

# METROPOOL JOURNAAL

BERICHTEN UIT DE REGIO AMSTERDAM

NUMMER 3  
OKTOBER 2008



2  
Corridoroverleg in  
cruciale fase



4  
Vrije val woning-  
productie dreigt



7  
Nationale  
krachtenbundeling



8  
Wat gaat regio met  
Noordanus doen?

## In 2009 proef met betaald rijden



**Overheid en het bedrijfsleven hebben de handen ineengeslagen om de Metropool-regio Amsterdam bereikbaar te houden. De inspanningen dragen bovendien bij aan schonere lucht en een gezonder leefklimaat. Een proef met betaald rijden maakt deel uit van het maatregelenpakket.**

In 2007 kostten de files in Nederland drie miljard euro, naast veel tijdverlies en ergernis. Om de doorstroming binnen de Metropool-regio Amsterdam te verbeteren, werken bedrijfsleven en overheden eensgezind samen in de regionale Taskforce Mobiliteitsmanage-

ment. Die samenwerking heeft nu geresulteerd in een realistisch maatregelenpakket.

### Maatregelen

Overheid en bedrijfsleven willen onder meer de bereikbaarheid van bedrijventerreinen verbeteren. Hiertoe worden met werkgevers afspraken gemaakt over flex- en telewerken en maatregelen zoals autodelen, shuttlebussen en 'vanpoolen'. Belangrijk overkoepelend element vormt een proef met betaald rijden. De maatregelen moeten leiden tot vijf procent minder autokilometers in de spits in vier jaar tijd. Een ambitieuze doelstelling, die goed is voor bereikbaarheid en ook nog eens bijdraagt aan gezondere lucht in de stad.

### Proef met vrijwilligers

De proef met betaald rijden start volgend jaar en vindt plaats volgens de principes van 'Anders Betalen voor Mobiliteit' waar de regio in 2012 mee te maken krijgt. Het gaat om een proef met minimaal 1.000 en maximaal 10.000 vrijwilligers. Via de werkgevers worden automobilisten uitgenodigd om zich aan te melden voor de proef. De deelnemers leveren hun reiskostenvergoeding in. Daarvoor in de plaats krijgen zij een OV-forensenkaart plus maandelijks een bedrag van € 100,-. Hun auto's worden voorzien van een GPS-kastje. Vervolgens wordt iedere gereden kilometer in rekening gebracht volgens een dal- en een spitstarief. Wie zijn auto laat staan, met name tijdens de spits, houdt geld over.

Om maximaal resultaat te boeken, krijgen de deelnemers ondersteuning van een 'bereikbaarheidsmakelaar'. Deze voorziet in informatie, organiseert de bereikbaarheid van de werkplek met OV of alternatief vervoer en verzorgt afstemming en vastlegging van afspraken. Het maatregelenpakket is vastgelegd in het convenant Mobiliteit, dat op 29 oktober wordt ondertekend. Vanuit Verkeer en Waterstaat is in november 2007 landelijk een bedrag van € 100 miljoen toegezegd voor maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement. Het gehele pakket aan maatregelen wordt voor deze subsidie ingediend. Binnenkort geeft het ministerie duidelijkheid over verdeling van deze gelden. Pas dan wordt duidelijk of de proef definitief door kan gaan.

*Informatie: Hugo Warning, (020) 556 51 11, h.warning@ivv.amsterdam.nl*

# Corridoroverleg in cruciale fase

**De planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) moet de verkeersproblemen op de A6/A1/A9 oplossen. De studie maakt onderdeel uit van het programma Randstad Urgent en verkeert in een cruciale fase. Vaststelling van het Tracébesluit is voorzien in 2009.**



Binnen de planstudie wordt onderzocht op welke wijze de wegcapaciteit op de corridor kan worden uitgebreid. In een eerder stadium is besloten om dit te doen volgens het Stroomlijnalternatief. Dit houdt in dat de bestaande weginfrastructuur wordt verbeterd en verbreed.

Veel aandacht gaat uit naar de mogelijkheden om geluidsoverlast en luchtverontreiniging te verminderen. Knelpunten op dit gebied doen zich vooral voor bij de inpassing van de A1 bij de Bloemendalerpolder, A1 en A10-oost bij Diemen, Amsterdam en Duivendrecht, en de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel. Hierover heeft op 24 juni en 10 september bestuurlijk overleg plaatsgevonden met minister Eurlings en de betrokken gemeenten. De minister benut dit overleg om het kabinetsstandpunt voor te bereiden. Tijdens deze overleggen is vanuit de regio naar voren gebracht dat de bewoners er ten opzichte van de huidige situatie (2008) niet op achteruit mogen gaan, ook als de wegverbreding een feit is. Andere eis is dat de maatregelen goed moeten worden ingepast in de omgeving. Verder vinden de regiobestuurders dat bij de uitwerking van de maatregelen innovatie nadrukkelijk onderdeel moet zijn van de opgave.

## Vervolg

De gesprekken verlopen open en constructief. In het laatste overleg heeft de minister voorgesteld om eind oktober opnieuw met alle gemeenten, de Stadregio en de provincie bij elkaar te komen. Hij wil dan gezamenlijk afspraken maken over:

- het te bereiken doel van de te nemen lucht- en geluidmaatregelen;
- het principe van de maatregelen;
- het proces over de verdere uitwerking van het maatregelenpakket.

Daarnaast is er overleg met de ministers van VROM en VenW over de vormgeving van de A6 ter hoogte van het Weerwater in Almere. Doel hiervan is te anticiperen op de stedelijke ontwikkeling.

## Geen heroverweging

Recent hebben aannemers en leden van de Tweede Kamer gepoogd om het in een eerder stadium afgewezen Verbindingsalternatief weer op de agenda te krijgen. Deze pogingen worden serieus genomen, met de kanttekening dat heroverweging van het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 de besluitvorming zo'n drie jaar terug zou werpen. Voor de bestuurders van de

Metropoolregio Amsterdam is dat voldoende reden om vast te houden aan het Stroomlijnalternatief. Als alles volgens plan verloopt, kan in 2009 het definitieve Tracébesluit worden genomen. Vervolgens kunnen de werkzaamheden vanaf 2011 beginnen.

*Informatie: Ton Buffing, (020) 556 52 39, e-mail: t.buffing@ivv.amsterdam.nl, www.randstadurgent.nl*

# Internationale waardering!

**Metropoolregio Amsterdam heeft de 2008 ISOCARP Award for Excellence gewonnen.**

**De toekenning betekent dat de manier van samenwerking op internationale waardering mag rekenen.**

ISOCARP is een internationale vakorganisatie van stedenbouwkundigen en planologen. De 'Award for Excellence' is een door vakgenoten wereldwijd erkende prijs. In haar rapport roemde de jury vooral het open proces dat heeft geleid tot de vorming van de Metropoolregio Amsterdam. Ook de visie op de lange termijn die onontbeerlijk is om duurzaamheid te garanderen werd door de jury positief beoordeeld.

## Opsteker

Wethouder Van Poelgeest van Amsterdam reageerde verheugd op de toekenning. "Deze prijs is een enorme opsteker. En in mijn ogen helemaal terecht aan ons toegekend, want met de vorming van Metropoolregio Amsterdam staat de bestuurlijke

samenwerking als een huis." Gedeputeerde Hooijmaijers van Noord-Holland is het roerend met hem eens: "De vorming van ons regionale samenwerkingsverband is van cruciale betekenis om onze ambities waar te maken. Het is dé manier om daadwerkelijk uit te groeien tot een krachtige, internationaal concurrerende metropoolregio, waar het goed wonen en werken is." Op uitnodiging van ISOCARP heeft Reinoud Bakker van de provincie Noord-Holland het ontwikkelingsbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam op 22 september gepresenteerd op het 44e ISOCARP congres in China\*. Op 8 november vindt in Spanje de officiële prijsuitreiking plaats aan beide bestuurders (\* zie foto).

## Engelstalig menu

De toekenning van de prijs vormde de directe aanleiding om een Engelstalig gedeelte aan de metropoolwebsite toe te voegen. Naast achtergrondinformatie over de samenwerking in metropoolverband, is hierop ook meer informatie te vinden over de toekenning van de ISOCARP-prijs.



# Op naar de tweede Urgent-conferentie



## **Binnenkort vindt de tweede conferentie Randstad Urgent plaats. Dan wordt de balans opgemaakt van de voortgang van de 34 projecten waarover harde bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.**

Een jaar geleden werd met de eerste conferentie Randstad Urgent het sein gegeven voor een ambitieus programma van projecten in de ruimtelijke sector. Ruim dertig projecten zijn benoemd, die alle een bijdrage moeten leveren aan de internationale concurrentiekracht van de Randstad.

### **Balans opmaken**

Tijdens de tweede conferentie Randstad Urgent wordt de balans opgemaakt. Zoals het er nu naar uitziet worden bij alle projecten die de Metropoolregio Amsterdam betreffen de mijlpalen gehaald, zij het in sommige gevallen ietsje later dan gepland. Onze bestuurders hoeven dus geen 'shame' te vrezen, 'fame' kan hun ten deel vallen.

### **Werk aan de winkel**

Her voorspoedige verloop van het merendeel van onze 'Randstad Urgent'-projecten betekent beslist niet dat achterover kan worden geleund. Integendeel. Er is nog veel werk aan de winkel. Om te beginnen zal dit najaar richting gegeven worden aan de schaa sprong Almere. Dit gebeurt op mede basis van de onderzoeken die zijn gedaan voor Almere Pampus, OV SAAL (openbaar vervoerverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) en de Toekomstverkenning Markermeer/IJmeer. Almere neemt het initiatief om bestuurlijk en ambtelijk de organisatie van het proces zo in te richten, dat de relevante regionale partijen hun inbreng kunnen leveren en hun krachten kunnen bundelen. Uiteindelijk moet er in de loop van 2009 tussen het Rijk en de regionale partijen overeenstemming komen over het Integraal Afsprakenkader (IAK). Dit kader omvat inhoudelijke, financiële en procesmatige afspraken over de verstedelijking, de bereikbaarheid en de natuurontwikkeling van Almere en wijde omgeving.

Minder vanzelfsprekend is de samenhang tussen de projecten in de zuidwestflank van de regio. Momenteel wordt de samenhang tussen de projecten, of het ontbreken ervan, in nauwe samenwerking tussen rijks- en regionale ambtenaren in beeld gebracht. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen de kwaliteit van de besluitvorming van de afzonderlijke projecten verbeteren. Het kan ook van betekenis zijn voor het project A4 Schiphol dat, op basis van een analyse van Verkeer en Waterstaat, even in de ijskast is gezet.

Het verkennende onderzoek naar één OV-autoriteit is afgerond. Voor dit gevoelige onderwerp, waarover de opvattingen sterk verschillen, wordt een vervolgpodracht voorbereid. De tweede Urgent-conferentie vindt plaats op 27 oktober in Rotterdam.

*Informatie: Ton Buffing,  
tel. (020) 556 52 39,  
e-mail: t.buffing@ivv.amsterdam.nl,  
www.randstadurgent.nl*

## Uitbreiding Metropoolwebsite

De website [www.metropoolregioamsterdam.nl](http://www.metropoolregioamsterdam.nl) wordt dagelijks door enkele honderden geïnteresseerden bezocht. In de maand september stond de teller zelfs gemiddeld op meer dan 300 hits.

Gestimuleerd door deze belangstelling, heeft de redactie besloten een aantal knoppen aan de website toe te voegen. Nog dit jaar wordt een submenu 'Verkeer en Vervoer' gerealiseerd. Vervolgens volgt

een stapsgewijze verdere uitbouw met nog een drietal knoppen: 'Economie en werkgelegenheid', 'Ruimtelijke ordening' en 'Groen' en 'Blauw'.

# “Vrije val woningproductie dreigt”

## De RSA – Regionale Samenwerking

**Amsterdam – is dood, leve de Metropoolregio Amsterdam! Friso de Zeeuw kan zich wel vinden in de nieuwe naam. “Men erkent de centrale positie van Amsterdam en naar buiten toe is dat een goede zet.” Maar over de woningbouwopgave – 150.000 woningen tot 2030 – is hij ronduit somber gestemd. “Daar komt helemaal niets van terecht.”**

In de ogen van De Zeeuw, directeur Nieuwe Markten Bouwfonds en praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft, heeft de Metropoolregio Amsterdam veel potentie. “Het is de meest prominente economische regio van ons land met niet één, maar vele ‘unique sellingpoints’. Niet allen de stad Amsterdam, maar ook die buitenproportioneel grote luchthaven en de groenblauwe omgeving. De inhoud is heel positief.” Komt bij dat de regionale samenwerking beduidend beter is dan in de Zuidvleugel. “Men doet veel pogingen om plannen af te stemmen. Het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties is daar een aardig voorbeeld van. Internationaal gezien slaan we met die samenwerking echt geen slecht figuur.”

### Fanatieker worden

De basis is er dus. Toch gaat het de Metropoolregio volgens De Zeeuw absoluut niet lukken om tussen 2010 en 2030 netto 150.000 woningen te bouwen. “De crisis komt nu al in zicht, omdat het misgaat in de uitwerking. Neem Amsterdam. Ik vind nog steeds dat wethouder Maarten van Poelgeest fanatieker moet worden. Natuurlijk moeten de marktpartijen ook in beweging komen, maar een aantal maatregelen kan hij zelf nemen. Meer ondersteuning voor de stadsdelen bijvoorbeeld. Die handelen plannen nu gewoon niet af. Over Haarlemmermeer valt evenmin weinig positiefs te melden. Daar staat het organisatorisch gewoon nog niet goed op de rit. Het gemeentebestuur wil wel, de provincie en de rijksoverheid ook, maar bij elkaar is het een bende. Stuurloos. En dan heb je daar nog de puzzel



van de marktpartijen met hun uiteenlopende grondposities. Bovendien gaat het inhoudelijk om een uitzonderlijk lastige opgave. Daaraan kunnen we niks veranderen, dat is ook de uitdaging die bij ons past. Maar er is nog niet eens overeenstemming over wat nou het programma wordt voor Haarlemmermeer. Overheid en marktpartijen moeten dingen op een rij zetten en gezamenlijk de koers uitzetten, dan kun je verder.”

### Wilde plannen

Een ander zorgenkindje in de ogen van De Zeeuw is Almere. “De productie hier is vrijwel stilgevallen. En intussen worden de plannen al wilder. Terwijl de marktsituatie daar kwetsbaar is. Ik zie best wat in de toekomst van Almere, zoals die in de Structuurvisie Randstad 2040 nog eens door het kabinet is bevestigd. Almere vervult een onmisbare rol in de woningbouwopgave en groeit tegelijkertijd naar een complete stad.

Daarbij hoeft je echt niet alles marktconform te doen, maar wel marktgericht. Nu is er een marktcontraire aanpak en die zal falen. De ambities zijn gewoon te hoog. We verliezen jaren met dat gedoe. Het is allemaal te duur, te stedelijk en dat hele principe van cradle-to-cradle is ook tamelijk inhoudsloos. Er wordt veel lucht geproduceerd, maar van de opgave die de gemeente wacht komt geen donder terecht.” Waarmee De Zeeuw niet wil zeggen dat Almere alleen nog maar rijtjes eengezinswoningen moet gaan bouwen. “Maar er is heel veel ruimte tussen de rijtjesaanpak en de hoofdstedelijke flatallure die men zich nu aanmeet. Toekomstgerichtheid is een aspect van kwaliteitsbeleid, maar nu slaat men volledig door. Daar betalen we straks de prijs voor. En er speelt nog iets anders mee. Het ambtelijk apparaat van Almere was helemaal ingericht op die productietaak, maar dat is totaal geërodeerd. Ambtelijk is men niet meer in staat om de

woningbouwopgave weer snel ter hand te nemen.”

#### Gedifferentieerde aanpak

Om een vrije val van de woningproductie in de Metropoolregio te voorkomen, staat De Zeeuw een gedifferentieerde aanpak voor. “In Amsterdam moeten de wethouder en ambtelijke sleutelfiguren veel meer achter de plannen aanjagen en meer sturen op productie in combinatie met kwaliteit. En de zaak niet laten dichtregelen met sectorale wensjes – het is tijd voor de Grote Vereenvoudiging. Almere moet af van zijn marktcontraire beleid en in dialoog met de markt. Nu bouwt men vooral luchtkastelen. Men zou wat meer de mentaliteit van het gemeentebestuur van Haarlemmermeer, Zaanstad en Lelystad moeten hebben. In de gemeente zelf is het vooral zaak dat de marktpartijen hun belangen op orde krijgen. De overheden moeten bovendien af van de chaos die ze hier met elkaar creëren.” Als dat alles niet snel gebeurt, voorspelt De Zeeuw het heel lastig om die 150.000 woningen te realiseren. “Dat is in feite nu al onmogelijk, maar ik verwacht een enorme dip als we niet snel in actie komen. En dan kijk ik verder dan de huidige tegenvallende economische conjunctuur. Met elk jaar dat je verliest op weg naar 2030 wordt het moeilijker om de taakstelling alsnog te halen.”

#### Weinig realistisch

In die zin vindt De Zeeuw het een gemiste kans dat de Structuurvisie Randstad 2040 geen instrumentarium biedt om, nota bene tot 2040, een slordige 500.000 woningen te realiseren. De algemene richting klopt wel, maar in zijn totaliteit vindt hij het een weinig realistisch verhaal. “Wat is nou je perspectief? Het kabinet werkt ook aan het Verstedelijkingsprogramma 2010-2020. Dat is een periode waar grote bouwers en gebiedsontwikkelaars zich in herkennen. Met die termijnen in het achterhoofd worden investeringsbeslissingen genomen. De Metropoolregio Amsterdam plakt daar nog eens tien jaar aan vast, dan zit je op 2030. Waarbij Van Poelgeest bij herhaling en terecht claimt: ‘Dat kan alleen als we meer poen van het Rijk krijgen’. Daar heeft hij gelijk in. De onrendabele toppen van al die dure binnenstedelijke projecten moeten uit de weg

## “Ik verwacht een enorme dip als we niet snel in actie komen”

worden geruimd. Zeker met de torenhoge ambities van dit kabinet. Maar daarover zwijgt de structuurvisie. Dus ik zeg: blijf koersen op de planvorming tot 2030, dat is al lastig genoeg. Laat je niet van de wijs brengen door het verhaal van 2040.”

De Zeeuw vindt het wel terecht dat het kabinet werk wil maken van het verbeteren van de kwaliteit en de toegankelijkheid van de groenblauwe gebieden van de Randstad. “Maar die referenties met Hyde Park en Central Park vind ik wezenloos. Dat soort vergelijkingen hebben we helemaal niet nodig. Dat zet mensen op het verkeerde been. Wij hebben onze eigen unieke vorm van groene omgeving met boeren. Als je Central Park als voorbeeld neemt, dan moet je Waterland dus eigenlijk omgeven met hoge flats. Natuurlijk willen we zoiets niet. Die internationale grootstedelijke allure is deze structuurvisie als het ware ‘binnengeslopen’, een schoonheidsfout in het geheel. Leren van andere landen kan heel nuttig zijn, maar kijk dan liever naar hoe Frankrijk en Spanje sturen op het gebied van regionaal openbaar vervoer.”

#### Actieplan

Maar wat moet er gebeuren om de ambities van de Metropoolregio Amsterdam alsnog te verwezenlijken? Belangrijkste is volgens De Zeeuw dat de metropoolbestuurders nu snel

de koppen bij elkaar steken. “Ze moeten zich goed beraden en een actieplan formuleren om die taakstelling te realiseren. Elkaar aanspreken op het gebrekkig acteren.” De rijksoverheid moet op haar beurt worden verleid om te investeren. “En dat kan alleen maar met aansprekende plannen en een goed organisatorisch vermogen. Het heeft geen zin om je nu te verliezen in prachtige vergezichten. Het accent moet liggen op de organisatie, de woningbouwtaakstelling, de infrastructuur en de verdere ontwikkeling van Schiphol. Vooral dat laatste heeft de rijksoverheid in het schetsen van een duidelijk toekomstperspectief laten liggen. Onduidelijk is hoe we bij een steeds verder groeiende luchthaven om moeten gaan met de nu al lastige bereikbaarheid. En dan is er nog de vraag hoe we onze groene en blauwe gebieden moeten koesteren. Waarbij dan ook meteen de randvoorwaarden moeten worden geschept om de doelstellingen daadwerkelijk te realiseren.” En dat alles is volgens De Zeeuw alleen maar mogelijk, als men zorgt voor een goede terugkoppeling naar gemeenteraadsleden, maatschappelijke groeperingen, marktpartijen en belanghebbende burgers. “Niet dat we nu met de ruggen naar elkaar toe staan, maar het kan allemaal nog stukken beter en effectiever.”

*Jan de Graaf*

## Eerste Metropoolconferentie

De voorbereidingen voor de eerste Metropoolregio-conferentie zijn van start gegaan. De conferentie vindt plaats in april 2009 in Lelystad. Centraal thema is: ‘Wat betekent de Metropoolregio Amsterdam voor mij?’ Het programma beslaat een hele dag. Programmaonderdelen zijn onder meer de vordering van de elf vervolggaven uit de laatste Noordvleugelconferentie, workshops en minisessies waarin over verschillende

onderwerpen wordt gedebatteerd. Ook zijn er diverse mogelijkheden om elkaar in informele sfeer te ontmoeten en te informeren over regiozaken.

Opzet en programma worden de komende maanden verder uitgewerkt. Via de website van de Metropoolregio Amsterdam wordt u verder geïnformeerd.

# Randstadvisie mijlpaal binnen urgentieprogramma

**Begin september is de Structuurvisie Randstad 2040 door het Kabinet vastgesteld. De visie is bedoeld om het hoofd te bieden aan de toenemende ruimtevrage aan klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen en achteruitgang van de leefbaarheid.**

De Structuurvisie Randstad 2040 (R2040) is een mijlpaal binnen het kabinetsprogramma 'Randstad Urgent'. De visie onderkent het belang van stedelijke economieën en de keuzes die gemaakt moeten worden om die te laten floreren. Keuzes die ook voor de Metropoolregio

Amsterdam nadrukkelijk aan de orde zijn.

## **Vertaalslag**

Het lijkt geen twijfel dat het document een visie bevat. Economie, landschap, woningbouw, infrastructuur en openbaar vervoer worden in een integraal beleidskader met elkaar verbonden op de schaal van de Randstad. Op al deze terreinen schetst R2040 toekomstscenario's, waarbij ook wordt aangegeven hoe daarop geanticipeerd en gereageerd dient te worden. Aangezien het om een visie gaat, ontbreekt een uitwerking. De enige concrete vertaling betreft de bouw van 500.000 woningen tot 2040. Zoals bekend heeft de metropoolregio al plannen voor de toevoeging van 150.000



woningen tot 2030. Dat betekent dat voor de tien jaar daarna de regio nog een forse woningbouwopgave wacht.

Kwantitatieve vertaling van de overige ideeën moet in de komende periode plaatsvinden. Wel bevat R2040 een aantal handvatten voor de vertaling van de visie naar beleid. Het gaat dan om nota's waarin Rijksbeleid zal worden vastgelegd, zoals Agenda Landschap, Mobiliteitsplan, Luchtvaartnota en Structuurvisie Schiphol, het vervolg van Randstad Urgent en de Nieuwe Sleutelprojecten. Naar deze laatste vindt de komende periode een verkenning plaats. Het gaat hierbij om een uiterst selectief aantal substantiële projecten, bedoeld voor ná 2020, met grote nationale betekenis, internationale uitstraling en een integraal karakter. Voorbeelden zouden kunnen zijn de corridor Stad – Luchthaven, de Noordelijke IJ-oever, de IJmeerverbinding of de toekomst Markermeer-IJmeer. Van belang is verder dat in de loop van de totstandkoming van R2040 een vijftal 'uitvoeringsallianties' zijn gestart. Overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties werken hierin vroegtijdig samen om een aantal grote ruimtelijke opgaven aan te pakken.

## **Traject**

In een 'PlanMER' zijn de duurzaamheids- en milieueffecten van de visie in beeld gebracht. R2040 en dit PlanMER liggen tot eind oktober 2008 ter inzage. Gewerkt wordt aan een gemeenschappelijke reactie van de Metropoolregio Amsterdam. Naar verwachting stuurt het kabinet het eindresultaat begin 2009 naar de Kamer. De ontwikkelingen zijn te volgen via: <http://doe-mee.vrom.nl/randstad2040>

*Informatie: Harry de Vries (020) 552 79 67, [h.devries@dro.amsterdam.nl](mailto:h.devries@dro.amsterdam.nl)*

## Alders-advies evenwichtig totaalpakket

**Op 1 oktober is het advies van de Alderstafel aangeboden aan de ministers van Verkeer & Waterstaat en van VROM. Gekozen wordt voor verdere versterking van de Mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving tot 2020 binnen de bestaande milieugrenzen.**

Een evenwichtig totaalpakket, zo luidt de reactie van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op de uitkomst van de Alderstafel. Het samenwerkingsverband van provinciale en gemeentelijke overheden is verheugd over het eensluidend advies. De Alderstafel kiest ervoor om tot en met 2020 te werken met een grens aan het aantal vliegtuigbewegingen van 510.000 per jaar, waarvan 32.000 in de nacht (23.00 tot 7.00 uur).

Gevraagd naar een reactie op het advies, geeft voorzitter van de BRS-delegatie Ton Hooijmaijers aan dat de voorstellen van grote betekenis zijn voor de Metropoolregio. "Het advies zet in op een selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van

Schiphol, met een duurzame inbedding in haar omgeving. Dat betekent dat Schiphol haar functie als Mainport verder kan versterken. Er mogen meer internationale zakenvluchten komen, wat goed is voor de werkgelegenheid. Tegelijk worden er 70.000 vluchten uitgeplaatst naar Lelystad en Eindhoven. Maar voor de bewoners hebben we ook iets bereikt, namelijk 60 miljoen euro om echt gehinderden te kunnen helpen. Ook glijvluchten zullen de overlast verminderen. Bovendien wordt het verkeer in de nacht beperkt en begint het vliegen een half uur later." Hooijmaijers gaat er vanuit dat de bewindslieden en Tweede Kamer het advies als totaalpakket zullen overnemen.

*Op de website van de metropoolregio meer over het Alders-advies en de reacties op het rapport.*



# Nationale krachtenbundeling

Het is ongelooflijk goed dat de maatschappelijke noodzaak van de Metropoolregio Amsterdam is ontdekt. Samen met onze partners hebben we de inhoud vastgesteld. Amsterdam is daarbij niet 'de baas', maar voor alle partners wel het sterke merk. Zover, zo goed. Nu komt het er op aan om concreet invulling te geven aan onze samenwerking. Want alleen dán zullen we de revenuen plukken van onze gebundelde kracht.

Eerste prioriteit is dat we op strategische wijze onze sterke troeven uitspelen. Neem het mediacluster. Dat zit nu voor een deel langs de IJ-oeveren gevestigd, maar ook Hilversum hebben we daarbij keihard nodig. We hebben hier de allersnelste verbindingen ter wereld, dus dat biedt heel veel potentie voor die sector. En zo zijn er meer zaken op te noemen waar we als Metropoolregio in excelleren. U kent ze maar al te goed. Dié kansen oppakken door onze kennis en kunde te bundelen is enorm belangrijk om als Metropoolregio Amsterdam de competitie met Europa en de rest van de wereld aan te kunnen.

Minstens zo belangrijk is het om daarbij nauw samen te gaan werken met andere gespecialiseerde economische regio's. Dit betekent dat we onderlinge gevoeligheden terzijde moeten schuiven. Neem onze relatie met de Zuidvleugel. Zowel op het gebied van lucht- als zeetransport zijn Amsterdam en Rotterdam al op allerlei manieren met elkaar verbonden. We moeten alleen nog maar internationaal willen concurreren. Bij het bedrijfsleven is dat besef al aanwezig. Wij als overheden moeten hun voorbeeld volgen. Alleen dán zijn we in staat om een sportieve competitie aan te gaan met de andere sterke economische regio's in de wereld waar wat te verdienen valt. Daar hebben we elkaar echt heel hard voor nodig.



Een andere prioriteit betreft het aanhalen van de banden met Brussel, net zoals we nu op belangrijke dossiers als het Randstad Urgent-programma al nauw samenwerken met het Rijk. De eerste stap is daar laten zien dat wij bestaan. Wij presenteren ons nu vaak als G4 of als 'Rendsted'. Dat komt in Europa niet krachtig over. Maar men kent wél onze prestaties als Metropoolregio en Amsterdam als herkenbaar merk. Dáár moeten we dus veel actiever in worden. Etablereer waar we sterk in zijn en wat we precies nodig hebben. En die zaken vervolgens ook echt claimen in Brussel. Voordeel van onze samenwerking is bovendien dat Amsterdam als grote gemeente de kleinere spelers in de Metropoolregio in de sliestream kan meenemen op het Europese speelveld.

Voor het succes van deze strategie is vooral durf van belang. Heel veel condities bepalen of bedrijven hier wel of niet floreren. Dat zijn voor een deel het fiscale milieu, de arbeidskrachten en de fysieke infrastructuur. Wij zijn bijvoorbeeld aan de Zuidas begonnen om

hoogwaardige vestigingsplaatsen te kunnen aanbieden. Onder invloed van de recente malaise in de financiële sector zie je nu de eerste vertwijfeling toeslaan. Maar op dit moment de stekker uit zo'n vitaal project trekken betekent een stap achteruit, juist op een moment dat we moeten doorpakken. Want alleen dán maak je naam als Metropoolregio en kunnen we voorop blijven lopen. Daarom is het zaak om voortvarend door te gaan en accurate beslissingen te nemen over de fysieke infrastructuur, de kennisinfrastructuur en het bedrijfsklimaat. Slagen we daarin, dan ben ik ervan overtuigd dat de Metropoolregio Amsterdam een vaste waarde van betekenis wordt. Kortom, blij geloven in de enorme potentie van onze samenwerking en zet in op een slimme krachtenbundeling, met het vizier naar buiten gericht. De beloning die ons wacht is dat we ons op wereldschaal optimaal in het hart van de vitale topregio's kunnen bewegen!

*Henk de Jong,  
Gemeentesecretaris Amsterdam*

## Samenhang Westkant-projecten

De samenhang van projecten aan de Westkant van de Metropoolregio Amsterdam in kaart te brengen – het gebied Haarlemmermeer – plus hier vervolgcacties aan verbinden. Met dat doel voor ogen kwamen op dinsdag 30 september rond de twintig regio- en rijksprojectleiders van de 'Rand-

stad Urgent'-projecten in het gebied bijeen, plus een aantal betrokkenen vanuit de regio en het Rijk. Tijdens deze inventarisatieronde bespraken zij de onderlinge samenhang tussen de metropoolinitiatieven en enkele andere lokale projecten welke hier spelen. Als vervolgtraject is een gezamenlijke

aanpak met betrekking tot infrastructuur afgesproken. Daarbij komen de ontsluiting van gebieden, doorstroming van verkeer en het openbaar vervoer aan de orde.

*Informatie: Emilie Wijers, (023) 514 47 87,  
wijerse@noord-holland.nl*

# Wat gaat regio met Noordanus doen?

**De Commissie Noordanus heeft de ministers van VROM en EZ recentelijk geadviseerd over de aanpak van 16.000 ha. verouderde bedrijventerreinen de komende tien jaar in heel Nederland. Voor de Metropoolregio Amsterdam een belangrijk advies, omdat de herstructureringsopgave hier nadrukkelijk speelt.**

De commissie Noordanus – of officieel: Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen – beschouwt de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam als een goed voorbeeld van regionale afstemming wat betreft de bedrijventerreinenontwikkeling. De commissie doelt op de afspraken die zijn gemaakt binnen het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka). Maar tegelijkertijd stelt Noordanus voor om een paar stappen meer te zetten, zoals het systeem van regionale verevening, het verhogen van de grondprijs van nieuwe terreinen en het plannen op basis van de

lagere ontwikkelingsscenario's. Interessante benaderingswijzen, waarover inmiddels binnen Plabeka wordt nagedacht. Belangrijk daarbij zal zijn hoe het Rijk met de adviezen van Noordanus om zal gaan. Want hoe we het ook wenden of keren, de financiering van herstructurering is een groot struikelblok. Noordanus erkent dat ook, en komt met een rekensom die voor heel Nederland oploopt tot ruim zes miljard euro.

## Moeilijke discussies

Duidelijk is dat zonder een stevige financiële impuls vanuit het Rijk de ambities van Noordanus weleens te hoog gegrepen kunnen blijken. En daarmee ook de noodzaak om op regionale schaal tot het uiterste te gaan. Want alleen als er voor de regionale herstructureringsopgave veel te winnen valt, zal men eventueel bereid zijn moeilijke discussies over zaken als regionale verevening en bindende regionale arrangementen met elkaar in Plabeka-verband aan te gaan. Kortom, op welke wijze de Metropoolregio de adviezen van Noordanus ter harte zal nemen, is nog uiterst ongewis.



*Informatie: Martin Bekker, (020) 527 37 00, M.Bekker@stadsregioamsterdam.nl*

# Ambtenaren niet langer in de file

**Ambtenaren die in Amsterdam werken en in Almere wonen, kunnen één of meerdere dagen per week de files ontlopen. In een pas geopend telewerkcentrum in Almere zijn tien werkplekken ingericht.**

Zo'n 1200 Almeerse forenzen reizen dagelijks naar het Amsterdamse stadhuis. Gemiddeld bedraagt de reistijd twee uur per dag. Dat hoeft nu niet langer, in elk geval niet dagelijks. In het Almeerse nieuwe 'Smart Work Centre' zijn alle benodigde faciliteiten aanwezig om het werk, dat nor-

maal in Amsterdam wordt gedaan, goed te kunnen uitvoeren op afstand. Er werkt ook een leidinggevende in het centrum. Kinderopvang, een bank en een restaurant maken het er extra comfortabel. De gemeente heeft tien plekken opgekocht in het gebouw, dat wordt gerund door een particuliere partij.



## Colofon

**Redactieraad:** Martin Bekker, Marijn Fraanje, Jan de Graaf, Eef Keijzer, Olivier Schmidt Repts en Manon van Stein

**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

**Adreswijzigingen:** Monique Wiedijk, (023) 514 38 09, wiedzijk@noord-holland.nl