



2 Interview met
verbindingsofficier
Bas van Leeuwen



5 Kust van de wereld



6 Amsterdam
Connecting Trade
op koers



7 Inspirerend
ruimtegebruik in de
Schipholdriehoek

Metropoolkoers krijgt invulling



Het Ontwikkelingsbeeld 2040, het richtinggevend kader voor de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam, blijkt geen papieren tijger. Integendeel. In de regio spelen meerdere structuurvisieprocessen en voor alle vormt de gezamenlijke visie het richtinggevend kader.

Tijdens de 1^e metropoolconferentie in april zijn bestuurders het eens geworden over investeringen op het gebied van economie, infrastructuur, landschap en stedelijke ontwikkeling. Rode draad vormt een verdere ontwikkeling van de metropoolregio, gericht

op het creëren van een hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu. Daarbij is met name winst te halen uit het benutten van regionale schaalvoordelen. De afspraken zijn vastgelegd in het conferentiedocument 'Metropoolregio Amsterdam op Koers', dat een verdere uitwerking en actualisatie vormt van het eind 2007 vastgestelde Ontwikkelingsbeeld 2040.

Structuurvisies

De samenwerking binnen de metropoolregio heeft een informeel karakter. Dit betekent dat afspraken moeten worden geaccordeerd door de raden en staten. Minstens zo belangrijk is dat verankering plaatsvindt van het gezamenlijke

gedachtgoed. Dit moet gebeuren in de structuurvisies van de verschillende metropoolpartners. Toeval of niet, bij de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Almere zijn die visies volop in ontwikkeling. Opmerkelijk is dat een 'verbindingsofficier' zorgt dat die drie visies niet uit de pas lopen van de uitgezette metropoolkoers maar daar juist invulling aan geven (zie pag. 2 en 3 van dit nummer). Op pag. 4 staat in vogelvlucht een overzicht van de stand van zaken ten aanzien van de drie processen.

RAAM-brief

Vreemde eend in de bijt van de wereld van structuurvisies is de Rijksbrief Amsterdam Almere Markermeer. De besluitvorming over een aantal projecten met grote onderlinge samenhang krijgt vorm in deze brief. Het gaat om vier projecten in het kader van Randstad Urgent: Schaalspiong Almere, OV-SAAL, Toekomstagenda Markermeer-IJmeer en de Langetermijnagenda Schiphol-Lelystad. Verder maakt ook het project Almere-Gooi-Utrecht, kortweg AGU, deel uit van deze brief. Als de regio voor deze vijf projecten alle opties openhoudt, zijn er in totaal zo'n slordige duizend alternatieven beschikbaar. Vooruitlopend op het vaststellen van de structuurvisies proberen rijk en regio via de RAAM-brief tot een akkoord op hoofdlijnen te komen. Dit voorkomt dat voor die vijf onderling zo sterk samenhangende projecten afzonderlijke besluitvormingstrajecten nodig zijn. Besluitvorming is voorzien in de ministerraad van 9 oktober. Dit besluit wordt vervolgens vertaald in de verschillende structuurvisies.

Verbindingsofficier Bas van Leeuwen:

“Regio is dertig minuten groot”

In de metropoolregio werken drie belangrijke spelers aan structuurvisies: de gemeenten Amsterdam en Almere en de provincie Noord-Holland. “Alle drie de visies geven invulling aan het versterken van de metropoolregio”, zegt Bas van Leeuwen van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam. Opvallend is dat tijdens het proces voortdurende onderlinge afstemming plaatsvindt. Van Leeuwen opereert daarbij als spin in het web.

Bas van Leeuwen is niet alleen plaatsvervangend projectleider van de Structuurvisie Amsterdam, maar als ‘verbindingsofficier’ ook actief betrokken bij de visies van de provincie Noord-Holland en van de gemeente Almere. Wat hem in de processen opvalt, is dat ieder van de drie partijen vanuit het overkoepelende metropoolkader op zoek is naar het invullen van de eigen sterkten. “De visies zijn volstrekt complementair.”

Gezamenlijk vertrekpunt

Rode draad in alle drie de processen is het eind 2007 vastgestelde Ontwikkelingsbeeld 2040. “Dit beeld vormt het gezamenlijke vertrekpunt. Dat gaat heel goed.” Van Leeuwen noemt dit verheugend, want het is nog maar een paar jaar geleden dat Amsterdam alom werd gezien als de boze buurman. “Dankzij de verschillende Noordvleugelconferenties en recent de eerste metropoolconferentie is daar geen sprake meer van. De argwaan heeft plaatsgemaakt voor waardering voor elkaar. Zo beseffen we nu dat het strand van Zandvoort door onze buitenlandse bezoekers wordt gezien als een stukje Amsterdam. In breder verband wordt er serieus gekeken of de regio woonmilieus kan bieden waar in Amsterdam geen plek voor is. Ook wordt er niet langer gesproken over lokale bedrijvigheid, want of een ondernemer nu kiest voor een bedrijventerrein in Zaanstad, Haarlemmermeer of Almere maakt niet uit. Het is bedrijvigheid voor de regio.” Die ontwikkeling komt goed tot uiting in de kaartbeelden die Amsterdam hanteert. “Voorheen was enkel het gebied binnen



de gemeentegrens zichtbaar, waardoor bijvoorbeeld de Bijlmermeer stond afgebeeld als een soort geïsoleerd eiland. Nu loopt de structuurplankaart van Zandvoort tot Almere.” Volgens Van Leeuwen komt dit kaartbeeld overeen met het verplaatsingsgedrag. “Voorheen liep je vanuit het Amsterdamse stadscentrum in grofweg dertig minuten naar de stadspoorten. In dezelfde tijd reist men tegenwoordig naar Almere of het Zandvoortse strand. Kortom, de regio Amsterdam is dertig minuten groot.”

Kruisbestuiving

Tussen de opstellers van de structuurvisies vindt frequent gedachte-uitwisseling plaats.

De samenwerking gaat zelfs zo ver dat Van Leeuwen wekelijks aanschuift aan de vergadertafel van het provinciale projectteam. “Op hoofdlijnen zorg ik direct ter plekke voor een goede kruisbestuiving. Bij specifieke onderwerpen als de havens of de economie breng ik de deskundigen van provincie, gemeente en Stadsregio bij elkaar. Dit gebeurt ook bij tussenproducten. Invalshoek is telkens in hoeverre een en ander spoort met de unanieme wens om te bouwen aan een sterke metropoolregio.” Opmerkelijk is dat er nog steeds geen sprake is geweest van conflicterende belangen. “Dankzij de gedeelde ambitie is daar geen sprake van. Wel vindt er ijverig discussie plaats over de invulling

“Voor de versterking van ons brede economische profiel is van groot belang”

van vraagstukken als duurzame energie. Zo spelen er meerdere opgaven waar we nog geen pasklaar antwoord voor hebben.”

In oostelijke richting werkt Almere eveneens aan een structuurvisie, met als nevenspoor het Integraal Afwegingskader (IAK) ten behoeve van de ‘Schaalsprong Almere’. Van Leeuwen participeert ook in deze trajecten. “Ten aanzien van de structuurvisie praat ik mee en voor de schaa sprong is Amsterdam mede-opdrachtgever. Wat daarbij sowieso van belang is dat Almere woonmilieus kan maken die we in Amsterdam niet kunnen bieden. Er is in de hele regio een grote behoefte aan tienduizenden woningen. Voldoende aantrekkelijke woonmilieus zijn namelijk een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Zo zorgen deze woningen ervoor dat de regio zich verder kan ontwikkelen tot een volwaardige Europese metropool.”

Afwegen van belangen

Belangrijk element in de visies vormt uiteraard het maken van ruimtelijke reserveringen voor woningbouwlocaties en bedrijven-terreinen. Van belang in dit kader is dat Rijk, provincies en gemeenten het erover eens zijn dat zeer kritisch moet worden gekeken naar nut en noodzaak van nieuwe uitleglocaties. Voordat die optie überhaupt in beeld komen, wordt eerst gekeken naar de mogelijkheden van binnenstedelijk intensiveren en transformeren. “Dan moet je met elkaar goed bekijken welke functie op welke plaats op een gegeven moment logisch is”, aldus Van Leeuwen. “Dat heeft alleen kans van slagen als je tot een optimale belangenafweging komt. Neem bijvoorbeeld de havenontwikkeling. De ruimte voor groei moeten we vooral vinden in verdere intensivering. Bestaand havengebied moet hiervoor worden herontwikkeld. Tegelijkertijd zie je dat er in datzelfde gebied, neem het NDSM-terrein, woonmilieus kunnen worden gecreëerd waar mensen heel graag willen wonen. Die twee ontwikkelingen kunnen dus heel goed samen gaan, mits je in het planproces terdege rekening houdt met de specifieke belangen die spelen. Wonen en werken kunnen in dit gebied immers heel dicht bij elkaar komen te liggen. Om tot een volledig beeld te komen werken de Dienst Ruimtelijke Ordening en Haven Amsterdam in het kader van het project Haven Stad samen aan toekomst-scenario's voor een deel van het gebied.”

“Het gaat niet meer om een megabioscoop die wel of niet binnen je gemeentegrens valt”

Prijkaartje

Keerzijde van deze ontwikkeling is het prijskaartje. Binnenstedelijke verdichting is gewoon heel duur. Van Leeuwen noemt het niet meer dan logisch dat het rijk meebetaalt aan het realiseren van deze opgave. “De voordelen op langere termijn zijn legio: nieuwe mensen, bedrijven, arbeidsplaatsen. Parallel daaraan groeit het draagvlak voor voorzieningen mee, enzovoorts. Voor nieuwe stedelijke kernen zijn veelal dure snelwegen nodig, terwijl bij binnenstedelijke verdichting gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur. Hierdoor zijn er automatisch meer kansen voor duurzaam vervoer, ook omdat er meer fiets- en voetgangersbewegingen zullen zijn vanwege de kortere afstanden. Bovendien kunnen we op deze manier het landschap open houden en daar hebben we allemaal baat bij. Het zou raar zijn als de gemeenten die ervoor kiezen deze openheid van het landschap te behouden daar zelf voor moeten opdraaien. In de breedte of de lengte moet er dus geld beschikbaar komen om die verdichting mogelijk te maken.” Overigens hoeft niet voor alle locaties de hand te worden opgehouden. Van Leeuwen: “Feit is dat de Metropoolregio Amsterdam een unieke plek in Nederland inneemt. Sommige woonmilieus die je hier kunt aanbieden zijn zo gewild, dat men bereid is er meer voor te betalen. Zoveel, dat een aantal van de ingewikkelde en dus dure projecten op eigen benen kan staan.”

Economisch profiel

Nog maar kort geleden keek de Amsterdamse metropoolregio verlekkerd naar de voortvarende ontwikkeling van steden als Dublin en Madrid. Als gevolg van de economische crisis zijn bij deze internationale concurrenten zowel de huizenprijzen als de economie ingestort. Als belangrijkste oorzaak noemt Van Leeuwen de eenzijdige economische ontwikkeling van deze steden. “Juist daarom moeten we onze diverse economische profiel, met de creatieve sector, de zakelijke dienstverlening, het havencomplex, de luchthaven en de hele transport- en logistieke sector als belangrijke componen-

ten, in de structuurvisies op waarde weten te schatten. Voor de gehele regio is vooral de versterking van ons brede economische profiel van groot belang.” Dat is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan. Neem de geluidsoverlast die Schiphol veroorzaakt. Hoe wordt daar mee omgegaan? “In Amsterdam is de inzet gericht op een luchthaven die nuttig is voor de stad. Dit houdt in dat we plaats proberen te vinden voor activiteiten die de samenhang tussen de ontwikkeling van Schiphol en de stad versterken. Denk aan bedrijven die optimaal gebruiken maken van het feit dat de luchthaven zo dichtbij is. De provincie kiest voor eenzelfde scenario. Maar waar we beiden nog wel naar op zoek zijn is wat voor Schiphol de meeste uitstraling heeft naar de rest van de regio in combinatie met zo weinig mogelijk overlast.”

Sfeer en cultuur

Het mag duidelijk zijn dat het de goede kant op gaat met de samenwerking in structuurvisieverband. Van Leeuwen verbaast zich daar soms wel over. “We zijn echt van heel ver gekomen. Nog niet zo lang geleden was vaak sprake van een negatieve onderlinge sfeer, zowel tussen gemeenten onderling als tussen gemeenten en provincie. Nu is er een gedeeld onderling besef om economisch optimaal te presteren, prettige plekken te bieden om te wonen, werken en recreëren en dat alles ook zo duurzaam mogelijk te doen. Het feit dat we erkennen dat iedereen in dat geheel een eigen rol speelt, met sterkere en zwakkere punten, maakt de onderlinge samenwerking een stuk prettiger. Het gaat niet meer om een megabioscoop die wel of niet binnen je gemeentegrens valt of een bedrijventerrein x dat moet concurreren met terrein y. In de structuurvisies richten we ons op de vraag hoe we dat complementair gaan doen, zodat de regio als geheel er sterker van wordt. Wat daarbij enorm helpt is dat we inmiddels ook allerlei praktische vormen hebben gevonden om dit alles goed te organiseren.”

Jan de Graaf

Drie structuurvisies, drie processen

De drie structuurvisies leggen het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Almere voor lange periode vast. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de verschillende processen?



Noord-Holland

Het provinciebestuur heeft besloten een structuurvisie op te stellen voor heel Noord-Holland. In januari 2008 is de provincie daarmee begonnen. Vanaf de zomer van 2008 is gewerkt aan het opstellen van vier perspectieven voor Noord-Holland. De resultaten zijn vastgelegd in de ontwerpstructuurvisie. Gemeenten, bedrijfsleven, onderzoekers, maatschappelijke organisaties én de Noord-Hollandse bevolking zijn in 2008 uitgenodigd om mee te denken. Deze wordt vanaf 17 augustus ter visie gelegd en besproken met betrokkenen. In het najaar van 2009 volgt vaststelling van de structuurvisie door Provinciale Staten.

Almere

In 2003 heeft de gemeente Almere een structuurplan tot het jaar 2010 gemaakt. Dat ging over de groei van de stad wat betreft woningbouw en bedrijvigheid. Momenteel is de gemeente volop bezig met het maken van de Structuurvisie Almere 2030+. Samen met het Rijk en de regio wordt hiervoor de groeiopgave van Almere bekeken. Deze 'schaalsprong' houdt in dat er tot 2030 60.000 nieuwe woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen moeten worden gecreëerd. De structuurvisie bestaat uit verschillende bouwstenen. Die onderzoeken de groeimogelijkheden voor Almere, uitgesplitst naar thema's en gebieden. In oktober 2008 presenteerde de gemeente Almere de eerste resultaten van dit onderzoek in de vorm van drie groeivarianten. Medio maart dit jaar heeft de raad zich unaniem uitgesproken voor de variant 'Waterstad Plus'. Deze variant bestaat op hoofdlijnen uit een stedelijke ontwikkeling in het westen, gedragen door een IJmeerverbinding, en een dunnere bebouwing in het oosten. Er zijn in totaal elf keuzes geformuleerd, die richting geven aan 'Waterstad Plus'. Inwoners en stakeholders denken en praten mee over de invulling van 'hun' Almere in 2030. Meer informatie is te vinden in de brochure 'Almere 2.0 op weg naar het voorkeursalternatief'. Aanvullend op de structuurvisie ontwikkelt de gemeente een financieel kader en een uitvoeringsstrategie, welke moeten resulteren in een Integraal Afsprakenkader Almere 2030. Aan de hand daarvan besluiten Almere en het Rijk eind 2009 of de schaalsprong van Almere doorgang vindt.



Amsterdam

De structuurvisie van de gemeente Amsterdam legt keuzes vast voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de periode tot 2040. De visie bevat ook een toetsingskader voor het beleid van de stadsdelen en een uitvoeringsstrategie. Belangrijk procesmoment is de onlangs door B&W vastgestelde notitie 'De Pijlers', waarin de hoofdpunten van de ruimtelijke opgaven en de belangrijkste keuzes staan beschreven. In totaal heeft het college tien ambities vastgelegd voor de toekomst van Amsterdam. Van een groter centrum tot een mooi en open landschap; van uitbreiding van het aantal woningen in de stad tot het versterken van de kenniseconomie. Elke ambitie gaat gepaard met eigen keuzes en dilemma's. De komende tijd wordt gewerkt aan het concreter invullen van deze ruimtelijke ambities met voorstellen, initiatieven en projecten op plekken en in gebieden in de stad. In september volgt een ontwerpstructuurvisie.

In het kader van het proces is er volop overleg met vertegenwoordigers van bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en metropoolpartners. Via de website 'www.binnen30minuten.nl' vindt bovendien bredere consultatie plaats. Daarbij kunnen zowel Amsterdammers als mensen uit de regio hun visie op de stad verwoorden. Mensen worden via de site uitgenodigd om in driemaal tien minuten mee te denken. De eerste ronde is zojuist afgesloten. Daaruit blijkt dat circa 8.000 mensen de website hebben bezocht, waarvan er 1.000 hun wensen hebben achtergelaten. Zojuist is de tweede ronde gestart, waaraan ook nieuwe geïnteresseerden kunnen meedoen. Meer informatie staat op: 'www.binnen30minuten.nl' en 'www.dro.amsterdam.nl/structuurvisie'



Kust van de wereld

De concurrentie tussen badplaatsen neemt toe. Duitse toeristen, lange tijd onze trouwe klanten, kiezen steeds meer voor de in oude luister herstellende Oost-Duitse badplaatsen. Voor Zandvoort reden om de schouders te zetten onder een nieuwe kwaliteitsimpuls van haar kustzone.

De Metropoolregio Amsterdam wil de kustplaatsen 'thematiseren' door bewust de eigen kwaliteiten en karakters van de verschillende kustplaatsen naar voren te halen. Dit vergroot de diversiteit en de aantrekkingskracht van de kust als geheel, waardoor nieuwe doelgroepen worden aangesproken. Binnen de metropoolregio is de gemeente Zandvoort trekker van het thema 'Badplaatsen'. "Bij een metropool met internationale ambities past een badplaats met internationale allure", benadrukt wethouder Marten Bierman. "Zandvoort heeft de ambitie om zich in die richting te ontwikkelen." Volgens hem is dit beslist niet te hoog gegrepen. "Voor de Tweede Wereldoorlog was Zandvoort al die internationale badplaats. Veel belangrijke mensen, waaronder keizerin Sisi van Oostenrijk, kwamen hier kuren. Onze inzet is gericht op het herwinnen van die positie. Om dat te bereiken is op veel fronten samenwerking nodig."

Samen op weg

Het afgelopen jaar heeft de gemeente Zandvoort de eerste belangrijke stappen gezet. In het kader van de concept-structuurvisie Zandvoort 2025 is gekozen voor het scenario 'Parel aan Zee plus'. Hieruit blijkt dat het toerisme onlosmakelijk verbonden is met Zandvoort. Er wordt ingespeeld op zowel het versterken van de authenticiteit en kleinschaligheid van het dorp als het bieden van extra ruimte voor toerisme. De politiek, bevolking, ondernemers en maatschappelijke organisaties zijn het eens over deze hoofdcoers.

Voor de gewenste ontwikkeling is de Middenboulevard een cruciaal gebied. Onlangs heeft het college het conceptbestemmingsplan vastgesteld en na goedkeuring door de raad begonnen kan de herontwikkeling van start gaan.

Frisse blik

Gemeenten kunnen de provincie Noord-Holland vragen om een 'assist', waarin een

onafhankelijke groep experts naar een complexe ruimtelijke opgave kijkt en inhoudelijk advies geeft. Ook Zandvoort heeft de frisse blik van deze TaskForce Ruimtelijke winst gevraagd. Een klein team – ondersteund door vijf gerenommeerde bureaus die elk hun specifieke

kennis en ervaring meenemen – brengt in een 'snellere proces' oplossingen in beeld voor de Middenboulevard. Dit gebeurt in twee zogeheten 'werkplaatsen', waar betrokken partijen met elkaar aan de slag gaan. Uitdaging is om de Middenboulevard te verbinden met het dorp en het schaalniveau van de metropool-



regio. De resultaten van de werkplaatsen worden eind 2009 gepresenteerd tijdens een bestuurlijke conferentie. Volgende stap is het vaststellen van een stevige bestuurlijke agenda met concrete vervolgstappen.

Informatie: Jaap van Opstal, 06 4632 3184, opstal@noord-holland.nl

Economisch Offensief Almere

Almere gaat uitvoering geven aan het advies 'Economisch Offensief Almere'. Dit advies is opgesteld door oud-politicus Wim Meijer, ambassadeur van het Randstad Urgent-project Schaa sprong Almere.

Wim Meijer heeft het advies in opdracht van rijk en gemeente opgesteld in het kader

van Schaa sprong Almere en de daarbij behorende ambitie van honderdduizend nieuwe banen. Hij adviseert in te zetten op de clusters duurzaam bouwen en gebiedsontwikkeling, ICT en media, handel en logistiek, health, wellness plus life sciences en de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad. "Voor ons economisch profiel is het bepalend dat er een clusterontwikkeling van banen is", laat wethouder Martine

Visser in een reactie weten. "Ook is 'excellent gastheerschap' nodig. Het normale economische beleid moet uitstekend functioneren: voldoende ruimte voor bedrijvigheid, goede ontsluiting van verkeers- en ict-infrastructuur en optimale dienstverlening aan bedrijven."



Amsterdam Connecting Trade op koers

Een samenhangende en duurzame multimodaal logisitek knooppunt realiseren onder de rook van Schiphol. Met dat doel voor ogen werkt een aantal partijen al enige jaren samen. Realisatie van 'HST-Cargo', de railterminal bij Hoofddorp, vormt hiertoe een belangrijke opstap.

Onder de titel 'Werkstad A4' zijn voor de realisatie van het multimodale logisitek knooppunt ten zuiden van Schiphol stevige ambities neergezet, met name ten aanzien van mobiliteit en duurzaamheid. Bedoeling is de vervoersmodaliteiten op het gebied van lucht, weg, spoor en water op een slimme en efficiënte manier te combineren. Een ongestoord logistiek systeem zorgt voor de onderlinge verbindingen.

Railterminal voor vracht

Via de ingeslagen weg moet het project een stevige bijdrage leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Inmiddels is dit ook door het rijk als zodanig erkend en om die reden is het project vorig jaar toegevoegd aan het Randstad Urgent programma.

Daartoe werd de naam Werkstad A4 ingeruild voor die van 'Amsterdam Connecting Trade' (ACT). Eerste mijlpaal vormde de ondertekening door minister Van der Hoeven (EZ) en wethouder Van Dijk (Haarlemmermeer) in december van een nieuw afsprakenkader, welke de afronding markeerde van de eerste projectfase. Bekroning van deze fase vormde de toezegging van het kabinet van om € 11 miljoen bij te dragen aan de realisatie van een railterminal voor vracht bij Hoofddorp, de HST-Cargo. Goed nieuws dus voor ACT en een prikkel om tempo te maken voor een Europese business case. Hiervoor zijn inmiddels samenwerkingsafspraken gemaakt met EuroCarex, een Franse organisatie die zich sterk maakt voor een Europees netwerk van luchtvrachttransport per snel spoor. ACT is nu bezig om met regionale partijen afspraken te maken over dit project. Als dit is afgerond, kan de businesscase in 2010 gereed zijn.

Snelle spoorverbinding

Met de realisatie van de HST-Cargo krijgen



bedrijven die zich op de ACT-gebieden vestigen een snelle spoorverbinding met het achterland en belangrijke Europese bestemmingen. Dit past uitstekend in de ACT-ambities. Want de railterminal wordt een element in een veelzijdig multimodaal logistiek systeem, zodat bedrijven hun logistieke processen efficiënter en betrouwbaarder kunnen organiseren. Daarnaast is het overslagpunt een alternatief voor het transport over de weg. En dat sluit goed aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de metropoolregio.

Informatie: Hans Vonk, 023 514 35 84, vonkhw@noord-holland.nl

Metropoolregio in cijfers

Waarschijnlijk is in de metropoolregio onlangs de miljoenste woning in gebruik genomen, zo leert het eerste statistisch boek 'Metropoolregio Amsterdam in cijfers'. In deze uitgave heeft de Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) van de gemeente Amsterdam een schat aan gegevens gebundeld.

In de Metropoolregio Amsterdam wonen 2,2 miljoen mensen, dat is 13% van de Nederlandse bevolking. In 2007 is de bevolking met ruim 14.000 inwoners toegenomen. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door het geboorteoverschot van circa 9.500. Daarnaast was er een vestigingsoverschot met de rest van het land van 4.200 personen.



Uit de publicatie blijkt dat in 2007 in de Metropoolregio Amsterdam meer dan 13.000 nieuwbouwwoningen zijn opgeleverd. Dit is het hoogste aantal in bijna tien jaar. De woningvoorraad is in de laatste vier jaren procentueel gezien het sterkst gegroeid in Aalsmeer (15,5%) en Haarlemmermeer (10,5%). Amsterdam blijft hier met een

groei van 2,4% ver bij achter. Volgens de laatste cijfers staan er 996.521 woningen in de regio. Vermoedelijk is de miljoenste woning inmiddels in gebruik genomen. Verder telde de metropoolregio in 2007 circa 550 hotels met in totaal 29.000

kamers en 60.000 hotelbedden. Dit was eenderde van de landelijke beddencapaciteit en goed voor zeven miljoen gasten die in de regio hebben overnacht.

De volledige publicatie van O+S is te vinden op: www.os.amsterdam.nl/regioamsterdam

Inspirerend ruimtegebruik in Schipholdriehoek

Onlangs vond de startbijeenkomst plaats voor de Gebiedsvisie Schipholdriehoek.

Plan is om voor deze toplocatie een aantal inspirerende manieren van ruimtegebruik te ontwikkelen. Het traject moet uitmonden in een keuze voor één of meer gezamenlijke voorkeursvarianten.

Het ontwikkelen van de Gebiedsvisie Schipholdriehoek is een initiatief van de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap Rijnland en Rijkswaterstaat Noord-Holland. Bestuurders van deze organisaties hebben zitting in de stuurgroep. Bedoeling is om samen met betrokken partijen, waaronder de ontwikkelende grondeigenaren, een visie op te stellen voor het gebied tussen de A4, de A5 en de Oude Schipholweg.

Aftrap

Op maandag 25 mei vond in één van de suikersilo's van Sugar City in Halfweg de startbijeenkomst plaats. In drie rondes gingen men met elkaar in gesprek over de invulling van de Schipholdriehoek. Daarbij was het vooral de bedoeling om elkaar met open vizier tegemoet te treden. Dat resulteerde dan ook in een bonte verzameling van visies, ideeën, plannen en losse opmerkingen. Waar de aanwezigen het vooral over eens waren is dat deze toplocatie een uitstekende gelegenheid vormt om een aantal inspirerende manieren van ruimtegebruik te ontwikkelen. Bedoeling is via deze weg te komen tot een duurzaam, innovatief en onderscheidend vestigingsmilieu in de Metropoolregio Amsterdam. Om dat doel daadwerkelijk te bereiken staan samenwerken en lef voorop, aldus de deelnemers.

Ateliers

Als eerste stap gaan de partijen met ondersteuning van een onafhankelijke procesbegeleider en een ontwerper in een drietal ateliers aan de gang met het invullen van de gebiedsopgave voor de Schipholdriehoek. In het eerste atelier wordt onder andere aan de hand van de input van experts aan bouwstenen gewerkt voor de ontwikkeling van het gebied. Op basis van een scenariostudie wordt in het tweede atelier, toegewerkt naar kansrijke ontwikkelingsrichtingen. Uiteindelijk vindt in een derde atelier op basis van een haalbaarheidsstudie de synthese plaats



van alle uitkomsten. Dit betekent dat keuzes worden gemaakt en onderbouwd voor één of meer gezamenlijke voorkeursvarianten.

Informatie: Frans Nederstigt, 023 514 36 41, nederstigt@noord-holland.nl

Favoriete plekken metropoolregio!

Wat vindt u de meest karakteristieke plek in de Metropoolregio Amsterdam? Die vraag is voorgelegd aan een aantal bestuurders en volksvertegenwoordigers en heeft geresulteerd in tientallen verschillende reacties, variërend van de Hollandse Brug tot het sluizencomplex bij IJmuiden en van het centrum van Amsterdam tot de Zaanse

Schans. Aanvullend is gevraagd waarom de genoemde specifieke plek nummer 1 staat.

Alle genoemde locaties zijn gefotografeerd en zijn te bekijken op de metropoolwebsite, met bij iedere foto de reden waarom de locatie favoriet is. Kijk op: www.metropoolregioamsterdam.nl



“Het water verbindt alle elementen van de metropool. Het IJ is daarvan het kloppend hart.”

Bouwen met HOV in Haarlemmermeer

**De Metropoolregio Amsterdam wil door-
groeien tot een economische kernregio
in Europa. Absolute voorwaarde daarvoor
is het op orde brengen van de mobiliteit,
met als belangrijk element het realise-
ren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer
(HOV): snel en betrouwbaar busvervoer
via eigen lijnen. De hiervoor benodigde
infrastructuur voor de Westflank Haarlem-
mermeer staat inmiddels op papier.**

De in 2002 geopende de Zuidtangente, welke vorig jaar is doorgetrokken naar Nieuw Vennep, blijkt buitengewoon succesvol: het aantal reizigers overtreft de prognoses. Vandaar dat meteen wordt gekeken naar het verweven van het openbaar vervoer met de geplande ontwikkeling van 10.000 nieuwe woningen in de Westflank Haarlemmermeer. Vorig jaar is hiervoor een bestuursakkoord opgesteld.

Inpassing tweede HOV-lijn

Eén van de randvoorwaarden is dat 70% van de bebouwing binnen de invloedssfeer van HOV moet liggen. Feitelijk betekent dit dat het merendeel van de nieuwbouw rondom een nieuwe HOV-lijn moet worden ontwikkeld. Gesterkt door eerdere ervaringen durfden de partijen het aan om vanaf het begin te kijken op welke wijze deze tweede HOV-lijn succesvol in de plannen is in te passen. Een aantal zaken stond daarbij centraal. Ten eerste zou de lijn vanuit het gebied in



ieder geval richting het centrum van de metropool moeten lopen. Om de effectiviteit te vergroten kan de lijn daarnaast wellicht worden doorgetrokken naar Zuid-Holland. Verder kunnen er maar een beperkt aantal haltes komen, aangezien dit snelle vervoer zich kenmerkt door relatief grote halteafstanden. Om ervoor te zorgen dat toch zoveel mogelijk nieuwe inwoners binnen de invloedssfeer vallen, betekent dit dat er in hogere dichtheid moet worden gebouwd. Door bovendien voorzieningen dicht bij de haltes te leggen, kunnen deze onderdeel gaan uitmaken van een 'centrum'. Zeker indien dit gebeurt via een goede aansluiting van voet- en fietsroutes op de haltes en ervoor te zorgen dat hier goede

stallingsvoorzieningen komen. Tot slot blijkt uit een eerste uitwerking dat ook Hoofddorp Zuid en ACT mee profiteren!

Eerste resultaten

Het afgelopen half jaar is onder leiding van projectleider Dirk Kuijper hard gewerkt om met eerste resultaten te komen. De gevonden oplossingen passen binnen de gestelde randvoorwaarden, terwijl berekeningen uitwijzen dat het gebruik aanzienlijk zal zijn. De uitvoering zal nog een tijd gaan duren, maar doordat vanaf het begin de HOV-optie serieus is meegenomen is de kans dat deze lijn er ook daadwerkelijk komt aanzienlijk toegenomen.

*Informatie: Jan Wijkhuizen,
023 514 46 59, wijkhuizenj@noord-
holland.nl*

Knop 'Duurzaamheid'

In april is website van de Metropoolregio Amsterdam vernieuwd. Opvallend element vormde de uitbreiding met vier themaknoppen, te weten:

- Verkeer en Vervoer
- Ruimtelijke Ordening
- Landschap
- Economie

Recent is nog een vijfde knop aan toegevoegd: 'Duurzaamheid'. Ander onderdeel van de vernieuwing betrof de uitbreiding met RSS-feed, waardoor nieuw toegevoegde berichten direct in beeld komen en u ook kan aangeven of u regelmatig op de hoogte wil worden gehouden van updates.

Het adres is: www.metropoolregioamsterdam.nl

Colofon

Redactieraad: Martin Bekker, Marijn Fraanje, Jan de Graaf, Karlien Douma, Eef Keijzer, Olivier Schmidt Repts en Eliza Dijkema

Eindredactie en productie: De Graaf Communicatie

Foto's: Wim Salis

Cartoon: Tom Janssen

Opmaak en druk: Thieme Grafimedia Groep

Redactieadres: Ineke Wijdeveld, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam, (020) 552 36 02, iwijdeveld@bestuursdienst.amsterdam.nl

Website: www.metropoolregioamsterdam.nl