



3

Naar een Europese topregio



5

Tijd is rijp voor één regiobestuur



6

Metropoolregio 'piekt' met subsidie



8

Aanpak Randstad Urgent werkt

Slimme haven groeit en bloeit



Amsterdam heeft een rotsvast vertrouwen in de haven. In de concept-Havenvisie staan ambitieuze doelstellingen tot 2020: er komen 4.800 banen bij, de overslag verdubbelt en de toegevoegde waarde groeit met bijna € 800 miljoen per jaar. Indrukwekkende cijfers. Tegelijkertijd wordt geen extra grondgebied geclaimd en ingezet op een fikse vergroening.

Geen wonder dat de visie de naam *Slimme Haven* heeft meegekregen. Het zal heel wat talent en inzet vergen om deze ambitieuze

doelstellingen in twaalf jaar gerealiseerd te krijgen. Toch, als je de conceptvisie leest, lijken het beslist geen irreële doelen.

Tot 2020 wordt ingezet op een jaarlijkse groei van vijf procent. Dit betekent bijna een verdubbeling van de overslag van 65 naar 125 miljoen ton. Gezien de groeicijfers van de laatste jaren, is dit heel goed mogelijk. Het internationale goederenverkeer groeit al jaren veel harder dan de economie. De voorspellingen zijn dat dit voorlopig zo zal blijven. Bovendien heeft Amsterdam de afgelopen jaren enkele grote investeerders weten te trekken, bedrijven die handelen in de overslag van kolen, olie-

producten of containers en nog lang niet al hun capaciteit gebruiken.

Maximaal benutten

Dat Amsterdam de groei wil realiseren op bestaand terrein is een even begrijpelijk als *gedurfd* uitgangspunt.

Begrijpelijk omdat er binnen de gemeentegrenzen nu eenmaal geen nieuwe haven-terreinen meer ontwikkeld kunnen worden, terwijl uitbreiding naar andere gebieden, neem de Wijkermeer en de Houtrak, heel gevoelig ligt. Die uitbreiding zal zeker niet volop wordt gewerkt aan het maximaal efficiënt gebruiken van de bestaande ruimte. Ook milieuorganisaties dringen hier al lange tijd op aan.

Gedurfd is deze zelf opgelegde beperking evenzeer. Een aantal bedrijven heeft al extra ruimte gereserveerd, maar daarnaast kampen veel andere bedrijven nu al met volle terminals. Die zullen dus moeten investeren om méér over te slaan op hetzelfde aantal vierkante meters. De conceptvisie wijst er in dit verband op dat schaarste waarde creëert. Ondernemersorganisaties als de Kamer van Koophandel en de Oram hebben in dit verband al laten weten begrip te hebben voor de noodzaak om te intensiveren.

Lees verder op pagina 2

Slimme Haven

Naast alle groeiambities, wil Amsterdam in 2020 horen bij de meest duurzame havens van Europa. Daarnaast wordt nadrukkelijk de samenwerking met de regio gezocht.

De concept Havenvisie formuleert concrete doelstellingen op milieugebied. Paradoxaal genoeg zijn de milieuregels moeilijk te handhaven als de fysieke ruimte voor groei beperkt blijft: geluid en fijnstof concentreren zich dan in een kleiner gebied en overschrijden al snel de normen. Amsterdam is zich dit wel bewust, maar formuleert nog niet hoe zij dit probleem gaat oplossen. Wel stelt het gemeentebestuur twee fondsen in van elk €1 miljoen per jaar om innovatie en duurzaamheid te stimuleren.

Regio

Meer dan in het verleden zoekt het Amsterdamse gemeentebestuur voor de haven de samenwerking met andere overheden in het gebied. "Elke hectare telt," heeft de vorige havenwethouder Lodewijk Asscher al eens gezegd, en zijn opvolger Freek Ossel ziet het niet anders. De overige gemeenten werken weliswaar op een andere schaal, maar zij hebben grote belangen bij een goed functionerende haven. Voor een deel omdat zij zelf havens hebben, voor een deel omdat zij last of juist profijt kunnen hebben van de Amsterdamse activiteiten. Door zoveel mogelijk te zoeken naar bestuurlijke eenheid, hoopt het College van Amsterdam de haven als één geheel te kunnen beschouwen en de positie van de haven te versterken. De andere gemeenten en de provincie delen dit uitgangspunt.

Sluis

Die regionale eensgezindheid is belangrijk om een vuist te kunnen maken richting Den Haag voor het belangrijkste project van de Noordzeekanaalhavens: een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Het huidige sluiscomplex heeft een capaciteit van 95 miljoen ton. Die overslag wordt bij een groei van 5% gemiddeld al in 2016 gehaald. Dit betekent dat de nieuwe sluis in 2016 operationeel moet zijn. Minister Eurlings is hiervoor weliswaar een zogeheten MIRT-Verkenning (zie ook pag. 7) gestart, maar hij heeft geen geld gereserveerd op zijn begroting. Het is dus nog niet zeker of het Rijk zal meebetalen aan het project,



waarvan de kosten worden geraamd tussen € 650 en € 800 miljoen. In dit licht is het heel belangrijk dat de bestuurders van de gemeenten en provincie zich gezamenlijk op het standpunt hebben gesteld dat de nieuwe sluis er moet komen. De organisaties voor ondernemers en werknemers zijn het van harte met hen eens. Den Haag kan een zware lobby verwachten.

Traject

De conceptversie van de havenvisie heeft een inspraakronde doorlopen. Van verschillende kanten is commentaar geleverd: belangenorganisaties, gemeentebesturen,

provinciebestuur, ministeries, vakbonden, ondernemersorganisaties, milieubeweging. Hoewel op sommige punten om meer onderbouwing is gevraagd, reageerden zij veelal positief en opbouwend. De reacties worden verwerkt in een nieuw concept, dat na het zomerreces door het College van B&W ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

Hans Stupers

**Informatie: Toon Poelsma,
Haven Amsterdam (020) 523 47 41
toon.poelsma@portofamsterdam.nl**

Minder auto's in de spits

Lodewijk de Waal staat er niet alleen voor met zijn landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement. In navolging hiervan werken overheden én werkgevers in de regio eveneens aan het verminderen van het aantal auto's in de spits.

De aanpak van de Metropoolregio richt zich op de belangrijke wegen voor woon-werkverkeer en moet ervoor zorgen dat de bereikbaarheid verbetert. Vooral rond de belangrijke economische locaties is dit een must. De ambitie is om het aantal auto's in de spits met minimaal vijf procent terug te dringen.

Intentieovereenkomst

Er wordt momenteel een stevig pakket aan mobiliteitsmaatregelen ontwikkeld. Eén van de onderdelen is een vrijwillige gedragsproef met betaald rijden. Ook worden alternatieven voor autogebruik aangedragen. Met de minister Eurlings worden

afspraken gemaakt over de subsidiëring van deze mobiliteitspakketten. Er is inmiddels een intentieovereenkomst getekend. De definitieve afspraken worden vastgelegd in een regionaal convenant Mobiliteitsmanagement. Gemikt wordt op een ondertekening medio augustus. Dan kan al eind 2008 gestart worden met uitvoering van de maatregelen.

**Informatie: Germa Bakker, (020) 556 52 32
g.bakker@ivv.amsterdam.nl**



Naar een Europese topregio



Hoe ontwikkelt de Randstad zich tot een duurzame en concurrerende Europese topregio? Antwoorden op deze vraag volgen uit 'Randstad 2040'. Het project moet leiden tot een integrale en regionaal gedragen langetermijnvisie, die direct na de zomer wordt vastgesteld door het Kabinet.

Veel partijen konden de afgelopen maanden hun zegje doen over de ideale ontwikkeling van de Randstad. Burgers, ambtenaren, deskundige adviesraden en bedrijven: ze mochten allemaal hun ideeën inbrengen tijdens ontwerpateliers, bijeenkomsten, via een internetenquête en een werkconferentie.

Klimaatbestendigheid

Burgers beschouwen de klimaatbestendigheid van de Randstad als een absolute must. De verantwoordelijkheid daarvoor leggen zij bij de overheid. Daarnaast geven burgers prioriteit aan bereikbaarheid en groen. Ook voor stakeholders is bereikbaarheid een belangrijk thema, in combinatie met compacte steden en een open en weids platteland. Het Groene Hart moet open en toegankelijk zijn.

Iets unieks bieden

Adviesraden wijzen op de zogeheten unique selling points voor de Randstad. Als je wilt concurreren met andere topregio's, moet je bedrijven ook iets unieks bieden.

Schiphol, de haven van Rotterdam, historische steden en groene gebieden dichtbij de stad zijn zulke unieke punten. Noodzakelijke stedelijke ingrepen moeten flexibel worden gepland. Dat wil zeggen: uitvoeren als de tijd rijp is, maar je er wel op voorbereiden. De SER legt hierbij de nadruk op een uitvoerings- en investeringsagenda. Hierin moeten de keuzes onderbouwd en financieel vertaald worden.

OV-netwerken

De regionale partners leggen de prioriteit bij een systemsprong in regionale OV-netwerken. Verder willen zij innovatie stimuleren door bedrijvigheid in de Randstad te houden, maar daarbij wel hele duidelijke ruimtelijke grenzen stellen. Een gedifferentieerd Groene Hart-concept met specifieke eigen oplossingen leidt tot meer kwaliteit voor de inwoners van de steden. Stedelijke woonomgevingen worden gecombineerd met open landschap. Ook ziet de regio de wateropgave als een belangrijke basis en als een kans in combinatie met kwaliteit, dus op het gebied van wonen en recreatie.

Eerste versie

Met gebruikmaking van onder meer de geleverde input heeft VROM een eerste versie van de langetermijnvisie op papier gezet. In deze visie zijn veel van de thema's en opgaven te vinden uit het Ontwikkelingsbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam (zie nr. 1 van het Metropool Journaal en de website). Vanuit het perspectief van een

duurzame en concurrerende Randstad worden de kracht en de kansen benoemd van de verschillende economische clusters, de steden en de groenblauwe kwaliteiten. Een nieuwe gedifferentieerde aanpak van het Groene Hart wordt uiteengezet, evenals het belang van een goede bereikbaarheid als cruciale voorwaarde voor economische groei.

De visie schetst een beeld van compacte steden, die met elkaar een netwerk vormen waarin ze elkaar wederzijds aanvullen. Dit in een diverse en afwisselende, maar ook toegankelijke groenblauwe Delta. De regio Amsterdam heeft daarbinnen het meest metropolitane karakter. Zo wordt de Randstad aantrekkelijk voor bewoners, investeerders en bezoekers. En daarmee dus een duurzame en concurrerende topregio!

Vaststelling

In overleg met een aantal regionale partijen wordt de visie 'Randstad 2040' momenteel verder uitgewerkt. Na de zomer volgt naar verwachting vaststelling door het Kabinet. Daarna wordt energie gestoken in een uitvoerings- en investeringsagenda. De ontwikkelingen zijn te volgen via de website: <http://doemee.vrom.nl/randstad2040>

Informatie:

Caroline Smook, (023) 514 45 06
smookc@noord-holland.nl
en Harry de Vries, (020) 552 79 67
h.devries@dro.amsterdam.nl

Kansen voor zon en wind



Zon en wind kunnen voor een belangrijk deel zorgdragen voor de energievoorziening in de Metropoolregio Amsterdam.

Dit blijkt zonneklaar uit een rapport naar de kansen voor duurzame energie in een stedelijke omgeving.

In 2025 kan 20% van het totale Amsterdamse energieverbruik duurzaam zijn, aldus het rapport. En meer dan dat, want de kansen die de onderzoekers schetsen, zijn van toepassing voor alle stedelijke gebieden in de Metropoolregio.

Hoopgevend

Wethouder Marijke Vos presenteerde het rapport begin juni tijdens de conferentie 'De Nieuwe Horizon van Amsterdam'. De onderzoekers concluderen dat er in 2025 maar liefst 240.000 van de 380.000 Amsterdamse huishoudens van duurzame energie kunnen worden voorzien. Dit is een verviervoudiging van het huidige aandeel duurzame energie van 5,8% in Amsterdam. Deze score is bijna twee keer zoveel dan het landelijk gemiddelde. Naast zon en wind, levert ook het Afval Energie Bedrijf een groot aandeel duurzame energie. Wethouder Vos noemt de uitkomsten van het rapport hoopgevend. "Om de bestaande mogelijkheden te benutten, moeten nog wel hobbels genomen worden op het gebied van onder meer regelgeving en maatschappelijke acceptatie. Maar met verregaande technologische ontwikkelingen in het verschiet, kan het potentieel zelfs

nog veel groter worden. Dit schept perspectieven voor duurzame energievoorziening en tegelijkertijd een solide economisch fundament voor de stad."

Volgens Peter Droege, internationaal topexpert op het gebied van duurzame energie in de stedelijke omgeving, is juist in de stad grote winst te behalen. "Over de hele wereld zijn al talloze voorbeelden te vinden van steden die optimaal gebruik maken van de zon en wind voor hun energievoorziening. Amsterdam kan samen met bijvoorbeeld Kopenhagen en Freiburg tot de koplopers van Europa gaan behoren."

Risico's nemen

Architect en landschapskunstenaar Hans van Houwelingen vindt dat we in de moderne samenleving een geheel andere kijk moeten krijgen op windmolens. "Bij windenergie wordt gehandeld uit excuuspolitiek. Men is vooral bezig om de turbines zo min mogelijk zichtbaar te maken". Van Houwelingen pleit juist voor zichtbare locaties "zodat dit iets kan bijdragen aan de eigenheid van plaatsen". Maar in het Amsterdamse havengebied is niet de welstand een struikelblok, maar juist de regelgeving. Zo is de aanvliegroute naar Schiphol aan strenge eisen gebonden. Toch vindt havendirecteur Hans Gerson de ingewikkelde regelgeving niet onoverkomelijk. "De belangrijkste barrières bij het plaatsen van windturbines is dat we te bang zijn geworden om risico's te nemen."

Met de risico's doelt Gerson op de theoretische mogelijkheid dat een wiek naar bene-

den valt en bijvoorbeeld op een olietanker terecht komt. Als oplossing pleit hij voor een verzekering. Het is ten slotte ook heel normaal dat mensen een WA- of brandverzekering hebben. De reactie hierop vanuit het publiek was dat dit soort risico's zou moeten worden afgezet tegenover de risico's die we als samenleving lopen als gevolg van klimaatverandering. Die risico's zijn namelijk levensbedreigend en niet alleen voor de Metropoolregio, maar voor de hele planeet.

Winstmolens

Woningcorporatie Ymere ziet goede mogelijkheden tot grootschalige inzet van wind en zon in stedelijk gebied. Directeur Pablo van der Laan: "De wijk Betondorp bestaat grotendeels uit huizen met platte daken die ideaal zijn om huis-tuin-en-keuken windmolentjes te plaatsen. De daken willen we verder volledig beschikbaar stellen om de nieuwste technieken op zonne-energie gebied uit te proberen." Als voorbeeld noemde hij de zonnefolie van Helianthos. Het prijskaartje voor zon en wind hoeft in ieder geval geen obstakel te zijn, zo bleek. "Bij ons in de Groningse Eemshaven praten we niet voor niets over winstmolens", stelt Seaport-directeur Jannes Stokroos. Kortom, de economische kansen voor windmolens liggen bij de huidige stijgende energieprijzen voor het oprapen. De wil is er; nu de actie nog!

Tom van de Beek, (020) 520 63 49
t.vandebeek@dmb.amsterdam.nl
www.klimaat.amsterdam.nl

Tijd is rijp voor één regiobestuur

De hedendaagse burger laat zich niet meer in het keurslijf van de eigen gemeente dwingen. Het gebied waar mensen 'dagelijks zijn' voor werk, wonen, winkelen en vrije tijd, het 'Daily Urban System', heeft een veel grotere schaalomvang. Dit geldt zowel voor Amsterdam als grootste gemeente als – en zelfs in versterkte mate – voor de overige gemeenten binnen de Metropoolregio. Alle gemeenten in onze economische topregio worden bovendien met het jaar afhankelijker van elkaar.

In dit licht is het een goede zaak dat we sinds medio december vorig jaar spreken van de Metropoolregio Amsterdam. Op basis van ad hoc afspraken proberen we momenteel onder deze gezamenlijke vlag de samenwerking te intensiveren. Op de langere duur is deze constructie echter te vrijblijvend en dus niet houdbaar. Willen we de internationale concurrentie met andere Metropolen goed aan kunnen, willen we een sterk en efficiënt regionaal stelsel van snel openbaar vervoer ontwikkelen, willen we doorgaan met het concentreren van de juiste functie op de juiste plek, dan is een eigen bestuur voor de Metropool op termijn onvermijdelijk, inclusief een rechtstreeks gekozen Metropoolparlement. Dit is de enige manier waarop we kunnen voorkomen dat we te ver voor de troepen uitlopen

en de democratische binding met onze burgers verliezen.

Aanvullend moet onze Metropool worden onderverdeeld in deelgemeenten, met eveneens ieder een eigen bestuur en een gekozen volksvertegenwoordiging. Gedacht kan worden aan een constructie zoals Amsterdam die kent, met een Centraal Stadsbestuur en deelgemeenten, maar dan op een groter schaalniveau. Een valkuil daarbij is bestuurlijke versnippering. Een rechtstreeks gekozen metropoolbestuur heeft decentraal krachtige deelgemeenten c.q. stadsdelen nodig. Voor Amsterdam betekent de nieuwe bestuurlijke constellatie dan ook dat we flink moeten snijden in het aantal stadsdelen. Dit kan door te kiezen voor een scherpere en meer heldere verdeling van taken en bevoegdheden. Nu loopt dit alles veel te veel door elkaar. Deze onduidelijkheid, gekoppeld aan een cultuur van polderen, leidt tot bestuurlijke drukte en onduidelijke democratische vertegenwoordiging vanuit de Centrale Raad en de Stadsdeelraden. Bij het opzetten van een nieuw bestuur op Metropoolniveau moet dit direct beter worden geregeld.

Het spreekt voor zich dat het vormen van een Metropoolbestuur en -parlement geen vrijblijvende invulling mag krijgen. Ge-



meentegrensoverschrijdende taken moeten daadwerkelijk worden overgeheveld naar deze nieuwe, overkoepelende, democratisch gekozen bestuurslaag. Wel zullen er altijd verschillen tussen deelgemeenten aanwezig blijven. Het is zaak dat deze begrijpelijk zijn. Het zou toch gek zijn wanneer steunkousen in het ene deel van de Metropool duurder zijn dan in het andere deel. Waar we juist naartoe moeten is een krachtig decentraal stelsel in de centraal gestuurde Metropoolregio Amsterdam.

Maarten van Poelgeest

Succesvolle duurzaamheidstop

In een schuur bij boer Bos, landelijk gelegen aan de ringvaart en met de skyline van Schiphol op de achtergrond. Een treffender beeld kun je bijna niet schetsen van de 'duurzame metropool' die de Randstad moet worden.

Om dit begrip meer handen en voeten te geven, kwamen op 25 april op deze pittoreske plek een aantal bestuurders, ondernemers, deskundigen en vertegenwoordigers van milieubewegingen bijeen. Duidelijk is dat er in de regio op het gebied van duurzaamheid veel gebeurt. Volgens een onderzoek van de Kamer van Koophandel is 1 op de 3 bedrijven hiermee al bezig. Een aansprekend voorbeeld zijn de kassen van Aalsmeer, die ingezet gaan

worden als leveranciers van warmte aan nabijgelegen woonwijken.

Hoewel duurzaamheid inmiddels nadrukkelijk op de regionale agenda staat, werd vooral vanuit ondernemerskant aangedragen dat het allemaal nog wel een stukje meer en vooral sneller kan. Goed nieuws in dit kader is dat de neuzen in de Metropoolregio Amsterdam allemaal dezelfde kant opstaan. Zowel het bedrijfsleven, de milieubewegingen als de overheden zien een duurzame economische ontwikkeling als een 'onvermijdelijke kans'. 'Onvermijdelijk', omdat als we niets doen de gehele regionale ontwikkeling volledig vastloopt. Maar zeker ook een 'kans', omdat een op duurzaamheid gerichte economie iedereen dwingt om schaarse goederen recyclebaar te gebruiken. Dit vraagt om nieuwe duurzame producten en intensief ruimtege-



bruik. Een concreet voorstel volgt over hoe de ervaringen op dit gebied goed uitgewisseld en uitgedragen kunnen worden.

**Informatie: Martin Bekker, (020) 527 37 25
m.bekker@stadsregioamsterdam.nl**

Metropoolregio 'piekt' met subsidie



Als er één regio is die dankzij het subsidieprogramma Pieken in de Delta van het ministerie van Economische Zaken regelmatig weet 'te pieken', dan is het de Metropoolregio wel. Geen wonder dat er regelmatig een een-tweetje ontstaat, want ministerie en regio timmeren beide aan de weg om de internationale concurrentiepositie te versterken.

De financiële armslag van Pieken in de Delta zorgt er in feite voor dat de Metropoolregio de economische ambities kan waarmaken. Regionale partners komen met aansprekende projecten en hebben het

Pieken-budget voor 2007 optimaal weten te benutten.

Versterken concurrentiepositie

Gevolg is dat met tal van initiatieven de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio kan worden versterkt. Een goed voorbeeld hiervan was de cross media happening 'PICNIC' in het Westerpark. Dit evenement kan met het geld uit Den Haag tot 2010 verder uitgroeien tot een toonaangevende internationale ontmoetingsplaats van belangrijke spelers in de creatieve sector. En met het project 'MICE Meets Metropolis' wordt de komende jaren het zakelijk toerisme regionaal verder versterkt. 'MICE' staat voor meetings, incentives, conventions en exhibitions. Daarnaast krijgt ook de medische technologie een

flinke impuls, in de vorm van projecten als 'BioMed', Medisch Technologisch Innovatie Centrum en Life Sciences Business Summer School.

Een andere belangrijke pijler van de regionale economie is sinds jaar en dag de logistieke sector. Hier lopen vernieuwende projecten als 'ketentransparantie' en 'containerisatie sierteeltketens'. Met het project 'Pieken in de Bereikbaarheid' worden regionale bedrijventerreinen beter bereikbaar gemaakt over water via een lijndienst van binnenvaartschepen. Hierdoor worden containers straks niet meer per vrachtauto, maar vervoerd.

Vele miljoenen

Voor deze projecten samen levert het ministerie van Economische Zaken een subsidiebedrag van bijna vijf miljoen euro. Regionale overheden, gemeenten, provincie en de Stadsregio leveren minimaal een gelijke bijdrage. Binnenkort komen daar nog enkele miljoenen subsidie vanuit Economische Zaken bij. Hiervoor moeten echter eerst nog de formele procedures rond de projecten 'Duisenberg School of Finance' (topopleidingen voor de financiële sector) en 'Clean tech holland' (versterken van kleinere bedrijven in de milieutechnologie) worden afgerond.

**Informatie: Martin Bekker, (020) 527 37 25
m.bekker@stadsregioamsterdam.nl
(zie ook: www.piekenindedelta.nl)**

Blauwe Hart van Nederland

Er moet flink worden geïnvesteerd in de natuur van het IJmeer/Markermeer. Alle betrokken partijen in deze discussie zijn het daarover eens, zo blijkt uit het Ontwikkelingsperspectief dat op 17 april is gepresenteerd. Het document is opgesteld door de provincies Flevoland en Noord-Holland, de gemeenten Almere, Amsterdam en Lelystad, de ministeries van V&W, VROM en LNV, Rijkswaterstaat, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en de ANWB. Belangrijkste wens van de opstellers is dat het Markermeer en het IJmeer uitgroeien tot het Blauwe Hart van Nederland, een ecologisch veerkrachtig systeem van internationale waarde.



Informatie: www.markermeer.ijmeer.nl

De 'R' in het MIRT krijgt vorm

De 'R' in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) krijgt langzaam aan steeds meer vorm. Dat bleek eind mei tijdens het bestuurlijk overleg over de voortgang van het programma. Vertegenwoordigers vanuit de Metropoolregio spraken hierover met de ministers Eurlings (V&W) en Cramer (VROM).

Het kabinet ziet in het MIRT kansen voor betere samenwerking tussen zowel rijks- partijen onderling als tussen het Rijk en de decentrale overheden. Ook de besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen kan hiermee beter op elkaar afgestemd worden. Dit is een duidelijk groeiproces. Met het komende MIRT 2009 wordt wederom een nieuwe stap gezet naar een meer integraal programma.

Verstedelijking

Tijdens het gesprek is vooral ingegaan met zaken die te maken hebben met de invulling van de 'R', het ruimteaspect. In dit kader is onder meer stilgestaan bij de Verstedelijkingsopgave voor de periode na 2010. VROM is al bezig met het vormgeven van dit proces. Deze opgave is omvangrijk, complex en vooral de binnenstedelijke plannen vragen om extra aandacht van het Rijk. Ook de samenhang tussen de diverse projecten in Amsterdam en Almere is vanuit de regio aan de orde gesteld. Geconstateerd is dat de voortgang van het Beleidskader IJsselmeer ronduit kritisch is. Afgesproken is om de planning voor (deel)besluitvorming voor de samenhangende projecten beter in beeld te brengen.

Opgave verkeer en vervoer

Gezien alle ruimtelijke ontwikkelingen is



onderzoek nodig naar de verdere capaciteitsuitbreiding van de A4. De afspraak is dat het Rijk uiterlijk in 2010 een planstudie start, mits er zicht is op financiering. De Zaanspoorlijn wordt alsnog op een goede wijze meegenomen in de planstudie Alkmaar-Utrecht-Eindhoven. Wat betreft de Verkenning Almere-'t Gooi beloofde de minister dat eerst een brede integrale préverkenning zal plaatsvinden. Daarna wordt het vervolg bepaald. 'Anders Betalen voor Mobiliteit' kwam eveneens aan de orde. In het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement hebben bedrijfsleven en overheden een concreet plan uitgewerkt. Centraal hierin voor de Metropoolregio Amsterdam staan de verbetering van de bereikbaarheid en het terugdringen van het spitsverkeer (zie ook elders, 'Minder auto's in de spits').

Vervolg

Over een groot aantal projecten zijn werkafspraken vastgelegd. Zo wordt de regio goed betrokken bij een aantal studies en

hetzelfde geldt voor de uitwerkingstrajecten. In het najaar vindt met het Rijk overleg over de inhoud en het verdere proces. Ook wordt dan gepraat over verdeling en toedeling van budgetten. Bij de voorbereidingen voor dit volgende overleg worden nadrukkelijk de collega's Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de diverse overheidspartijen betrokken.

Informatie: Menko Noordegraaf,
(020) 527 37 47,
m.noordegraaf@stadsregioamsterdam.nl

Van wieg tot wieg

In Amsterdam vond onlangs een mini-conferentie plaats over 'Cradle to cradle' oftewel 'van wieg tot wieg'. Uitgangspunt van dit concept is het denken in kringlopen. De resultaten van de succesvolle mini-conferentie worden verwerkt in een Visiedocument. Daarnaast is een speciale website ontwikkeld, met daarop onder meer de presentaties van de inleiders, de resultaten van de drie workshops en de resultaten van het paneldebat. Ook bevat de site waardevolle informatie om met het concept aan de slag te gaan.

Informatie:
www.partnersforinnovation.com/C2Cadam/

Greenport Aalsmeer kijkt vooruit

De provincie Noord-Holland heeft samen met de vier gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Haarlemmermeer én het bedrijfsleven, verenigd in Flower Mainport Aalsmeer, de ruimtelijk-economische visie voor Greenport Almere tot 2025 op papier gezet. Het document is een product van de Stuurgroep Greenport Aalsmeer die in 2007 is ingesteld om dit cruciale Aalsmeerse sierteelt- en businesscomplex toekomstbestendig te maken. Greenport Aalsmeer is de eerste van de vijf Nederlandse Greenports die deze visie klaar heeft.

Informatie: Guus Schokker, schokker@noord-holland.nl

Aanpak Randstad Urgent werkt

Met meer besluitvaardigheid en bestuurlijke daadkracht de Randstad als duurzame, economisch sterke regio aan de top brengen. Zo luidt kort en goed het doel van het Programma Randstad Urgent, dat een half jaar geleden gestart is.

Tussentijds de balans opmakend, hebben bestuurders het gevoel dat de aanpak werkt.

Met Randstad Urgent zetten kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de schouders eronder om problemen in de Randstad aan te pakken. Niet dralen, maar knopen doorhakken en besluiten nemen. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. En wat goed is voor de Randstad, is ook goed voor Nederland.

De basis voor het programma zijn de harde bestuurlijk afspraken over 35 projecten. Ongeveer de helft van de projecten heeft zijn mijlpalen op tijd – of na enige extra inspanning iets later dan gepland – gehaald. Tijdens een overleg eind mei met de ministers Eurlings en Cramer en een bestuurlijke delegatie van de Randstad bleek dat bestuurders van Rijk en regio elkaar bovendien gemakkelijker kunnen vinden en aanspreken. Kortom, de aanpak lijkt zijn vruchten af te werpen.

Coördinatie

Bij de start van Randstad Urgent zijn afspraken gemaakt over de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking binnen de regio. Bijvoorbeeld dat coördinatie tussen de projecten in de eerste plaats door de projectleiders zelf georganiseerd wordt. De Bestuurlijke Kerngroep Metropoolregio Amsterdam (BKG), het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (PBN) en het Platform Regionaal Economische Stimulering (PRES) zijn de bestuurlijke gremia waar de projecten samenkomen. 'RUN', met daarin de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Almere en Haarlemmermeer, verzorgt de ambtelijke coördinatie. Ook houden zij de vinger aan de pols. Ieder project kent twee bestuurlijke trekkers. De samenwerking tussen deze duo's loopt over



het algemeen goed. De ambassadeurs hebben bij de projecten in de Metropoolregio nog geen rol hoeven spelen die verder gaat dan stimuleren en aanscherpen. Dit kan uitgelegd worden als een goed teken.

Voortgang

Over het project 'OV- Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad' (SAAL) is in februari 2008 – twee maanden later dan gepland – besloten door het kabinet. Het uitstel heeft wel tot een beter besluit geleid en hoeft niet te leiden tot verdere vertraging. Het kabinetsstandpunt over de 'Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere' wordt na de zomer verwacht. De oorzaak hiervan is dat de Trajectnota/MER niet op tijd gereed was. Het Rijk spant zich in om het in 2009 geplande Tracébesluit wel volgens planning te nemen. Het streven is om uiterlijk in 2010 de 'Planstudie A4 Schiphol' te starten. Dan moet er ook zicht op geld zijn.

Na een moeizame start is het project 'Ruimte voor Kunst en Cultuur' inmiddels van de grond gekomen. Het project 'Randstad 2040', zie ook elders in dit nummer, kent vele belangen en vele belanghebbenden. Vanuit de Metropoolregio zijn ambtenaren gedetacheerd om hun kennis en expertise in te brengen. Het Ontwikkelbeeld 2040 blijkt een waardevolle basis voor een consistente inbreng uit de regio. Het project 'Eén OV-autoriteit?' loopt volgens planning. In het najaar worden de bevindingen van de onderzoeken bekend.

Informatie: Ton Buffing, (020) 556 52 39

e-mail: t.buffing@ivv.amsterdam.nl

www.randstadurgent.nl

Colofon

Redactieraad: Martin Bekker, Marijn Fraanje, Jan de Graaf, Kees Joustra, Eef Keijzer en Olivier Schmidt Reps

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