



**3** Vaartzetten achter elektrisch rijden



**7** MRAnet wordt R-net



**8** Interview: Arthur van Dijk



**11** Impuls aan plannen Blauwe Hart

## Krachtenbundeling bedrijven, universiteiten en overheden



werkgelegenheid te bevorderen. Met deze aanpak wil de Metropoolregio Amsterdam ook snel tot zaken met het nieuwe kabinet komen om samen stevige investeringen in economische vernieuwing te doen.

De ondernemers, onderzoekers en politici gaan de komende maanden aan de slag om een Kennis- en Innovatieagenda op te stellen. Deze agenda geeft een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te versterken. Zeven economische clusters zijn daarbij met name belangrijk: ICT, Creatieve Industrie, Life Sciences, Zakelijke/Financiële Dienstverlening, Logistiek & Handel, Flowers & Food en Toerisme & Congressen. Voor elk van de clusters wordt een strategie opgesteld.

### Uitvoering

Presentatie van de Kennis- en Innovatie Agenda volgt in het voorjaar, waarna uitbreiding volgt naar een bredere economische agenda. Vervolgens zullen de ondertekenaars van het convenant gezamenlijk gaan investeren in de uitvoering van deze agenda.

Aanvullend volgt met ingang van 2012 de oprichting van een International Advisory Board, waarin buitenlandse toppers uit bedrijfsleven en kenniswereld zitting krijgen. Hen wordt gevraagd om vanuit een internationaal perspectief de metropoolregio te adviseren over beleid en strategie.

**De Economic Development Board voor de Metropoolregio Amsterdam wordt het belangrijkste regionale adviesorgaan op economisch gebied. Onlangs is hiertoe een convenant getekend. Deelnemers zijn ondernemers, wetenschappers en bestuurders uit de metropoolregio.**

Burgemeester Van der Laan van Amsterdam wordt voorzitter van de Economic Development Board voor de Metropoolregio Amsterdam, kortweg EDDBA. Volgens Van der Laan wordt met het adviesorgaan de kritische massa en de samenwerking georganiseerd die de Amsterdamse regio

nodig heeft om strijdvaardig de wereldwijde concurrentie tussen steden aan te gaan. Uit het bedrijfsleven stappen onder meer Jos Nijhuis (Schiphol), Bas Verhart (Media Republic) en Harry van Dorenmalen (IBM) in de Board. Van de universiteiten nemen naast de collegevoorzitters René Smit en Karel van der Toorn onder meer de hoogleraren Louise Fresco en Henriëtte Maassen van den Brink deel.

### Convenant

Op 23 november hebben vertegenwoordigers van alle betrokken partijen een convenant ondertekend. Hierin spreken zij af voortaan gezamenlijk te gaan investeren in de economie van de Amsterdamse regio om ondernemerschap, innovatie en

# Vernieuwing N201 beleeft dubbelfeest

**De huidige N201 is uit haar jasje gegroeid. Reden om de weg ingrijpend te vernieuwen. Onlangs vond de officiële start plaats van twee projecten. Daarnaast is een akkoord bereikt over de omlegging van het tracé van Schiphol Rijk.**

Het vernieuwen en omleggen van de N201 tussen Hoofddorp en Amstelhoek is dringend nodig. Op het drukste moment van de dag maken zo'n 80.000 voertuigen gebruik van de weg. Verbetering van de doorstroming versterkt de economie van de regio en verbetert de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in het gebied. Reden voor de provincie Noord-Holland om samen met de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, De Ronde Venen, Haarlemmermeer en Uithoorn de schouders te zetten onder het Masterplan N201+.

Ook andere partijen, zoals het Rijk en de Stadsregio Amsterdam, dragen financieel bij. Deze samenwerking wordt gesymboliseerd door het + teken in de naam van het programma: N201+. Noord-Holland voert het programma uit.

Tussen de A4 en de Zijdelweg in Uithoorn krijgt de nieuwe N201 2x2 rijstroken. Na de Zijdelweg wordt dit aantal teruggebracht naar 2x1 rijstrook. Daarnaast wordt geïnvesteerd in voorzieningen als viaducten, kruisingen, geluidsschermen en tunnel passages.

## Start projecten

Eind oktober vierde het Projectbureau N201+ de officiële start van twee projecten: de Aansluiting A9 en de Omlegging Amstelhoek. Voor het verkeer richting de A9 komt bij de kruising met de Bosrandbrug een viaduct boven de huidige Schipholdijk. Samen met enkele andere aanpassingen, verbetert hiermee de aansluiting op de A9. Vooral voor het vrachtverkeer van Schiphol en Greenport Aalsmeer betekent dit winst. Het tweede project betreft de omlegging van Knooppunt Amstelhoek tussen Uithoorn en Mijdrecht. De nieuwe N201 gaat hier via een aquaduct onder de Amstel door. De weg in het aquaduct bestaat uit twee rijstroken, één voor iedere rijrichting.

## Omlegging Schiphol-Rijk

Eind november viel er nog een feestje te vieren. Rijk, regio en Schiphol bereikten een akkoord over het tracé van de Omlegging



Schiphol-Rijk, ook wel de Boerenland-variant genoemd. De medewerking van het Rijk is nodig omdat het tracé over het reserveringsgebied van de parallelle Kaagbaan loopt. Het nieuwe tracé begint bij de Aalsmeerderweg in de gemeente Haarlemmermeer. Dit wegedeelte loopt door het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Schiphol Logistics Park. Onderdeel is een

330 meter lang viaduct over onder meer de vrijliggende busbaan en een parkeerterrein. Uiteindelijk sluit de nieuwe weg aan op de Omlegging Aalsmeer-Uithoorn van de nieuwe N201. De omlegging is het laatste deel van het N201+ programma waarover nog besluitvorming moest plaatsvinden.

*Informatie: [www.n201.info](http://www.n201.info)*

## Middelenonderzoek MRA

**Naast het Metropool Journaal heeft de MRA een elektronische nieuwsbrief en een website ([www.metropoolregioamsterdam.nl](http://www.metropoolregioamsterdam.nl)). De MRA wil graag weten wat u van deze communicatiemiddelen vindt en of deze aansluiten bij uw behoeften. Daarom is aan de dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam (O+S) gevraagd hiernaar een onderzoek uit te voeren. Informatie over het onderzoek is samen met de vragenlijst meegestuurd met dit nummer van het Metropool Journaal. Op basis van de resultaten zal de MRA waar nodig de communicatiestrategie aanscherpen. Hoe meer mensen de vragenlijst invullen, hoe beter.**

### Geef uw mening

**Wij hopen dat u meedoet aan het onderzoek. Ook als u niet vaak gebruik maakt van de MRA-communicatiemiddelen is uw mening belangrijk. De vragenlijst vindt u bij dit Metropool Journaal en kunt u retourneren naar O+S in de bijgevoegde enveloppe. U kunt de vragenlijst ook digitaal invullen. De online vragenlijst vindt u op [www.onderzoekenstatistiek.nl/mra](http://www.onderzoekenstatistiek.nl/mra).**

**Het invullen van de vragenlijst duurt 5 tot 10 minuten.**

**U kunt aan het onderzoek meedoen tot en met zondag 9 januari 2011.**

**Doet u mee?**

# Vaartzetten achter elektrisch rijden

**De Metropoolregio Amsterdam gaat werk maken van elektrisch rijden. De voordelen zijn legio. Schonere lucht en minder geluidsoverlast krijgen een steun in de rug. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van een bedrijvencluster. Emissieloze mobiliteit draagt bovendien bij aan de innovatieve uitstraling van de metropoolregio.**

Elektrisch rijden maakt een stormachtige ontwikkeling door. Het is eigenlijk niet meer de vraag of elektrische auto's er gaan komen, maar hoe snel en in welke aantallen. In een land als de Verenigde Staten volgt het ene initiatief het andere op. De overheid investeert veel in de aanschaf van elektrische voertuigen en oplaadstations. In Nederland lopen regio's als Zuidoost Brabant voorop. Amsterdam is in onze metropoolregio heel actief. De automobiel-industrie staat ook niet stil. Vrijwel ieder merk werkt aan de introductie van een elektrische auto. Peugeot heeft de eerste consumentenauto's inmiddels geleverd, Nissan volgt rond de jaarwisseling en Renault begin 2011.

## Kansen

Alle aandacht voor elektrisch rijden heeft natuurlijk een belangrijke reden: traditionele auto's veroorzaken zoveel milieuvuiling dat de doelstellingen ten aanzien van de luchtkwaliteit niet worden gehaald. Bovendien is de elektrische auto beduidend stiller: alleen het bandengeluid op het wegdek is nog te horen. Maar er zijn ook andere redenen om vaart te zetten achter emissieloze rijden. Recent onderzoek maakt bijvoorbeeld duidelijk dat de metropoolregio een goede uitgangspositie heeft om rond elektrisch vervoer een bedrijvencluster te vormen. Met name de koppeling aan sectoren als logistiek (haven en luchthaven), zakelijke dienstverlening, financiële instellingen en marketing biedt perspectief. Ook qua ligging en omvang is de MRA bijzonder geschikt om als pilotgebied te dienen.

Dit alles maakt de Metropoolregio Amsterdam tot een interessante vestigingsplaats voor bedrijven in de sector elektrisch vervoer. Bedrijven zien onze regio op dit gebied als één van de koplopers in West-Europa. Reden voor de provincies Noord-Holland en Flevoland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat om gezamenlijk te kijken welke rol de

metropoolregio kan spelen bij het bevorderen van het elektrisch rijden. Het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio (PBM) heeft eind november besloten alle kansen beter in beeld te brengen.

## Rondetafelconferentie

De eerste gezamenlijke actie is het organiseren van een rondetafelconferentie begin 2011. Doel van deze meeting is om van alle partijen die betrokken zijn bij het elektrisch rijden - industrie, belangenorganisaties, weggebruikers, overheden, bedrijfsleven, advieswereld, kenniscentra - te horen wat de metropoolpartners kunnen doen om deze regio toonaangevend te maken op dit gebied.

## Stimuleren

In het verlengde van deze bijeenkomst vindt per direct stimulering plaats van de introductie van elektrisch vervoer. Bijvoorbeeld door het ondersteunen van individuele gemeenten met het opzetten van een actieplan, het plaatsen van oplaadpalen en het ondersteunen van de samenwerking met het bedrijfsleven.

## Gezamenlijk beleid

De metropoolbestuurders hebben tevens afgesproken om gezamenlijk beleid op het gebied van elektrisch rijden te ontwikkelen. Dit gebeurt vanuit een integrale benadering, met oog voor wat er moet gebeuren op het gebied van verkeer en vervoer, milieu, ruimte en economie. Daarbij hoort ook het maken van organisatorische afspraken en het op elkaar afstemmen van lopende en nieuwe initiatieven. Denk aan het aanleggen van een uniform oplaadnetwerk in de metropoolregio ('cirkel corridor' benadering), zodat autogebruikers nooit zonder stroom komen te staan, het informeren van reizigers waar oplaadpunten zijn en gratis parkeervoorzieningen. Andere zaken die aandacht vragen zijn financiële regelingen, economische mogelijkheden, OV-concessies en kennisontwikkeling.

Bedoeling is dat de beleidsmatige kant tussen nu en september 2012 invulling krijgt. Gaandeweg dit traject kan de MRA zich meer en meer op de kaart zetten als de regio waar elektrisch wordt gereden.

*Informatie: Peter-Paul Horck, 023-5143143, horckp@noord-holland.nl*



# Gevolgen regeerakkoord voor metropoolregio op een rij

**Het regeerakkoord heeft directe gevolgen voor de Metropoolregio Amsterdam. Zo komt de nieuwe ministersploeg met een voorstel tot opschaling van het provinciaal bestuur in de Randstad en het instellen van een Infrastructuurautoriteit. Ook zijn er negatieve financiële consequenties. Waar het kabinet niet aan wil tornen is het geven van prioriteit aan de verdere ontwikkeling van economische clusters.**



Belangrijk voor de Metropoolregio Amsterdam is dat het regeerakkoord prioriteit geeft aan mainports, brainports en greenports: het kabinet wil deze maximaal kansen geven zich verder te ontwikkelen. Zo krijgt Schiphol, overeenkomstig de afspraken die zijn gemaakt aan de 'Alders-tafels', de ruimte verder uit te groeien tot een duurzame en concurrerende luchthaven. De inzet is gericht op een krachtige uitvoering. De Crisis- en Herstelwet krijgt indien mogelijk een definitief karakter. Indien wet en regelgeving het realiseren van de ambities bemoeilijkt, wil het kabinet de mogelijkheden nagaan om deze belemmering weg te nemen. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) wordt verlengd van 2020 naar 2028.

## Ruimte en infrastructuur

In het kader van het afslanken van de overheid wordt het regionaal economisch beleid van de rijksoverheid overgeheveld naar de provincies. Bij de vormgeving van het beleid krijgen regionale ontwikkelingsmaatschappijen een rol. Daarnaast komt het kabinet met voorstellen om bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer van rijk, provincies, regio's en gemeenten in de Randstad over te dragen aan een te vormen Infrastructuurautoriteit. Over het hoe en wanneer hiervan is nog niets bekend. De structuur van het Fonds Economische Structuurversterking (FES), een belangrijke financieringsbron, verandert; dit heeft consequenties op de budgetten. Daarnaast staat de Brede Doeluitkering (BDU) voor aanleg van regionale infrastructuur en exploitatie van het openbaar vervoer onder druk en zal naar verwachting gekort worden. Zeker is wel dat er 500 miljoen euro

jaarlijks extra wordt geïnvesteerd in wegen en spoor in de periode vanaf 2015. Ook wil het kabinet landelijk starten met publiek-private infrastructuurprojecten. Aanleg en gebruik van bijvoorbeeld supersnelwegen wil het kabinet mede financieren door investeringen van bijvoorbeeld pensioenfondsen en via tolheffing. Er komt echter geen tolheffing op het gewone wegennet. Het programma Hoogfrequent Spoor, gericht op spoorboekloos reizen, wordt onveranderd voortgezet.

Het regeerakkoord bevat overigens geen wijzigingen van bestaande afspraken over infrastructurale maatregelen in de regio, zoals die in relatie tot de Schaaalsprong Almere. De kans is aanwezig dat projecten waarover nog geen financiële afspraken zijn vastgelegd worden heroverwogen. Ten aanzien van de IJmeerlijn heeft minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu tijdens een Kamerdebat al laten weten door te gaan met het onderzoek hiernaar. Wel is het huidige plan, dat uitgaat van een investering van 4,5 tot 7 miljard euro, in haar ogen veel te duur. De minister blijft aansturen op definitieve besluitvorming over de schaaalsprong in 2012. Belangrijk is dat de aanpak van Randstad Urgent wordt voortgezet en uitgebreid naar andere delen van het land. Dit betekent dat bij meer projecten op het gebied van onder andere bereikbaarheid, economie en leefomgeving gekozen wordt voor een gezamenlijke aanpak door rijk en regio. Het huidige RU-programma met zo'n 35 projecten verdwijnt echter.

## Landschap

Invloed op het metropolitane landschap heeft het kabinetsvoornemen om de in

2007 gemaakte afspraken over het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) open te breken. Het voorstel plaatst provincies, gemeenten en waterschappen in een lastige positie, omdat zij voor meerdere gebiedsprogramma's en projecten die in voorbereiding zijn al financiële verplichtingen zijn aangegaan. Vooral de aanleg van recreatiegebieden rond grote steden en de verbinding tussen natuurgebieden, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) lopen gevaar.

## Bestuurlijke organisatie

Wat betreft de bestuurlijke organisatie wil het kabinet dat taken dichterbij de burger komen te liggen. Om hier handen en voeten aan te geven moeten Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zich beperken tot hun kerntaken. Inzet is verder dat er per beleidsterrein ten hoogste twee bestuurslagen bij hetzelfde onderwerp betrokken zijn. Om die reden wil het kabinet de Stadsregio's en deelgemeenten afschaffen. Op hoger planniveau wil het kabinet juist opschalen. De burgemeesters van de vier grote steden hebben inmiddels in een gezamenlijke brief aan premier Rutte bepleit hier via een groeimodel invulling aan te geven. Zij stellen voor voort te bouwen op de metropoolsamenwerking in respectievelijk de noordelijke en zuidelijke helft van de Randstad. "Creëer via deze weg de Randstadautoriteit", aldus de brief.

*Menko Noordegraaf, 020-5273747,  
M.Noordegraaf@stadsregioamsterdam.nl*

Een uitvoeriger overzicht per deelsterrein van de consequenties van het regeerakkoord voor de metropoolregio staat op [www.metropoolregioamsterdam.nl](http://www.metropoolregioamsterdam.nl)

# MIRT-overleg in teken kennismaken

**Op 10 november vond een eerste officiële MIRT-overleg plaats tussen vertegenwoordigers van de metropoolregio en het nieuwe kabinet. Hoewel het overleg in het teken van kennismaken stond, is ook op enkele onderwerpen inhoudelijk ingegaan.**

Tijdens het overleg gaf minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) een toelichting op het regeerakkoord. De minister liet weten dat er geen nieuwe nota's en beleidsplannen komen.

Vanuit de regio wordt de goede samenwerking benadrukt die de afgelopen jaren is opgebouwd. Beklemd werd het belang om vast te houden aan de ambities zoals neergelegd in de Gebiedsagenda Noordwest Nederland. Niet voor niets vormt deze agenda het inhoudelijk kader van het halfjaarlijkse overleg tussen rijk en metropoolregio. De agenda is een gezamenlijk product en geeft een overzicht van de zaken die aandacht vergen. Doorgaan op het hierin neergelegde gedachtegoed is essentieel voor het versterken van de internationale concurrentiepositie.

Vanuit de regio is verder het belang aangestipt van de woningbouwontwikkeling in de Westflank/Haarlemmermeer, ZaanIJoevers en binnenstedelijk Amsterdam. Gezien de complexiteit hiervan is hulp van het Rijk nodig, met name ten aanzien van regelgeving en wetgeving. Schultz van Haegen gaf aan eventuele belemmeringen

gericht te willen aanpakken. De minister riep de regio op de belemmeringen op dit punt gericht te agenderen. De Schaalsprong Almere staat wat haar betreft niet ter discussie.

Uiteraard is tijdens het overleg eveneens in verkennende zin gesproken over het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Op Randstadniveau wordt gewerkt aan een productformule voor het openbaar vervoer via de ontwikkeling van het MRAnet (zie elders in dit nummer). Aandachtspunt hierbij is het toevoegen van sprinters als onderdeel van dit netwerk. Ook de ombouw van de Amstelveenlijn tot metroverbinding is genoemd. De minister meldde dat het Tracébesluit SAA (Schiphol-Amsterdam-Almere) aanstaande is. Verder is het nog steeds de bedoeling dat in 2011 het besluit voor de voorkeursvariant voor de Zuidas wordt gekozen. Staatssecretaris Atsma (IenM) liet weten binnenkort nader met de regio te willen overleggen over de ontwikkeling van Schiphol, mede in relatie tot luchthaven Lelystad.

Het volgende MIRT-overleg vindt medio mei plaats, dus voorafgaand aan de Tweede Metropoolconferentie in juni. Mocht dit voor enkele onderwerpen te laat zijn, dan wil de minister hiervoor eerder bij elkaar komen.

*Menko Noordegraaf, 020-5273747,  
M.Noordegraaf@stadsregioamsterdam.nl*



*Twee spitsstroken maken sinds kort de doorstroming van het verkeer op de A9 tussen Holendrecht en Diemen beter en veiliger. Hiermee is het eerste spoedaanpakproject in de Metropoolregio Amsterdam met succes voltooid. Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu verrichtte samen zij Elco Brinkman, voorzitter van Bouwend Nederland, de openingshandeling.*

## Randstad 2040 inspiratiebron voor Montréal

Versillende maatschappelijke opvattingen verenigen in één beleidsdoel dat gericht is op een duurzame toekomst. Dat is volgens André Boisvert de uitdaging om grootstedelijke regio's aantrekkelijk en concurrerend te maken.

Vanuit dit perspectief maakt Boisvert in zijn proefschrift een vergelijking tussen de grootstedelijke regio's van Montréal en de Randstad Holland. Op basis van

een grondige analyse van historische en culturele factoren onderzoekt de auteur de ontwikkeling van het ruimtelijk beleid in beide gebieden, vooral voor de periode na de Tweede Wereldoorlog.

In het grootstedelijke gebied Montréal is, na verscheidene vergeefse pogingen, een nieuwe bevoegdheidsverdeling tussen de centrale stad en de omliggende regio tot stand gekomen. Zal men er hierdoor in sla-

gen om de uitwaaiende verstedelijking eindelijk te stuiten? Het project Randstad 2040 kan hierbij een inspiratiebron zijn, vooral omdat daarin de verschillende maatschappelijke opvattingen over de toekomst van de regio hun plaats hebben gekregen. Het promotieonderzoek is begeleid vanuit het Institute for Management Research van de Radboud Universiteit Nijmegen.

*Informatie: [www.ru.nl](http://www.ru.nl)*

# Herstructurering komt goed op gang



**De Metropoolregio Amsterdam kampt met een groot aantal verouderde bedrijventerreinen. Onder aanvoering van het Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen worden oplossingen gezocht en gevonden.**

Verouderde bedrijventerreinen leveren allerlei problemen op, zoals inefficiënt ruimtegebruik en dreigende verloedering. Herstructurering, bijvoorbeeld door te investeren in een betere ontsluiting en herverkaveling, kan zo'n terrein weer aantrekkelijk maken. Om deze opgave op te pakken en te versnellen is vorig jaar oktober het Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) van start gegaan voor een periode van anderhalf jaar. Onder aanvoering van dit bureau zet de Metropoolregio Amsterdam in op herstructurering van in totaal 3000 hectare op 140 bedrijventerreinen. Gemeenten in de metropoolregio kunnen gebruik maken van de diensten van het bureau. Schiphol Area Development Company (SADC) levert samen met een aantal andere partners de menskracht en huisvest daarnaast het bureau.

## Lopende projecten

Terugkijkend op het eerste jaar blijkt dat gemeenten het pilotbureau weten te vinden. Advies is opgevraagd door onder meer Diemen, Waterland, Ouder-Amstel en Beemster. In Uithoorn wordt momenteel specifieke kennis ingezet voor het onderzoeken van de mogelijkheden voor bedrijfsverplaatsing en verschuiving van bedrijven op de locatie Amsterdamseweg. En voor de gemeente Aalsmeer werkt het pilotbureau aan het vernieuwen van bedrijventerrein Hornmeer.

Deze eerste projecten hebben vooral betrekking op kleinere en middelgrote gemeenten. Inmiddels doen ook grotere gemeenten meer en meer een beroep op de aanwezige deskundigheid. In de Haarlemmermeer werkt het PHB momenteel aan het opstellen van nieuwe plannen van aanpak voor herstructurering van een aantal terreinen. Verder heeft het bureau in deze gemeente regisseurs ingezet die werken aan het aantrekkelijker, veiliger en schoner maken van drie bedrijventerreinen.

De gemeenten Amsterdam, Zaanstad en Amstelveen zijn door het PHB geadviseerd bij het aanvragen van provinciale HIRB-subsidies (Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik Bedrijventerreinen). Ten slotte hebben Hilversum en Almere onlangs advies gekregen op het gebied van tijdelijke bestemmingen en duurzame revitalisering van bedrijventerreinen.

## Doorstart

Het eerste jaar leert dat de behoefte aan deskundige ondersteuning op het gebied van project- en procesmanagement en financiering van herstructureringsopgaven groot is. Er lijkt dan ook voldoende aanleiding om de pilot die in maart 2011 afloopt voort te zetten. In nauw overleg met de provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, KvK Amsterdam, gemeenten en Regionale Ontwikkelingsbedrijven werkt het PHB daarom aan een voorstel voor een doorstart.

*Informatie: Joost Rutte, projectsecretaris PHB, 020-2066688, j.rutte@sadc.nl*

# Groen over Almere

Het novembernummer van Groen, vakblad voor ruimte in stad en landschap, staat geheel in het teken van Almere. Henk Mulder, directeur Stedelijke Ontwikkeling, pleit voor het vergroten van de toegankelijkheid van de natuur en het water. Het landschap van Almere staat 'aan de vooravond van een ingrijpende vernieuwingsoperatie'. De artikelen geven inzicht in het ontstaan van de

Almeerder groenstructuur, het groenbeheer in een 'new town', de steentijd van Almere, Stadslandgoed de Kemphaan, toekomstvisie voor Pampushout, Oostvaarderswold (85% beleefbaar), het vormgeven aan een attractieve Gooimeerkust en groene plannen voor het nieuwe stadsdeel Oosterwold.

*Informatie: [www.vakbladgroen.nl](http://www.vakbladgroen.nl)*



# MRAnet wordt R-net

**Openbaar vervoer dat voldoet aan hoge kwaliteitseisen, denk aan HOV-bus, sneltram en metro en trein, gaat een hoogwaardig netwerk vormen onder de naam Randstadnet met het logo R-net. Het akkoord hierover betekent een forse opwaardering van het MRAnet dat in metropoolverband is ontwikkeld.**

Vriend en vijand zijn het erover eens dat snelle en frequente verbindingen noodzakelijk zijn om de Randstad en daarmee de Metropoolregio Amsterdam op de kaart te zetten als duurzame en concurrerende Europese topregio. Om de bereikbaarheid ingrijpend te verbeteren heeft het OV-bureau Randstad de opdracht gekregen om een hoogwaardig OV-netwerk te ontwikkelen. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Randstadnet 2028; de belofte aan de reiziger'.

## Randstadnet 2028

Het rapport schetst een eerste proeve van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het openbaar vervoer voor de gehele Randstad. Tijdens een conferentie begin oktober hebben de gezamenlijke bestuurders Verkeer en Vervoer van de Randstad de visie unaniem onderschreven. Randstadnet 2028, kortweg R-net, is een samenhangend netwerk van trein, metro, (snel)tram en bus, dat afgestemd is op de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad, dat voldoet aan hoge kwaliteitseisen, en dat een voor de reiziger heldere en aantrekkelijke uitstraling heeft (zie kader). Het rapport geeft de richting weer waarin het OV in de Randstad zich moet ontwikkelen.

## Platform Bereikbaarheid

Het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBM) besloot eerder dit jaar al tot de invoering van MRAnet. Het succes van het overleg in Randstadverband heeft gezorgd voor een opwaardering van dit initiatief. Eind november stemde het PBM in met het opgaan van MRAnet in R-net, inclusief de Amsterdamse metro. Wel gebeurde dit onder de voorwaarde dat ook de andere Randstadpartners toezeggingen doen voor deelname. Ook wordt in een later stadium over de kleurstelling van de metro besloten. De NS, die zowel binnen de stadsgewestelijke netwerken als daar tussen een onontbeerlijke rol vervult, is daarbij als partner betrokken. Wel hebben

de NS begrip gevraagd voor de investeringen die zij reeds in de productformule van de sprinters hebben gedaan. Bedoeling is dat in het voorjaar van 2011 een samenhangend netwerk van Olympische kwaliteit voor de gehele Randstad gepresenteerd wordt.

Het PBM-besluit betekent dat het MRAnet vanaf 2011 geleidelijk zal worden uitgerold onder de naam R-net. In 2011 worden ook nadere afspraken gemaakt over het investeringsprogramma dat tot 2020 voor R-net nodig is. Het gaat vooral om de kosten van infrastructurele maatregelen, waarbij de bestaande afspraken en initiatieven het uitgangspunt vormen.

## HOV-netwerk Randstad

Om reizigers te verleiden vaker het openbaar vervoer te nemen, moet er een regionaal hoogwaardig openbaar vervoer netwerk op Randstadniveau komen. Centraal staan snelle, frequente, regionale verbindingen, waarbij bus, tram, metro en trein goed op elkaar aansluiten. Er zijn rechtstreekse verbindingen naar de grootste attractiepunten, evenals voldoende overstappunten met goede P+R voorzieningen die zowel bereikbaar zijn per auto als per fiets. Bij incidenten en vertragingen zijn reizigers goed geïnformeerd, terwijl het materieel en de haltes comfort en gemak bieden.



Arthur van Dijk, voorzitter Plabeka:

# “Wij brengen geen vrolijke boodschap”

**De Metropoolregio Amsterdam moet wederom fors schrappen in de plannen voor nieuwe bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Eerdaags komt het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) met concrete voorstellen. Dit gebeurt onder leiding van wethouder Arthur van Dijk (Haarlemmermeer), die drie jaar geleden een soortgelijke exercitie met succes voltooide. “Ik ben een nogal resultaatgericht manneke, dus ik ga er vanuit dat het ook deze keer weer lukt. Maar de opgave waar we voor staan is niet mis.”**

In 2005 brachten de metropoolpartners voor de eerste maal op basis van dezelfde uitgangspunten de bedrijventerreinen- en kantorenmarkt in kaart. “Sindsdien hebben we een heel goed overzicht van het totale aanbod in de regio, inclusief alle harde en zachte plannen. Hard zijn de plannen waarvoor al een bestemmingsplan is, zacht zijn de plannen die nog op de plank liggen.” Tegelijkertijd is de vraagkant van de kantorenmarkt in beeld gebracht. “Dat was schrikken, want het aanbod was in 2005 tien miljoen vierkante meter en de vraag beduidend lager. Onder aanvoering van Plabeka zijn we er vervolgens in geslaagd drieënhalf miljoen vierkante meter aan kantoorplannen te schrappen. Om het aanbod beter op de vraag af te stemmen is afgesproken nog maar één vastgoedmonitor te hanteren voor de hele regio.”

## Streep door harde plannen

Na die afspraken in 2005 is Plabeka blijven doorwerken. Op ambtelijk niveau is continu gemonitord. “Gelukkig maar”, constateert Van Dijk, “want door de financieel-economische crisis pakte het allemaal een stuk slechter uit dan was voorzien.” Eerdaags presenteert Plabeka de resultaten van de tweede ronde. “Dat is geen vrolijke boodschap. Het uitgiftetempo is veel lager, terwijl de ontwikkeling van kantoorpanden opnieuw behoorlijk vertraagt. In de tweede ronde van Plabeka wordt 2,1 miljoen vierkante meter kantoren geschrapt of uitgefaseerd naar latere datum. Eén miljoen vierkante meter krijgt een andere functie of wordt gesloopt. Zo’n vijftig tot zestig procent daarvan zijn harde plannen. Dat



wordt nog best lastig. Sommige ontwikkelaars zullen blij zijn dat ze nog niet hoeven te bouwen, andere dienen misschien een schadeclaim in wegens winstderving. Voor gemeenten zijn er hoe dan ook financiële consequenties, omdat soms al op de pof is geïnvesteerd in de benodigde infrastructuur. Als je dat geld dan niet terugverdient of pas tien jaar later, dan heb je in je gemeentefinanciën wel een probleem. Daar staat tegenover dat in bepaalde gebieden kansen nu ontstaan om anderzootige ontwikkelingen in te zetten.”

Amsterdam, Almere en zijn eigen Haarlemmermeer kampen met de grootste

leegstand. “Wij hebben altijd ons nek uitgestoken om al die internationale bedrijven in deze omgeving te accommoderen en we moeten nu ook de grootste offers brengen om weer een gezonde balans te krijgen tussen vraag en aanbod. Gelukkig is de samenwerking goed, we spreken elkaar geregeld. In de politiek houdt men niet van verrassingsaanvallen, dus moet dat gewoon goed voorbereid worden met elkaar.”

Van Dijk hoopt dat de tweede Plabekaronde net zo’n succes wordt als de eerste. “Succes is in dit verband misschien een beetje vreemd woord, maar als je met elkaar zo’n majeure operatie tot stand

brengt, ben ik daar toch wel trots op. Zeker op al die ambtenaren die hier de afgelopen jaren gezamenlijk aan hebben gewerkt.”

### Drie niveaus

Naast het doorstrepen van kantoorplannen roept de Plabeka-voorzitter op het probleem van de leegstand te bestrijden. Volgens hem moet dat op drie niveaus gebeuren. “In de eerste plaats moet iedere gemeente zijn eigen kantoorstrategie goed op orde hebben. Niet alleen kantoren bouwen voor het geld, maar ook om de economie te stimuleren. Vervolgens moet de optelsom van alle lokale plannen langs de regionale meetlat worden gelegd. Dit gebeurt binnen Plabeka. Daarmee lopen we in Nederland absoluut voorop. En omdat in ons kleine land alles met elkaar te maken heeft, bestaat er sinds kort ook een landelijk niveau, de Kantorentop, waarin ik samen met Maarten van Poelgeest de metropoolregio vertegenwoordig. We zijn daar bezig om een hele set maatregelen te ontwikkelen. Dat varieert van het stimuleren van het particulier initiatief tot het transformeren van kantoorruimtes naar woningen en andere functies. Een ander idee waarop we broeden is iemand die een nieuw pand wil ontwikkelen ook een plan te laten indienen om het oude pand te herstructureren.”

Op tafel komen ook zaken als het versoepelen van bestemmingsplannen, onteigening en een onderzoek naar leegstandsheffing. Zo worden in Haarlemmermeer nu twee kantoorpanden omgebouwd tot hotel. “Dat paste gelukkig net in het bestemmingsplan, want anders ben je zo weer een jaar verder voordat alle procedures zijn doorlopen. Belangrijk is ook dat er voor beleggers met vastgoedportefeuilles een fiscale stimulans komt om bestaande panden om te bouwen.”

### Klimaatneutraal

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van Plabeka. “Alles gaat zoveel mogelijk klimaatneutraal.” Om die ontwikkeling te stimuleren, pleit Van Dijk voor een andere financiering van vastgoed. “Nu kijk je naar het bruto aanvangsrendement, dus de investeringslast ten opzichte van de jaarhuur. Ontwikkelaars bouwen een pand en spelen het daarna snel door naar een belegger. Maar duurzame panden hebben een bepaalde meerwaarde. Niet voor niets willen steeds meer bedrijven zich graag met de uitstraling van zo'n pand associëren. Vanuit de Kantorentop worden daarom acties ondernomen richting beleggers om in de toekomst anders met die berekeningen van vastgoed om te gaan.” Het verduur-

zamen van bestaande panden moet als het aan de Plabeka-voorzitter ligt eveneens aandacht krijgen. “Maar voor ontwikkelaars is het niet aantrekkelijk hierin te investeren als zij geen zekerheid hebben over de terugverdiëntijd. Daarom is het zo belangrijk dat het Rijk aangeeft wat haar duurzaamheidsambities zijn.”

Opmerkelijk is overigens dat er de laatste jaren meer buitenlandse bedrijven naar de metropoolregio komen dan voor de crisis. “Ze zijn alleen kleiner, vragen minder ruimte en hebben behoefte aan andersoortige kantoren. Bedrijven reduceren hun kosten en gaan over tot het nieuwe werken. Effectiever, minder reizen, niet allemaal een eigen kamer. Door snel in te springen op die

## “In de tweede ronde van Plabeka wordt 2,1 miljoen vierkante meter kantoren geschrapt of uitgefaseerd”

### Vice-mayor Amsterdam

Van Dijk benadrukt nog maar eens dat de metropoolregio voorop loopt met alles wat er onder de vlag van Plabeka gebeurt. “Het mooie is dat wij niet alleen maar centralistisch dingen bedenken en dat over de regio uitsproeien. Plabeka is eigenlijk een informele club van wethouders die van onderop gezamenlijk tot de conclusie komen dat het geen zin heeft om in twee buurgemeenten dezelfde kantoorlocaties te ontwikkelen. Maar wat wij afspreken, wordt uiteindelijk wel vertaald naar concrete voorstellen die door de individuele gemeenteraden en Gedeputeerde Staten worden vastgesteld en meegenomen in structuurvisies en bestemmingsplannen.”

veranderende vraag, willen ongetwijfeld nog veel meer buitenlandse bedrijven zich in de metropoolregio vestigen.” Een recent bezoek aan Japan en Korea stemt hem wat dat betreft optimistisch. “Ik presenteer mijzelf tijdens zo'n bezoek als vice-mayor van de Amsterdam Metropolitan Area. Dat maakt indruk, maar dekt ook de lading. Want ik ben daar niet om bedrijven voor specifiek één gemeente binnen te halen, maar voor de hele regio. Mijn gemeenteraad vindt dat ook goed en is daaraan gewend. Daar zie je weer een stukje kracht van dat samenwerken. Als regio hebben wij heel veel te bieden en als je dat samen doet, sta je enorm sterk.”

## Aanpak bedrijventerreinen

Wat zich op de kantorenmarkt voordoet, speelt zich op kleinere en daardoor minder opvallende schaal af op bedrijventerreinen. Niettemin is ook hier de opgave aanzienlijk: de metropoolregio zet in op herstructurering van in totaal 3000 hectare (zie elders in dit nummer). Dit gebeurt onder aanvoering van het Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB).

“Dat gaat op zich goed”, vindt Van Dijk. “Het bureau is op een goede manier bezig met het begeleiden en ondersteunen van gemeenten bij het herstructureren van hun bedrijventerreinen.” Mooie bijkomstigheid is volgens hem dat de provincie dit proces ondersteunt met HIRB-subsidies (Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrij-

venterrein). Dit betekent dat gemeenten een subsidieaanvraag kunnen indienen voor fysieke verbetering, procesmanagement of onderzoek. “In principe is dit een prachtig instrument, mits er voldoende draagvlak en organisatiegraad is bij de ondernemers op zo'n bedrijventerrein. Want anders ziet het er binnen twee jaar weer net zo uit als voor de herstructurering. Wij als overheid kunnen op onze beurt zo'n herstructurering slim combineren met bijvoorbeeld het vervangen van het riool.”

Om kansen die zich voordoen daadwerkelijk te benutten, moet de wetgeving wel een stuk eenvoudiger worden. Van Dijk: “Met name het aanpassen van bestemmingsplannen moet flexibeler kunnen.”

# Regiobijeenkomst smaakt naar meer

Onder voorzitterschap van Martin Bierman vond op de laatste dag van november een discussiebijeenkomst plaats voor raads- en collegeleden uit het westelijk deelgebied van de Metropoolregio Amsterdam. 'Vaker doen', klonk na afloop alom.

"De samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam is geen geformaliseerd instituut", liet MRA-voorzitter Maarten van Poelgeest in zijn openingswoord weten. "Dat is onze kracht. Tegelijkertijd maakt dit gegeven onze samenwerking ook ongrijpbaar, zeker vanuit de positie van raadsleden." Volgens de Amsterdamse wethouder is het de uitdaging om daar antwoorden op te vinden. "We moeten onze samenwerking voldoende inzichtelijk maken voor volksvertegenwoordigers." Raadslid Johan van Ikelen van Velsen onderstreepte het belang van dit laatste. "De Velsense gemeenteraad neemt in dit verband geen afwachtende houding aan. Om onze invloed te vergroten, hebben we bijvoorbeeld eerder al een manifest uitgebracht. Hierin staan zaken die wij belangrijk vinden om in MRA-verband aan te kaarten." Een onderwerp dat begrijpelijkerwijs aandacht heeft van Velsen is de havenontwikkeling langs het Noordzeekanaal. "Wij willen geen verplaatsing van vieze activiteiten vanuit Amsterdam in onze richting", aldus Van Ikelen. "Voor ons is het belangrijk om de groene buffer van Spaarnewoude in stand te houden. Daarom kaarten we dit aan in MRA-verband."

## Gevolgen crisis

Naast een schets van de meerwaarde van de MRA-samenwerking, ging Van Poelgeest in op de vraag hoe de MRA de gevolgen van de crisis te lijf kan gaan. Actueel in dit verband is het aanpassen van het bouwvolume, omdat 150.000 woningen erbij bouwen voorlopig veel te veel is. "Wat doen we wel, wat stellen we uit. Dáár moeten we samen afspraken over maken. In MRA-verband praten we om die reden inmiddels over een aangepaste fasering voor de periode 2015-2020."

Planoloog en wetenschapper Martin Bierman haakte in op de woorden van de Amsterdamse wethouder. Volgens de dagvoorzitter is de tijd van grootschalige woningbouwprojecten voorbij. "In plaats



Martin Bierman (l.) en Johan van Ikelen

van het ontwikkelen van grote uitleglocaties, moet het accent komen te liggen op inbreien." Laila Driessen, gedeputeerde Noord-Holland en vice-voorzitter van de MRA, wees er in dit verband op dat het kabinet taken gaat overhevelen naar de provincies. "Dit betekent dat wij meer zelf kunnen kiezen. Het belang van onze metropoolsamenwerking neemt daardoor alleen maar toe. Gaan we bijvoorbeeld bouwen in de Westflank of in de Bloemendalerpolder of zetten we ze in de wacht? Want geen bank financiert dergelijke projecten nu." Reden te meer in de ogen van Bierman om te investeren in waardevermeerdering van wat je al hebt. "Daar gaat het om. De MRA moet minder 'ketengericht' bouwen. Dus niet eerst hoge aanvangskosten maken door het aanleggen van achtereenvolgens een eiland, sluis en brug. Dit vereist veel creativiteit en samenwerking. Zou de MRA-samenwerking er niet zijn, dan zou hij nu uitgevonden worden."

Ook op andere onderdelen spelen de gevolgen van de crisis door. Zo kwam vanuit het publiek naar voren dat zonder bijdrage van het Rijk in groen en infrastructuur niet kan worden gebouwd. Driessen wees erop dat ook voor het nemen van dergelijke hobbels een taak is weggelegd voor de metropoolregio.

"Ik vind het manifest van Velsen een geweldig initiatief. Hetzelfde kunnen we als MRA doen door over dit soort kwesties een gezamenlijk manifest naar het Rijk te sturen.

## Meer interactie

Tijdens de bijeenkomst is ook in parallelle sessies gediscussieerd. Dit resulteerde in enkele stellingen, waaronder: 'Afspraken winnen aan gezag naarmate de communicatie met MRA-partners en raden beter is'. "Mee eens", verklaarde Driessen. "Goed communiceren is belangrijk en dat we hierin moeten investeren is evident. Meer interactie tussen MRA-bestuurders en het lokale niveau is essentieel. Juist in deze tijd van crisis is het zaak samen op te trekken." Zij hoopt in dit verband dat vanuit de verschillende regio's veelvuldig een beroep wordt gedaan op MRA-samenspel. "Als u bijvoorbeeld namens heel MRA West met een manifest komt dat er een bepaalde weg moet komen, sta ik sterker in Den Haag."

Burgemeester Frans Weerwind van Velsen sprak daarop de wens uit dat deze bijeenkomst de opmaat is naar meer discussie. "Laat dit niet eenmalig zijn. Door over onze bestuurlijke grenzen heen te springen, krijgen onze ambities realiteitswaarde. We hebben het over ónze MRA."

# Impuls aan plannen Blauwe Hart

**In het Blauwe Hart van de metropoolregio zijn spannende ontwikkelingen gaande. Recent zijn twee stappen gezet die een impuls geven aan de plannen voor het gebied. De Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer is sinds enige maanden operationeel. Daarnaast is in het kader van het Deltaprogramma IJsselmeergebied de Gebiedsverkenning Markermeer-IJmeer gestart.**

Het Markermeer en IJmeer heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot één van de natuuriconen van Nederland: het Blauwe Hart van de Randstad. Dit is de conclusie van het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer dat door Rijk, regio en maatschappelijke organisaties is ontwikkeld. Belangrijkste aanbeveling van het eind 2009 gepresenteerde Toekomstbeeld is het creëren van een veerkrachtig en toekomstbestendig ecologisch systeem. Dit moet vorm krijgen via integrale ontwikkelingen op het gebied van landschap, cultuurbeleving en economische gebiedsontwikkeling.

## **Werkmaatschappij operationeel**

Het Kabinet reageerde positief op de voorstellen en heeft gevraagd het Toekomstbeeld concreet te maken en te 'optimaliseren' zodat het betaalbaar wordt. Vervolgens kan uitvoering plaatsvinden in het kader van het RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer). Voor dit doel is de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer (WMIJ) opgericht. De WMIJ is in september van start gegaan met het uitwerken, concretiseren en haalbaar maken van het Toekomstbeeld. Dit gebeurt onder leiding van Roelof Balk, eerder directeur van het Groenfonds.

Het plan van aanpak van de werkmaatschappij is inmiddels goedgekeurd door de stuurgroep RRAAM. In de periode tot 2012 levert de werkmaatschappij ingrediënten voor de Rijksstructuurvisie Amsterdam – Almere – Markermeer. Medio 2014 volgt besluitvorming door het Rijk.

## **Peilstrategie**

De uitwerking van het Toekomstbeeld houdt nauw verband met het Delta-programma IJsselmeergebied (DPIJ). Dit programma richt zich op een klimaatbestendig waterbeheer van het Blauwe



Hart. Hierbij ligt de nadruk op waterveiligheid (opvang van water uit de rivieren) en de zoetwatervoorziening voor landbouw, natuur, drinkwater en industrie. In dit kader zijn Rijk en regio een zoektocht begonnen naar de peilstrategie die daarvoor het meest geschikt is. Gebiedsverkenningen moeten de gevolgen en de kansen van verschillende peilvarianten in beeld brengen. Noord-Holland maakt de gebiedsverkenning IJsselmeer en – samen met Flevoland – de gebiedsverkenning Markermeer-IJmeer. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben de plannen van aanpak hiervoor onlangs vastgesteld.

De gebiedsverkenningen gaan in op de consequenties die de verschillende peilmogelijkheden hebben voor de functies in en rond het gebied. Denk aan mogelijke gevolgen van vernatting, verdroging en verzilting voor landbouw en natuur. Daarnaast kan peilverandering gevolgen hebben voor de veiligheid, de beroepsvaart, het stedelijke waterbeheer, recreatie, de cultuurhistorische stadjes, de drinkwatervoorziening, het landschap en de economie. De betrokken partijen (overheden en maatschappelijke organisaties) brengen in de gebiedsverkenningen de kansen en knelpunten in beeld van de verschillende

onderzoeksvarianten. Hierbij wordt zoveel mogelijk bestaande kennis verzameld. Waar noodzakelijk is vinden aanvullingen plaats.

In februari 2011 zijn de gebiedsverkenningen gereed. Om ook tegenstellingen zichtbaar te maken, worden hierin overigens nog geen keuzes gemaakt. Na vaststelling wordt komend voorjaar de eerste stap gezet naar het formuleren van mogelijke peilstrategieën. Stapsgewijs wordt vervolgens toegewerkt naar voorkeursstrategieën voor het waterpeil. Deze vormen de input voor een peilbesluit dat het Rijk in 2014 moet nemen voor de periode tot 2035 en voor de peilstrategie voor de lange termijn (tot 2100) in een volgend Nationaal Waterplan.

*Charles van Schaik en Anja Ooms  
(provincie Noord-Holland) en  
Sandra van der Vegt (provincie Flevoland)*

De activiteiten in het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld en de Gebiedsverkenningen zijn te volgen via de websites '[www.markermeerijmeer.nl](http://www.markermeerijmeer.nl)' en '[www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/deltaprogramma](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/deltaprogramma)'.

# Zuid-Kennemerland bundelt bereikbaarheidswensen



**Verbetering van de bereikbaarheid verdient alle aandacht. Zo ook in Zuid-Kennemerland. Reden voor de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort om de krachten te bundelen. Onlangs resulteerde dit in een gezamenlijke visie op de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland als onderdeel van de metropoolregio.**

Naast een overzicht van de belangrijkste knelpunten, geeft de visie een voorschot op de oplossingsrichtingen. Zo heeft het autoverkeer te maken met slechte oost-westverbindingen, de congestiegevoelige A9 en het vele doorgaande verkeer door woonkernen. Om de doorstroming te verbeteren, kan op de korte termijn een betere inzet van Dynamisch Verkeersmanagement soulaas bieden, evenals het beter benutten van het bestaande netwerk. Op langere termijn is realisatie van een volwaardige ringstructuur nodig, zowel om de regio als om Haarlem heen.

Wat betreft snel busvervoer kampt de Zuid-Tangent met de passage van de Haarlemse

binnenstad. Ook de kwaliteit van de HOV-routes in het omliggende gebied is op onderdelen onder de maat. Naast suggesties voor het verbeteren van de ontsluiting van de Haarlemse binnenstad, geeft de visie prioriteit aan het op orde brengen van de verbinding met de Westflank van de Haarlemmermeer en de corridor langs de A9.

Het treinverkeer verdient eveneens verbetering; dit geldt met name de matige aansluitingen op het landelijk net en de krappe spitscapaciteit richting Amsterdam. Hiervoor geldt dat een betere dienstregeling nodig is, met name ten aanzien van de spitscapaciteit en verbindingen 'door Amsterdam heen'.

## **Volgstappen**

Op 10 december is de visie toegelicht tijdens een conferentie voor raadsleden en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Begin 2011 vindt vaststelling plaats in de diverse gemeenteraden. Daarna volgt uitwerking, met keuzes wat als eerste wordt opgepakt, met aandacht voor benodigde middelen, lobby en strategie. Om de bereikbaarheid

van Zuid-Kennemerland vervolgens daadwerkelijk te verbeteren is hulp van de partners in de metropoolregio onontbeerlijk.

*Informatie: Gemeente Haarlem,  
Pau Tjioe Kho 023-5113391,  
ptkho@haarlem.nl*

## **Colofon**

Het Metropool Journaal wordt gemaakt in opdracht van de bestuurders van de Metropoolregio Amsterdam

## **Redactieraad:**

Guus Knibbeler, Manon van Stein,  
Jan de Graaf en Marjolein van Vossen

**Eindredactie en productie:**  
De Graaf Communicatie

## **Foto's:**

Wim Salis

## **Cartoon:**

Tom Janssen

## **Opmaak:**

Irma Bannenberg, [www.Co3.org](http://www.Co3.org)

## **Druk:**

KDR Marcom

## **Opplage:**

2.500 exemplaren

## **Redactieadres:**

Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam  
Marjolein van Vossen  
Postbus 2758  
1000 CT Amsterdam  
020 - 552 58 55  
[m.vanvossen@dro.amsterdam.nl](mailto:m.vanvossen@dro.amsterdam.nl)

**Website:** [www.metropoolregioamsterdam.nl](http://www.metropoolregioamsterdam.nl)