

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland | 2

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Noord-Holland, Utrecht en Flevoland beslaat de drie betrokken provincies, inclusief het IJsselmeergebied. Centrale ambitie voor het gebied is het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad (samen de Noordvleugel). De Noordvleugel beschikt over een sterk cluster Life Sciences en vormt de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen. Ook vormt het gebied het hart van de financiële dienstverlening en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft de Noordvleugel een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer. Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt deels samenhangende acties op het gebied van economie, verstedelijking, landschap, natuur, water, transport en energie. Duurzaamheid is daarbij een overkoepelend thema, omdat in alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland trekken steeds meer samen op. Deze meer intensieve samenwerking maakt het vooral op het niveau van de Noordvleugel mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige

regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van de Noordvleugel, maar hier ook aan bijdragen. De meer intensieve samenwerking, ook met het Rijk, heeft geleid tot het samen werken aan één gezamenlijke gebiedsagenda.

Het opstellen van één gebiedsagenda, het waar mogelijk betrekken van bedrijfsleven en bespreken van de centrale thema's bij het bestuurlijke overleg MIRT, past bij de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoopgaven

Om de internationale concurrentiepositie te versterken liggen er opgaven op tal van terreinen.

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het verder versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarbij maakt massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, de regio extra aantrekkelijk. Clustering van bedrijven is namelijk goed voor vergaande specialisatie en bovendien stimuleert interactie in druk stedelijk gebied kennisdeling, hetgeen de kans op een goede match op de arbeidsmarkt vergroot. Het is daarom de opgave geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen.

De Noordvleugel kampt binnen en buiten de stadscentra met een grote leegstand van kantoren. Er zijn eerste stappen gezet om deze leegstand tegen te gaan. Het is de opgave deze aanpak verder uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor de herstructurering, intensivering en



transformatie van bedrijventerreinen. Tenslotte moet in het kader van de verstedelijkingsopgave rekening worden gehouden met de huidige leegstand van winkelvastgoed en de mogelijkheden van herstructurering en transformatie.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

De combinatie van een sterke economische positie en de aanwezigheid van aantrekkelijke woonmilieus leidt tot een blijvende grote woningvraag, met name in de Noordvleugel. Op korte termijn dient de woningmarkt op gang te komen en op de langere termijn gaat het er om tijdig te voorzien in voldoende en passende woningen, waarbij (markt)partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk daarom in eerste instantie op bouwen binnen bestaand gebied. Daarbij is speciale aandacht nodig voor verdichting rondom OV-knooppunten. Daarnaast is het van belang dat lopende grote projecten als Leidsche Rijn en Almere zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De economische ontwikkeling en de woningbouwopgave zorgen voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat de problemen op de weg zich naar verwachting vooral zullen voordoen aan de noordkant van Amsterdam, op de A1 richting het oosten en op de A6 tussen

Almere en Lelystad. Bij het regionaal OV vallen vooral de knelpunten in Utrecht op. Het is de opgave te blijven voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van de luchthaven en de haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking des te belangrijker om de stedelijke en regionale infrastructuur (weg, OV, fiets) mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen. Bij de verdere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek kan gebruik worden gemaakt van de bereikbaarheidsindicator. Bij het zoeken naar oplossingen zal een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten moeten worden ingezet. Dit laatste onder meer door sturing op de ontwikkeling van knooppunten.

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

De rijke schakering van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor de Noordvleugel een vestigingsplaatsfactor van betekenis. In grote delen van de Noordvleugel staat de kwaliteit van het landschap onder druk. Het is de opgave de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te behouden en te versterken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven investeren in de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied.

De financiële middelen voor natuur en landschap staan onder druk. Om die reden wordt er zowel door overheden als terreinbeherende

organisaties gekeken naar private partijen. Het is de opgave nieuwe financieringsconstructies te ontwikkelen, waarbij een balans wordt gezocht tussen economische activiteiten en de kwaliteiten van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noord-Holland, Utrecht en Flevoland neemt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering toe. Het gaat er vooral om een betere bescherming te bieden tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van hevige regenval en zoetwatertekorten. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. Het Nationaal Waterplan 2009-2015 geeft hierbij de richting aan. In het kader van het Deltaprogramma worden beslissingen voorbereid met het oog op een samenhangende aanpak voor de korte en lange termijn.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zullen een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2023 te komen tot een 20% lagere CO₂-uitstoot en 16% duurzame energieopwekking. Enerzijds moet door besparing het energieverbruik worden teruggedrongen door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren en door kennisverspreiding. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog en moet dit ruimtelijk mogelijk worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Rijk en regio zijn in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is, bijvoorbeeld binnen deelopgaven. De zeven gebiedsopgaven waar het Rijk een actieve bijdrage aan levert zijn hieronder beschreven.

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van de Noordvleugel en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee zijden van dezelfde medaille. Ze versterken elkaar en hebben elkaar nodig om sterk te staan in de internationale concurrentie. De hoofdkantoren van multinationals langs de Amsterdamse Zuidas en internationale organisaties elders in Amsterdam zijn daarvan een voorbeeld. Bedrijven kiezen niet alleen vanwege hun economische activiteiten voor deze locatie. Ook vanwege de prettige combinatie van woon- en werkomgeving, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk voorzieningenniveau. Onderzocht wordt op welke wijze – met behoud van ambitie – alle functies in het gebied geacommodeerd kunnen worden, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij moeten ruimtelijke keuzes gemaakt

worden. Concreet gaat het om het geven van een antwoord op vragen als:

- Hoe kan worden omgegaan met de spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart in het gebied?
- Hoe kan de catchment area (gebied waar een luchthaven haar passagiers vandaan haalt) van Schiphol behouden blijven en welke infrastructurele maatregelen zijn nodig om de landzijdige ontsluiting te verbeteren?
- Hoe moeten internationale aanbevelingen ten aanzien van vliegveiligheid geïmplementeerd worden in het licht van onder andere de wateropgave in relatie tot het weren van vogels of de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines) in relatie tot het weren van hoge bebouwing?

De keuzes zullen neerslaan in een beleidsdocument, waarin afspraken en besluiten worden vastgelegd, een uitvoeringsagenda waar Rijk, regio en sector niet-vrijblijvend aan meewerken en een juridische borging van de ruimtelijke keuzes in het Luchthavenindielingsbesluit (LIB).

Zuidas

De Amsterdamse Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en is goed ontsloten door diverse verkeer- en vervoermodaliteiten. De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningen-aanbod, maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor het Rijk is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer), samen met andere overheden. In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Zowel de weg- als de OV-infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te scheppen voor de nieuwbouw en uitbreiding van infrastructuur is in 2012 besloten de A10 ondergronds te brengen.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel en daarmee aan de regionale en nationale economie. Uit het in 2011 afgeronde MIRT Onderzoek Zaan-IJ oevers bleek dat zowel de havenactiviteiten als de woningbouwopgave, waaronder die op de Zaan-IJ oevers, van belang zijn voor een gezonde economische groei van de Noordvleugel. Om die reden is besloten de groei van de haven en de groei van de stad als één samenhangende opgave te beschouwen. Rijk en regio hebben daarop besloten gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied op te stellen. In de mei 2013 vastgestelde conceptvisie worden voorstellen gedaan om de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste voorstellen zijn gericht op de toekomstige ontwikke-

ling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De vastgestelde visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe wordt de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Daadwerkelijke ontwikkelingen in het gebied worden goed gemonitord.

Amsterdam-Almere-Markermeer

In april 2013 heeft het Rijk de ontwerp-rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer uitgebracht, waarin het perspectief op de ontwikkeling van het gebied wordt geschetst. Het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie als het gaat om verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, worden de investeringen in deze assen optimaal benut. Afhankelijk van het tempo waarin de woningbouw plaatsvindt, is op termijn de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Tenslotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES).

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. Het station en de OV-terminal worden vernieuwd en uitgebreid en in het gebied daar omheen vindt een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats. In het kader van de zoektocht naar het verbeteren van de oost-west relaties in de stad wordt hard gewerkt aan de uitbreiding van het tramnetwerk. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland. Het gebied fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Het is van belang dat, ondanks de stagnerende woning- en kantorenmarkt, de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt afgemaakt. Voor de komende jaren is daarbij de realisatie van Leidsche Rijn Centrum de grootste opgave. Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht Oost-Science Park

Het Utrecht Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven. Het Science Park maakt deel uit van het grotere gebied Utrecht Oost.

De voornaamste opgaven zijn het zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden en het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid. Om alle ontwikkelingen en kansen in samenhang te faciliteren en te realiseren wordt een gezamenlijke integrale gebiedsvisie opgesteld.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en multifunctioneel woon-werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van de Noordvleugel. De uitwerking van de ideeën vindt plaats samen met private partijen.

Overige gebiedsopgaven

Naast de ontwikkelingen in de hiervoor beschreven majeure integrale gebiedsopgaven, spelen er vele opgaven in deelgebieden van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Dit geldt niet alleen voor deelgebieden binnen de Noordvleugel, maar ook voor Noord-Holland Noord, overig Utrecht en overig Flevoland. Deze zijn eveneens van groot belang voor het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het gaat voor een belangrijk deel om opgaven die opgepakt kunnen worden op regionaal schaalniveau.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan het gebied een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van de Noordvleugel. Daarbij ontwikkelt het gebied haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak. Daartoe zijn vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters aangewezen, namelijk Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/Maritiem&Offshore, Vrijtijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoekinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Overig Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch liggen er onder meer kansen op het gebied van Agro Food Tuinbouw en Life Sciences. De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

Overig Flevoland

Dit deel van de provincie Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle van belang.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma IJsselmeergebied	In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeergebied voor de periode 2015-2100	2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Peilbeheer IJsselmeergebied)	IenM (trekker), EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris
Bereikbaarheid noordkant Amsterdam	Op termijn komt de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam onder druk te staan. Scope van het MIRT Onderzoek is meer zicht te krijgen op de knelpunten en de mogelijke oplossingen voor de periode na 2020 op de noordcorridor (A9 knooppunt Raasdorp-knooppunt Kooimeer, A7/A8/A10 Coenplein-Hoorn noord en Coenplein-Watergraafsmeer, alsmede provinciale wegen) en om de rijksbijdrage aan de verbreding A8-A9 af te wegen t.o.v. investeringen in andere (rijks)wegen ten noorden van het Noordzeekanaal	Besluitvorming over de resultaten van het MIRT Onderzoek is voorzien in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013	IenM (trekker), provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en gemeenten in de regio
Regionaal OV Utrecht	Concretisering van de gezamenlijke opgave uit de gebiedsagenda Utrecht 2009. De regio doet samen met het Rijk een MIRT Onderzoek naar de bijdrage die het regionaal openbaar vervoer kan leveren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Utrecht na 2020 op peil te houden. Hierbij wordt de koppeling gelegd met de verstedelijkingsopgave die voortkomt uit de demografische en economische groei in de regio na 2020.	Uitkomsten bespreken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013	IenM, BRU (Bestuur Regio Utrecht, trekker), BRU-gemeenten, provincie Utrecht
Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)	De Alderstafel Lelystad heeft het Rijk geadviseerd over de mogelijke ontwikkeling van de regionale luchthaven Lelystad. In het kabinetsstandpunt hierover is opgenomen dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van de luchthaven. Een MIRT Onderzoek is gestart om met de regio en het bedrijfsleven te onderzoeken hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid.	Het overleg met de regio is gestart in december 2012. De resultaten van het MIRT Onderzoek worden besproken in het overleg MIRT najaar 2013	IenM (trekker), provincie Flevoland, gemeente Lelystad, vertegenwoordiging van het bedrijfsleven
Station Schiphol	Dit onderzoek is voorjaar 2013 van start gegaan. De continue groei van het aantal trein- en busreizigers en vliegtuigpassagiers leidt tot noodzaak voor – in ieder geval studie naar – een vernieuwing van het stationsgebouw. Zodat ook op termijn de groeiende reizigersstromen opgevangen worden en de bereikbaarheid van de luchthaven gegarandeerd blijft.	2013: in BO MIRT (najaar) aanpak en doel vaststellen 2014: resultaten onderzoek gereed	IenM, Schiphol, NS, ProRail, stadsregio Amsterdam