



Briefadvies Noordvleugel

Aan:

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
mevrouw drs. K.M.H. Peijs
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordening en Milieubeheer,
mevrouw S.M. Dekker

Onderwerp
Briefadvies
Noordvleugel

Briefadvies over het Nota Ruimte programma voor de Noordvleugel van de Randstad

Datum
23 mei 2006

Geachte mevrouw Peijs, mevrouw Dekker,

Contactpersoon
Raad Verkeer en
Waterstaat
Bart Swanenvleugel
Doorkiesnummer
070 - 351 96 37

Hierbij bieden de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat u een advies aan over het programma Noordvleugel.

Contactpersoon
VROM-raad
Tim Zwanikken
Doorkiesnummer
070-3392618

De raden zijn van mening dat het Kabinet de problematiek van de Noordvleugel dient te bezien in het licht van de door het rijk gestelde strategische doelstellingen; projecten in het Noordvleugelprogramma moeten beoordeeld worden op hun bijdrage aan de gewenste duurzame metropolitane ontwikkeling, versterking van de internationale concurrentiepositie en het borgen en ontwikkelen van belangrijke ruimtelijke (inter)nationale waarden. De Noordvleugel is een groeikrachtig en internationaal geprofileerd stedelijk netwerk. Het accommoderen van de verdere ontwikkelingen in de Noordvleugel is daarmee van nationaal belang. De ontwikkeling van de Noordvleugel moet daarom niet alleen worden bezien in de context van haar intern functioneren. De visie op de Noordvleugel zal moeten passen in de ontwikkelingsvisie die (mede door het Rijk) wordt opgesteld voor de Randstad als geheel. Ook de nationale en internationale dimensies mogen niet uit het oog worden verloren. Daarbij hoort volgens de raden ook een investeringshorizon die verder reikt dan 2020. In dit licht en op basis van de hieronder staande motivering adviseren de raden het Kabinet om op 30 juni 2006 ten aanzien van de Noordvleugel het volgende te besluiten: start de uitvoering van de projecten uit het programma, besluit nu ook om twee aanvullende ontwikkelingen in gang te zetten en reserveer daarvoor nu de middelen en stel parallel daaraan samen met de regio een structuurvisie op waarin de duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie wordt vastgelegd.

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

Bijlage(n)
-

Kortom:

- Ga voortvarend aan de slag met de uitvoering van de projecten uit het programma Noordvleugel.
- Kies, als kern van een metropolitane strategie, voor een schaa sprong voor Amsterdam en Almere door ze te laten ontwikkelen tot dubbelstad.

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

Concentreer daarbij de publieke investeringen op een westwaartse ontwikkeling van Almere.

- Start de ontwikkeling van de groen-blauwe kwaliteiten van de Noordvleugel. Leg deze vast in een planfiguur met een vergelijkbare zwaarte als een planstudie en richt een kwaliteitsfonds op voor investeringen in die groene en blauwe kwaliteiten.
- Zet de ontwikkeling in gang voor een geïntegreerd openbaar vervoer systeem voor de zone Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere, passend in een hoogwaardig verstedelijkingsconcept. De beste mogelijkheden doen zich voor bij een IJmeerverbinding gekoppeld aan een westelijke groei van Almere. Start daarvoor een planstudie en reserveer nu een substantieel bedrag daarvoor.
- Veranker de samenwerking tussen rijk, regio, maatschappelijke partijen en markt ten behoeve van een op de lange termijn gerichte duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie voor de Noordvleugel en leg deze vast in een regionale structuurvisie .

De aanvraag en totstandkoming briefadvies

Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat heeft, mede namens minister Dekker van VROM, de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat gevraagd om gezamenlijk te adviseren over het rijksprogramma Noordvleugel. In de aanvraag wordt gevraagd naar de meerwaarde van het programma-instrument voor gecoördineerde besluitvorming. De adviesaanvraag betreft niet zozeer de afzonderlijke projecten uit het programma, maar de inhoudelijke samenhang van de besluiten. Ook vragen de bewindslieden naar de robuustheid, het karakter en de reikwijdte van de voorgenomen besluiten gegeven het verdere besluitvormingsproces, waarbij de wenselijke taakverdeling tussen rijk, regio en private partijen ook een aandachtspunt is.

Dit briefadvies is gebaseerd op *desk-research* van beschikbare plandocumenten en literatuur, interviews met deskundigen en rondetafelgesprekken. De bewindslieden geven in de adviesaanvraag aan te hechten aan een hoge mate van interactiviteit met vertegenwoordigers van de maatschappij en inhoudelijke deskundigen. Daartoe hebben de raden drie rondetafelgesprekken georganiseerd met wetenschappers (19 december 2005), *stakeholders* (13 februari 2006), betrokken regiobestuurders (15 mei 2006) en een gesprek met investeerders. Op deze wijze is het advies verrijkt door uitwisseling met en toetsing aan het *professional judgment* van de genodigden. Op basis van de eerste twee rondetafels zijn 'tussentijdse bevindingen' over het programma aan de minister gestuurd. In dit briefadvies geven de raden hun integrale visie op wat noodzakelijk is om de strategische doelen in de Noordvleugel te bereiken en formuleren de raden vijf adviezen voor de besluitvorming door het Kabinet die eind juni 2006 zal plaatsvinden.

Motivering van het advies

1 Inleiding: programma-aanpak en strategische doelen Noordvleugel

De raden willen met dit advies de aandacht vestigen op de duurzame ontwikkelingsstrategie die zij voorstaan voor de Noordvleugel. In dit hoogdynamische gebied zal gestreefd moeten worden naar een gebundelde verstedelijking, waar een hoogwaardige groen-blauwe ontwikkeling en een efficiënt vervoersconcept onderdelen van vormen. Een voorbeeld van een dergelijke duurzame ontwikkelingsstrategie was het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) van Van Eesteren uit 1929. De ruimtelijke ontwikkeling van de regio Amsterdam heeft zich gedurende zo'n tachtig jaar succesvol kunnen voltrekken aan de hand van de hoofdlijnen van dit plan. De economische vitaliteit van de Noordvleugel, de ontwikkeling van de woon- en werkfuncties op de schaal van de netwerkstad en het snel toenemende belang van nieuwe kwaliteiten, waaronder groen-blauwe kwaliteiten en een efficiënt openbaar vervoerssysteem, maken publieke investeringen en de ontwikkeling van een structuurvisie urgent. Daarom is er behoefte aan een ontwikkelingsvisie voor de gehele Noordvleugel voor de komende decennia, vergelijkbaar met het AUP.

Als kern van de ontwikkelingsstrategie voor de Noordvleugel zien de raden de ontwikkeling van Amsterdam en Almere tot dubbelstad. De huidige Noordvleugel vormt een netwerkstad, maar substantiële groei van de woonvoorraad zal alleen mogelijk zijn in Almere. De dubbelstad Amsterdam – Almere vormt de vitale schakel in de stedelijke as Haarlemmermeer – Lelystad die zich nu begint te ontwikkelen. Op de langere termijn zullen de ruimtelijke condities de ontwikkeling van een verstedelijkingsboog richting Gooi en Eemland en Utrecht mogelijk moeten maken.

1.1 *De programma-aanpak*

Met de programma-aanpak in de Nota Ruimte voor (onder andere) de Noordvleugel heeft het rijk gekozen voor een ruimtelijke strategie gericht op bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking. Doelen van die strategie zijn:

- het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden; en
- het borgen van de veiligheid.

Nederland streeft economische groei na. Het Kabinet wil dit bereiken door in te zetten op sterke regio's en sectoren. De Noordvleugel van de Randstad heeft een gunstige economische structuur, die sterk is ingebed in de internationale economie. Kabinet en regio kiezen voor een metropolitane ontwikkelingsstrategie: de creatie van diepe en geïntegreerde markten voor arbeid, huisvesting en voorzieningen en een grotere diversiteit van vestigingsmilieu's op het niveau van het stedelijk netwerk. Dit versterkt structureel de kwaliteit, de internationale aantrekkingskracht en de welvaart van de Noordvleugel. Binnen de Noordvleugel liggen in de as Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam Zuidas – Almere de grootste mogelijkheden voor

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

economische ontwikkeling. Daar liggen kansrijke ontwikkelingslocaties voor werken, wonen en recreatie met een grote diversiteit, geconcentreerd in een in principe goed ontsluitbare corridor. De ontwikkeling van deze zone geschiedt deels reeds autonoom en is mede door de aanwezigheid van Schiphol tot stand gekomen. Ze kan verder versterkt worden door gerichte en gebundelde investeringen in infrastructuur, verstedelijking en omgevingskwaliteit, gebaseerd op een strategische ontwikkelingsvisie en uitgevoerd met een goed gefaseerde aanpak.

Het instrument programma-aanpak

"In de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte is het instrument programma-aanpak geïntroduceerd voor een selectie van opgaven die bijdragen aan een wezenlijke versterking en ontwikkeling van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Zonder een directe betrokkenheid van het rijk zijn deze opgaven niet (tijdig) te realiseren. Binnen een programma zal het rijk ruimtelijke opgaven, projecten en instrumenten in hun onderlinge samenhang bezien. De programmabepaling draagt vooral bij aan de versterking van de internationale concurrentiekracht en het behoud van nationale waardevolle gebieden. Er wordt uitgegaan van de specifieke kansen en opgaven van de desbetreffende regio, van de verschillende ruimtelijke projecten die er op de agenda staan en van een zo groot mogelijke onderlinge samenhang van deze projecten. In de programma's is dan ook een selectie van projecten opgenomen met als doel deze in onderlinge samenhang te (laten) uitvoeren" (Ministerie van VROM, basisdocument Noordvleugel, 2006: 15).

1.2 Oordeel van de raden over het programma-instrument

De raden onderschrijven het belang van de bovengenoemde strategische doelen van het rijk voor de Noordvleugel. Met name het zekerstellen van de internationale concurrentiekracht voor de lange termijn is een belangrijk doel. Dit kan echter niet bereikt worden als de overige genoemde doelen niet worden gehaald. De raden bepleiten dan ook dat in een ontwikkelingsvisie voor de Noordvleugel de lange termijn strategische doelen centraal worden gesteld. Dit zou moeten worden vastgelegd in een samen met de regio op te stellen structuurvisie. Besluitvorming en financiering van het programma zou gebundeld moeten plaatsvinden. Dat betekent dat uitruil tussen de programmaonderdelen mogelijk wordt gemaakt. Idealiter is er één programmabudget van waaruit projecten in volgorde van prioriteit worden gefinancierd.

Het huidige rijksprogramma Noordvleugel is nog niet het ontwikkelingsprogramma dat de raden voor ogen hebben. Het rijksprogramma is te zeer een 'versnellingsmachine' voor een selectie van projecten waarvoor het rijk verantwoordelijk is. Daarbij heeft elk afzonderlijk project nog altijd zijn eigen besluitvormingstraject en budget. De raden erkennen dat het met uitzondering van de Zuiderzeelijn, zeer zinvolle en noodzakelijke projecten betreft die essentieel zijn voor de ontwikkeling van de Noordvleugel, maar missen een samenhangende visie op de projecten in het licht van de strategische doelen voor de Noordvleugel. De meeste programmaonderdelen zijn echter wel robuust. Ze zijn op grond van de 'richtinggevende uitspraken' over de ontwikkeling van Almere in ieder denkbaar ontwikkelingsscenario voor de Noordvleugel noodzakelijk. Dit komt ook omdat het 'achterstallig onderhoud' betreft. De door de raden voorgestelde structuurvisie en parallel daaraan de ontwikkeling van

Datum
23 mei 2006

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

groen/blauwe kwaliteit en een geïntegreerd openbaarvervoerssysteem mogen dan ook niet de spoedige besluitvorming over onderdelen van het programma in de weg zitten.

De raden zijn dus van mening dat voortvarende afronding van de projecten in dit rijksprogramma nodig is. Dit is weliswaar noodzakelijk, maar niet voldoende voor het realiseren van een internationaal concurrerend en wervend vestigingsklimaat, waarover hieronder meer.

1.3 Voortzetting programma Noordvleugel

De raden zijn van mening dat het programma voortzetting behoeft. De huidige separate programma's van rijk en regio moeten geïntegreerd worden in een gedeeld programma voor de Noordvleugel, waarin rijk en regio actieve partners zijn. Een dergelijk programma zal flexibiliteit en een zekere lichtheid moeten hebben zodat het niet remmend gaat werken op lopende projecten. Tegelijkertijd moet het programma voldoende gewicht krijgen voor een bestuurlijk commitment en moet het vertrouwen bieden aan andere overheden en marktpartijen. In de ogen van de raden is de kracht van de huidige samenwerking in de Noordvleugel tot op heden geweest dat de bestuurders durfden te vrijdenken en over hun 'eigen schaduw heen sprongen'. De raden hopen dat de nieuwe bestuurders deze houding weten vast te houden omdat dit voor toekomstige successen in de Noordvleugel onmisbaar zal zijn.

Vanwege het grote belang van de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel voor geheel Nederland is actieve betrokkenheid van het rijk blijvend aan de orde. Gezien het structurerende belang van rijksinvesteringen daarbij ligt het voor de hand het coördinatiepunt van het programma bij het rijk te leggen. Dit is ook belangrijk gezien de behoefte aan een goede afstemming met de betrokken ministeries, zoals VROM, V&W, EZ en LNV. Ook een verbreding van het programma met flankerend beleid is geboden. Daarbij denken de raden onder meer aan de samenhang met het economische beleid (Pieken in de Delta), het arbeidsmarktbeleid en het Schipholbeleid.

De raden willen benadrukken dat er in het programma een strategisch onderscheid gemaakt dient te worden tussen verschillende schaalniveaus en dat daarbij ook rekening dient te worden gehouden met verschillende tijdshorizonten. De investeringen in de projecten die nu op stapel staan moeten bijdragen aan de ruimere schaal- en tijdsperspectieven. Een belangrijk element in het programma is de coördinatie van de parallel uit te voeren werkzaamheden. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de afstemming bij de uitvoering van de huidige projecten uit het rijksprogramma. Maar ook om de nu op te starten planstudie voor een openbaar vervoerssysteem en de groen-blauwe kwaliteitsimpuls die complementair aan elkaar ontwikkeld dienen te worden, en waarvoor het rijk nu reeds de middelen dient te reserveren. Tot slot dient er ook begonnen te worden met het opstellen van een structuurvisie waarin de lange termijn duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie wordt vastgelegd. Planvorming, zoals het opstellen van een structuurvisie, dient gezamenlijk door rijk en regio te gebeuren, waarbij maatschappelijke partijen en markt zorgvuldig worden geconsulteerd. Bij de uitvoering dient er ruimte te zijn om samen met de markt te werken in onorthodoxe constructies. De raden willen nog wijzen op het

Datum
23 mei 2006

belang van een goede communicatie met de inwoners van de Noordvleugel. Er dient gebouwd te worden aan draagvlak voor de ontwikkelingen in het gebied.

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

2 Uitvoering van noodzakelijke projecten

De interne en externe bereikbaarheid van de Noordvleugel en daarbinnen de as Schiphol – Almere zijn van nationale betekenis. Op korte termijn zal flink geïnvesteerd moeten worden in de weg- en openbaar vervoersinfrastructuur. De projecten uit het huidige Noordvleugelprogramma van het rijk zijn hoofdzakelijk op dit schaalniveau gericht en moeten voor 2020 gerealiseerd zijn. In de ogen van de raden gaat het bij de meeste projecten zoals gezegd om het wegwerken van 'achterstallig onderhoud' en het oplossen van bestaande knelpunten. De investeringen in de projecten uit het programma zijn met uitzondering van de aanleg van Zuiderzeelijn nuttig en noodzakelijk. Er moet gekozen worden voor no-regret opties. De keuze voor een oplossingsvariant binnen een project moet de langetermijnontwikkeling van de Noordvleugel niet frustreren of onnodig duur maken.

De eerste aanbeveling van de raden is:

- ga voortvarend aan de slag met de uitvoering van de projecten uit het programma Noordvleugel.

Zoals bekend wijzen de raden aanleg van een Zuiderzeelijn af. Publieke investeringen in een van de voorgestelde varianten voor de Zuiderzeelijn staan niet in verhouding tot de effecten op de economische ontwikkeling van het Noorden en dragen bovendien onvoldoende bij aan een oplossing voor de interne bereikbaarheidsproblematiek van de Noordvleugel. Een deel van de middelen die vrijvallen als de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd, dient in de ogen van de raden beschikbaar te komen voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel. De eventuele aanleg van de Zuiderzeelijn zou daar immers aan moeten hebben bijgedragen.

In het rijksprogramma Noordvleugel lijkt op dit moment de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere de boventoon te voeren. De raden vinden dit project bijzonder noodzakelijk voor het functioneren van het nationale vervoerssysteem, van de dubbelstad Amsterdam – Almere en ook van de Noordvleugel als stedelijk systeem. Echter, het verbeteren van de wegverbinding Schiphol – Amsterdam – Almere is slechts een onderdeel van het realiseren van een goede internationale concurrentiepositie voor de Noordvleugel. De raden zijn van mening dat het Kabinet – los van de keuze binnen de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere – voldoende middelen dient te reserveren voor de overige projecten in de Noordvleugel.

Buiten het Noordvleugelprogramma is reeds besloten tot verbetering van de bereikbaarheid tussen Utrecht en Amsterdam. Op deze as zal de komende jaren een robuuste wegverbinding tot stand komen. Ook de verdubbeling van de sporen is bijna gereed. De raden zien dit als een goede ontwikkeling waarmee de samenhang in de Noordvleugel versterkt zal worden.

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

3 De ontwikkelingsas Haarlemmermeer – Lelystad

De raden zien de as Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad als kerngebied voor de ontwikkelingen in de Noordvleugel. In tegenstelling tot overige delen van de Noordvleugel is hier substantieel ruimte aanwezig voor een hoogdynamische ontwikkeling van gevarieerde woon- en werkmilieus. De ontwikkeling van deze as vergt investeringen in de verschillende lagen (de lagenbenadering uit de Nota Ruimte): in de groen-blauwe kwaliteit (de onderlaag), de infrastructuur (de netwerklaag) en de verstedelijking (het occupatiepatroon). Voor dit laatste zien de raden de dubbelstad Amsterdam – Almere als een belangrijke schakel.

3.1 Dubbelstad Amsterdam – Almere

Door de zone Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad te ontwikkelen tot één zeer gediversifieerd en excellent ontsloten woon-, werk- en verblijfsgebied met internationale allure kan de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel duurzaam versterkt worden. Deze zone biedt op de korte tot middellange termijn in principe voldoende ruimte voor ontwikkeling van diverse functies. Er zijn goede mogelijkheden om de bestaande infrastructuur aan te passen aan noodzakelijke ontwikkelingen. Bovendien ondervindt de zone reeds een hoge marktdruk. Om tot een meer integrale ontwikkeling van de zone te komen is het nodig dat Amsterdam en Almere beide een schaa sprong maken en zich ontwikkelen tot dubbelstad, waarbij het IJmeer fungeert als centraal (water-)park. De ontwikkeling van de dubbelstad Amsterdam – Almere biedt de mogelijkheid om verstedelijking op te vangen in gebundelde vorm, hetgeen op zijn beurt een voorwaarde is voor draagvlak voor een hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoerssysteem.

De tweede aanbeveling van de raden is gericht op het voor de middellange termijn te hanteren verstedelijkingsmodel:

- kies, als kern van een metropolitane strategie, voor een schaa sprong voor Amsterdam en Almere door ze te laten ontwikkelen tot dubbelstad. Concentreer daarbij de publieke investeringen op een westwaartse ontwikkeling van Almere.

Amsterdam en Almere dienen beide te beschikken over de eigen 'normale stedelijke voorzieningen' passend bij hun omvang. Maar de raden zien Amsterdam en Almere wel als één bipolaire stad die functioneert als een *daily urban system*. De raden menen daarom dat Amsterdam en Almere als één entiteit moeten worden gezien als het gaat om de verdeling van stuwende activiteiten voor de internationale economische concurrentiepositie. Investerings in de functionele samenhang tussen Amsterdam en Almere zijn daarbij onontkoombaar. In het licht van de gewenste dubbelstad Amsterdam – Almere dient de werkgelegenheid in Almere en Lelystad te worden gestimuleerd. Almere moet in de toekomst meer zijn dan een woonstad. Dat zal de huidige eenzijdige piekbelasting op de weg en in het OV in de spits beperken. Bovendien dient de groei van de mobiliteit vanuit duurzaamheidsoverwegingen beperkt te worden. Werkgelegenheidsgroei kan worden bereikt door het ontwikkelen van goede verbindingen met dit gebied en door het voeren van goed regionaal locatie- en acquisitiebeleid (hetgeen overigens reeds gebeurt binnen de huidige Noordvleugel samenwerking).

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

De Luchthaven Lelystad verdient op termijn aandacht als potentieel economisch centrum aan de noordzijde van de ontwikkelingsas. De raden adviseren om de Luchthaven Lelystad te ontwikkelen tot een regionale luchthaven. Binnen de huidige milieugrenzen kan de luchthaven groeien tot ruim 2 miljoen passagiers. Voor verdere groei, tot 40.000 à 50.000 vluchten per jaar (5 miljoen passagiers), zal de PKB herzien dienen te worden. Met het opwaarderen van Luchthaven Lelystad tot volwaardige speler in het Nederlandse luchthavensysteem kan Schiphol gedeeltelijk ontlast worden. De raden verwachten dat het om low cost carriers, charters en zakenverkeer zal gaan. Hiermee krijgt Schiphol enige aanvullende ruimte om andere luchtvaartactiviteiten te laten groeien. De luchthaven en zijn eventuele regionale spin-off biedt werkgelegenheid voor Lelystad zelf en voor een groeiend Almere. De mate daarvan is afhankelijk van het type luchthaven dat Lelystad zal worden.

Zoals hierboven gezegd dient er geïnvesteerd te worden in een sterke en vitale dubbelstad Amsterdam – Almere, gekoppeld aan de internationale groeipool en *gateway* Schiphol. Er is daarbinnen behoefte aan herkenbare 'trekkers' van de grootstedelijke ontwikkeling, zoals aansprekende kenniscentra, een internationaal congrescentrum en hoogwaardige medische voorzieningen. Deze kunnen zowel in Almere als Amsterdam liggen onder voorwaarde dat het grootstedelijk vervoersnetwerk zeer goed functioneert. De raden zien in het buitenland succesvolle regio's die met behulp van integrale ontwikkelingsconcepten en gedurfde architectuur in staat zijn een internationaal wervend vestigingsklimaat te creëren, zoals Kopenhagen-Malmö, Barcelona en Londen.

Door een verbinding te leggen tussen Schiphol en de Zuidas wordt het bestaande luchthavenconcept doorgetrokken tot een meer volledige as-ontwikkeling, waarbij naast werklocaties en voorzieningencentra ook nieuwe woon- en leisurelocaties zijn opgenomen. Via de Noordzuidlijn is deze as excellent aangetakt aan het wervende Amsterdamse centrummilieu. Aldus ontstaat een zeer overzichtelijke en hoogwaardig ontsloten stedelijke structuur die desalniettemin een grote diversiteit aan kwaliteiten kan herbergen. Dat trekt privaat investeringsvermogen aan. Excellente verbindingen, ook met snel en comfortabel OV, zijn zoals aangegeven een noodzakelijke voorwaarde.

Investerings in de dubbelstad Amsterdam – Almere zijn in de ogen van de raden niet slechts een regionale of lokale aangelegenheid. Het rijk is een onmisbare (investerings)partner vanwege het belang van een goed functionerende dubbelstad voor de internationale economie van Nederland en de hoge investeringen die daarvoor noodzakelijk zijn. De huidige congestie binnen en rondom deze dubbelstad heeft effecten tot ver daarbuiten en werkt negatief op het investeringsgedrag van lokale, nationale en internationale bedrijven.

3.2 *Groen-blauwe kwaliteitsimpuls*

Het Noordvleugelprogramma betreft een investeringspakket met projecten die bij moeten dragen aan de ontwikkeling van een krachtig en wervend woon-, werk- en leefmilieu, dat mede dankzij een goede (interne) bereikbaarheid leidt tot de gewenste internationale concurrerende economische ontwikkelingen. De focus van het programma ligt op een aantal – bijzonder noodzakelijke –

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

infrastructuurprojecten. Het toekomstige woningbouwprogramma van de Noordvleugel zal in de toekomst minder de resultante zijn van afspraken over onderlinge verdelingen van contingenten, maar veeleer (organisch) volgen op de totstandkoming van omgevingskwaliteiten voor gedifferentieerde woonmilieus. De raden menen echter dat het beoogde wervende woon-, werk- en leefmilieu alleen tot stand kan komen met een grote investering in de groen-blauwe kwaliteiten van de regio. In het rijksprogramma worden de groenblauwe kwaliteiten van de regio weliswaar genoemd, maar het programma heeft onvoldoende het karakter van een ontwikkelingsambitie. Het Kabinet dient juist een visie te ontwikkelen op het versterken van de natuurfuncties van het IJmeergebied en het gebied ten oosten van Almere als startpunt voor de metropolitane ontwikkelingen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de internationale waarden van het IJmeer als vogelbeschermingszone.

De derde aanbeveling van de raden betreft de zojuist genoemde noodzakelijk impuls in de ontwikkeling van groen-blauwe kwaliteiten in de Noordvleugel:

- Start de ontwikkeling van de groen-blauwe kwaliteiten van de Noordvleugel. Leg deze vast in een planfiguur met een vergelijkbare zwaarte als een planstudie en richt een kwaliteitsfonds op voor investeringen in die groene en blauwe kwaliteiten.

De raden geven deze aanbeveling vanuit drie motieven. In de eerste plaats is het zonder meer nuttig en noodzakelijk om de ecologische kwaliteiten in de Noordvleugel verder te ontwikkelen. Zo is de ecologische kwaliteit van het IJmeer onvoldoende en dient er gebouwd te worden aan de Ecologische Hoofdstructuur. In de tweede plaats vraagt het gewenste metropolitane woon-, werk- en leefmilieu om een complementaire groen-blauwe kwaliteit. In de derde plaats achten de raden een voorinvestering in vergroting van de ecologische kwaliteiten belangrijk in verband met de Europese regelgeving.

De Raden zijn van mening dat het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteit, een apart project binnen het programma moet zijn. Vanwege de zojuist genoemde motieven dient dit project veel gewicht te krijgen. De verankering van de besluitvorming over de groen-blauwe kwaliteiten dient van hetzelfde kaliber te zijn als de andere projecten binnen het programma. Investeringen in groen-blauwe kwaliteiten dienen bovendien niet achteraf, of in de vorm van compensatieplannen, plaats te vinden, maar juist voorafgaand aan de stedelijke investeringen. Er zullen bedragen geoormerkt dienen te worden voor investeringen in de groene en blauwe kwaliteit, te bundelen in een kwaliteitsfonds. Voor de realisatie van groen-blauwe kwaliteit in het gebied vinden de raden nauwe samenwerking tussen rijk, regio en markt noodzakelijk. De samenwerkende partijen zullen bijvoorbeeld moeten zoeken naar mogelijkheden om werk met werk te maken.

Het IJmeer moet zijn functie in het (Europees) ecologisch netwerk duurzaam kunnen blijven vervullen. Het IJmeer en omgeving is tegelijkertijd een essentieel element van de wervingskracht van de totale Noordvleugel. De raden hebben een innovatief metropolitane ontwerp voor dit gebied voor ogen, dat als een *Central Park* formaat XL voor de regio zou moeten functioneren. De woonopgave zal op een organische wijze de groen-blauwe ontwikkeling moeten volgen.

Datum
23 mei 2006

Almere moet water daarbij als structurerend element benutten, wellicht eerder door het water naar binnen te halen dan door buitendijks te bouwen.

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

De ambitie om te bouwen aan een dubbelstad Amsterdam–Almere en om deze dubbelstad intern én extern goed te ontsluiten kan op gespannen voet staan met Europese regelgeving, in het bijzonder met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Het IJmeer is immers aangewezen als Speciale Beschermingszone conform de Vogelrichtlijn. De raden hebben, gezien de brief van de Landsadvocaat hierover (dd.130206), twijfel of er voldoende duidelijkheid is onder welke voorwaarden er gebouwd mag worden in het IJmeer. De raden adviseren daarom om snel te bezien of de ecologische impuls om beleidsmatig ruimte te creëren voor buitendijkse ontwikkelingen afdoende is.

3.3 *Investeren in efficiënt en hoogwaardig openbaar vervoer*

Het gebied Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere, en op termijn de gehele Noordvleugel, functioneert als een *daily urban system*. De goede werking van dat systeem is in hoge mate afhankelijk van een goed functionerend hoogwaardig openbaar vervoersysteem. Hoogwaardige OV-verbindingen geven structuur aan het stedelijk gebied en aan de bereikbaarheid van economische centra, ook leggen ze relatief weinig beslag op de beschikbare ruimte ten opzichte van andere modaliteiten. OV-verbindingen en –infrastructuur hebben, sterker dan weginfrastructuur, ook een zekere verstedelijking en structuur van het bedieningsgebied nodig om optimaal te functioneren. Bovendien zijn de effecten op luchtverontreiniging en energieverbruik ten gevolge van OV kleiner dan bij andere modaliteiten.

De vierde aanbeveling van de raden betreft de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoerssysteem:

- Zet de ontwikkeling in gang voor een geïntegreerd openbaar vervoer systeem voor de zone Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere, passend in een hoogwaardig verstedelijkingsconcept. De beste mogelijkheden doen zich voor bij een IJmeerverbinding gekoppeld aan een westelijke groei van Almere. Start daarvoor een planstudie en reserveer nu een substantieel bedrag daarvoor.

Opvallend is dat in de Noordvleugel het autogebruik voor een metropolitaan gebied relatief hoog is (gemiddeld rond de 30% OV gebruik, tot 50% in de spits). Zeker indien het wordt afgezet tegen andere Europese steden als Londen, Parijs en München (50 à 60% OV gebruik) of metropolitane gebieden elders ter wereld (tot 80% OV gebruik in bijvoorbeeld Tokio en Hongkong). Het is daarom essentieel dat rijk, regio en marktpartijen een kwalitatief hoogwaardig OV-systeem als drager nemen voor de metropolitane ontwikkelingen. Doelstelling moet zijn om met investeringen in OV–infrastructuur en effectief flankerend beleid (OV–gerelateerde verstedelijking, beprijzing wegverkeer) het gemiddelde OV–gebruik in de zone te verhogen tot 35 à 40%. Het rijk zal moeten investeren in een hoogwaardige OV–verbinding Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere (– Lelystad). Deze verbinding kan ten eerste structuur geven aan de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden. Ten tweede vormt ze een ruggengraat voor het geïntegreerde OV–netwerk dat het stedelijk gebied in de Noordvleugel nodig heeft. De raden kiezen voor een krachtige Randstad met

Datum
23 mei 2006

hoogwaardige verbindingen tussen de vier grote steden. De investeringen in het openbaar vervoer van de Noordvleugel dienen hier aan bij te dragen.

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

De raden pleiten daarom voor een planstudie OV, waarvan een IJmeerverbinding deel uitmaakt. Ze lopen echter niet vooruit op eventuele ontwerpen daarvan. Het ontwerp zal in elk geval goed ingepast moeten worden in het IJmeer en zal ook een staaltje van innovatieve Hollandse ingenieurskunst moeten zijn, dat een visitekaartje is voor het gewenste internationaal concurrerende imago van de regio.

De raden voorzien overigens dat de overheid ook buiten het Noordvleugelprogramma om zal moeten investeren in het openbaar vervoer in Nederland. Zonder investeringen zal het openbaar vervoer tussen nu en 2015 vastlopen. Investeringen in het bestaande spoor zijn dan ook binnen de Noordvleugel onontkoombaar. De NS presenteerde in haar plan Noordlink reeds enkele belangrijke ingrediënten.

Of de integrale ontwikkeling van een openbaar vervoerssysteem slaagt is afhankelijk van een succesvolle samenwerking tussen regio, rijk en maatschappelijke partijen. De strategische doelstellingen kunnen alleen bereikt worden als alle partijen zich daaraan committeren. In de ogen van de raden moet daarvoor een joint venture tussen publieke en private partijen worden opgericht. De raden adviseren nadrukkelijk om gebruik te maken van de ervaringen met publiek-private samenwerking die bij de Zuidas zijn opgedaan. De raden achten het van groot belang dat het rijk een planstudie initieert, vanwege de bijdrage aan het nationale belang van de ontwikkeling van een internationaal concurrerend en wervend vestigingsklimaat en vanwege de hoge kosten van infrastructuur die bouwen in een waterrijk en verstedelijkt gebied met zich meebrengt. Tenslotte kan deelname door het rijk en vroegtijdig financieel commitment draagvlak en vertrouwen genereren bij marktpartijen.

3.4 De fasering van de verstedelijking

De raden gaven eerder in hun 'tussentijds bevindingen' aan dat de westwaartse ontwikkeling van Almere een essentiële sleutel is binnen het Noordvleugelprogramma. De gefaseerde ontwikkeling van de verschillende verstedelijkingslocaties in de Noordvleugel is echter een lastige opgave. Inbreiding binnen bestaande steden heeft uit ruimtelijke ordeningsoverwegingen de voorkeur van de raden. Dit zal echter niet voldoende zijn om aan de grote vraag aan woningen te voldoen. Niet alleen vanwege de grote behoefte aan woningen, ook de behoefte aan woningen in verschillende woonmilieus en uiteenlopende dichtheden vraagt om het tegelijkertijd ontwikkelen van meerdere locaties. Binnen de Noordvleugel is Almere de enige plek voor een substantiële uitbreiding van de woningvoorraad. Bouwen in hoge dichtheden in Almere-West is noodzakelijk, maar tegelijkertijd zal ook in lagere dichtheden bij Haarlemmermeer, de Bollenstreek en aan de oostzijde van Almere gebouwd moeten worden.

De raden houden vast aan hun eerdere pleidooi om publieke investeringen vooral te richten op de westelijke ontwikkeling van Almere. De overheid zal fors moeten investeren in de hoogstedelijke ontwikkeling van Almere-West. Door hier in hoge dichtheden te bouwen ontstaan er kansen om hoogwaardig openbaar

Datum
23 mei 2006

Ons kenmerk
RVW-NVL/047

vervoer over het IJmeer te realiseren. De ontwikkeling van Almere-West is echter ook een kwestie van een lange adem. Er kunnen vanuit marktoverwegingen niet teveel woningen tegelijkertijd gebouwd worden in hoge dichtheden, er is immers ook behoefte aan woningen in alternatieve woonmilieus in lagere dichtheden. Ook vanwege mogelijke planuitval of vertraging is het verstandig op meer plaatsen tegelijk te ontwikkelen. De raden verwachten bovendien dat er op de lange termijn zowel aan de westkant als aan de oostkant van Almere nieuwe verstedelijking noodzakelijk zal zijn. De raden voorzien ook mogelijke vertragingen voor buitendijkse westzijdelijke ontwikkeling als gevolg van de Vogel- en Habitatrichtlijn (zie hierboven) en de hoge kosten.

Ontwikkeling aan de oostzijde van Almere is goedkoper, en waarschijnlijk zelfs winstgevend. Deze ontwikkeling kan in lagere dichtheden gebeuren en tot 2030 op organische wijze groeien zonder dat grote overheidsinvesteringen noodzakelijk zijn. Bijkomend voordeel is dat eventuele winsten aan de oostzijde ook in de westelijke ontwikkeling ingezet kunnen worden. Daarbij moet er aandacht zijn voor het feit dat aan de oostzijde van Almere een robuuste ecologische verbindingszone in ontwikkeling is tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold. Deze groene ontwikkeling zal randvoorwaarden stellen aan de verstedelijking. Uit de business case Almere blijkt dat Almere-West tot 2030 verliesgevend zal zijn. Na 2030 echter zal bij toevoeging van 20.000 woningen dit tekort relatief kleiner worden omdat dan de verdere ontwikkeling van Almere-Oost grote infrastructurele investeringen vergt voor ontsluiting richting Utrecht.

De conclusie is dus dat vanwege de complexiteit van verstedelijking aan de westzijde van Almere het ook van groot belang is dat de verstedelijkingsopgave in Almere-Oost en in Haarlemmermeer en de Bollenstreek voortvarend wordt opgepakt.

4 Een structuurvisie op de Noordvleugel

Er zijn drie aanleidingen om een ontwikkelingsvisie voor de Noordvleugel als geheel verder uit te werken. In de eerste plaats dient de ontwikkeling van de as Haarlemmermeer – Lelystad te passen binnen de ontwikkeling van de gehele Noordvleugel en de Randstad. In de tweede plaats zal deze as zich op termijn verder moeten kunnen ontwikkelen tot een verstedelijkingsboog richting Utrecht. In de derde plaats moet er aandacht komen voor de externe verbindingen van de Noordvleugel zowel met de Zuidvleugel als internationaal.

De vijfde en laatste aanbeveling van de raden betreft daarom de ontwikkeling van een metropolitane ontwikkelingsstrategie:

- veranker de samenwerking tussen rijk, regio, maatschappelijke partijen en markt ten behoeve van een op de lange termijn gerichte duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie voor de Noordvleugel en leg deze vast in een regionale structuurvisie.

De raden hebben in het voorgaande reeds een aantal belangrijke elementen van een duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie gepresenteerd. De ontwikkeling van de een dubbelstad Amsterdam – Almere is de kern hiervan. Deze dubbelstad moet passen binnen de integrale ontwikkeling van de as

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. Een volgende belangrijk onderdeel voor de lange termijn betreft het verder ontwikkelen van de Noordvleugelboog. Deze verstedelijkingsboog loopt via Amsterdam – Almere – het Gooi en Eemland richting Utrecht. Deze metropolitane boog zal een belangrijk structurerend onderdeel zijn van de Randstad. In de planstudie OV kan bezien worden of de verbinding via deze boog onderdeel van of aanzet tot een 'rondje Randstad' zou kunnen zijn.

Gezamenlijk dienen overheden, maatschappelijke partijen en markt te werken aan een visie voor de gehele Noordvleugel. Er liggen weliswaar veel visies en plannen, zoals het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, de IJmeerVisie, de visie voor de Zuidas en een ontwikkelingsvisie voor Schiphol en omgeving, maar een expliciet gedeelde en uitgeschreven duurzame metropolitane ontwikkelingsstrategie ontbreekt nog. Er is in de regio groot draagvlak voor een metropolitane verstedelijkingsconcept. De raden schatten in dat rijk, regio en markt over ruim 90% van de inhoud van die visie consensus hebben. De raden zijn er voorstander van dat deze visie wordt uitgewerkt en vastgelegd in een structuurvisie. Dit nieuwe planfiguur uit de nieuwe Wro leent zich hier bij uitstek voor. Uit het voorgaande zal overigens duidelijk zijn dat de raden de ontwikkeling van de structuurvisie parallel willen laten lopen aan de uitvoering van de huidige Noordvleugelprojecten en het opstellen van de planstudie openbaar vervoer en de groen-blauwe impuls. De structuurvisie mag niet leiden tot uitstel van noodzakelijke besluitvorming voor de korte en middellange termijn. Met de structuurvisie krijgt de planstudie voor OV en de groen-blauwe impuls een inbedding en wordt er voorgesorteerd op de lange termijn ontwikkeling van de Noordvleugel.

De as Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad moet zich op de lange termijn verder kunnen ontwikkelen tot een verstedelijkingsboog richting het Gooi en Eemland en Utrecht. Want op de lange termijn (vanaf 2020/2030) lijkt overloop vanuit Utrecht onvermijdelijk. Zoals eerder geschetst zal Almere-Oost zich aanvankelijk organisch kunnen ontwikkelen en zijn daarbij geen grote overheidsinvesteringen noodzakelijk. De (zuid)oostelijke ontwikkeling van Almere richting Utrecht zal na 2020/2030 wel gepaard moeten gaan met snelle en betrouwbare verbindingen voor OV en wegverkeer. Het gaat hierbij om het doortrekken van de A30 om de A1 en de A12 en het knooppunt Oudenrijn te ontlasten. Voor het spoor gaat het onder meer om de Stichtse lijn. De planvoorbereiding voor de verbetering van de rail- en wegverbindingen aan de oostzijde moet tijdig starten, zodat deze na 2020 beschikbaar kunnen komen.

Er is in het programma nog te weinig aandacht voor de verbindingen tussen stedelijke netwerken en de internationale verbindingen. De raden achten het noodzakelijk dat bij de ontwikkeling van de Noordvleugel rekening wordt gehouden met ontwikkelingen die op de langere termijn nodig zijn voor de internationale concurrentiepositie. De Noordvleugel mag niet te geïsoleerd worden beschouwd. Om het gewenste metropolitane milieu van de Noordvleugel te bereiken zal de gehele Noordvleugel, zowel het gebied van de as Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, als de NV Utrecht regio, sterke externe relaties en verbindingen moeten hebben. Hoogwaardige weg- en OV-infrastructuren tussen stedelijke netwerken en aansluiting op het Europese HSL-netwerk zijn essentieel. Dat betekent dat op termijn de oostelijke

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

achterlandverbindingen ontwikkeld dienen te worden. Het gaat hier met name het opwaarderen van het spoor tussen Utrecht en Arnhem tot snelheden van 160 km/uur (volgens het principe van de Deltalijn, de HSL-oost) en de A30. Ook de samenhang met de Zuidvleugel van de Randstad is zoals gezegd van belang.

5 Ten slotte

De raden hebben een innovatief en duurzaam metropolitain ontwerp voor het gehele Noordvleugelgebied voor ogen, waarbij verbindingen én kwaliteitsontwikkeling centraal staan. De raden willen voorkomen dat de benodigde bestuurlijke slagkracht wegeeft tijdens het opstellen van de nu ontbrekende lange termijn metropolitane ontwikkelingsstrategie voor de Noordvleugel als geheel. Vandaar dat de raden adviseren om gelijktijdig in te zetten op meerdere sporen: direct aan de slag met de uitvoering van de projecten uit het programma, het opstellen van een planstudie voor het openbaar vervoer, een groen-blauwe kwaliteitsimpuls en het opstellen van een structuurvisie. De raden adviseren het Kabinet ook om nu fondsen hiervoor te oormerken. De programma's van rijk en regio dienen geïntegreerd en verbreed te worden en gezamenlijk te worden ontwikkeld en uitgevoerd.

Met dit advies hebben de raden een duurzame metropolitane verstedelijkingsstrategie voor ogen. Deze vereist weliswaar hogere publieke voorinvesteringen, maar zal op termijn een hogere welvaartswinst opleveren dan het geval zou zijn met *piecemeal* publieke investeringen en incrementele verstedelijkingsconcepten.

Hoogachtend,



de heer mr. H.M. Meijdam, voorzitter VROM-raad



de heer mr. G.J. Jansen, voorzitter Raad voor Verkeer en Waterstaat

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

BijlageGasten rondetafelgesprek met wetenschappers

Prof.dr.ing. G.R. Teisman, Erasmus Universiteit Rotterdam
Prof.dr. W.G.M. Salet, Universiteit van Amsterdam
Dr.ir. L. Bertolini, Universiteit van Amsterdam
Prof.ir. F. Le Clercq, Twijstra en Gudde
Prof. ir. D.H. Frieling
Ir. D. Sijmons, H+N+S Landschapsarchitecten
Prof.dr. O.A.L.C. Atzema, Rijksuniversiteit Utrecht

Gasten rondetafelgesprek met *stakeholders*

Prof.drs. G.J. Cerfontaine, Schiphol Group
Ir. J.D. Doets, Projectbureau Amsterdam Zuidas
Dr. H.P. Gallagher, Milieufederatie Noord-Holland
H.J. Gelissen, NS Randstad Noord
Ir. K.J. Provoost, Natuurmonumenten
Ir. P.H.R. Langeweg, ANWB
Ir. A.V.M. Pouw, Woningbouwcorporatie Ymere
Mr. W.C.T.F. de Zeeuw, Bouwfonds MAB Ontwikkeling B.V.
H. Zwarts, Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam

Gasten rondetafelgesprek met bestuurders

A. Th. Duivesteijn, Gemeente Almere
T. Herrema, Gemeente Amsterdam
M. van Poelgeest, Gemeente Amsterdam
Mevr. L.M. Bouwmeester-Den Broeder, Provincie Flevoland
Drs. M.J. Bezuijen, Gemeente Haarlemmermeer
O.J.M.E. Meuwissen, Gemeente Hilversum
T.J. van der Zwan, Gemeente Lelystad
Mevr. drs. A. van Dam, Provincie Noord-Holland
Drs. H. Bosch, Gemeente Utrecht

Gesprekken

Drs. T.A.M. Moers, Ministerie van Financiën
Drs. G.W. Huiskamp, Ministerie van Financiën
A.H.M. Buffing, Gemeente Amsterdam
Mr. ing. J.H. Dronkers, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ir. E.N. Flach, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. U.M.H. Hoedemaekers, Ministerie van VROM
Ir. H.R. van Huut, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Mr. P.G.A. Noordanus, AM
Ir. C.H. Paris, Provincie Utrecht
Mevr. drs. W.E.M. Peper, Twynstra Gudde
Drs. G. van der Plas, ROA
Drs. M.J. Ruis, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ir. P. Silvis, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. B.L. Vink, Ministerie van VROM
Mevr. C.E.M. van Welie, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. J.H.J. Zegering Hadders, ING

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RVW-NVL/047

ProjectteamDe heer drs. B. Swanenvleugel projectleider, *Raad voor Verkeer en Waterstaat*De heer dr. T.H.C. Zwanikken, projectleider, *VROM-raad*Mevrouw M.S. Walenkamp, projectassistente, *Raad voor Verkeer en Waterstaat*Raad voor Verkeer en Waterstaat

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat. De adviezen zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen. De adviesonderwerpen strekken zich uit over de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelbegrip, met inbegrip van de Europese dimensie. Voorzitter is mr. G.J. Jansen, algemeen secretaris is ir. H.J.M. Verkooijen.

VROM-raad

De Raad voor de volkshuisvesting, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer (de VROM-raad) adviseert regering en parlement over de hoofdlijnen van beleid aangaande de duurzame kwaliteit van de leefomgeving en over andere onderdelen van het rijksbeleid op het gebied van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer. De VROM-raad bestaat uit onafhankelijke, deskundige leden. Zij zijn door de regering gevraagd vanwege hun ervaring, hun visie op maatschappelijke ontwikkelingen en hun kennis van de doelgroepen van het VROM-beleid. Voorzitter is mr. H.M. Meijdam, algemeen secretaris is drs. A.F. van de Klundert.

Adviesaanvraag

Op 22 december 2005 ontvingen de raden de adviesaanvraag van de Ministers van VenW en VROM. Hieronder volgt de integrale tekst van de aanvraag.

Datum

23 mei 2006

Adviesaanvraag over Noordvleugelprogramma**Ons kenmerk**

RVW-NVL/047



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitters van de Raad voor Verkeer en
Waterstaat en VROM Raad

Contactpersoon	Doorkiesnummer
E. van Welie	070 - 351 66 17
Datum	Bijlage(n)
22 februari 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.06.00278	-
Onderwerp	
advies aanvraag over Noordvleugelprogramma	

Geachte voorzitters,

Mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzoek ik u ons te adviseren over het Noordvleugelprogramma. Het advies zullen wij gebruiken bij het verdere traject van het Noordvleugelprogramma, ter voorbereiding van het kabinetsstandpunt dat medio 2006 gereed moet zijn.

Het Noordvleugelprogramma heeft als doel te zorgen voor een gecoördineerde en samenhangende rijksbesluitvorming over de projecten die in het programma zijn opgenomen. Hierdoor wordt de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Noordvleugel en NV Utrecht gestimuleerd en de internationale concurrentiepositie versterkt. Uitgangspunt voor de besluitvorming in het kabinet is de Nota Ruimte, inclusief uitwerkingen daarvan, zoals de Nota Mobiliteit, alsmede de Richtinggevende Uitspraken over de Noordvleugel van 14 december 2005. Rijk en regio zijn met elkaar aan de slag om deze opgave te realiseren.

Ik verzoek u te adviseren over de eisen die, gegeven de doelstellingen van het programma, aan de samenhangende besluiten van het kabinetsadvies gesteld moeten worden. Het advies dient zich te richten op zowel de inhoudelijke samenhang van de besluiten als op het proces van besluitvorming. Graag zie ik dat u in uw advisering ingaat op de meerwaarde van het Noordvleugelprogramma als instrument van gecoördineerde besluitvorming zoals bedoeld in de Nota Ruimte. Belangrijke onderliggende vragen zijn:

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

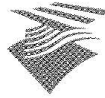
bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)

Datum

23 mei 2006

Ons kenmerk

RWW-NVL/047



DGP/WV/U.06.00278

- Wat is de robuustheid van de richtinggevende uitspraken in het licht van het verrichtte onderzoek (in het bijzonder de woningbouwtaakstelling voor Almere);
- Wat is het karakter en reikwijdte van de voorgenomen besluiten gegeven het verdere besluitvormingsproces;
- Welke taakverdeling is wenselijk tussen rijk, regio, en private partijen bij de (vervolg)besluiten (na 2006)?

Ik stel het op prijs als u bij uw advisering de aanpak hanteert zoals besproken met de voorzitter en enkele leden van de VROM-raad op 6 december 2005. Belangrijke randvoorwaarden zijn wat mij betreft:

- advisering samen met en/of in interactiviteit met competente vertegenwoordigers van de maatschappij en inhoudelijke deskundigen door middel van open gesprekken (ronde tafels);
- bij de advisering rekening te houden met de kaders waarbinnen het Noordvleugelprogramma werkt, namelijk de uitvoering van een beperkt aantal projecten te verbeteren (voortgang en kwaliteit) door coördinatie van (rijks) besluitvorming daarover;
- tussentijdse advisering aan programmateam volgend op elke Open Ronde Tafel (te weten de sessie op 13 februari 2006 en op 26 april 2006), mede ter voorbereiding van de te formuleren beleidsopties;
- een laatste advisering uiterlijk begin mei 2006.

Ik stel het zeer op prijs dat de Raad van Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad hun gezamenlijke expertise en know how inzetten op advisering over het Noordvleugelprogramma. In het bijzonder heb ik waardering voor de korte termijn waarop de advisering plaatsvindt en uw bereidheid om u te laten inspireren door externe partijen door middel van Open Ronde Tafels. Ik zie uit naar het resultaat van deze uitwisseling en wens u veel succes bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Karla Peijs