Periode tot 2020 benoemd als fase van 'actief rentmeesterschap'.
- Betekenis daarvan is geschetst in Handelingsperspectief A12-zone.

Rijksprogramma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

- Concept beleidsnota Mainport en Metropool opgesteld (augustus 2014).
- Besluit tot voortzetten ruimtelijke restricties in Schipholregio (contouren LIB en 20Ke-contour). Regime voor transformatie binnen 20Ke-contour wordt mogelijk versoepeld.
- Versterken ruimtelijk-economische samenhang tussen Mainport en Metropool benoemd als speerpunt.
- Uitvoeringsagenda SMASH met concrete acties vastgesteld (juni 2014).

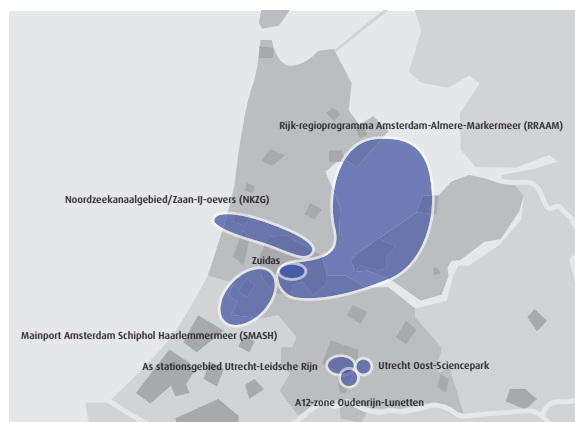


Fig 2: De zeven gebiedsopgaven

ECONOMIE



Optimalisatie vestigingsklimaat

Versterking van de economische positie van de Noordvleugel staat centraal binnen de samenwerking rond de Gebiedsagenda. Alle thema's en gebiedsopgaven dragen daaraan bij. Vanuit het thema economie wordt hoofdzakelijk ingezet op het geconcentreerd bieden van ruimte aan economische activiteiten.

Werkgelegenheid

De Noordvleugel telt 1.825.720 banen (cijfers 2013), 23% van het landelijk totaal. Bijna tweederde hiervan, 1.278.430 banen, heeft betrekking op de MRA. De overige 547.290 banen zijn gesitueerd in het Utrechtse deel van de Noordvleugel.

Op het niveau van de Noordvleugel bleef het aantal banen tussen 2010 en 2013 min of meer gelijk (lichte daling met -0,1%), landelijk daalde het aantal banen met -1,4%. De MRA kende een gunstiger ontwikkeling van de werkgelegenheid dan NV Utrecht: per saldo was sprake van 0,2% groei tegenover 0,9% krimp in NV Utrecht.

Banen en vestigingen Almere

Almere telt 79.080 banen en 16.350 vestigingen (cijfers 2013). Tussen 2010 en 2013 daalde het aantal banen in Almere met -2,2%, landelijk was er sprake van -1,4% krimp. Tussen 2010 en 2012 kende Almere een iets gunstiger ontwikkeling van het aantal banen dan landelijk, in 2013 kwam daar verandering in (Almere -3,6%, Nederland -1,4%).



Fig 3: Jaarlijkse groei aantal banen in % MRA, NV Utrecht en Nederland 2011-2013

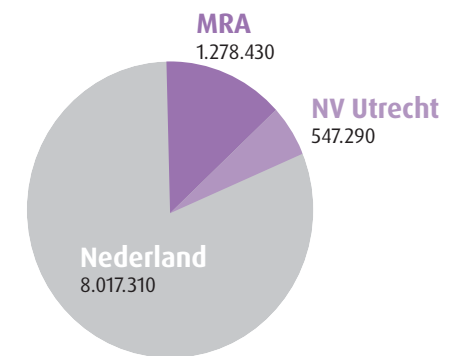


Fig 4: Aantal banen MRA, NV Utrecht, Nederland, 2013

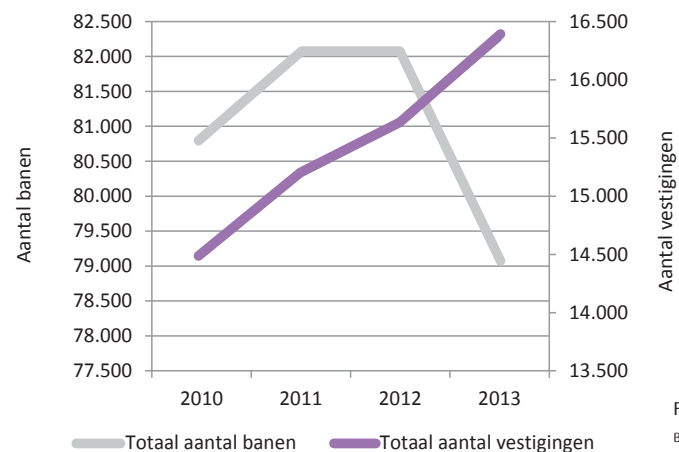


Fig. 5: Aantal banen en vestigingen in Almere 2010-2013

Bron: LISA

Bruto regionaal product

Uitgedrukt in BRP heeft de economie van de Noordvleugel een omvang van 143,7 miljard euro (cijfers 2012). Hiermee is de Noordvleugel nummer 9 in de ranglijst van Europese stedelijke regio's, tussen Berlijn (nr. 8) en Barcelona (nr. 10). Tussen 2009 en 2012 bleef het BRP van de Noordvleugel min of meer gelijk. Gemeten naar BRP per hoofd van de bevolking is de Noordvleugel internationaal ook de nummer 9 in de ranglijst, tussen Londen en de Vlaamse Ruit (figuur 6). Daarbij heeft NV Utrecht met €45.290 een groter BRP per hoofd dan de MRA met €42.149. Het BRP in de MRA daalde tussen 2009 en 2012 jaarlijks met gemiddeld -1,3%, in NV Utrecht bedroeg de gemiddelde mutatie +0,4%.

Buitenlandse investeringen

In 2013 was er in de Noordvleugel sprake van 96 buitenlandse (initiële) investeringsprojecten (bruto, niet verminderd met het aantal buitenlandse bedrijven dat is vertrokken of beëindigd), goed voor een investeringsbedrag van €162 miljoen en 961 arbeidsplaatsen. Figuur 7 laat zien dat het aantal nieuwe banen als gevolg van buitenlandse investeringen maar beperkt fluctueert, terwijl het investeringsbedrag over de jaren juist sterk schommelt. Landelijk kennen beide parameters - investeringen en banen - een grillig, en in vergelijking met de Noordvleugel, grilliger verloop. Het aantal initiële investeringsprojecten is over de jaren vrij stabiel; in de Noordvleugel varieert dit van 96 projecten in 2013 tot 107 projecten in 2011.

Fig 7: Buitenlandse investeringen: investeringsbedrag (in mln €) en aantal banen (index), Noordvleugel en Nederland, 2010-2013

Bron: NFIA (augustus 2014)

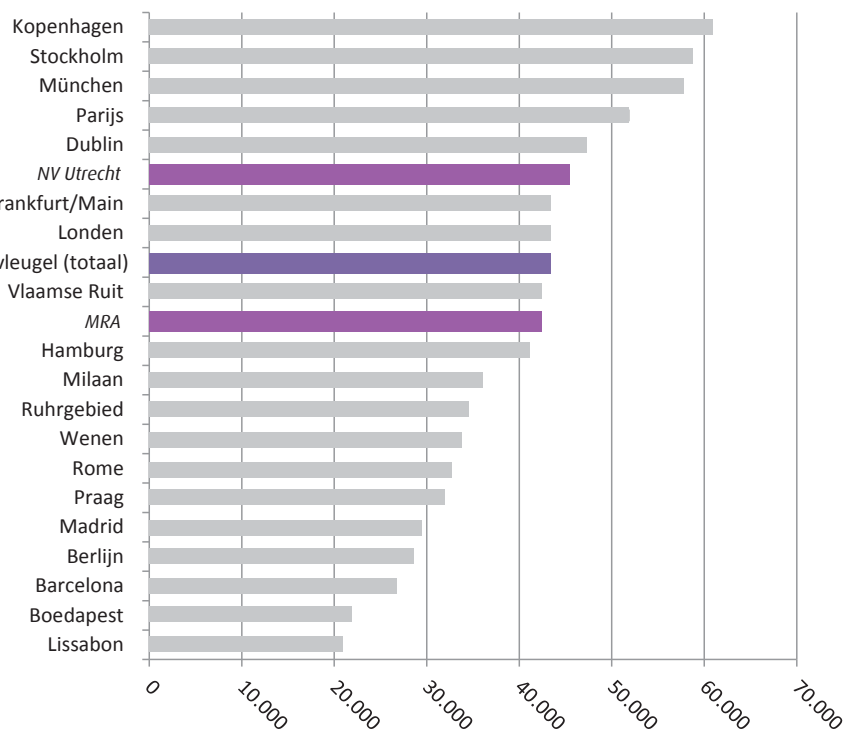
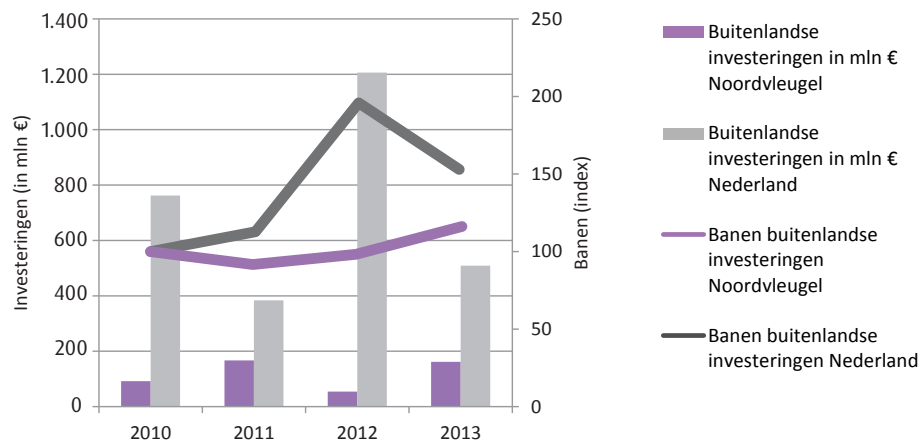


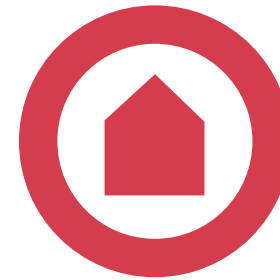
Fig 6: Bruto regionaal product per hoofd van de bevolking in 2012 internationaal vergeleken.

Bron: CBS (cijfers NV Utrecht), Economische Verkenningen MRA (cijfers MRA) en Randstadmonitor (overige cijfers)



VERSTEDELIJKING

duurzame ontwikkeling woningbouw



Het tijdig voorzien in voldoende en kwalitatief passende woningen is nodig om als regio aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor bedrijven, werknemers en studenten. Tot 2040 zijn er netto nog 440.000 woningen nodig, dit vraagt om een forse inspanning van markt en overheid om dit voor elkaar te krijgen, op locaties die passen bij de gewenste woonmilieus.

Nieuwbouw van woningen en vergunningverlening

In 2013 werden in de Noordvleugel bijna 14.000 woningen opgeleverd. De productie staat hier mee op een historisch laag niveau. Ter vergelijking: in 2006 was de productie nog 20.000 woningen. De lagere productie doet zich voor bij alle type opdrachtgevers (corporaties en projectontwikkelaars). De daling van het aantal afgegeven bouwvergunningen is nog sterker: in 2013 werden in de Noordvleugel maar 7.500 vergunningen voor nieuwbouw woningen afgegeven tegenover circa 25.000 in 2006. De productie en het aantal af te geven vergunningen moet omhoog om aan de grote woningbehoefte te kunnen voldoen.

Indicator	Regio	Uitleg	Binnenstedelijk	% Binnenstedelijk
Gerealiseerde woningen	Flevoland	1.091	210	16%
	Noord-Holland	2.009	6.061	75%
	Utrecht	1.459	2.744	65%
	Noordvleugel	4.559	9.015	66%
Bouwvergunningen	Flevoland	239	11	4%
	Noord-Holland	951	3.826	80%
	Utrecht	1.061	1.234	54%
	Noordvleugel	2.251	5.071	69%

Fig 8: Aantal verleende bouwvergunningen en gerealiseerde woningen in 2013

Bron: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel: Woningvraag, Plancapaciteit en Productie, juni 2014

Nieuwbouw: accent op binnenstedelijk

Steden nemen in populariteit toe. Dit blijkt ook uit de locaties waar woningen worden opgeleverd. In 2013 werd tweederde van de nieuwbouwwoningen binnenstedelijk gebouwd. In Flevoland ligt dit percentage vanzelfsprekend lager. Door de jonge bebouwing is het aantal binnenstedelijke mogelijkheden daar beperkt. Voor de provincie Noord-Holland zijn deze gegevens als tijdreeks beschikbaar. Het percentage binnenstedelijk gebouwde woningen is hier gestegen van 50% in 2005 naar 75% in 2013.

Almere

Sinds 1 januari 2010 zijn er 4.205 woningen in Almere gebouwd (stand 1 juli 2014). Dit betreft woningen in met name bestaande stedelijke gebieden als Almere Poort, Almere Nobelhorst en Almere Noorderplassen. Kenmerkend is dat Almere de grootste afname van het aantal afgegeven bouwvergunningen kent: in 2013 bijna een kwart minder dan in 2010. Verder wijkt ook in Almere de plancapaciteit af van de woningbehoefte. In het bijzonder de vraag naar (groen) stedelijk grondgeboden woningen overstijgt de huidige plancapaciteit.



Fig 9:
Plancapaciteit en woningbehoefte per woonmilieu
Provincie Noord-Holland en Almere/Lelystad: tot 2040
Provincie Utrecht: tot 2030

Bronnen: plancapaciteit: monitor woningbouwproductie Noordvleugel.
Woningbehoefte per woonmilieu: Companen (gebaseerd op Woon 2012 en 2009)

Kwalitatieve woningbehoefte

In Noord-Holland, Utrecht en Flevoland is aan de ene kant een tekort aan centrumstedelijke en stedelijk vooroorlogse woonmilieus en aan de andere kant aan dorps- en landelijke milieus. Dit tekort aan landelijke milieus geldt echter niet voor Flevoland. In Utrecht is bovendien een gebrek aan kleinstedelijke milieus. Er is een overschot aan naoorlogse milieus in alle drie de provincies. Deze milieus en ook leegstaande kantorenlocaties kunnen mogelijk deels getransformeerd worden tot de gewenste stedelijke milieus. Er is op dit moment nog veel plancapaciteit beschikbaar, maar deze past niet altijd bij het gewenste type woonmilieu.

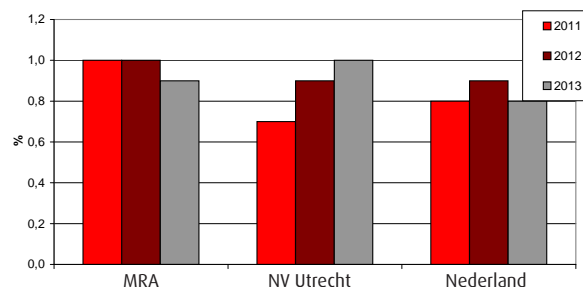


Fig 10: Jaarlijkse groei aantal huishoudens in % MRA, NV Utrecht en Nederland

Bron: CBS

Regio	Natuurlijke aanwas	Saldo buitenlands	Saldo binnenlands	Groei
NH-Noord	730	770	-1.360	140
NH-Zuid	6.330	1.900	7.630	15.860
Amsterdam	5.560	740	4.800	11.100
Almere/Lelystad	1.700	170	-830	1.040
MRA	8.020	2.070	6.800	16.890
Noord-Holland	7.060	2.670	6.270	16.000
Flevoland	2.450	1.250	-2.200	1.500
Utrecht	5.200	850	2.250	8.300

Figuur 11: Indicatie bevolkingsontwikkelingen 2013 (voorlopige cijfers)

Bron: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel: Woningvraag, Plancapaciteit en Productie, juni 2014

Instroom naar de Noordvleugel neemt toe

In de Noordvleugel wonen circa vier miljoen inwoners en zijn er iets meer dan twee miljoen huishoudens. De Noordvleugel neemt ruim 1/3 van het totale woningtekort in Nederland voor haar rekening, terwijl maar 1/4 van de Nederlandse bevolking in het gebied woont. De spanning op de woningmarkt concentreert zich in toenemende mate in succesvolle stedelijke regio's en daarbinnen in de steden. De Noordvleugel heeft te maken met verstrekkende veranderingen in de migratiestromen. In de eerste plaats is er sprake van een positief en stijgend binnenlands migratieoverschot, dat bijdraagt aan de groei van de bevolking en het aantal huishoudens en dus aan de woningvraag. En binnen de regio zijn het vooral de steden Utrecht en Amsterdam die daarvan in sterke mate profiteren. Met name voor Amsterdam is dat een trendbreuk met de periode voor 2008. De laatste jaren stijgt het aantal Amsterdammers zelfs zo sterk dat de gemiddelde woningbezetting, na een decennialange daling, inmiddels weer stijgt. Die stijging is overigens een belangrijke indicator voor de spanning op de Amsterdamse woningmarkt en illustreert de vermoedelijk grote latente vraag naar woningen.

BEREIKBAARHEID



goed functionerend mobiliteitsnetwerk

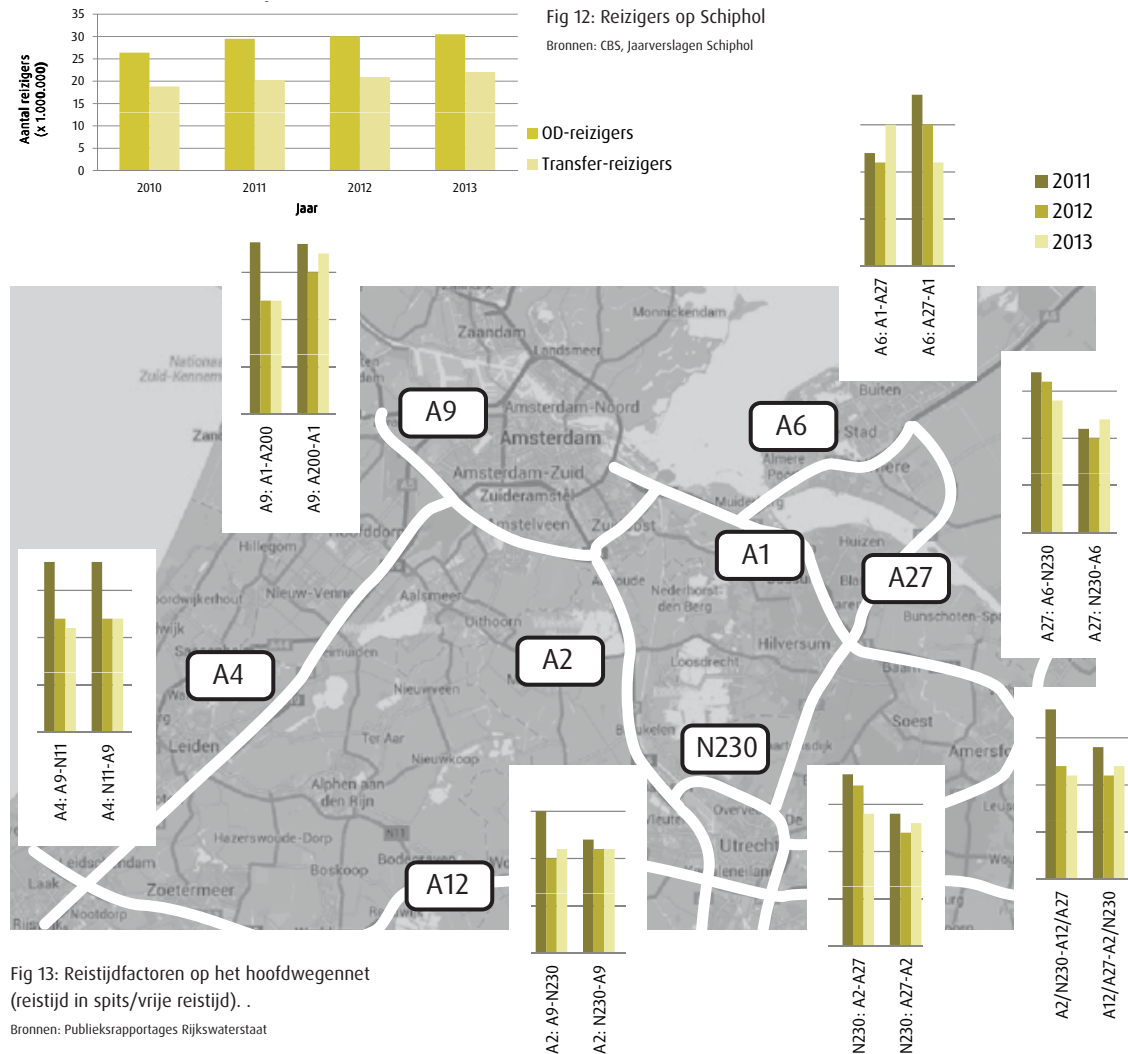
De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De mainport Schiphol biedt via de lucht toegang tot de gehele wereld. Met het oog op de verdere verstedelijking van de regio is het van belang het stedelijke en regionale netwerk, mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen.

Bereikbaarheid via Schiphol

De internationale bereikbaarheid, grotendeels voor rekening genomen door Schiphol, groeit gestaag. Tussen 2010 en 2013 nam het aantal reizigers met ongeveer 16% toe tot meer dan 52 miljoen. Bijna 60% van deze reizigers heeft Schiphol als begin- of eindpunt van de reis; het overige deel stapt over op een andere vlucht.

Verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet

Tussen 2011 en 2013 zijn verschillende infrastructurele projecten uitgevoerd op het hoofdwegennet. Door deze capaciteitsuitbreidingen verbeterde de autobereikbaarheid. Op de A2 verbeterde de reistijd (op enkele spitslocaties met zelfs 25%) als gevolg van de (volledige) openstelling van de Leidsche Rijntunnel. De verbreding van de A4 naar 2x3 rijstroken is in 2012 afgerond. Hierdoor is een sterke afname van de reistijd zichtbaar (20% en meer). Verder zijn rondom Amsterdam op meerdere plekken spitsstroken in gebruik genomen, waardoor de bereikbaarheid van de regio in de spits is toegenomen. Nevenstaande figuur geeft de reistijdontwikkeling op enkele representatieve interstedelijke relaties weer.



Binnenstedelijke bereikbaarheid

De deur tot deur reistijd hangt sterk samen met het eerste en laatste deel van de verplaatsing. Dit deel vindt veelal plaats in de bebouwde kom. Zeker bij toenemende verdichting dient er aandacht te zijn voor de stadsregionale bereikbaarheid. De vervoerwijze kan zijn de auto, (elektrische) fiets, bus, tram, metro, al of niet in combinatie met de trein. Vooral in de steden is de laatste jaren het belang van de fiets sterk toegenomen. De groei in de Noordvleugel lag hoger dan in andere landsdelen. In Utrecht werden in 2012 41% van alle binnenstedelijke verplaatsingen met de fiets gemaakt, in 2000 was het aandeel van de fiets nog 35%. Eenduidige indicatoren voor het vergelijken van de verschillende vervoerwijzen zullen voor de 1-meting nog ontwikkeld worden.

Trein: in- en uitstappers en punctualiteit

De Noordvleugel kent veel treingebruik: circa 40% van Nederlandse treinreizigers stapt in of uit in deze regio. In de periode 2010-2012 nam in Noord-Holland en Utrecht het aantal in- en uitstappers sterker toe dan het landelijk gemiddelde. In Flevoland lag dit iets onder het landelijk gemiddelde. Waarbij voor Flevoland geldt dat eind 2012 de Hanzelijn is geopend, dit leidt in 2013 tot een aanmerkelijke groei van het aantal in- en uitstappers. Tussen 2010 en 2013 is de punctualiteit van het treinverkeer vrij constant. De punctualiteit in 2013 werd negatief beïnvloed door een relatief groot aantal dagen waarop met aangepaste dienstregeling werd gereden. Cijfers specifiek voor de Noordvleugel met betrekking tot punctualiteit ontbreken. Samen met NS/Prorail zal nader onderzocht worden of dit in de toekomst wel te bepalen is.

Reizigerskilometers per jaar

In de provincies Utrecht en Noord-Holland wordt (relatief) meer gebruik gemaakt van het OV dan het landelijke gemiddelde, terwijl het aandeel van de auto juist minder is (hoewel het autogebruik in absolute termen stijgt). In Flevoland wordt de auto juist meer gebruikt dan gemiddeld in Nederland, terwijl de fiets minder gebruikt wordt. De Noordvleugel kende in de periode 2000-2012 een iets hogere mobiliteitsgroei dan het landelijk gemiddelde. Vooral de werkgerelateerde mobiliteit groeide: +14%. In het bijzonder Utrecht kende een zeer sterke groei.

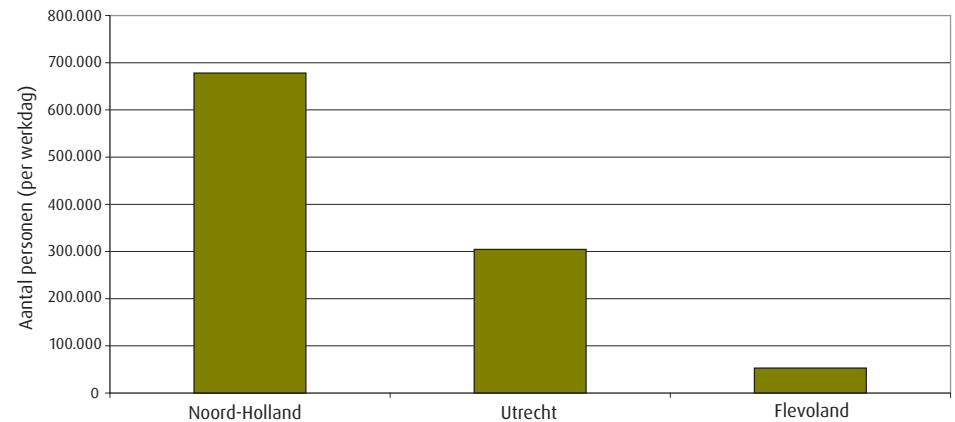


Fig 14: In- en uit-stappers NS Stations in 2012 per provincie

Bron: NS MOA

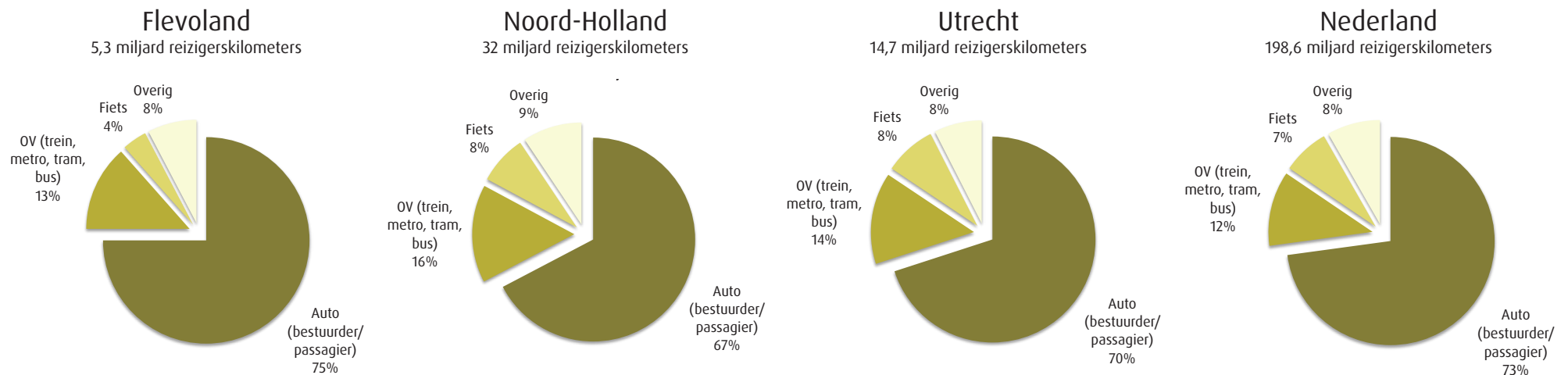


Fig 15: Verdeling reizigerskilometers 2013

Bron: CBS (MON)

NATUUR EN LANDSCHAP



aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Bij elke ruimtelijke ingreep voor wonen, werken en bereikbaarheid hoort een flankerende agenda voor natuur, water, recreatie, cultuurhistorie en groen. Het verbeteren van de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied en het bewaren van evenwicht tussen stad en land/natuur zijn belangrijke uitdagingen voor de Noordvleugel.

Verhouding groen - rood

In de Noordvleugel bedraagt de groen-roodverhouding 3,7 (cijfers 2010): het totale 'groene' of onbebouwde areaal is 3,7 keer zo groot als het 'rode' of bebouwde areaal. Ten opzichte van 2006 is de groen-roodverhouding in de Noordvleugel met -2,3% gedaald (in 2006 was er dus meer groen areaal in verhouding tot rood areaal). In NV Utrecht ligt de groen-roodverhouding met 2,6 lager dan in de MRA (4,2), terwijl de landelijke groen-roodverhouding 7,0 bedraagt. Figuur 16 brengt de regionale verschillen in de groen-roodverhouding in beeld.

Recreatieterrein per inwoner

Per inwoner van de Noordvleugel is 46 m² recreatieterrein beschikbaar (cijfers 2010). In de MRA ligt de hoeveelheid recreatieterrein per inwoner met 49 m² hoger dan in NV Utrecht (40 m²), hetgeen deels wordt veroorzaakt door de grote hoeveelheid recreatieterrein in Flevoland (114 m² per inwoner). In de omgeving van de Noordvleugel, op het resterende grondgebied van de drie Noordvleugelprovincies, is de beschikbaarheid van recreatieterrein met 79 m² per inwoner groter. Gemiddeld is er in Nederland 59 m² recreatieterrein per inwoner beschikbaar.

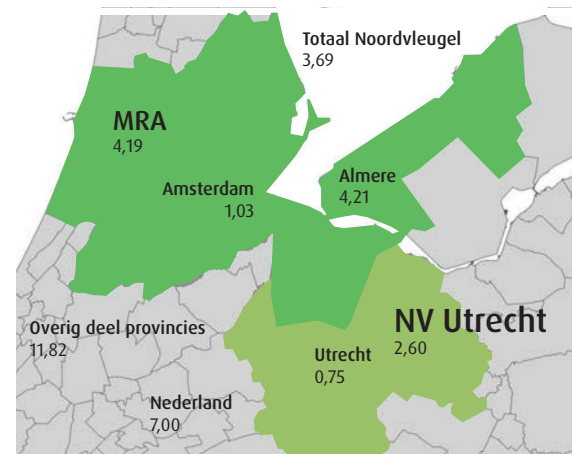


Fig 16: Verhouding tussen hectare groen en rood grondgebruik 2010

Waarbij groen is recreatieterrein, agrarisch terrein, bos en open natuurlijk terrein, binnenwater en buitenwater.

Waarbij rood is verkeersterrein, bebouwd terrein en semi-bebouwd terrein.

Bron: CBS

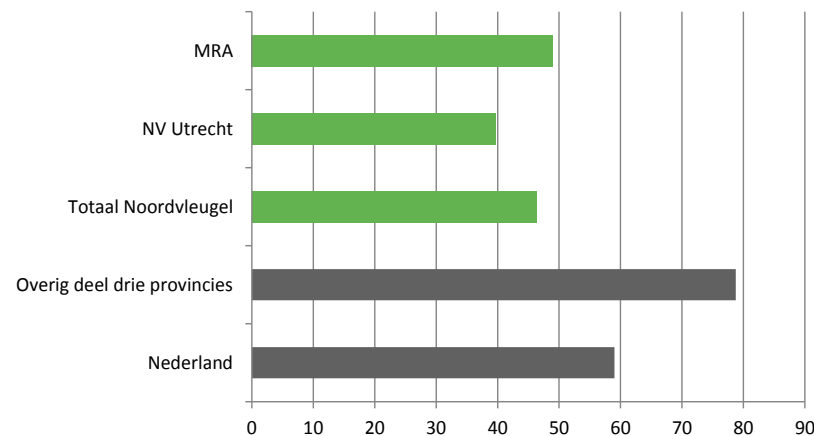


Fig 17: Recreatieterrein per inwoner in m² in 2010

Waarbij recreatieterrein is park en plantsoen, sportterrein, volkstuin, dagrecreatief terrein en verblijfsrecreatief terrein.

Bron: Compendium voor de leefomgeving

Ontwikkeling EHS

De drie Noordvleugel-provincies lopen in de pas als het gaat om de verwerving van EHS ten opzichte van hun taakstelling. Van de drie Noordvleugel-provincies heeft de provincie Flevoland relatief gezien het grootste deel van de EHS-taakstelling inmiddels verworven (82%), maar hier is de taakstelling in absolute zin dan ook veruit het kleinst (2.720 ha tegenover 11.230 ha in Utrecht en 15.226 ha in Noord-Holland). De provincie Noord-Holland heeft 70% van haar taakstelling verworven. In de provincie Utrecht ligt de voortgang met 47% onder het landelijke cijfer van 57%.

Natura2000 Markermeer/IJmeer

De natuurwaarden in het Markermeer/IJmeer zijn de afgelopen decennia verslechterd. In 2009 zijn daarom Natura 2000 instandhoudingsdoelen vastgesteld. De ANT-IJG studie (Autonome Neerwaartse Trends in het IJsselmeerGebied) gaat onder meer in op de veroorzakers van deze neergaande trends en beschrijft welke niveaus van instandhoudingsdoelen kunnen worden bereikt tegen welke financiële inspanningen. Momenteel worden de beheerplannen bij Rijkswaterstaat opgesteld. In 2015 is de Natura 2000 monitor voor het Markermeer/IJmeer gereed. Hierin zullen voor vijftien indicatoren (soorten) zogenaamde 'thermometers' worden gemaakt. Deze thermometers kunnen in de hierna volgende Monitors Gebiedsagenda worden opgenomen.

Werkgelegenheid recreatie & toerisme landelijk gebied

In volgende edities van de Monitor kan de stand en ontwikkeling van de sector toerisme en recreatie in het landelijk gebied in beeld worden gebracht. Dit vraagt een bewerking van de microdata van provincies met daarin het aantal banen en vestigingen in de sector toerisme & recreatie (conform de landelijke IPO standaard R&T).

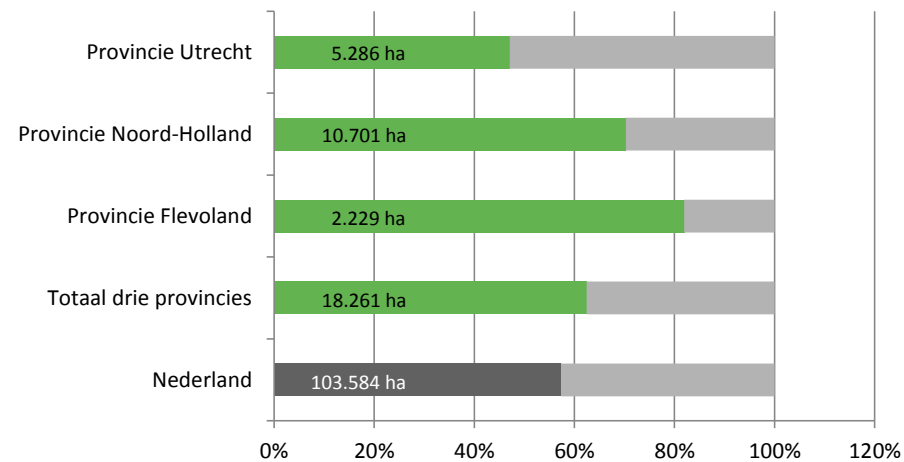
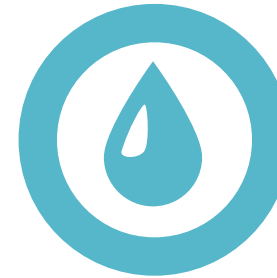


Fig 18: Verworven gebied EHS (als % van taakstelling en in ha), 2012

Bron: NOK Rapportage 1-1-2012 Voortgang EHS

WATER



robuust watersysteem

Het vinden van oplossingen voor de steeds groter wordende wateropgave is een randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in de Noordvleugel. Met de Deltabeslissingen 2015 die op Prinsjesdag 2014 zijn gepubliceerd, worden stappen gezet op het vlak van waterveiligheid, de zoetwatervoorziening en het waterbestendig maken van de ruimtelijke inrichting. Daarnaast wordt Kaderrichtlijn Water (KRW) gewerkt aan verbetering van de waterkwaliteit. De Deltabeslissingen en de KRW hebben hun betekenis en doorwerking voor de Noordvleugel. Het rijk heeft hiervoor een bestuursakkoord gesloten met de regionale overheden.

Waterveiligheid en voorkomen wateroverlast

Op het vlak van waterveiligheid zijn in de Deltabeslissingen nieuwe normen vastgelegd die wettelijk worden verankerd. Het beschermingsniveau stijgt daarmee en houdt ook meer rekening met de potentiële schade voor inwoners en economie. Voor de dichtbevolkte Noordvleugel betekent het dat de bescherming tegen het water beter wordt, maar dat brengt natuurlijk wel extra maatregelen met zich mee, o.a. voor de kustbescherming (o.a. zwakke plek bij Petten en extra zandsuppleties) en de rivierdijken (waarbij Nederrijn en Lek van directe betekenis zijn voor de Noordvleugel) naast extra ruimte voor de rivieren.

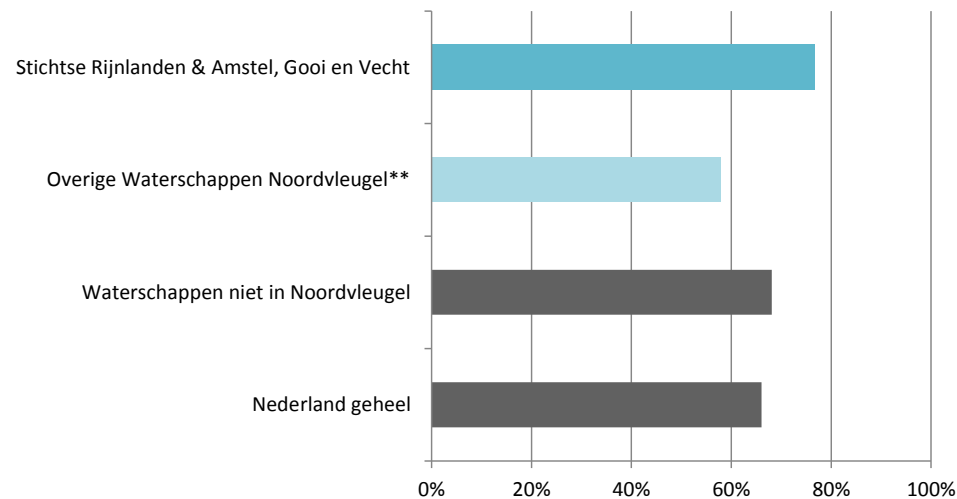


Fig 19: Dijken, dammen en duinen die voldoen aan norm Deltaprogramma (% van totaal km), 2013*

* Exclusief dijken, dammen en duinen waarvoor nog nader onderzoek moet volgen

** Vallei en Veluwe; Rijnland; Hollands Noorderkwartier; Zuiderzeeland

Bron: Ministerie van I & M: Water in beeld, Voortgangsrapportage Nationaal Waterplan en Bestuursakkoord Water over het jaar 2013: p.31

Van de twee waterschappen die grotendeels of geheel binnen de Noordvleugel vallen (Stichtse Rijnlanden & Amstel, Gooi en Vecht) voldoet 77% van in totaal 125 km aan dijken, dammen en duinen aan de nieuwe norm uit het Deltaprogramma (cijfers 2013). Voor de overige vier waterschappen (Vallei en Veluwe, Rijnland, Hollands Noorderkwartier & Zuiderzeeland), waarvan een kleiner deel binnen het gebied van de Noordvleugel valt, geldt dit voor 58% van 434 km. Dit impliceert een verbeteropgave die de komende decennia moet worden uitgevoerd. Op landelijk niveau is 66% van de 2.836 km primaire waterkeringen duurzaam op orde. Figuur 19 laat een vergelijking van de verschillende groepen waterschappen en het landelijk gemiddelde zien.

In het verlengde hiervan is de Deltabeslissing over de ruimtelijke inrichting van belang. Hierin wordt afgesproken om de ruimtelijke inrichting meer waterbestendig te maken, via onder meer extra ruimte voor waterberging in de steden (belangrijk voor opvangen stortbuien) en een meerlaagsveiligheidsbenadering.

Kwaliteit oppervlaktewater

In figuur 20 is te zien dat de chemische kwaliteit van de vier grootste wateren binnen de Noordvleugel in de periode 2010-2015 net als in 2009 niet aan de geldende normen voldoet. De chemische kwaliteit van de Randmeren-Zuid (Gooimeer en Eemmeer) is in 2010-2015 echter wel verbeterd ten opzichte van 2009, en voldoet nu wel aan de norm.

De ecologische kwaliteit van het Markermeer en de Randmeren-Zuid is verslechterd. Beide wateren krijgen voor de periode 2010-2015 het oordeel "ontoereikend", terwijl de ecologische kwaliteit in 2009 als "matig" werd aangeduid. Daarentegen is de ecologische toestand van het Amsterdam-Rijnkanaal wel verbeterd (van "ontoereikend" naar "matig").

Zoetwatervoorziening

De Deltabeslissingen over de zoetwatervoorziening en die over het IJsselmeergebied zijn van grote betekenis voor de Noordvleugel. Er is gekozen voor het flexibel opzetten van het waterpeil in het IJsselmeergebied, waarmee een grotere zoetwaterbuffer kan worden gecreëerd. De vergaande verhoging van het peil die tot zeer grote aanpassingen voor de inrichting rond het IJsselmeer hadden geleid, zijn van de baan. Consequentie is dat er in de Afsluitdijk pompen worden geplaatst om te allen tijde water te kunnen afvoeren naar de Waddenzee. Tevens zijn er afspraken gemaakt voor het vergroten van de aanvoermogelijkheden van zoetwater uit het IJsselmeergebied naar verschillende landbouwgebieden in Noord-Holland en Utrecht om daarmee voldoende zoet water beschikbaar te hebben, maar belangrijker nog ook de verzilting en verdroging tegen te kunnen gaan. Het eerste heeft grote betekenis voor de productiviteit van de landbouw en het agro-food-cluster. Het tweede is van grote betekenis voor preventie van (financieel aanzienlijke) verdrogingschade in het stedelijk gebied (verzakkingen, funderingsproblemen).

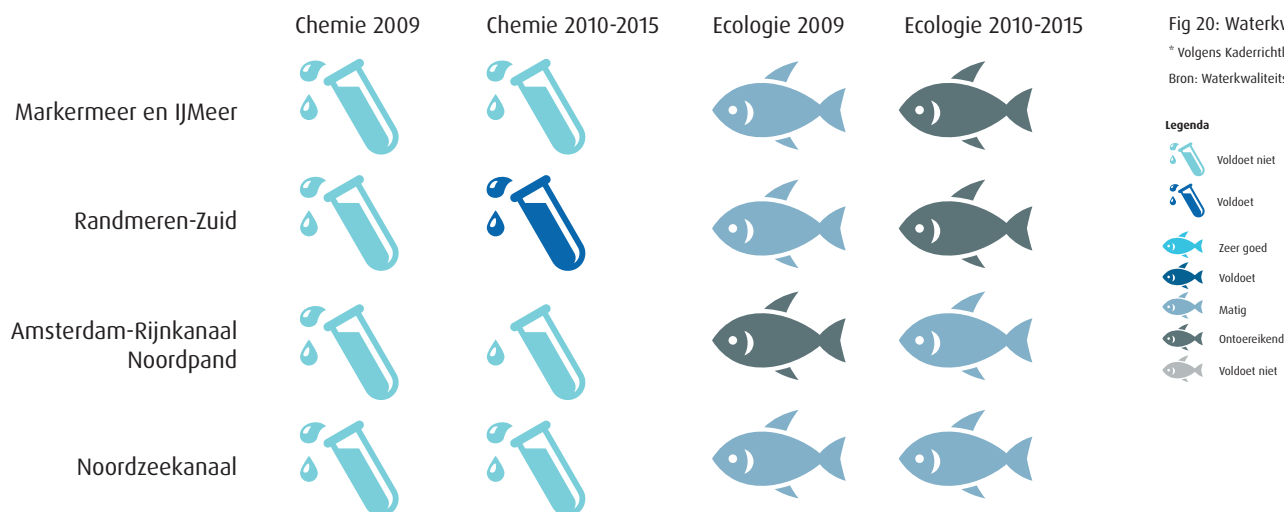


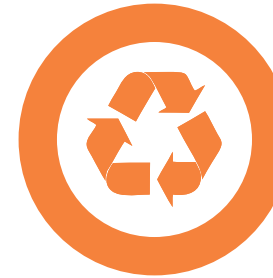
Fig 20: Waterkwaliteit* belangrijke wateren Noordvleugel 2009 en 2010-2015

* Volgens Kaderrichtlijn Water

Bron: Waterkwaliteitsportaal

- Legenda**
- Volvoet niet
 - Volvoet
 - Zeer goed
 - Volvoet
 - Matig
 - Ontoereikend
 - Volvoet niet

ENERGIE



verduurzaming energievoorziening

Een betrouwbare, stabiele en betaalbare energievoorziening is essentieel voor een concurrerend Nederland. Het Rijk zet in op de realisatie van een lagere CO2-uitstoot en op 14% duurzame energie in 2020. Voor de Noordvleugel ligt er een rol in het ruimtelijk mogelijk maken van duurzame opwekking en het stimuleren van energiebesparing in bestaande bouw en nieuwbouw.

Windenergie

De Noordvleugel telt 184 windmolens en heeft daarmee een vermogen van 288 Megawatt (cijfers 1 september 2014). Dit is circa een tiende van ons nationale windmolenpark. Binnen de Noordvleugel heeft het grondgebied van Flevoland veruit de grootste capaciteit (118 windmolens, 180 MW). Het overige deel van de drie provincies, buiten de Noordvleugel, telt 668 windmolens met een vermogen van 835 MW. De off shore windparken Amalia en Egmond aan Zee tellen daarnaast nog eens 96 windmolens en 228 MW vermogen. Cijfers over *gerealiseerd* vermogen zijn alleen op het niveau van de provincies beschikbaar. In 2013 realiseerden de provincies Flevoland en Noord-Holland samen 43% van de windenergie in Nederland.

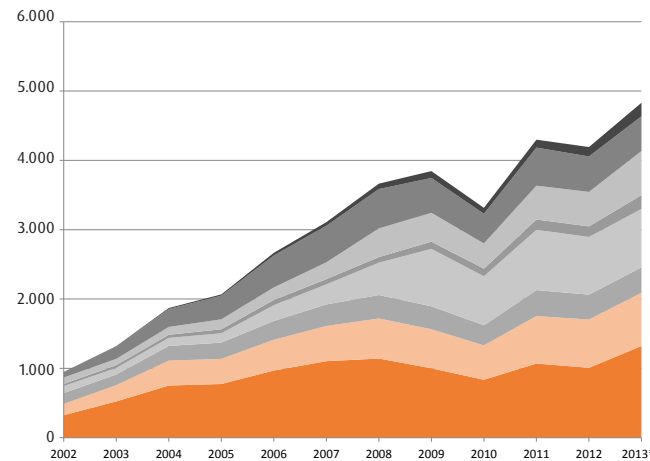


Fig 21: Gerealiseerd windvermogen in megawatt per provincie en op zee, 1990-2013

Bron: CBS, bewerkt door Compendium voor de leefomgeving

** cijfers nader voorlopig

- Overige provincies
- Zuid-Holland
- Zeeland
- Noord-Brabant
- Groningen
- Friesland
- Noord-Holland
- Flevoland

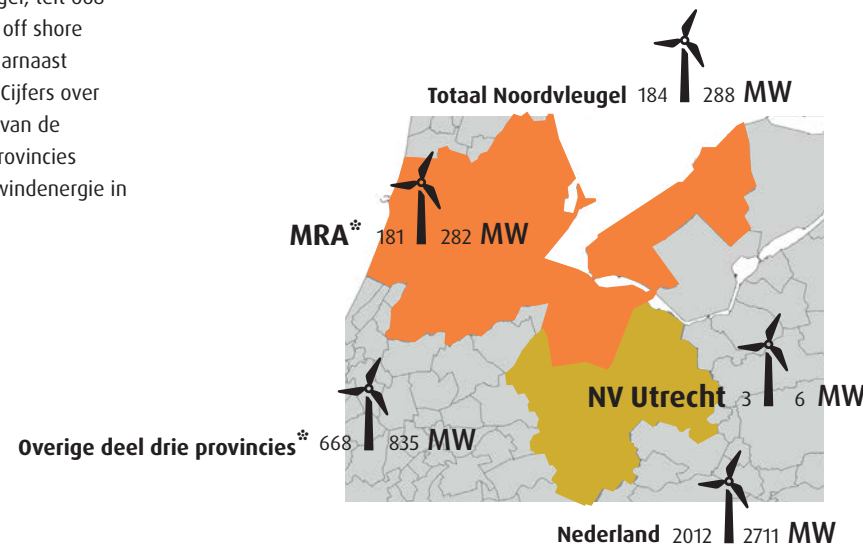


Fig 22: Aantal windmolens en vermogen in MW, peildatum 1 september 2014

* Off shore windparken Amalia en Egmond aan Zee niet meegeteld: 96 windmolens 228 mw

Bron: Windstats.nl (Bosch & Van Rijn)

Zonne-energie

In 2013 produceerde Nederland 61,6 miljoen kWh aan zonne-energie (zonnecellen die zonder subsidie uit PV, SDE+, SDE en MEP-regeling zijn aangeschaft niet meegeteld). Een kwart hiervan werd opgewekt in een van de drie Noordvleugel-provincies.

Energieverbruik woningen

Huishoudens in de Noordvleugel verbruiken gemiddeld 2.967 kWh elektriciteit en 1.280 m³ aardgas per jaar (cijfers 2012). Beide getallen liggen lager dan landelijk, met name het verschil in elektriciteitsverbruik is groot. In de Noordvleugel en ook landelijk loopt het verbruik van zowel aardgas als elektriciteit terug, op beide schaalniveaus in een vergelijkbaar tempo. Tussen 2010 en 2012 daalde het gemiddelde aardgasverbruik met 18%, de daling van het elektriciteitsverbruik was kleiner (2% Noordvleugel en 3% landelijk).

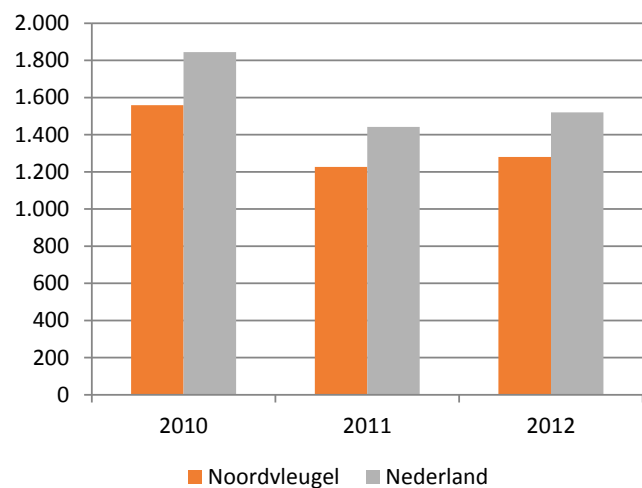


Fig 24: Gemiddeld jaarlijks aardgasverbruik in m³ per woning, Noordvleugel en Nederland, 2010-2012

Bron: CBS

Fig 23: Productie zonne-energie PV, SDE+, SDE en MEP* in mln kWh in 2013

* De diverse subsidieregelingen

Bron: RVO, Rapportage hernieuwbare energie, juni 2014

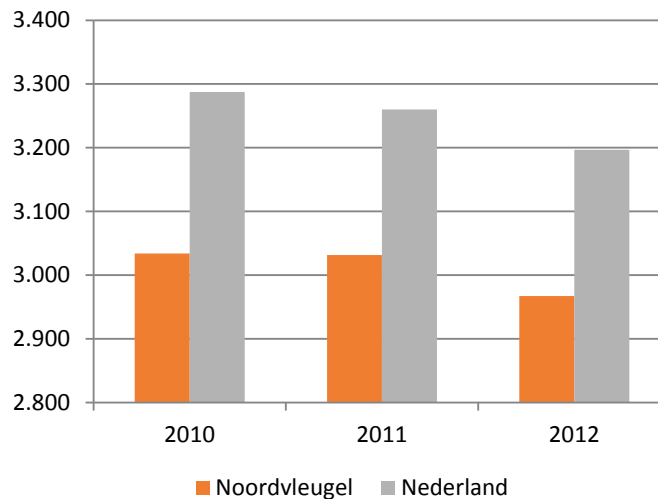
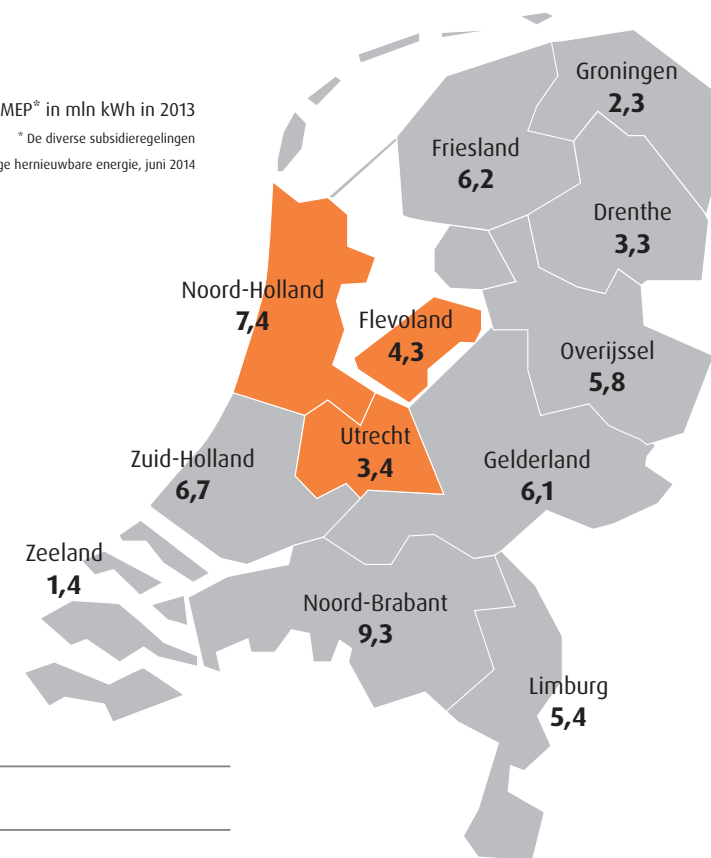


Fig 25: Gemiddeld jaarlijks elektriciteitsverbruik in kWh per woning, Noordvleugel en Nederland, 2010-2012

Bron: CBS

ZEVEN GEBIEDSOPGAVEN

Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsontwikkelingen in de Noordvleugel. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is.



Foto: Marc Dorleijn

ZUIDAS

In 1998 presenteerde de gemeente Amsterdam haar (eerste) Masterplan voor de Zuidas, het gebied aan weerszijden van de A10 tussen grofweg de Amstelveenseweg in het westen en begraafplaats Zorgvlied in het oosten (zie kaart). Het hart van het programma bestond uit een omvangrijk kantorenareaal. Het eerste masterplan ging uit van het volledig ondergronds brengen van de A10 én de trein en metrosporen, het zogeheten volledige dokmodel.

De Zuidas heeft zich inmiddels ontwikkeld tot dé toplocatie van Nederland en de Noordvleugel. Waren het in eerste instantie vooral de banken en de advocatuur uit Amsterdam die zich aan de Zuidas vestigden, in tweede instantie zijn zij gevolgd door hoofdkantoren van grote Nederlandse multinationals, kleinere internationaal opererende Nederlandse bedrijven, nieuwe internationale bedrijven (met veelal kleinere vestigingen) en allerlei daaraan gelieerde dienstverlening en – in toenemende mate – ook voorzieningen als winkels en horeca, naast reeds aanwezige maar groeiende onderwijsfuncties, de VU/VUMC en de RAI.

Sinds 1998 is er ruim 600.000 m² netto aan functies toegevoegd, daarmee is circa 25% van de totale opgave gerealiseerd. Het gaat vooral om vierkante meters kantoren (59% van 600.000 m²), maar ook wonen (14%) en voorzieningen (27%). In aanbouw is op dit moment nog zo'n 200.000 m², met een flinke toevoeging van het aantal woningen. Die woningen betreffen zowel koop als huur (beide middelduur en duur), maar ook een behoorlijk aantal (tijdelijke) studentenwoningen. Het gebied doet het ondanks de crisis relatief goed en de markt trekt inmiddels duidelijk aan. De kantorenleegstand is er, in tegenstelling tot andere gebieden, laag en de woningen zijn in trek.

Voor het dok is inmiddels gekozen voor een partieel dokmodel: de A10 wordt ondergronds gebracht, maar de sporen van trein en metro blijven bovengronds. De A10 wordt verbreed (naar 2x6 rijstroken) en ontvlochten: lokaal verkeer wordt van het doorgaande gescheiden. Het dok wordt ook minder lang dan in de oorspronkelijke plannen. De Rijksbijdrage is vastgesteld (€ 1,4 mrd.) en de planning is dat de realisatie tussen 2017 en 2026/'28 zal plaatsvinden.

Een belangrijk planonderdeel in dit kader is de opwaardering van station Zuid-WTC naar een moderne multimodale OV-terminal met een drievoudige capaciteit (210.000 reizigers per dag t.o.v. 70.000 in 2010). Op de planning staan onder meer de omklapping van de metroperrons (zodat ze parallel aan de treinperrons komen te liggen) en de toevoeging van een tweede stationspassage, en natuurlijk de Noord-Zuid-lijn (ca. 2017 gereed).

De Zuidas draagt onmiskenbaar bij aan het internationale vestigingsklimaat. Het gebied kenmerkt zich door een combinatie van 'global buzz and local pipelines'. Als woongebied trekt de Zuidas een brede groep: van Amsterdammers (vaak afkomstig uit de directe omgeving) tot expats vanuit de hele wereld. De vestiging van expats vormt een onderdeel van de zone Amsterdam Centrum – Zuid – Amstelveen waar de 'internationals' overwegend wonen.

Wat betreft stedenbouw en architectuur en duurzaamheid wordt hoog ingezet. Zo moeten alle gebouwen ten minste een zogeheten BREEAM-excellent certificaat behalen.

AS STATIONSGBIED UTRECHT - LEIDSCHER RIJN



Bron: CU2013.nl



Foto: Gerry Hurkmans

Op de as Stationsgebied Utrecht – Leidsche Rijn spelen omvangrijke, langlopende ontwikkelingen die van nationale betekenis zijn: de herontwikkeling van Nederlands belangrijkste OV-knooppunt (NSP project), de realisatie van Leidsche Rijn, de grootste VINEX-locatie van Nederland, en in de zone daartussen diverse binnenstedelijke transformatieopgaven.

Het Stationsgebied Utrecht (90 ha) is een van de zes door het Rijk aangewezen Nieuwe Sleutelprojecten, bedoeld ter versterking van de concurrentiepositie van de stedelijke gebieden als onderdeel van Europese ontwikkelingen en als antwoord op de toenemende milieu- en mobiliteitsproblemen. De gemeente heeft daar verschillende doelstellingen aan toegevoegd, waaronder het kwalitatief verbinden van het oude en het nieuwe deel van het centrum, zodat één vernieuwd centrum ontstaat. De stedenbouwkundige principes zijn samengevat in “herstellen, verbinden en betekenis geven”. De gemeente Utrecht werkt deze doelstellingen samen met het Rijk in PPS-verband uit met de private partners ProRail, NS, Corio, Jaarbeurs en Rabobank. Er zijn thans een veertigtal deelprojecten benoemd.

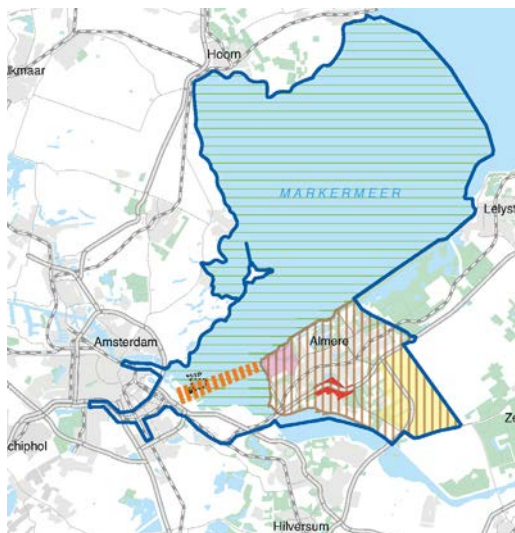
Fase 1 is halverwege en rond 2020 gereed. Het belangrijkste project is de nieuwe OV-terminal. Conform doelstelling moet de railport van Nederland voor trein, tram, bus, fiets en taxi een geoliede machine worden voor 100 miljoen reizigers per jaar. Fase 2 (voornamelijk Jaarbeurskwartier en Westplein) is aangemeld als MIRT-project en biedt kansen op het gebied van economie, handel en nijverheid. Samen met de Merwedekanaalzone, is dit Utrechts belangrijkste binnenstedelijke herontwikkeling. Deze moet o.a. een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit, aan een gezonde stad en aan vergroening.

Het Stationsgebied is een hoogwaardige vestigingslocatie voor (nationale hoofd)kantoren binnen de Noordvleugel. In de Regionale Overeenkomst Kantoren 2014 is het kantorenprogramma voor het stationsgebied (netto toevoeging van 250.000 m²) in stand gehouden. Ook anno 2014 is de vraag uit de markt groter dan het aanbod.

Leidsche Rijn voorziet met 31.000 woningen tot 2025 in een groot deel van de verstedelijkingsopgave van de Noordvleugel. Inmiddels zijn bijna 22.000 woningen opgeleverd. De realisatie van Leidsche Rijn Centrum is de grootste opgave die nog voorligt. Op de grens met de bestaande stad moet in 2017 een volwaardig stadscentrum (inclusief vervoersknoep) tot stand komen (32.000 m² detailhandel, 80.000 m² horeca, 10.000 m² kantoren, 734 appartementen). Over het perspectief van een volwaardig en (boven)regionaal centrum is discussie ontstaan als gevolg van de recente ontwikkelingen in de detailhandel (internetwinkelen) en terughoudendheid van ondernemers. Met de ontwikkelende partij LRC B.V. (samenwerking a.s.r. en Vesteda) is afgesproken dat contractuele verplichtingen worden nagekomen en dat in aansluiting op de huidige marktomstandigheden de in contract en bestemmingsplan aanwezige flexibiliteit wordt benut bij de nadere uitwerking van de bouwplannen.

In de zone tussen Leidsche Rijn en het Stationsgebied richt Utrecht zich op de geleidelijke transformatie van verouderde binnenstedelijke industriële locaties zoals de Merwedekanaalzone, de Cartesiusdriehoek en Welgelegen. De herontwikkeling van deelgebied 4 (defensieterrein) van de Merwedekanaalzone staat als eerste op de rol, naar verwachting komt hier een woon-, werk- en verblijfsmilieu met binnenstedelijk karakter tot stand (600 woningen).

RIJKSSTRUCTUURVISIE AMSTERDAM-ALMERE-MARKERMEER



Paul Deelman pdfoto

De Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RSV-AAM), door het Rijk vastgesteld op 13 november 2013, schetst een perspectief voor de ontwikkeling van woningbouw, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. De visie richt zich op het versterken van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en de bijdrage van Almere daaraan.

Almere gaat zich ontwikkelen tot westelijk georiënteerde en completere stad. Met een toevoeging van circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 kan Almere een deel van verstedelijkingsdruk in de Noordvleugel opvangen en de diversiteit aan woonmilieus vergroten. Almere zal zich daarbij ontwikkelen tot een completere stad met bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid, complementair aan de Noordvleugel, en wordt volwaardig onderdeel van het regionale mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel.

Almere zal groeien in fasen, eerst op locaties langs de bestaande vervoersassen (A6, A27 en Flevolijn) volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Na realisatie van de locaties Poort, Centrum Weerwater, Oosterwold en Nobelhorst worden er in Noorderplassen West, Haven en in de bestaande stad woningen toegevoegd. Op de Stichtsekanal komt een regionaal bedrijventerrein. Op die manier wordt stedelijke druk opgebouwd die nodig is om een verdere groei van de stad in Almere Pampus succesvol te laten zijn. In de huidige bestemmingsplannen heeft de gemeente ruimte voor circa 20.000 woningen. Vanaf 2010 zijn er 4.205 huizen gebouwd (stand 1 juli 2014).

De gemeente Almere stelt positieve besluitvorming over de IJmeerverbinding als voorwaarde voor de ontwikkeling van Almere Pampus. Met de IJmeerlijn zou een directe metroachtige verbinding tussen Almere en Amsterdam ontstaan. In de Rijkstructuurvisie is de IJmeerverbinding als stip op de horizon benoemd. Zodra Almere 25.000 nieuwe woningen telt en er zicht is op de realisatie van IJburg tweede fase wordt hierover een besluit genomen op basis van een vervolgonderzoek MIRT-verkenning (naar verwachting omstreeks 2023/2025). Hierbij zullen meerdere alternatieven worden meegenomen, zowel met IJmeerverbinding (brug en tunnel) als zonder IJmeerverbinding.

Met diverse projecten wordt de bereikbaarheid verbeterd. Het komende decennium worden de bestaande rijkswegen A9, A10-Oost, A1 en A6 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere verbreed (project SAA). Het bestaande spoor tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt in verschillende fasen uitgebreid en aangepast (project OV SAAL). Met de uitvoering van de tracébesluiten voor de Zuidtak in Amsterdam en de Flevolijn is gestart. In een ontwerp-tracébesluit wordt voorgesteld om de wegcapaciteit tussen Utrecht en Almere uit te breiden in het A27-deeltraject Utrecht Noord-knooppunt Eemnes. Verdere uitbreiding van de capaciteit van de A27 tussen het knooppunt Eemnes en Almere is onderzocht en blijkt vooralsnog niet nodig. Er is een pilot gestart met een snelbus tussen Almere en Utrecht De Uithof via de A27.

Het Markermeer-IJmeer moet zich ontwikkelen tot Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Daarmee ontstaat een hoogwaardiger leefomgeving, wordt invulling gegeven aan Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen en wordt tevens juridische ontwikkelruimte gecreëerd voor recreatieve, infrastructurele en stedelijke ontwikkelingen in en rond het Markermeer-IJmeer. Eerste stappen zijn het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop (MIRT-planuitwerkingsfase in 2014, start realisatie in 2015) en de 1e fase van het project Marker Wadden (aanbesteding in 2015/2016).

NOORDZEEKANAALGEBIED/ZAANIJOEVERS



Urhahn Urban Design



Foto&video Honing



Dick Riesmeijer

Met de Visie Noordzeekanaalgebied 2040, vastgesteld in de zomer van 2013, is er meer duidelijkheid gekomen over de ruimte voor twee belangrijke ontwikkelingen in dit gebied: een gezonde groei van de haven en de ontwikkeling van (hoog)stedelijke woonwerkmilieus langs de ZaanIJ-oeveren. De uitdaging in het NZKG is om de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijven en talent. Met de gezamenlijke visie en een uitvoeringsagenda committeren partijen – de vijf gemeenten, provincie, rijk en havenbeheerders – zich aan het maken van een integrale afweging.

In de Visie NZKG is besloten dat de groei van de zeehavens tot 125 miljoen ton overslag per jaar via intensivering van het bestaand havenareaal moet worden bereikt. Mogelijke uitbreiding van de haven is pas na voldoende intensivering aan de orde (na 2020), hiervoor is de Houtrakpolder gereserveerd. Het projectbureau NZKG werkt momenteel aan een Ruimte-intensiveringsmonitor. In 2015 zal deze zicht bieden op de daadwerkelijke mogelijkheden voor intensivering, waarna het vestigingsbeleid kan worden vormgegeven. Parallel daaraan is gestart met het Provinciaal Inpassingsplan voor het oprekken van de geluidscontouren rond industrieterreinen Westpoort en Hoogtij, zodat zich hier meer bedrijven kunnen vestigen. Een majeure ontwikkeling is de realisatie van een nieuwe, grotere zeesluis ter vervanging van de verouderde Noordersluis bij IJmuiden – cruciaal voor behoud en versterking van de internationale positie van de zeehavens, en additioneel van betekenis als toeristische trekker en internationale eyecatcher. De provincie heeft haar bijdrage aan de nieuwe sluis bekend gemaakt en ook de gemeente zal nog dit jaar (2014) haar besluit nemen.

De Visie NZKG adresseert daarnaast het belang van nieuwe (hoog)stedelijke woonwerkmilieus langs de Zaan- en IJ-oeveren van Zaanstad en Amsterdam. Doelstelling in het kader van MIRT Zaan/IJ is om hier minimaal 30.000 woningen te realiseren en een ononderbroken lint van woon-, werk- en verblijfmilieus te vormen. De afgelopen tien jaar zijn reeds 7.000 woningen toegevoegd. De komende periode kunnen met ontwikkelingen op de IJ-oever waarvoor de milieubeperkingen al zijn opgeheven (Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM) circa 10.000 woningen worden gerealiseerd. Naast de uitbreiding van de geluidscontour voor de havenactiviteiten is tevens besloten om de contour in de Sloterdijken te verkleinen waardoor ook in dit gebied op termijn woningen kunnen worden gebouwd. Het projectbureau NZKG gaat in 2015 ook een Ruimte-intensiveringsmonitor voor de woningbouw opzetten. Hierdoor kan, net als bij de bedrijventerreinen, inzicht worden verkregen op de kansen om extra woningen te bouwen.

Op het gebied van bereikbaarheid zijn de Tweede Coentunnel en Westrandweg gerealiseerd en zijn spitsstroken op de A7 en A8 in voorbereiding. Andere ontwikkelingen zijn nog in (voor) studie. Zo wordt momenteel op basis van een MIRT-verkenning A7-A8, een MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam en een planstudie A8-A9 bepaald wat nodig is om in de toekomst een goede bereikbaarheid via een robuust wegennet te waarborgen.

UTRECHT OOST/SCIENCE PARK



In Utrecht-Oost ontstaan de contouren van een internationaal georiënteerd kenniscluster met een concentratie van topbedrijven in een aantrekkelijke groene omgeving. Het zwaartepunt hiervan ligt in het Utrecht Science Park (USP), waar partijen als de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht, het Universitair Medisch Centrum Utrecht, TNO en het Hubrecht Instituut zijn gevestigd.

Om verdere ontwikkeling en positionering van het gebied als internationale top-kennisregio mogelijk te maken is het van belang dat verschillende economische, bereikbaarheids- en ruimtelijke agenda's beter op elkaar worden afgestemd. Daartoe is in 2013 een samenwerkingsverband opgezet tussen verschillende partijen: de provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente de Bilt, U10, Universiteit Utrecht, Utrechts Landschap, het USP, UMC en het Rijk. De ambitie is dat Utrecht-Oost in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu biedt voor het cluster life-sciences, duurzaamheid en gezondheid.

Het USP ontwikkelt zich snel en is steeds meer onderdeel van de stad en een van de centrale plekken van de regio. Het USP telt steeds meer woningen en voorzieningen. De tramverbinding Uithof – Utrecht Centraal wordt momenteel gerealiseerd. Het RIVM verhuist in 2018 van Bilthoven naar het USP, zodat het nauwer kan samenwerken met de partijen daar op het gebied van life / bio sciences, volksgezondheid en milieu. Het USP wordt de locatie van het nieuwe Prinses Maxima Centrum, een ziekenhuis voor kinderoncologie. Het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis in Amsterdam zal uitbreiden op het USP, middels een fusie met de oncologieafdeling van het UMC. De Hogeschool Utrecht concentreert de komende jaren al haar activiteiten op het USP. In het aangrenzende Rijnswaard wordt geïnvesteerd in de transformatie en verduurzaming van vastgoed.

De ontwikkelpotentie van het USP en omgeving wordt echter begrensd. De voornaamste opgaven zijn het vinden van fysieke uitbreidingsmogelijkheden en het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Andere programmalijnen zijn de ontwikkeling van een 'open community' met interacties binnen en tussen kennisclusters; de verwezenlijking van een dynamische omgeving met hoogwaardige voorzieningen die uitnodigen tot ontmoeten (verbinding Science Park en stad en ontwikkeling tot multifunctionele campus); en de ontwikkeling van een duurzame en gezonde omgeving voor wonen, werken en recreëren in Utrecht-Oost (in aansluiting op het economisch profiel). Wat betreft de bereikbaarheid is besloten tot een OV MIRT-verkenning regio Utrecht, waarin naar aanvullende oplossingen wordt gezocht voor de urgente bereikbaarheidsproblemen van het USP en het Stationsgebied Utrecht Centraal.

In het najaar van 2014 vindt een tweede bestuurlijke conferentie plaats met als doel om bestuurlijke commitment op de ambitie en programmalijnen te verkrijgen en om afspraken te maken over de vorming van tijdelijke allianties voor het aanpakken van actuele opgaven.

A12-ZONE OUDENRIJN-LUNETTEN



In 2009 zijn de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten, de Regio Utrecht en de provincie Utrecht (Stuurgroep A12 Centraal) gestart met een verkenning naar de ontwikkelingsmogelijkheden in de A12-zone, het gebied aan weerszijden van de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten. De A12-zone is een van de laatste grote transformatie-/verdichtingslocaties waar de regio Utrecht na 2030 haar ruimtebehoefte kan accommoderen. Bovendien is het een gebied met veel potentie, gelegen op een kruispunt van twee sterke economische vervoersassen (de A2 en A12). In 2011 heeft de stuurgroep ingestemd met het “Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal”. Hierin is geschetst hoe de A12-zone zich op de langere termijn kan ontwikkelen van een monofunctionele, extensief gebruikte stedelijke rafelrand tot een multifunctioneel woonwerkgebied in het hart van een aangesloten metropolitane regio – dé programmatische vraag van de toekomst.

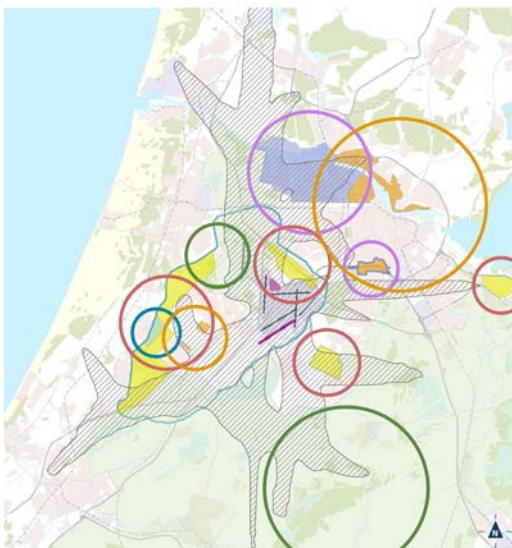
In 2012 heeft de Stuurgroep een Intentieverklaring opgesteld. Daarin heeft de Stuurgroep aangegeven dat zij op basis van huidige inzichten voor 2025 géén grootschalige ontwikkeling in het gebied voorziet. De periode tot 2020 is benoemd als fase van ‘actief rentmeesterschap’. Dit betekent dat niet actief wordt geïnvesteerd in de herontwikkeling van het gebied. De komende jaren wordt ingezet op het oplossen van een aantal actuele ruimtelijke opgaven. Ook willen overheden dat het gebied aantrekkelijk blijft voor investeringen die passen bij de langetermijnambitie. De potentie van de A12-zone is ook door diverse private partijen, verenigd in de Initiatiefgroep A12-zone, herkend. In het Handelingsperspectief A12-zone, een gezamenlijk product van de publieke stuurgroep en private

initiatiefgroep, is uitgewerkt welk type investeringen in de A12-zone gewenst zijn en op welke publieke medewerking private partijen mogen rekenen. De aanwezige kaders blijven geldig en initiatieven moeten in beginsel hierin passen. Wel kunnen overheden worden verleid tot het financieren van proceskosten, het versnellen van procedures en waar verantwoord het beperkt planologisch ruimte bieden

Een voorbeeld van een ontwikkeling die in deze periode van actief rentmeesterschap wordt gefaciliteerd is het mogelijk maken van tijdelijk gebruik van de Galecopperzoom. Doelstelling was de beheersing van de financiële problematiek en ruimte bieden aan ‘nuttige’ functies’ zonder dat het de langetermijnambities van de A12-zone in de weg staat. Medio 2013 heeft het College van B&W Nieuwegein een ontwikkelstrategie vastgesteld waarin is verwoord hoe publieke en private partijen (de gemeente Nieuwegein, de Kamer van Koophandel, provincie Utrecht, geïnteresseerde ondernemers en bewoners) gezamenlijk een tijdelijke invulling kunnen geven aan dit gebied. Duurzame energieproductie in combinatie met leisure, recreatieve en educatieve functies behoren tot de mogelijkheden. Momenteel worden projectideeën voor zonne-energie, evenementen, stadsboerderij-achtige activiteiten en horeca nader uitgewerkt. De gemeente laat een planologisch kader opstellen.

De projectgroep en Stuurgroep A12-zone komen in principe jaarlijks een beperkt aantal keer bijeen om dergelijke ontwikkelingen met elkaar te delen en waar nodig op elkaar af te stemmen.

RIJKSPROGRAMMA STRUCTUURVISIE AMSTERDAM SCHIPHOL HAARLEMMERMEER (SMASH)



Ministerie Infrastructuur en Milieu, GIRO, Bijvoet, 2011

De ontwikkeling van Mainport Schiphol en Metropoolregio Amsterdam kunnen elkaar versterken maar kunnen ook leiden tot botsende ruimteclaims. SMASH is het Rijksprogramma waarbinnen het kabinet besluit over die botsende ruimteclaims en betrokken partijen gezamenlijk bekijken hoe de potentie van het gebied beter kan worden benut.

Met de Beleidsnota Mainport en Metropool is besloten om de bestaande ruimtelijke restricties in de Schipholregio voort te zetten. Dit betekent dat nieuwe woningbouw in principe niet is toegestaan binnen de contouren in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de ruimere gebiedsgrenzen van de daaraan toegevoegde 20Ke-contour van de Nota Ruimte. Buiten de 20Ke-contour stelt het Rijk geen aanvullende ruimtelijke beperkingen. Regionale overheden besluiten hier zelf over. Het ruimtelijk beperkingenbeleid wordt samengebracht in een geactualiseerde AMvB LIB Schiphol. Een laatste discussiepunt, voordat de Beleidsnota naar de Tweede Kamer kan, is de uitzondering voor transformatieopgaven. In het vigerende beleid is ook transformatie, van bijvoorbeeld kantoren naar woningen, niet toegestaan binnen de 20Ke-contour. Mogelijk wordt dit regime voor transformatie versoepeld. Het Rijk neemt nog geen besluit over de uitbreiding van Schiphol met een extra start- en landingsbaan parallel aan de Kaagbaan, wel wordt de ruimtelijke reservering hiervoor gehandhaafd.

Het versterken van de ruimtelijk-economische samenhang tussen Mainport en Metropool is door samenwerkende partijen binnen SMASH als speerpunt benoemd. Het komende jaar wordt het ontwikkelingsconcept Kerncorridor

Schiphol-Zuidas-Binnenstad verder uitgewerkt en wordt een clusterstrategie voor toplocaties geformuleerd. Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van een Logistieke West-as: een corridor van Schiphol en de Greenport Aalsmeer tot het Noordzeekanaal en de haven van Amsterdam voor handels-, transport- en aanverwante bedrijven. Met het project Amsterdam Connecting Trade (trekker Schiphol Area Development Corporation) worden de verbindingen tussen de logistieke kerngebieden geoptimaliseerd. Met het Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) kerntraject en de OLV Greenport – momenteel in de onderzoeksfase – wordt geïnvesteerd in vrije vrachtwagenrijbanen voor goederentransport van en naar Schiphol. Met HST-Cargo (ook in onderzoeksfase) wordt in de toekomst (naar verwachting 2017) mogelijk gemaakt dat expresgoederen via de hogesnelheidstrein (in plaats van vrachtwagens) naar verschillende economische centra en logistieke knopen in Europa worden vervoerd.

Met SMASH is ten slotte geïnvesteerd in de regionale uitvoeringskracht. De commissie Vriesman constateerde in 2009 dat de ruimtelijk-economische kansen binnen de Schipholregio onvoldoende werden benut als gevolg van 'versnipperde governance'. Daarom zijn rollen en bevoegdheden tussen Rijk en regio nu duidelijk benoemd en is bepaald welke partij primair aan zet is bij welke beleidsopgave. Daarnaast is conform advies van de Staatssecretaris besloten om een overkoepelende 'Omgevingsraad Schiphol' (ORS) in te stellen. Hierin zullen naast luchtzijdige kwesties ook nadrukkelijk landzijdige onderwerpen besproken kunnen worden, zodat eventuele effecten op het ene vlak kunnen worden afgewogen tegen de gevolgen op het andere vlak. Daarmee bestrijkt de ORS een breder werkveld dan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en de Alderstafel Schiphol.



Bureau BUITEN

Achter Sint Pieter 160
3512 PV Utrecht
Telefoon: (030) 2318945

www.bureaubuiten.nl
secretariaat@bureaubuiten.nl

Goudappel Coffeng

De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T +31 (0)20 420 92 17

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl