

1171-8

1171-08.

Kansen in 'netwerkstad' Noord-Holland Zuid

Strategienota Streekplan

Provincie Noord-Holland

vastgesteld in GS op 29 mei 2001

Hoofdstuk 1 Inleiding

Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen en opgaven

- 2.1 Randstadmetropool
- 2.2 Water
- 2.3 Mobiliteit en bereikbaarheid
- 2.4 Sociaal en cultureel
- 2.5 Veranderende positie landelijk gebied
- 2.6 Wonen
- 2.7 Economie en werkgebieden
- 2.8 Beroepsbevolking
- 2.9 Economische positie landbouw
- 2.10 Milieu, ecologie en landschap

Hoofdstuk 3 Lagenbenadering

- 3.1 Water: problemen vóór zijn
- 3.2 Mobiliteit en bereikbaarheid
- 3.3 Relatie stad en land

Hoofdstuk 4 Opties per laag

- 4.1 Duurzaam en veerkrachtig watersysteem
- 4.2 Netwerken van infrastructuur
- 4.3 Invulling Stad en Land
 - 4.3.1 Stad
 - 4.3.2 Land
- 4.4 Sturing vanuit Stad en Land

Hoofdstuk 5 Strategische beleidspakketten

- 5.1 Beleidspakketten
- 5.2 Metropolitane stedelijkheid
- 5.3 Booming Zuidflank
- 5.4 Groeipool Almere
- 5.5 Netwerkstad in het groen
- 5.6 Beleidskoers

Hoofdstuk 6 Sturing en uitvoering

Hoofdstuk 7 Naar een ontwerp-streekplan

Bijlage 1: Het streekplan en de Vijfde Nota

Hoofdstuk 1 Inleiding

Noord-Holland Zuid omvat een gebied met maar liefst 1,8 miljoen inwoners en 900.000 arbeidsplaatsen. De provincie Noord-Holland stelt voor deze zeer vitale regio een streekplan op, waarin de lappendeken van de huidige acht streekplannen is samengevoegd. Dit totaalplan legt de contouren van de ontwikkelingen in de regio vast tot 2020 en vertaalt deze in concrete uitvoeringsprojecten voor de korte termijn.

Centrale doelstelling	"Handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijke deel van de Randstad als economische motor, met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding." Dat is de centrale doelstelling van het nieuw te ontwikkelen streekplan Noord-Holland Zuid.
Integrale invalshoek staat voorop	De Strategienota is een belangrijke tussenstap op weg naar het uiteindelijke streekplan. De nota werkt de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken binnen het streekplangebied uit in ruimtelijke opties, scenario's en oplossingen. Deze worden in het streekplan verfijnd en uitgewerkt. Voorop staat dat het ruimtelijk beleid van Noord-Holland Zuid de komende jaren meer samenhang krijgt. Het doel is een streekplan te maken dat voor de verschillende beleidsthema's niet alleen in voldoende mate sturend is, maar ook flexibel inspeelt op actuele ontwikkelingen. Het nieuwe streekplan moet oplossingen aanreiken voor de talrijke uitdagingen waar de regio voor staat. Een integrale invalshoek van alle uitdagingen staat voorop, met als hoekstenen het fysieke, sociaal-economische en sociaal-culturele milieu. Inzet is een toename van de 'Quality of Life'.
Benadering vanuit boven- én onderstroom	De Strategienota schetst de hoofdlijnen van het beoogde strategische ruimtelijke beleid voor een groot deel van de Noordvleugel van de Randstad tot 2020. Dit beleid wordt benaderd vanuit zowel provinciaal, nationaal en Europees perspectief (de 'bovenstroom') als vanuit het schaalniveau van de verschillende deelgebieden waarvoor gemeenten bijdragen hebben opgesteld (de 'onderstroom'). Een visie op de sturing en de uitvoerbaarheid maakt deel uit van deze nota. Verder speelt de nota nadrukkelijk in op de roep uit verschillende kringen dat de provincie meer en sterker dan voorheen het voortouw dient te nemen.
Status	De provincie acht zichzelf gebonden aan de uitspraken in de Strategienota. In juridische zin geldt dit echter niet voor andere bestuursorganen. In de Strategienota komen daarom geen voor beroep vatbare besluiten voor.
Grote spanning tussen de behoefte aan ruimte en de	In het streekplangebied bestaat een grote spanning tussen de behoefte aan ruimte voor met name wonen, werken, recreëren en waterbuffering en de mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen. Om hier vrijuit over te kunnen discussiëren is ervoor gekozen om in dit stadium van het streekplanproces

mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen

veel locaties in overweging te nemen voor verschillende functies, inclusief die locaties waar als het ware een 'taboe' op rust. In overleg en discussie met de regio en belanghebbende partijen wil de provincie vervolgens tot een keuze komen.

Bestuurlijke kernkwesties

De in juli 2000 door GS vastgestelde notitie 'Bestuurlijke kernkwesties Streekplan Noord-Holland Zuid' is het kader waarbinnen de Strategienota is uitgewerkt. De complexiteit van het gebied is hierin teruggebracht tot de volgende kernkwesties:

- De positie van het streekplangebied en de Randstadmetropool in Europees verband;
- De positie van het Groene Hart, Noord-Holland Midden en de bufferzones;
- De economische kracht en de positie van Schiphol en de Zeehaven;
- De toekomst van het water;
- Bereikbaarheid en regionale infrastructuur;
- Verstedelijkingsopgave en zoekgebieden;
- De toekomstige functie van het landelijke gebied;
- De glastuinbouw.

Structuurplan Amsterdam onderdeel van het streekplan

Voor een belangrijk deel van het streekplangebied, namelijk het grondgebied van de gemeente Amsterdam, wordt door Amsterdam een structuurplan voorbereid. Het structuurplan zal onderdeel worden van het streekplan na vaststelling door GS.

Landelijke ontwikkelingen

Uiteraard krijgen de gevolgen van landelijke ontwikkelingen, waaronder de groei van Schiphol en het gedachtegoed van belangrijke rijksnota's (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, Natuur voor mensen/mensen voor natuur, het traject Ontwikkeling Nationale Luchthaven, Beivedère-nota) eveneens een plaats in het streekplan.

Een goede leefbaarheid is een wezenlijke voorwaarde voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden

Het streekplan Noord-Holland Zuid moet de ruimtelijke voorwaarden creëren voor de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Ruimte voor woningen, bedrijven en kantoren en voor een verdere ontwikkeling van toerisme en recreatie is nodig. Wensen op deze terreinen worden integraal afgewogen tegen andere ruimteclaims. De belangrijkste uitdaging betreft het werken aan een ontwikkeling waarbij de kwaliteit van de economische groei en de kwaliteit van het leefklimaat elkaar versterken. Een goede leefbaarheid is een wezenlijke voorwaarde voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden. Tussen het verbeteren van de leefkwaliteit en het versterken van de economische potentie bestaat immers een onlosmakelijke samenhang. De economie kan alleen draaien als er voldoende ruimte is voor belangrijke functies als water, transport, wonen, werken, voorzieningen, cultuur, toerisme, recreatie, groen en sport. De aanwezigheid van een arbeidsmarkt die is toegesneden op de gewenste economische ontwikkeling is eveneens van groot belang.

Kwaliteitssprong	Om meer te zijn dan de som van de samenstellende delen is een kwaliteitssprong voor de Randstad als geheel nodig, met als essentiële elementen: 1. Verbeteren van de blauwgroene basiskwaliteiten door te investeren in water, landschap en natuur; 2. Versterken van de functionele samenhang door verbetering van de bereikbaarheid binnen de Randstad; 3. Verruiming van de variatie en de kwaliteit van het programma door verscherpte profilering van delen van de Randstad.
Verschillen versterken	Om die kwaliteitssprong te maken wil de provincie de verschillen in identiteit en differentiatie van landschappen, woongebieden en werkgebieden versterken. Dit kan door heldere en robuuste ruimtelijke structuren te ontwikkelen. Ook staat de provincie een integrale schaalessprong voor naar de Randstadmetropool, die economisch en cultureel sterk staat binnen het Europa van de 21^{ste} eeuw. Als contramale voor het drukke stedelijk leven worden het Groene Hart en de Groene Long daarbij ontwikkeld tot aantrekkelijke en toegankelijke blauw/groene ruimten.
Samenwerking en proces	In het voorbereidingsproces is tot dusver in een open en interactief planproces samengewerkt met overheden en organisaties uit de regio. De bijdragen die verschillende gemeenten hebben opgesteld zijn in de afwegingen meegenomen. Die inzet blijft onveranderd van kracht. Burgers, gemeenten, bedrijven en instellingen krijgen volop de gelegenheid mee te praten over de invulling van het streekplan. Betrokkenheid, draagvlak en als regio zoveel mogelijk met één mond spreken - met name richting rijk - zijn immers belangrijke randvoorwaarden om alle ambities waar te maken.

Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen en opgaven

Dit hoofdstuk behandelt in vogelvlucht een aantal ontwikkelingen in de regio die van invloed zijn op de inrichting van het streekplangebied. Dit levert vrijwel automatisch al een flink aantal opgaven voor de planperiode tot 2020 op.

Interacties tussen mensen en organisaties zijn wereldwijd enorm toegenomen

"Human life swings between two poles: movement en settlement." Deze uitspraak van de stadshistoricus Lewis Mumford uit 1961, over enerzijds bewegelijkheid en anderzijds een vaste plek, is actueler dan ooit. Onze samenleving ontwikkelt zich razend snel. De computer- en telecommunicatierevolutie is van grote invloed op zowel de economie als op vele terreinen van het maatschappelijk leven. De nieuwe computer- en informatietechnologie maakt het mogelijk om in een fractie van een seconde immense afstanden te overbruggen, data te verzenden en geld van eigenaar te doen verwisselen. Daarmee zijn de interacties tussen mensen en organisaties wereldwijd enorm toegenomen. Belangrijke bedrijven opereren en investeren mondiaal en overbruggen moeiteloos landsgrenzen of tijdszones. Het belang van de kwaliteit van de ICT-infrastructuur neemt hand over hand toe, terwijl de internationale allianties die bedrijven aangaan in toenemende mate bepalen waar bedrijven zich willen vestigen. De gebruikelijke traditionele manier van het ordenen van de ruimte in streekplannen lijkt niet toegesneden op de realiteit van vandaag de dag en dreigt daardoor steeds achter de feiten aan te lopen.

2.1 Randstadmetropool

Intensivering van de samenwerking op Randstadniveau is een belangrijke voorwaarde om toppositie in Europa te behouden en te versterken

In allerlei opzichten vindt er een schaa sprong plaats van denken en handelen. Een voorbeeld daarvan is het denken op het niveau van vier grote steden in de Randstad naar het niveau van een internationale metropool. Met twee mainports, Schiphol, een rijke schakering aan economische profielen en milieus, zes universiteiten en vijftien hogescholen kan de Randstad zich meten met andere metropolitane gebieden in Europa. Tot op grote hoogte geldt datzelfde voor het totale aanbod aan musea, theaters en concertfaciliteiten. Met 5,5 miljoen inwoners en 2,5 miljoen arbeidsplaatsen behoort de Randstad voorts tot de top vijf van Europese stedelijke regio's. Die hoge notering biedt tal van kansen. Maar de Randstad verkeert alleen als geheel in de positie om op Europees niveau met andere stedelijke regio's te kunnen concurreren. Worden de grote steden afzonderlijk beschouwd, dan blijken Rotterdam, Den Haag en Utrecht uit de subtop weg te vallen. Amsterdam behoort dan tot de top tien van Europese stedelijke regio's. Intensivering van de samenwerking op Randstadniveau is een belangrijke voorwaarde om de toppositie in Europa te behouden en te versterken. Om zich te kunnen blijven manifesteren als Europees metropool is het verder noodzakelijk dat adequaat op de ICT-ontwikkelingen wordt ingespeeld. Dit geldt zeker voor Noord-Holland Zuid. Juist het streekplangebied heeft - wellicht meer dan enig andere regio in

Nederland - de kans om zich in die netwerksamenleving zonder grenzen sterk te manifesteren, vooral dankzij Schiphol, de aanwezigheid van meerdere ICT-backbones en de positie in de financiële wereld.

Behoeft
aan een
eigen plek
neemt
toe

Ook de beweeglijkheid van mensen is onder invloed van nieuwe technologieën enorm toegenomen. Het dagelijks leven speelt zich steeds minder af in één stad of stadsgewest, maar spreidt zich uit over een groter gebied. Keerzijde hiervan is dat door de hogere dynamiek de behoefte toeneemt aan een eigen plek: plekken waar men vastigheid en identiteit terugvindt. Bij het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen is het daarom belangrijk oog te houden voor de mensen zelf. Een andere tendens is dat de vraagzijde vanuit de samenleving steeds specifiekere wordt. Dit betekent dat in het aanbod meer moet worden uitgegaan van deze vraag.

Een gevarieerde
regio

In de regio zijn meerdere (stedelijke) gebieden te onderscheiden die elk hun bijdrage leveren aan het gevarieerde karakter van NHZ en aan de Randstadmetropool. Amsterdam neemt in de regio een centrale positie in als centrum van internationale betekenis voor zakelijke dienstverlening, cultuur en toerisme. Bovendien huisvest de stad ongeveer 40% van alle inwoners en werknemers in het streekplangebied.

Boven het Noordzeekanaal zijn Zaanstad en de IJmond de belangrijkste stedelijke gebieden met aanzienlijke concentraties inwoners en veel industriële bedrijvigheid. Het landelijk gebied is er gevarieerd met de kust, de duinen, veenweidegebieden, plassen en droogmakerijen.

Ten zuiden van het Noordzeekanaal bevinden zich Kennemerland, Gooi en Vechtstreek, Amsterdam, Amstel- en Meerlanden en Haarlemmermeer. Kennemerland en Gooi en Vechtstreek zijn beide geliefde woon- en werkgebieden vanwege de fraaie omgeving. Kenmerkend voor het Gooi hierbij is de aanwezigheid van de (multi)mediawereld.

Amstel- en Meerlanden is een gevarieerd gebied met open weidegebieden, kleinere kernen als Ouderkerk en Nes aan de Amstel en aanzienlijke concentraties wonen, bedrijvigheid en glastuinbouw. De bloemenveiling van Aalsmeer speelt een belangrijke rol in dit gebied.

Haarlemmermeer is binnen NHZ wellicht het gebied met de grootste dynamiek. De ligging van Schiphol binnen deze gemeente brengt al jarenlang enorme ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee in de vorm van woningbouw, het realiseren van bedrijventerreinen en kantorenlocaties, de ontwikkeling van Schiphol en de aanleg van infrastructuur.

Opgaven

- Noord-Holland Zuid moet zich aansluiten bij het schaalniveau van de Randstad als geheel en een bijdrage leveren aan het positioneren van de Randstadmetropool in Europa;
- De behoefte aan verscheidenheid vraagt nadrukkelijke aandacht, evenals het behouden en versterken van de bijzondere kwaliteiten van het streekplangebied.

2.2 Water

We zijn er te veel
vanuit gegaan dat
alles overal kan

Ons waterbeheer is kwetsbaar. De verschillende watersystemen en deelsystemen zijn op allerlei schaalniveaus te afhankelijk van elkaar geworden. De kansen op overstroming en het gevaar van verdroging zijn de laatste decennia mede hierdoor fors toegenomen. Het watersysteem is de afgelopen eeuwen vooral in dienst gesteld van de landbouw. Ook zijn we er te veel vanuit gegaan dat alles overal kan, zoals bedrijven in diepe polders en woningen met kelders in bijzondere kwelgebieden. Het teveel aan water wordt direct uitgepompt; het tekort aan water, dat daardoor in de zomer ontstaat, wordt vervolgens ingelaten. Het lijkt erop dat we met deze wijze van waterbeheer te ver zijn doorgeschoten. Wateroverlast is de laatste tien jaar verschillende malen opgetreden, verdroging van natuur is inmiddels een groot probleem en de verbetering van de waterkwaliteit stagneert. Daarbij komt dat de economische waarde van bebouwing en landbouwproducten flink is toegenomen, waardoor bij problemen van wateroverlast of waterkwaliteit tegenwoordig de schade aanzienlijk groter is.

Kans op
wateroverlast en
kadebreuk nemen
toe

De toekomst geeft evenmin hoop op een volledig gegarandeerde beheersing van het water. Integendeel. Klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling, toename van het verharde oppervlakte en intensivering van het grondgebruik versterken de komende decennia juist de problemen. Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat meer water moet worden afgevoerd, terwijl het niveauverschil toeneemt. Dit betekent dat de afvoer van overtollig water moeilijker wordt. Pompen gaat langzamer en kost meer energie. Kans op wateroverlast en kadebreuk nemen daarmee toe.

Meer ruimte voor
water

Naast wateroverlast zullen zich op termijn ook vaker watertekorten voordoen. Klimaatverandering leidt tot langere perioden van droogte in de zomer. De kans is groot dat de Rijnafvoer steeds vaker te laag is om het watertekort in de zomer aan te vullen. Het ecologisch systeem dreigt bovendien te verslechteren omdat meer 'gebiedsvreemd water' moet worden ingelaten gedurende langere tijden van droogte. Kortom, er moet meer ruimte voor water komen. Ook moet het grondgebruik worden aangepast aan de (on)mogelijkheden van het watersysteem.

Opgaven

- Garanderen van veiligheid en voorkomen van wateroverlast;
- Watertekort en verdroging terugdringen door water langer vast te houden;
- Verbeteren van de waterkwaliteit;
- Het creëren van bergingscapaciteit in polders en stedelijk gebied om wateroverlast te voorkomen.

2.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

Mobiliteit is een
primaire
levensbehoefte

Verkeer en vervoer dient veel meer drager te worden van ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Mobiliteit is een primaire levensbehoefte. Voor de vestiging van bedrijven - en dus voor de regionale werkgelegenheid - is de mate van bereikbaarheid van doorslaggevend belang. In het verleden zijn veel woon-werkgebieden ontwikkeld zonder voldoende rekening te houden met de beschikbare weg- en openbaarvervoerstructuur. Daardoor lijkt de uitvoering van planvorming van infrastructuur een voortdurende inhaalslag. Pluspunt bij het oplossen van knelpunten op de weg is dat de techniek ons helpt de wegen steeds beter te benutten en veiliger te maken. Het in kaart brengen van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van rijstrooksignalering, routegeleiding en afstemming van de verkeerslichten vormt dan ook een aandachtspunt. Dit laat onverlet dat op strategische plaatsen ontbrekende schakels aan het netwerk moeten worden toegevoegd.

Mobiliteitsgroei zet
door

Zowel zakelijk als privé legt de Nederlander dan ook steeds meer kilometers af. In het personenvervoer heeft de auto de absolute hegemonie. We 'maken' met de auto bijna vijfmaal zoveel reizigerskilometers als met het openbaar vervoer. Bijna driekwart (74,1 procent) van alle reizigerskilometers zijn in 1997 in Nederland per auto afgelegd (zie tabel). Dat wil zeggen, door bestuurders en passagiers samen. De nog steeds groeiende automobiliteit heeft een enorme impact. De voordelen van het autogebruik zijn bekend. Daarnaast zijn de nadelen ook voor iedereen merkbaar: ruimtebeslag, files, emissies. De aantal reizigerskilometers van fietsers en treinreizigers liggen overigens opmerkelijk dicht bij elkaar.

[tabel 'Vervoerprestatie personenvervoer in miljarden reizigerskilometers.
Bron: CBS.' Invoegen]

Kwaliteit openbaar
vervoer

Voor veel mensen valt openbaar vervoer nog altijd in de categorie 'tweede keus'. Om hier verandering in aan te brengen dient de kwaliteit sterk te worden verbeterd. Méér, sneller, frequenter en comfortabeler openbaar vervoer kan helpen om meer reizigers aan te trekken. Vooral het regionale OV (10-40 kilometer) verdient versterking.

Overlast als
neveneffect

Neveneffect van de groeiende mobiliteit zijn de vele vormen van overlast op het gebied van geluid, veiligheid, stank en versnippering. Wat dit betreft wil de provincie Noord-Holland op specifieke plaatsen, trajecten en tijdstippen een forse inspanning leveren om negatieve milieu- en leefbaarheideffecten tegen te gaan.

De mainport Schiphol heeft een positieve invloed als 'facilitator' voor economische groei van het internationale vestigingsklimaat. Daarom wil de provincie binnen voorwaarden ruimte blijven bieden aan de verdere

Ruimte bieden aan
verdere
ontwikkeling van de
luchthaven

ontwikkeling van de luchthaven.

De verwachting is dat het aantal vluchten dat start en land op Schiphol zal blijven groeien. Voor de lange termijn is een aanpassing van het vijfbanenstelsel wellicht nodig. Voor de uitbreiding van het banenstelsel bestaan er volgens het kabinet nog vier opties:

- een parallelle Kaagbaan, onder buiten gebruikstellen van de Aalsmeerbaan (4PK);
- een parallelle Kaagbaan, met behoud van de Aalsmeerbaan (5PK);
- een parallelle Zwanenburgbaan, gesitueerd tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde baan (6P);
- zowel een parallelle Kaag- als Zwanenburgbaan (6PK).

Indien blijkt dat verdere optimalisatie van het vijfbanenstelsel niet meer mogelijk is, vindt de provincie dat - gelet op de ruimtedruk - uitsluitend het 5PK- en 6P-stelsel zich nog voor nadere afweging lenen.

Verbeteren
bereikbaarheid
Schipholregio

De ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantoorlocaties rond Schiphol is veel sneller gegaan dan was gepland. Gevolg hiervan is dat de nationale en regionale infrastructuur niet meer is toegesneden op de daarmee samenhangende groei van de mobiliteit. Zowel weginfrastructuur als openbaar vervoerinfrastructuur zijn niet toereikend en kennen knelpunten. Het gaat dus om de bereikbaarheid van de gehele Schipholregio. Maar tien procent van het verkeer op de A4 gaat naar Schiphol-centrum.

Opgaven

- Het op peil houden van de leefbaarheid;
- Een kwaliteits- en schaalsprong maken voor het openbaar vervoer op het niveau dat de hele regio Noord-Holland-Zuid bedient;
- Het realiseren van uitstekende interregionale en (inter)nationale verbindingen;
- Het garanderen van de bereikbaarheid van de Schipholregio op zowel de middellange als de lange termijn;
- Nieuwe ontwikkelingen situeren op plekken die uitstekend bereikbaar zijn per openbaar vervoer, auto en fiets.

2.4 Sociaal-cultureel

Inwoneraantal
stijgt

De sociaal-culturele opgaven zijn niet het exclusieve domein van de ruimtelijke planning. Wel kan de ruimtelijke planning bijdragen leveren aan de uitdagingen die er liggen. De bevolking in het streekplangebied groeit naar verwachting tot 2020 nog met 179.000 mensen. Het aantal ouderen en allochtonen neemt fors toe, evenals de groep kwetsbare mensen die gebruik gaan maken van allerlei voorzieningen. Ook wordt de samenleving steeds individueler.

Meer ouderen	Door een combinatie van hogere leeftijdsverwachting en een daling in aantallen jongeren treedt er een fikse vergrijzing op. In twintig jaar neemt het aantal 65-plussers met ongeveer 85.000 toe. Amsterdam is hierop een uitzondering. Deze stad blijft jonge mensen trekken. <i>[invoegen: 'Tabel: Aandeel mensen van 65 en ouder, in percentage op de bevolking en in absolute aantallen (afgerond)']</i>
Meer kwetsbare groepen	De vermaatschappelijking van de zorg is een ontwikkeling die zeker zal doorzetten. De vergrijzing maakt de omvang van het vraagstuk alleen maar groter. Groepen, die in het verleden nog geïsoleerd werden in speciale instellingen, doen steeds meer hun intrede in de samenleving. Dat betekent dat een groeiende groep mensen die medische en/of sociale zorg nodig hebben gebruik zal maken van voorzieningen voor wonen, werken, vervoer en van de openbare ruimte. Er zal een stijgende behoefte zijn aan nieuwe vormen van kleinschalige (zorg)voorzieningen.
Culturele diversiteit	Naast een toename van ouderen zal ook het aantal allochtonen toenemen. Naar verwachting is in 2020 in het plangebied 25-30% allochtoon, in Amsterdam oplopend tot 50%. Dergelijke bewegingen zijn in de afgelopen eeuwen vaker voorgekomen. Het verleden maakt duidelijk dat diversiteit kan leiden tot verrijking en betrokkenheid, maar ook tot afweer en segregatie.
Hechting aan identiteit	De wereldwijde schaal van relaties tussen mensen en organisaties wordt steeds gewoner. Ook de beweeglijkheid van mensen is toegenomen. Dit betekent een verdere toename van dynamiek en schaal van handelen. Zo ontstaat er een grotere behoefte aan ankers in de ruimtelijke omgeving. Het cultureel erfgoed biedt deze houvast. De toenemende schaalvergroting en snelheid van verandering van de ruimte dreigt echter steeds meer de cultuurhistorische structuren te overwoekeren. De ruimtelijke vernieuwing legt nog te weinig relaties naar de diepere lagen van ontstaansgeschiedenis, identiteit en eigenheid.
Verschuiving dagindeling	In het traditionele kostwinnersmodel waren betaald werken en zorgen gescheiden. In toenemende mate worden deze nu gecombineerd. Dat betekent andere dagindelingen, andere vervoersstromen en andere eisen aan functionaliteit van inrichtingen. De 24-uurs-economie en de steeds hogere eisen die aan werknemers worden gesteld leiden tot meer behoefte aan vaste grond onder de voeten, aan een eigen plek. Daarnaast heeft men meer vrije tijd gekregen en is de welvaart gestegen. Die vrije tijd wordt onder meer besteed aan recreatie. Ook in de toekomst is een toename aan recreatie te verwachten.
Bereikbaarheid	Individueel laten zich steeds minder leiden door de traditionele sociale verbanden, en kiezen steeds meer hun eigen netwerken waarbinnen zij functioneren. De grenzen aan deze nieuwe netwerken worden steeds meer

belangrijker dan nabijheid

opgerekt, ook door de opkomst van virtuele netwerken. Dit betekent dat bereikbaarheid belangrijker wordt dan nabijheid. In de ruimtelijke ordening is lang uitgegaan van scheiding van functies. De veranderende sociale dynamiek van verschuivende dagindeling en netwerksamenleving botst hiermee.

Keerzijde schaalvergroting

Schaalvergroting en eisen aan economische rendabiliteit leiden tot het verdwijnen van kleinschalige, minder rendabele voorzieningen, terwijl die voor de leefbaarheid wel belangrijk zijn. Grote woonwijken worden in één klap ontwikkeld, waardoor er geen ruimte is de inrichting en functies af te stemmen op de behoeften van de inwoners. Het voorzieningenniveau in kleine kernen in het buitengebied raakt uitgehold. Vooral voor mensen die geen eigen vervoer hebben levert dit problemen op.

Opgaven

- Aangepaste woningen voor opvang van kwetsbare groepen. De omvang hiervan moet nader worden onderzocht. Bij nieuwbouw en herstructurering moet zoveel mogelijk aanpasbaar en levensloopbestendig worden gebouwd;
- Door het uitplaatsen van een deel van de bewoners en veranderingen in de zorg dreigt leegstand voor een deel van de grootschalige zorgcomplexen. Voor deze complexen ontstaat er een herbestemmingsopgave;
- Daarnaast is er een groeiende behoefte aan nieuwe vormen van kleinschalige (zorg)voorzieningen in de woonomgeving.
- Voldoende ruimte reserveren voor zorg, opvang, ontplooiing, ontmoeting en ontspanning;
- Behouden van cultuur-historische structuren.

2.5 Veranderende positie landelijk gebied

Verschuiving naar immateriële producten

Het streekplangebied is een sterk verstedelijkte, dynamische regio. Deze verstedelijking heeft niet alleen een fysieke maar ook emotionele en functionele dimensie. Verstedelijking is dan ook de trend die voor de langere termijn het beeld van de regio bepaalt. In plaats van voorzien in de voedselbehoefte is de vraag vanuit de stad verschoven naar de meer immateriële producten van het landelijk gebied. Recreatiewater, schone lucht, vergezichten, rust en (beleving van) cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten staan nu veel meer centraal en worden in hoog tempo belangrijker. De groeiende stad vraagt daarnaast om fysieke ruimte voor nieuwe woon- en werklocaties.

Opgave

- Investeren in zodanige ontwikkeling en beheer van het landelijk gebied dat een krachtige functionele relatie met de stad is gewaarborgd.

2.6 Wonen

Kleur bekennen

Het huidige aanbod aan woon- en werkmilieus kenmerkt zich door een gevarieerd karakter. Dit betekent niet dat we op de vertrouwde manier door kunnen bouwen. De behoefte van de moderne consument verandert de laatste jaren namelijk snel. Met name vanuit kleine huishoudens groeit de vraag naar uitgesproken stedelijke woonmilieus (dicht, levendig, gemengd), terwijl vanuit gezinshuishoudens de behoefte groeit aan écht lage dichtheden in het groen. Veel woonmilieus hebben op dit moment een minder uitgesproken karakter, met name de vroeg naoorlogse wijken. Die komen bij uitstek in aanmerking voor het 'bekennen van kleur': bij goed bereikbare knooppunten transformatie naar stedelijker en, incidenteel, naar groenere woonmilieus.

Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte

Globaal genomen is er de komende twintig jaar een behoefte aan zo'n 70.000 tot 100.000 nieuwe woningen in Noord-Holland Zuid. Het betreft hier voorlopige cijfers; momenteel vindt onderzoek plaats naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Over de gehele linie groeit de vraag naar koopwoningen en eist de woonconsument kwaliteitsverbeteringen: de woningen moeten groter en luxer, met een eigen identiteit. Uit de vraag naar extreem lage dichtheden vloeit (potentieel) een grote extra ruimtevraag voort; het is de vraag of en waar die ruimte beschikbaar is of beschikbaar kan komen.

[invoegen: Tabel 'Gewenste toename van de woningvoorraad in Noord-Holland Zuid 2005 tot 2020']

Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de gewenste toename van de woningvoorraad in Noord-Holland Zuid tussen 2005 tot 2020. Het gaat hier om een gewenste uitbreiding. Het kan zijn dat er daarnaast extra behoefte is aan nieuwbouw vanwege sloop van woningen (kwaliteitsslag). De categorie 'Elders buiten Noord-Holland Zuid' is inclusief een mogelijke migratiestroom naar Noord-Holland Noord.

Veel ruimte wordt niet goed benut

Uit het onderzoek 'Netwerkstad Noord-Holland-Zuid' blijkt dat in het streekplangebied nog veel ruimte rondom knooppunten van openbaar vervoer niet goed wordt benut voor stedelijke functies. Hetzelfde geldt voor zones langs wegen en spoorwegen (zie afbeelding).

[afbeelding invoegen]

Iedereen wil een boerderij op de Dam

Er blijkt vooral vraag naar uitgesproken woonmilieus: uitgesproken stedelijk, gemengd, dicht en levendig én uitgesproken groen, sub-urbaan, 'dun' en rustig. Daarentegen is er veel minder vraag naar huurwoningen. In Noord-Holland zijn relatief veel centrum-stedelijke milieus aanwezig. Er is vooral een grote vraag naar het groene milieutype in een stedelijke regio (groen stedelijk). In alle sectoren is er vraag naar koopwoningen.

[Invoegen: 'Kengetallen woningmarkt, provincie Noord-Holland. Bron: Regionale woningmarktverkenning, ABF research, april 2000.']

Opgaven

- Een eerste indicatie voor te realiseren woningbouw in bestaand stedelijk gebied ligt tussen de 50.000 - 70.000 woningen;
- Afhankelijk van de daadwerkelijke kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, maar ook van de binnenstedelijke mogelijkheden die dan nog resteren, moet vervolgens nog geschikte locaties worden gevonden voor 0 tot 50.000 woningen.

2.7 Economie en werkgebieden

Behoefte aan
bedrijventerreinen
en aan
kantoorruimte blijft
toenemen

Op (inter)nationaal niveau heeft Noord-Holland Zuid een belangrijke economische positie, mede door de aanwezigheid van Schiphol en het Noordzeekanaalgebied. Hierdoor huisvest de regio tal van internationale hoofdkantoren en internationale transport- en distributiecentra. Door de gestage groei van de economie is er bij het bedrijfsleven in het streekplangebied een toenemende behoefte aan uitbreiding van het productieareaal. De behoefte aan bedrijventerreinen en aan kantoorruimte is momenteel al groter dan het aanbod dat in ontwikkeling is. Voor de periode tot 2020 is een tekort aan bedrijventerreinen te verwachten van circa 1000 hectare. Deze opgave is als volgt opgebouwd: 600 ha. gemengde terreinen, 100 ha. voor transport en distributie, 100 ha. als bedrijvenpark en 200 ha voor natte bedrijfsterreinen. De vraag naar kantoorruimte tot 2020 wordt becijferd op drie miljoen m² bruto vloeroppervlak. Een verdere intensivering van het gebruik van de huidige terreinen is nog mogelijk, maar dit levert waarschijnlijk onvoldoende ruimtewinst op om volledige te voorzien in de behoefte. Naast herstructurering moeten dus nieuwe locaties worden aangewezen om te voorzien in de enorme behoefte aan bedrijventerreinen en kantoorruimte. Aangezien het versterken van de economische motor de centrale doelstelling is voor het streekplan wordt aan deze opgave veel belang gehecht bij de uiteindelijke afweging.

Niveau ICT-
voorzieningen wordt
belangrijke
vestigingsfactor

De nieuwe technologie vergroot de keuzemogelijkheden en daarmee neemt de ruimtelijke concurrentie tussen locaties alleen maar toe. Het ICT-voorzieningenniveau wordt dan ook een steeds belangrijker vestigingsfactor. Amsterdam en omgeving manifesteert zich als een gunstige vestigingsplaats voor ICT-bedrijven.

ICT-ontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de inrichting van onze omgeving, maar ook op onze dagelijkse woon-, werk- en leefpatronen. Tot voor kort werden twee effecten verwacht:

- de computer en telematica zouden bedrijven en mensen 'footloose' maken;
- de mobiliteit zou niet verder groeien of op zijn minst worden beperkt in de groei.

Computer en telematica genereren mobiliteit

Deze veronderstellingen blijken niet waar te zijn. Het gebruik van de computer en telematica en de daarmee gepaard gaande mondialisering van de economie maakt de steden alleen maar interessanter en genereren juist meer mobiliteit. Die mobiliteit vindt plaats op verschillende tijden en in verspreide richtingen. Het onderzoek 'ICT en ruimte in de provincie Noord-Holland' dat momenteel wordt uitgevoerd moet meer inzicht geven in de verstedelijkingsbehoefte die voortvloeit uit het toenemende ICT-gebruik.

Schiphol oefent grote aantrekkingskracht uit op kantoren en bedrijven

De luchthaven Schiphol is de vierde luchthaven van Europa. Het is een belangrijk overstappunt van continentale op intercontinentale vluchten en vice versa. De nationale luchthaven oefent een grote aantrekkingskracht uit op kantoren en bedrijven. De opgave voor economische ontwikkelingen concentreert zich dan ook op de vraag hoe om te gaan met de ruimte rond Schiphol. Duidelijkheid dient te komen over het karakter van de locatie als knooppunt, met name over de vraag voor welke kantoren en bedrijven de vraag naar ruimte rond Schiphol wordt gehonoreerd en hoe bereikbaarheid en bedrijfsontwikkeling met elkaar in de pas kunnen lopen. De groei van de laatste jaren heeft immers een grote toename van verkeer tot gevolg gehad. Daarmee is de bereikbaarheid van de Schipholregio verslechterd. Wil deze regio aantrekkelijk blijven en zich verder kunnen ontwikkelen dan zijn op het gebied van de infrastructuur aanzienlijke inspanningen nodig.

Druk op bestaande bedrijventerreinen in Noordzeekanaalgebied neemt toe

De Noordzeekanaalhavens zijn met 64 miljoen ton de tweede haven van Nederland en de zesde van Europa. Met de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid heeft het rijk zich ten doel gesteld te streven naar een duurzame economische versterking, gericht op toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens en hun industriële complexen en van het logistieke en industriële netwerk van corridors en inlandterminals. De havens in het Noordzeekanaalgebied hebben in dit nationale zeehavennetwerk een belangrijke functie als verwerkingshaven en als multimodale goederensvervoersknoop. De zee- en landzijdige ontsluiting laat te wensen over. Een grote brede zeeluis, de Westrandweg en een volwaardige spoor aansluiting op de internationale transportassen is gewenst. De ruimtebehoefte van haven en havengebonden bedrijven blijft onverminderd hoog en kan maar in beperkte mate worden gedekt door intensivering van het ruimtegebruik op en herstructurering van bedrijventerreinen. De afgelopen vijf jaar is reeds veel winst geboekt met herstructurering en intensivering van ruimtegebruik. Daarnaast is de druk op de bestaande bedrijventerreinen in het NZKG de afgelopen periode toegenomen, onder meer door uitplaatsing van bedrijven uit woongebieden. Doordat in sommige havengebieden de voorkeur is gegeven aan wonen, is de behoefte aan nieuwe vestigingslocaties eveneens toegenomen. Herstructurering van de noordelijke IJ-oever in Amsterdam binnen de ringweg A10 ten behoeve van cultuur en woningbouw kan leiden tot het uitplaatsen van vooral milieuhinderlijke bedrijven. Deze moeten vervolgens

elders in het havengebied worden ondergebracht en doet dus de behoefte aan nieuwe haventerreinen nog toenemen.

Opgaven

- Voorzien in de grote behoefte aan ruimte voor bedrijven en kantoren;
- Sturing geven aan de bedrijfsontwikkeling rond het knooppunt Schiphol;
- Versteven van de economische positie van het Noordzeekanaalgebied;
- Nagaan of herstructurering van de noordelijke IJ-oever gemengd stedelijk gebied wenselijk is;
- Ruimte bieden aan de verstedelijkingsopgave die gestuurd wordt door het toenemende ICT-gebruik.

2.8 Beroepsbevolking

Potentiële
beroepsbevolking
blijft toenemen

Door de vergrijzing groeit in Nederland de beroepsbevolking minder snel dan de totale bevolking. Gemiddeld groeit na 2010 de potentiële beroepsbevolking niet meer. Door de vestiging vanuit het buitenland geldt dit echter niet voor de Randstad. Vooral in het streekplangebied groeit de potentiële beroepsbevolking nog iets harder en iets langer door.

Na 2010 overstijgt
de vraag naar
arbeid het aanbod

De werkgelegenheid in Nederland zal tot 2020 toenemen met 11 tot 35%; het gaat hierbij om 165.000 tot 360.000 arbeidsplaatsen. Vooral in de Noordvleugel van de Randstad, met name in Utrecht en Flevoland, zal die groei nog sterker zijn (21 tot 46%). De verwachte groei in het streekplangebied komt overeen met het landelijke beeld. Na 2010 zal de vraag naar arbeid groter zijn dan het aanbod. De spanning op de arbeidsmarkt kan dan wellicht leiden tot een toename van de pendel naar het streekplangebied, maar ook tot een grotere vraag naar woningen om de extra arbeidskrachten te huisvesten of tot een geringere groei van de werkgelegenheid.

Verhoging
arbeidsparticipatie

Om in de groeiende vraag naar arbeidskrachten te voorzien is verhoging van de arbeidsparticipatie noodzakelijk. Vooral meer vrouwen zullen deelnemen aan het arbeidsproces. Daarnaast zal, mede onder de druk van de arbeidsmarkt, ook een sterker beroep op ouderen worden gedaan om langer door te werken.

Opgaven

- De ontwikkeling van de beroepsbevolking stelt extra eisen aan de bereikbaarheid;
- De ruimtelijke gevolgen die mogelijke tekorten op de arbeidsmarkt met zich meebrengen moeten in kaart worden gebracht.

2.9 Economische positie landbouw

Afname economisch belang van de melkveehouderij

De melkveehouderij is een belangrijke grondgebruiker en van belang voor het beheer van de natuur- en landschapswaarden van het oude agrarische cultuurlandschap. Door het ontstaan van een wereldmarkt zal het steeds moeilijker worden om de Europese Land- en tuinbouw af te schermen van de concurrentie op de wereldmarkt. Het afbouwen van de bescherming van agrarische producten zal zich met name doen voelen in de veehouderij en akkerbouwsector. De geringe omvang van de bedrijven, natuurlijke handicaps, hoge grondprijzen alsmede kostprijsverhogende investeringen in quatum en milieu maken een goede concurrentiepositie op de wereldmarkt niet makkerlijk. De sector komt daardoor voor belangrijke keuzen te staan: enerzijds schaalvergroting om door kostprijsverlaging de strijd op de wereldmarkt aan te kunnen of anderzijds inzetten op de regionale en lokale markt.

Economisch krachtige sectoren

Op termijn kunnen alleen economisch krachtige sectoren zich in de regio handhaven zoals glastuinbouw en de bollenteelt. Voor de glastuinbouw is het agribusinesscomplex rondom Aalsmeer van essentiële betekenis. De economische dynamiek van de sector en infrastructurele ontwikkelingen (N201) vragen om functiewijziging of -versterking van bestaande glasgebieden en om ruimte voor hervestiging. Hoeveel ruimte hiervoor nodig is wordt op dit moment onderzocht.

Opgaven

- Faciliteren van de krachtige agrarische sectoren;
- Verbrede plattelandsontwikkeling blijft van belang, waarbij voor een deel van de melkveehouderijhouders een rol is weggelegd als natuur- en landschapsbeheerders.

2.10 Milieu, ecologie en landschap

Noord-Holland Zuid zwaarder belast gebied

Door de hoge concentratie van bedrijven, verkeer en huishoudens behoort het streekplangebied tot de zwaarder belaste gebieden van Nederland. Noord-Holland Zuid kent nationaal gezien zelfs de meeste geluidsoverlast. De vele milieuhinderzones beperken in ernstige mate de mogelijkheden voor woningbouw. Desalniettemin herbergt de regio belangrijke ecologische en landschappelijke kwaliteiten.

Relatief hoge NO₂- en fijnstofniveaus

Vanuit oogpunt van gezondheid zijn met name de NO₂- en fijnstofniveaus relatief hoog. Vooral de situatie binnen en op de ring A10 rond Amsterdam is zorgelijk. Hetzelfde geldt voor de A9 bij Amstelveen. Zorgelijk is ook dat de wereldwijde uitstoot van met name CO₂ blijft stijgen. Het gevolg, klimaatverandering en zeespiegelrijzing, lijkt daarmee door te zetten. Dit laatste heeft juist voor deze regio consequenties voor het kustbeheer en de waterbeheersing. De sterke groei van met name het gebruik van fossiele brandstoffen van verkeer en huishoudens betekent dat besparing, betere benutting, efficiënter gebruik en opwekking van duurzame energievormen als

windenergie extra aandacht vragen.

Milieuhinderzones
beperken
mogelijkheden

Schiphol en het omvangrijke wegenstelsel zorgen ervoor dat een groot oppervlak niet zonder extra maatregelen is te benutten is voor geluidgevoelige functies. Vooral de geluidscontouren van Schiphol en het wegverkeer in het zuiden omvatten een omvangrijk gebied. Door de invoering van ZOAB op rijkswegen is de situatie iets verbeterd. Met het toenemen van de verkeersintensiteit gaat winst van het ZOAB-asfalt echter weer verloren. Een verdere groei van de luchtvaart moet plaatsvinden binnen nieuwe milieuen veiligheidsnormen, gelijkwaardig aan die van de huidige PKB. Van belang is het voorkomen van vermijdbare hinder in het nieuw vast te stellen beperkingengebied.

Industriezoneringen op het gebied van geur en geluid geven bedrijven de ruimte en rechtszekerheid om hun bedrijf te kunnen voeren. Tegelijkertijd beperken ze in belangrijke mate de mogelijkheden voor woningbouw. Met name Amsterdam heeft te maken met een zeer ongunstige ligging van deze contouren. Zo belemmeren een aantal haven- en industriële zoneringen de stedelijke verdichting binnen de ringweg (waaronder Houthavens en Noordwestelijke IJ-oeveren).

Maar ook van het overige streekplangebied wordt een groot deel bedekt met milieuhinderzones. Al deze zones bemoeilijken het vinden van locaties voor stedelijke functies die zich niet laten combineren met milieuhinder zoals bijvoorbeeld in de driehoek Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn.

Versterken van de
ecologische
kwaliteit

De ecologische kwaliteit van het landelijk gebied is en blijft belangrijk. Binnen de grenzen van het streekplangebied liggen de grootste stiltegebieden van de provincie (Duinen, Waterland, Ronde Hoep en Vecht e.o.). De provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) ligt dan ook voor 80% in het streekplangebied. Ze omsluit vrijwel het gehele stedelijke gebied en is grotendeels nat. Aan nieuwe verbindingen wordt gewerkt, bijvoorbeeld Amstelland-Spaarnwoude. Samen met de cultuurelementen zoals Waterland en de Stelling van Amsterdam vormt de PEHS een kwaliteitsaspect dat sterk bijdraagt aan het woon- en vestigingsklimaat van de regio. Waterrijke natuur speelt in Noord-Holland zowel internationaal als nationaal een grote rol. Volgens de laatste natuurevaluatie neemt de biodiversiteit in de gehele provincie nog steeds af.

Het versterken van de ecologische kwaliteit kan in sommige gevallen goed samengaan met sociaal-culturele faciliteiten en natuurgerichte recreatie. De aanleg van ontspanningsruimte kan de recreatieve druk van kwetsbare natuurgebieden afleiden.

Discrepantie tussen
gewenste en
behaalde

De basiscondities voor een kwalitatief hoogwaardige natuur wordt bepaald door de water- en bodemkwaliteit. Zorgelijk is dat er in veel natuurgebieden een discrepantie bestaat tussen de gewenste en behaalde waterkwaliteit. Naast verdroging, waardoor vervuild water van buiten moet worden ingelaten, veroorzaken reststoffen van de landbouw zoals bestrijdingsmiddelen en

waterkwaliteit meststoffen vervuiling. Deze laatste verspreiden zich over het gehele watersysteem. Vervuiling in de vorm van neerslag in slib is vooral voelbaar in veenweidegebieden. In veel sloten in bijvoorbeeld Waterland is de diepgang zo gering dat vrijwel geen waterleven meer mogelijk is.

Landschappelijk waardevolle gebieden In het streekplangebied liggen enkele internationaal gerenommeerde landschappen. In grote delen van het streekplangebied vinden echter snelle veranderingen in het landschap plaats. Het landschap wordt steeds minder open en daardoor uniformer. Met name de diffuse verstedelijking blijkt een dominante oorzaak. Verschillen in identiteit tussen de deelgebieden zijn overigens nog wel aanwezig.

Opgaven

- De ruimtelijke inrichting moet ertoe bijdragen dat energie zo goed mogelijk wordt benut, inclusief de benutting van afvalwarmte;
- Het bieden van ruimte voor installaties voor duurzame energie (windturbines, biogasinstallaties, zonnepanelen etc.) moet de toepassing van duurzame energie bevorderen;
- Stil houden van gebieden die nog relatief stil zijn;
- Benutten van ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten als bijdrage aan het woon- en leefklimaat van de regio;
- Waar milieubelemmeringen het benutten van locaties verhinderen moet worden onderzocht of door aanpassingen (fysiek, ruimtelijk, regelgeving of beleidskaders) deze ruimte toch kan worden benut voor stedelijke ontwikkeling;
- Voorkomen dat de ruimte uniformer wordt, waardoor de deelregio's hun eigen landelijke en culturele identiteit verliezen en de leefomgeving er als geheel op achteruitgaat;
- Behouden van waardevolle landschappen, tegengaan van versnippering van grotere landschappelijke eenheden en verhogen van de natuurwaarden van het gebied buiten de provinciale ecologische hoofdstructuur;
- Versterking van de ecologische kwaliteit dient waar mogelijk samen te gaan met het vergroten van de maatschappelijke betekenis;
- Inrichten van nationale, provinciale en regionale landschapsparken.

Hoofdstuk 3 Lagenbenadering

Het streekplan Noord-Holland Zuid maakt onderscheid tussen de drie lagen 'water', 'infrastructuur' en 'stad en land'. Het waterbeheer en - op de tweede plaats - infrastructuur vormen daarbij het fundament voor de situering van rood en groen.

Waterbeheer en infrastructuur als fundament voor situering van rood en groen

In ruimtelijke plannen vormt de programmering van woningen en bedrijventerreinen tot dusver meestal de centrale invalshoek. De provincie stapt hier vanaf. De bescherming tegen wateroverlast en het voorzien in voldoende goed water is een primaire bestaansvoorwaarde. Beslissingen op deze laag krijgen daarom voorrang. Ook de aanleg van nieuwe infrastructuur is tot nu toe veelal een afgeleide van de ruimtelijke ontwikkelingen. De enorme groei van de automobiliteit is daardoor mede in de hand gewerkt. De provincie wil de sturende rol van infrastructurele werken op de ruimtelijke ontwikkelingen daarom eveneens versterken. Vervolgens wordt pas de situering van woningen, bedrijventerreinen, groenvoorzieningen, landbouw, culturele voorzieningen en dergelijke in het afwegingsproces betrokken. Deze 'lagenbenadering' betekent een omkering in het denken over ruimtelijke ordening en biedt nieuwe kansen om hardnekkige problemen te lijf te gaan. Aan de andere kant is de gekozen invalshoek niet bedoeld als keurslijf voor de ruimtelijke inrichting van het plangebied. Iedere situatie is anders en kent een eigen afwegingsproces.

3.1 Water: problemen vóór zijn

'Water' vormt de basislaag

De provincie Noord-Holland wil duurzame verbeteringen aanbrengen in het watersysteem. 'Water' vormt daarom de basislaag van het streekplan Noord-Holland Zuid. Het is de laag, die als eerste sturing geeft aan de inpassing van functies.

Geen intensieve gebruiksfuncties op kwetsbare plekken

Om de problemen in het waterbeheer duurzaam tot een oplossing te brengen is een fundamenteel andere benadering nodig tussen de relatie waterbeheer en ruimtelijke ordening. Richtsnoer voor de inrichtingsmogelijkheden van een gebied zijn voortaan de specifieke mogelijkheden van de aanwezige watersystemen. Dit betekent onder meer dat op kwetsbare plekken geen intensieve gebruiksfuncties worden gepland; een samengaan met milieu- en natuurfuncties ligt bijvoorbeeld meer voor de hand. Een duurzaam en veerkrachtig watersysteem geeft sturing aan het gebruik van een gebied. Aan de andere kant heeft het watersysteem zelf ook ruimte nodig, vaak op specifieke locaties die zich lenen voor voorraadbeheer en waterberging voor piekbelasting en calamiteiten. Dat kan alleen door, uitgaande van het watersysteem, bepaalde functies te heroverwegen.

Om recht te doen aan de positie van water als ordenende basislaag kiest de provincie Noord-Holland voor een driedelige sturingsfilosofie, namelijk:

- *Watersysteembenadering*. Hiermee wordt beter gebruik gemaakt van

Driedelige
sturingsfilosofie

natuurlijke stroming (van hoog naar laag en kwelstroom), wat leidt tot een ecologisch gezonder en meer divers systeem, waarvan het beheer minder geld en energie kost;

- *Voorraadbeheer.* Voor het langer vasthouden van water voor tijden met watertekort is een meer flexibel peilbeheer noodzakelijk om meer water op te slaan;
- *Evenwicht tussen malen en bergen.* Om in geval van hevige neerslag wateroverlast te voorkomen is een goed evenwicht nodig tussen maal- en bergingscapaciteit.

In het provinciale waterhuishoudingsplan zijn deze benaderingen uitgewerkt. Toepassing hiervan geeft sturing aan het grondgebruik, maar vraagt ook om meer ruimte voor water.

3.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

'Mobiliteit en
bereikbaarheid'
tweede sturende
laag

De provincie wil de sturende rol van infrastructurele netwerken op de ruimtelijke ontwikkelingen versterken. Het thema 'Mobiliteit en bereikbaarheid' vormt daarom de tweede sturende laag voor het streekplan Noord-Holland Zuid. De bereikbaarheid is immers één van de kritische succesfactoren voor een gezonde ontwikkeling van de regio. Aandachtspunten liggen onder meer op het gebied van het openbaar vervoer (voorzieningsniveau, lijnvoering, OV-netwerken, marketing), het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op wegen voor zowel langzaam als snelverkeer en maatregelen die vallen onder de noemer 'verkeersmanagement'.

Verbeteren
inrichting van het
wegennet en
ontvlechten van
verkeerssoorten

In het streekplangebied neemt het kwaliteitsniveau van de infrastructuur een sleutelpositie in. De provincie wil een goede doorstroming realiseren op het regionaal en (inter)nationaal wegennet. Dit kan door een betere benutting van het wegennet en het ontvlechten van verkeerssoorten op knelpunten. Het (inter)nationale wegverkeer vraagt om snelle doorstroomroutes. Beprijzen, gedifferentieerd naar plaats, tijd en kwaliteit, kunnen instrumenten zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Ook zijn er nog ontbrekende schakels in het netwerk. Daarnaast geldt voor de vele verschillende stedelijke openbaarvervoersstelsels dat deze worden samengevoegd tot slechts drie grote regionale netwerken van hoge kwaliteit: Randstadspoor (Utrecht), Randstadrail (Den Haag/Rotterdam) en Regionet (Noordvleugel). Regionet strekt zich uit over het gehele streekplangebied, inclusief Almere en de Bollenstreek.

Goed ontsloten

Om het vervoer soepel te laten verlopen, met zo weinig mogelijk beslag op de ruimte, moet het aantrekkelijker worden een groter gedeelte van de verplaatsingen multimodaal te maken. Dit betekent dat auto, openbaar vervoer en fiets elkaar zoveel mogelijk aanvullen. Belangrijkste invalshoeken daarbij

multimodale knooppunten als overstappunten	zijn 'ketenmobiliteit' en 'keuzevrijheid'. Goed ontsloten multimodale knooppunten zijn in die verplaatsingsketens de essentiële overstappunten. Reizigers moeten hier snel en eenvoudig kunnen overstappen van het ene op het andere systeem. Dit heeft grote voordelen voor een efficiënter gebruik van alle vervoersnetwerken. Daarmee wordt zowel een vergroting van de ketenmobiliteit bereikt als een vergroting van de keuzevrijheid van de consument. Dit stelt uiteraard ook eisen aan de inrichting van deze 'overstapmachines', bijvoorbeeld op het vlak van P&R-terreinen en fietsenstallingen. Een aantal van deze knooppunten krijgen een multimodale functie met een zo hoog mogelijke verblijfswaarde.
--	---

3.3 Relatie stad en land

Randstadmetropool	De Randstad is de economische en culturele motor van Nederland en ontwikkelt zich steeds meer van vier afzonderlijke steden tot één samenhangend stedelijk netwerk. Dit moet leiden tot de ontwikkeling van de zogenaamde Randstadmetropool, een vitaal economisch en cultureel kerngebied op Europese schaal. De steden en stadsgewesten ontwikkelen zich hierin steeds meer tot meerkernige samenhangende netwerksteden.
-------------------	--

In de netwerkstad is bereikbaarheid belangrijker dan nabijheid	Voor het streekplangebied houdt dit in dat de afzonderlijke steden plus Almere moeten gaan functioneren als een samenhangend stedelijk gebied: de netwerkstad Noord-Holland Zuid, als onderdeel van de Randstadmetropool. In de netwerkstad is bereikbaarheid belangrijker dan nabijheid. Dit betekent dat een goed netwerk van wegen en regionaal openbaar vervoer binnen en tussen de steden van essentieel belang is. Ook is het noodzakelijk een differentiatie van functies en voorzieningen tussen de verschillende stedelijke gebieden aan te geven. Multimodale knooppunten op het gebied van infrastructuur ontwikkelen zich daarbij als de stadspleinen van de toekomst. Deze kenmerken zich door een samenballing van functies en voorzieningen en een hoge verblijfswaarde.
--	---

Stad en landelijk gebied in toenemende mate complementair	In de ontwikkeling tot Randstadmetropool worden de stad en het omringende landelijk gebied in toenemende mate complementair. In de stad ligt het accent op wonen en werken, het omringende landelijk gebied voorziet met name in immateriële zaken als ruimte voor recreatie, rust, beleving van cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten en schone lucht. De omvangrijke verstedelijkte ruimte in het streekplangebied vraagt om een even omvangrijke, hoog gewaardeerde groene omgeving.
---	---

Intensivering van het ruimtegebruik	Intensivering van het ruimtegebruik geldt als belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen. Om de ruimte in het bestaand stedelijk gebied beter te benutten worden rond bebouwingskernen contouren getrokken. Om te voorkomen dat het landelijk gebied wordt aangetast is buiten die contouren in principe geen stedelijke bebouwing mogelijk. Meervoudig ruimtegebruik met
-------------------------------------	--

en vermenging van
functies

menging en stapeling van wonen, werken en voorzieningen is gewenst om de stedelijke gebieden (ook in het landelijk gebied) vitaal, levendig en veilig te houden of te maken. Waar mogelijk worden nieuwe woon- en werklocaties gecombineerd met water(berging) en groenontwikkeling. De veranderende samenleving stelt bovendien andere, complexere eisen aan de ruimtelijke inrichting. De behoefte aan vermenging van functies, op grote en op kleine schaal, neemt toe.

Hoofdstuk 4 Opties per laag

Uit de lagenbenadering vloeien belangrijke strategische opties voort. Dit hoofdstuk stipt per laag de belangrijkste elementen hiervan aan en schetst op hoofdlijnen de ruimtelijke consequenties voor de inrichting van het streekplangebied.

4.1. Duurzaam en veerkrachtig watersysteem

Strategie telt drie hoofdelementen	De provincie werkt toe naar een duurzaam en veerkrachtig watersysteem. De strategie die de provincie wil volgen bestaat uit drie hoofdelementen: combineren van functies, vernatting en maatwerk. Dat kan uiteraard niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Complete realisering van alle onderdelen vergt minstens dertig jaar. Daarom wordt gefaseerd naar een systeem van duurzaam waterbeheer toegewerkt. Om ervoor te zorgen dat we toch de komende tien jaar droge voeten houden, wordt voor de korte termijn als opstap een aantal locaties voor waterberging aangewezen.
Combineren van functies	Ruimte is schaars in het streekplangebied. Ruimte voor water is slechts mogelijk door te zoeken naar combinatiemogelijkheden met andere gebruiksfuncties. Te denken valt aan een combinatie met natuur en recreatiefuncties. Ook liggen er kansen bij nieuwe woonwijken en in landbouwgebieden. Meer aandacht voor waterberging in recreatie- natuur en woongebieden biedt bijvoorbeeld een kans om een extra kwaliteit aan die functies toe te voegen. Calamiteitenpolders kunnen goed samen gaan met gewoon agrarisch gebruik. Als het goed is komt een calamiteit immers hooguit eens per vijftig jaar voor.
Vernatting	Het ruimtegebruik moet beter aansluiten bij de kenmerken van het watersysteem. Zo is de verbouw van zoutgevoelige gewassen, waaronder bollen, in een brak kwelgebied een slechte optie. Verder moet er meer rekening worden gehouden met grotere peilfluctuaties. Dit houdt in dat we bijvoorbeeld moeten accepteren dat in veenweidegebied eens per vijf jaar water op het land staat en de bouw van woningen met kelders in een kwelgebied tegengaan. Bedrijven en particulieren die in boezemgebieden of buiten de kustveiligheidszone willen bouwen moeten voortaan zelf opdraaien voor de risico's.
Maatwerk per gebied	Oplossingen moeten waar mogelijk ook aansluiten bij de cultuurhistorische, landschappelijke, ecologische en economische kenmerken van de deelgebieden. De lagenbenadering, met water als nieuw structurerend element, richt zich in sterke mate op de kwaliteit van blauwe en groene gebieden binnen de Randstadmetropool. Deze kwaliteiten zijn de dragers waarbinnen het verstedelijkingsproces kan plaatsvinden. Hieruit kunnen de potenties voor ruimtegebruik (verstedelijking, landbouw, recreatie, natuur) worden afgeleid. De dwars door de regio lopende Stelling van Amsterdam vormt een grootschalig en verbindend cultuurhistorische element en wordt beschouwd

als één van de krachtige dragers. Op de kaart zijn voor de Noordvleugel deze dragers aangegeven.

[let op: kaart blauw/groene dragers invoegen]

Aan de behoefte aan waterberging kan voor een groot deel tegemoet worden gekomen door optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die recreatie- en natuurgebieden bieden. Wel stelt waterberging eisen aan de inrichting, beheer en gebruik van deze gebieden. Eisen, die vooral te maken hebben met het feit dat rekening moet worden gehouden met een peil dat kan variëren van enkele decimeters boven tot onder het maaiveld.

Waterberging stelt eisen aan de inrichting

[let op: tabel waterberging invoegen]

In gebieden die worden aangewezen tot calamiteitenpolder is bebouwing (woningbouw, bedrijventerrein, glastuinbouw) uitgesloten. Indien wordt gekozen om een gebied te bestemmen voor piekberging kan dit worden gecombineerd met woningbouw in lage dichtheden. Wel geldt daarbij als voorwaarde dat de bebouwing hoog ligt (op terp of palen) en geen kelders of kruipruimtes heeft. Combinatie met niet al te intensieve landbouw is mogelijk. Seizoensberging kan in veel gevallen worden gecombineerd met woningbouw in het groen. Het kan zelfs heel aantrekkelijk zijn. Maar ook hier geldt: hoger liggend en zonder kelders of kruipruimtes. Daar waar veel kwel omhoog komt, bijvoorbeeld in het westelijk deel van de Haarlemmermeer, is woningbouw minder aan te raden.

Nieuwbouw en herstructurering

In nieuw te bebouwen gebied moet waterneutraal worden gebouwd. Dat stelt andere eisen aan de inrichting van stedelijk gebied en woningbouw wat betreft peilbeheer en de locatie van oppervlaktewater. Een open waterpercentage van elf procent is richtinggevend, maar kan hoger zijn afhankelijk van grondsoort, riolering- en regenwaterafvoersystemen. Voorts geldt dat problemen op watergebied zoveel mogelijk moeten worden opgelost in het gebied waar ze ontstaan. Dit houdt onder meer in dat verandering van functie moet leiden tot vermindering van de aan- en afvoer van water.

Aanpassen natuurdoelen

De provincie realiseert zich dat door het aanwijzen van water als belangrijke basislaag in het nieuwe streekplan voor enkele regio's de natuurdoelen, die eerder binnen de PEHS is vastgesteld, heroverwogen moeten worden. Dit zal gebeuren binnen randvoorwaarden van biodiversiteit, uniciteit en landschappelijke kwaliteit en duurzaamheid. Op een aantal plaatsen zullen de gestelde natuurdoelen op termijn moeten worden aangepast. Herstel van de inundatievelden van de Stelling van Amsterdam ten oosten van het Uitgeestermeer biedt goede kansen voor versterking van cultuurhistorie en opvang van pieken.

De keuze voor een duurzaam watersysteem in het streekplangebied stuurt

Sturing vanuit water

vooral de inrichting en het gebruik van het landelijk gebied. Voor de lange termijn bestaat er een vrij eenduidig beeld. Opties zijn er in de exacte locatie en omvang voor piekberging, calamiteitenberging en voorraadbeheer en in de gebieden waar een flexibel peilbeheer wordt toegepast. Om op grote schaal voorraadbeheer te kunnen realiseren gaat de gedachte uit naar een stelsel van voorraadbekkens die zoveel mogelijk onderling verbonden zijn. Dit kan gebeuren binnen het concept van de tussenboezem, waarvan de haalbaarheid nu wordt onderzocht voor het gebied tussen de Bollenstreek en het IJmeer. Door ook meer met flexibel peilbeheer te werken, kan veel water worden geconserveerd.

Voor verstedelijking geldt dat hoger gelegen locaties de voorkeur krijgen. In gebieden waar kwel omhoog komt wordt verstedelijking niet aangeraden.

Uit de wateropgaven vloeit een aantal ruimteclaims voort. Deze zijn voor de Noordvleugel van de Randstad en voor Noord-Hollands Midden verschillend van aard.

Ruimteclaims Noordvleugel

Voor de Noordvleugel van de Randstad stelt de provincie voor om de zuidpunt van de Haarlemmermeer, de Bovenkerkerpolder en de Overdiemerpolder niet meer tot het Groene Hart te rekenen. Deze gebieden hebben een kwaliteitsslag nodig om de gebruiksmogelijkheden te vergroten. Voor de zuidpunt van de Haarlemmermeer en de Bovenkerkerpolder kiest de provincie nadrukkelijk voor een blauw/groene invulling, waarbij het watersysteem de mogelijkheden bepaalt. Dit geldt ook voor mogelijke verstedelijking op termijn.

In de Noordvleugel zijn binnen het Groene Hart drie grote eenheden te onderscheiden: het plassen gebied ten zuiden van Haarlemmermeer, de Ronde Venen en het plassen gebied in de Gooi en Vechtstreek. De ontwikkeling is hier gericht op het behoud van een gaaf en grootschalig landschap, zodat de bufferzones hun functie als scheiding tussen stedelijke gebieden blijven vervullen. Wel worden de begrenzingen nog kritisch bekeken.

In de Noordvleugel is ruimte voor waterberging nodig voor piekberging, calamiteitenberging en voorraadbeheer. Wat betreft voorraadbeheer is de hoeveelheid ruimte die nodig is afhankelijk van de ontwikkelingen in het klimaat en het daarmee samenhangende wateraanbod in de toekomst in het Markermeer, het landgebruik en de droogteschade die we willen accepteren. In de haalbaarheidsstudie voor de tussenboezem wordt een scenario geschetst, waarbij in Noord-Holland in diepe polders ongeveer 2.500 ha voor voorraadbeheer nodig is. Ook calamiteitenberging is in het gebied van Rijnland nodig.

Voor de Vechtstreek is de ruimte die nodig is voor voorraadbeheer nog niet in beeld gebracht. De behoefte voor calamiteitenberging in de Vechtstreek (inclusief het Utrechtse deel) bedraagt ongeveer 100 ha en voor piekberging 1000 ha. Daarbij is de calamiteitenbehoefte van het Amsterdam Rijnkanaal niet meegenomen. In Amstelland is een gebied van zo'n 150 ha nodig voor calamiteitenberging en 800 ha voor piekberging.

De volgende gebieden zijn in beeld als locatie voor waterberging:
 Zuid-westkant Haarlemmermeer (voorraadbeheer)
 Zuid-oost hoek Haarlemmermeer (calamiteitenberging);
 Bovenkerkerpolder (voorraadbeheer en calamiteitenberging);
 Ronde Hoep (calamiteitenberging);
 Polders ten noorden van Horstermeer (calamiteitenberging).

In Noord-Hollands Midden zet de provincie in op droogmakerijen voor de landbouw en, in zeer beperkte mate, stedelijke functies moerasgebied en veenweidelandschap

In Noord-Hollands Midden is water letterlijk de drager van het landschap. De provincie zet hier in op: droogmakerijen voor de landbouw en, in zeer beperkte mate, stedelijke functies, moerasgebied en veenweidelandschap. Leidend is hier een strategie gericht op vermindering van bodemdaling, tegengaan van peilversnippering, vasthouden van regen en kwelwater door flexibel peilbeheer en vermindering van de inlaat van IJsselmeerwater. Dit betekent sterk inzetten op behoud van het nog dikke veenpakket in de brede band die aan de noordkant wordt begrensd door de Beemster, Schermer en Purmer en aan de zuidkant door Amsterdam-Noord en Zaanstad. In de grote droogmakerijen worden de omstandigheden optimaal ingericht voor landbouw en in geringe mate voor stedelijke functies. Het scenario voor de lange termijn (2030) is om een deel van het gebied - bij voorkeur het al zeer waterige deel in het westen van Waterland - onafhankelijk te maken van inlaat van elders. Door vrijwel geen peilbeheer meer te voeren zal een gevarieerd moeras ontstaan van riet, drassig grasland en bos. Een interessante optie voor de natuur, die tevens goedkoper is dan het huidige beheer van veenweidegebied. Deze optie is tevens aantrekkelijk voor recreanten, vooral in contrast met het minder waterige deel in het oosten van Waterland. Daar wordt ingezet op behoud van het cultuurhistorisch en ecologisch belangrijke veenweidegebied. Om gebiedseigen water vast te houden wordt hier een flexibeler peil gehanteerd. In de Zeevang kunnen productieomstandigheden voor de landbouw worden geoptimaliseerd.

Piek- en calamiteitenberging als tussenstap naar een duurzaam watersysteem in Noord-Hollands Midden

Als tussenstap naar een duurzaam watersysteem is in Noord-Hollands Midden tevens voldoende ruimte aanwezig voor piek- en calamiteitenberging. In de Schermerboezem is voor calamiteitenberging op termijn een diepe polder van 100 tot 200 hectare aan de oostkant nodig, waar twee meter water kan worden geborgen. Polders die hiervoor geschikt zijn (minimaal twee meter inundatiediepte, weinig/geen bebouwing) moeten voor de komende vijf jaar gevrijwaard blijven van intensieve functies totdat een keuze is gemaakt. Dit geldt ook voor de boezem van Waterland. Voor piekberging moet in elke polder waar een tekort aan berging is de bergingscapaciteit worden uitgebreid. Dit geldt ook voor gebieden die optimaal voor landbouw of stedelijke functies worden ingericht. Daarnaast is dan nog een gebied nodig van zo'n 800 hectare waar het water op kan lopen tot maximaal vijftig centimeter. Nadere studie moet uitwijzen welke gebieden hiervoor in aanmerking komen. Voorlopig lijken delen van natuur- en recreatiegebieden en gebieden met agrarisch natuurbeheer zich hiervoor te lenen. Ook inundatiegebieden van de Stelling van Amsterdam bieden perspectieven.

4.2 Netwerken van infrastructuur

Netwerken van infrastructuur vormen de basis van de netwerkstad Noord-Holland-Zuid. Om dat doel te bereiken zijn de volgende flankerende strategische maatregelen nodig:

Flankerende
strategische
maatregelen

- Het samenvoegen van de vele verschillende stadsgewestelijke openbaarvervoerstelsels tot het 'Regionet', een regionaal netwerk dat de hele regio bedient, inclusief het aansluiten hiervan op de intercityverbindingen in de Randstad (het 'Deltanet');
- Het ontwikkelen van snelle doorstroomroutes voor het (inter)nationaal wegverkeer, vergelijkbaar met wat de hogesnelheidslijnen zijn voor het openbaar vervoer;
- Het waar mogelijk leiden van het goederenvervoer via vaarwegen, rail en ondergrondse systemen;
- Het overeind houden van de verplaatsing van Schiphol naar zee als reële optie moet samen gaan met het verbeteren van de bereikbaarheid van de huidige locatie van de luchthaven;
- Het verbeteren van zowel de leefbaarheid als van de bereikbaarheid van de verzorgingsstructuur geldt als een wezenlijke randvoorwaarde bij het op gang brengen van mobiliteitsverbeteringen.

Alle openbaarvervoersystemen binnen de regio (stoptreinen, metro's, trams en bussen) worden samengesmeed tot één samenhangend hoogwaardig openbaarvervoernetwerk, het zogenoemde Regionet (zie illustratie 1). Dit net heeft als hoekpunten Alkmaar-Hoorn-Den Haag/Leiden, Utrecht en Almere. Met name de verbindingen tussen en met de randen van de stedelijke kernen zullen hierdoor sterk verbeteren. Zeker is dat de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd van Amsterdam Noord tot Zuid WTC en dat het kerntraject van de Zuidtangent van Haarlem naar Schiphol wordt aangelegd als busverbinding. Voor het goed functioneren van de netwerkstad is een verdere uitbouw van de Zuidtangent in oostelijke richting naar IJburg of Weesp en in westelijke richting naar Velsen gewenst en is een ombouw tot lightrailstelsel noodzakelijk. De Noord-Zuidlijn moet worden doorgetrokken naar Schiphol en Hoofddorp.

Regionet: één
samenhangend
hoogwaardig
openbaarvervoer-
netwerk

De volgende opties liggen nog open:

- Uitbreiding van de Zuid-Tangent met zijtakken naar Aalsmeer en Uithoorn en een zijtak naar Nieuw Vennep en de Bollenstreek;
- Uitbreiding van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en/of Purmerend;
- Lightrail van Haarlem naar IJmuiden en/of Bloemendaal;
- Lightrail van Almere naar Utrecht;
- Lightrail Hilversum-Naarden;
- Amstelveen-Aalsmeerlijn;
- Amstelveen-Uithoornlijn.

Binnen Regionet is de exploitatie van lightrail aan de orde. De mogelijkheden hiervoor worden momenteel onderzocht. Om het Regionet op het geschetste kwaliteits- en schaalniveau te kunnen laten functioneren, is het noodzakelijk dat er één bestuur en één organisatie komt voor zowel de ontwikkeling als de exploitatie. Ten behoeve van de financiering vindt de provincie dat deze organisatie mede-ontwikkelaar kan worden van stedelijke programma's op de knooppunten in het Regionet.

Deltanet: een
wijdvertakt netwerk
van intercity-
verbindingen

Goede aansluitingen van het Regionet op het wijdvertakte netwerk van intercityverbindingen voor de Randstad, met uitlopers tot Breda, Eindhoven, Arnhem, Deventer en Zwolle, zijn een 'must'. Dit Deltanet moet vervolgens weer op een goede manier worden verknoopt met het (inter)nationale openbaarvervoernetwerk. De nieuwe infrastructuur voor de HSL geeft het nationale intercitynetwerk al een extra kwaliteitsimpuls. De HSL-Zuid naar Brussel, Parijs en de HSL-Oost richting Ruhrgebied zullen zorgen voor internationale verbindingen vanuit Noord-Holland Zuid. Voor de langere termijn moet rekening worden gehouden met een HSL-verbinding naar het Noorden, richting Groningen, Bremen en Hamburg. Voor de HSL-verbindingen dienen Schiphol, Amsterdam CS en Zuid/WTC belangrijke stations te worden.

Twee opties voor
'Rondje Randstad'

Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht voor het zogenaamde 'Rondje Randstad'. Hiervoor onderzoekt het rijk de volgende twee opties:

- *Hart-op-Hart*. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande spoornet. Waar nodig worden sporen verdubbeld. Voor het Noord-Hollandse kunnen twee varianten onderscheiden worden:
 1. Binnenring: Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Amsterdam Bijlmer-Utrecht;
 2. Buitenring: Leiden-Haariem-Amsterdam CS-Almere-Utrecht.
- *Binnenflank*. Hierbij komt er nieuw spoor, eventueel een magneetzwefbaan, rond/door het Groene Hart: Leiden Oost-Schiphol-Amsterdam Zuid-Amsterdam Bijlmer-Breukelen-Vleuten-Woerden-Gouda-Rotterdam-Noord-Ypenburg.

Verbeteren
verbindingen met
Almere

Bijzondere aandacht verdienen de verbindingen met Almere. Terwijl deze stad steeds meer deel uitmaakt van de Randstad, laat de aansluiting hiermee nog veel te wensen over. Opties voor verbetering zijn een verdubbeling van de bestaande spoorlijn een spoor- of lightrailverbinding via het IJmeer. Openbaar vervoer over water beperkt zich tot die trajecten waar een goede aansluiting is te vinden op knooppunten en daar waar het een goed alternatief kan zijn voor andere systemen. Voor de verbinding met Almere over de weg is capaciteitsuitbreiding op de bestaande verbindingen uitgangspunt, aangevuld met de ondergrondse doortrekking van de A6 naar de A9.

Om de verkeersstromen binnen de regio op te vangen, moet vooral de

Capaciteit nationaal wegennet vergroten capaciteit op het nationale wegennet worden vergroot. In eerste instantie dienen de bestaande wegen beter te worden benut. Hiervoor kunnen vluchtstroken in spijtstijden worden gebruikt. Ook de aanleg van wisselstroken is een mogelijkheid. Op de grote knelpunten kan selectief worden geïnvesteerd in de verbreding van wegen. Een optie hierbij is de aanleg van parallelwegen naast snelwegen.

Het nationale en internationale verkeer behoeft eveneens aandacht. Wenselijk zijn:

- Doorstroomroutes onmisbaar
- ontwikkelen van de A1, A2, A4 en een gedeelte van de A9 tot doorstroomroute;
 - ondergronds doortrekken van de A6 naar de A9, die eveneens de functie van (inter)nationale doorstroomroute krijgt.

Ondanks de maatregelen die voor 2010 o.a. in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad tot uitvoering zullen komen (bv. Coentunnel/Westrandweg, A8/A7), blijven er knelpunten in de bereikbaarheid van en binnen Noord-Holland Zuid bestaan. In de regio is een groot aantal plannen in ontwikkeling om aan deze capaciteitsproblemen het hoofd te bieden. In de wetenschap niet uitputtend te zijn, zijn in dat verband te noemen het doortrekken van de A8 naar de A9 (Zaanstad-Beverwijk), de A1/A6/A9/CRAAG, de A7, de A4, de capaciteitsvergroting A9, de A10-zuid en, in relatie tot de verstedelijkingsmogelijkheden, het omleggen van de A1 via Flevoland. Op de laatste manier wordt wellicht eningzins druk van de weg door het Gooi weggehaald en verbetert de verbinding van Flevoland met Amersfoort.

Regionaal wegennet Belangrijk speerpunt is de uitvoering van het Masterplan N201. Verder is een uitbreiding van het regionaal wegennet in de Haarlemmermeer aan de orde, te bezien mede in relatie met de verstedelijkingsmogelijkheden. Onderwerp van studie blijft een oplossing voor de verkeersproblematiek in en rond Hilversum en een verbinding tussen de A28 en de N201 evenals een westelijke randweg Beverwijk. Daarnaast zal op verschillende plaatsen worden overwogen de capaciteit van de regionale wegen te vergroten door verbreding en doorstromingsmaatregelen.

Verbeteren bereikbaar verzorgings-structuur Op specifieke plaatsen, trajecten en tijdstippen moet een forse inspanning worden geleverd om negatieve lokale milieu- en leefbaarheidseffecten van mobiliteit tegen te gaan. De negatieve effecten van mobiliteit moeten vooral door maatregelen aan de bron worden bestreden. Wat betreft geluid zijn daarbij de inzet van geluidsarm asfalt en aanpassen van het snelheidsregime ook op provinciale wegen geschikte instrumenten. Maatregelen als geluidsschermen en gevelbescherming zijn tweede keus. Belangrijke investeringen zijn nodig om de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in zowel stedelijk als landelijk gebied, die bedreigd wordt door stilstaande en rijdende auto's, veilig te stellen. Ondergrondse verbindingen

(zoals de A6-A9) zullen steeds vaker nodig zijn. Ook zijn maatregelen nodig om de versnippering van natuurgebieden tegen te gaan. Aparte aandacht moet worden gegeven aan de barrièrewerking van infrastructuur in het stedelijk gebied.

Wat het goederenvervoer betreft zijn de volgende speerpunten geformuleerd:

Speerpunten
goederenvervoer

- het goederenvervoer zoveel mogelijk gebruik laten maken van vaarwegen, rail en ondergrondse systemen;
- het weghalen van knelpunten uit het vaarwegennet op het gebied van diepgang, breedte en hoogte van bruggen om de doorstroming van zowel de beroeps- als de recreatievaart te verbeteren;
- het ontwikkelen van 'natte' bedrijventerreinen met goede overslagmogelijkheden direct aan het water;
- het vergroten van de capaciteit bij het sluisencomplex in IJmuiden. IJmuiden is de internationale toegangspoort tot de haven van Amsterdam en kampt met grote wachttijden;
- het ontwikkelen van een Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) onder Schiphol Zuid, Schiphol Zuid-Oost en Aalsmeer (bloemenveiling);
- het ontwikkelen van een railterminal bij Hoofddorp;
- het aanleggen van de Uitgeestboog voor goederenvervoer vanuit de Hoogovens richting Amsterdam en verder.

Voorkeur voor
accommoderen groei
luchtvaart op het
vijfbanenstelsel

Zolang het mogelijk en verantwoord is wordt de groei van de luchtvaart op Schiphol blijvend geacommodeerd op het vijfbanenstelsel. Inzet is handhaving van het hierbij behorende beperkingengebied. Aanpassing van het banenstelsel is eventueel mogelijk, onder voorwaarde dat onder andere de uitbreiding van het beperkingengebied past binnen de nieuwe milieu- en veiligheidsafspraken en gelijk op gaat met de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid. Indien blijkt dat verdere optimalisatie van het vijfbanenstelsel niet meer mogelijk is, lenen uitsluitend het 5PK- en 6P-stelsel zich nog voor nadere afweging. Het leggen van eventuele nieuwe aan- en/of uitvliegroutes over dichtbebouwd stedelijk gebied is zeer ongewenst. Verplaatsing van lucht- naar railverkeer wordt gestimuleerd, evenals investeringen in nieuwe technologie. Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden tot verdere integratie van lucht- en railvracht, inclusief een bijbehorend overslagpunt.

Veilig stellen
bereikbaarheid
Schiphol

De bereikbaarheid van het huidige Schiphol wordt veilig gesteld met een pakket aan maatregelen voor de regionale en (inter-)nationale infrastructuur. Daarbij wordt rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van het terminalsysteem en een daarbij horend nieuw station op Schiphol. Hiervoor zijn meerdere mogelijkheden. In verband hiermee dienen de consequenties hiervan voor de Zuidtangent en de Noord-Zuidlijn in kaart te worden gebracht. Nut en noodzaak van de volgende OV-verbindingen moet eveneens worden onderzocht:

- doortrekking van de Noord-Zuidlijn of Zuidtangent vanaf Hoofddorp richting Duin- & Bollenstreek, zie Regionet;
- aanleg van een spoorwegtraject Haarlem-Schiphol-Utrecht;
- aanleg van een spoorwegtraject Zaanstad-Schiphol-Hoofddorp langs de A5/Westrandweg.

Luchthaven in zee blijft optie

De provincie Noord-Holland vindt een verplaatsing van de luchthaven naar de Noordzee nog altijd een optie. In de planning van de infrastructuur wordt daarmee rekening gehouden. Dit betekent dat de ruimte die hiervoor nodig is nu al wordt gereserveerd.

Betere 'verknoping' tussen weg-, fiets- en railinfrastructuur

Een goede doorstroming van het (inter)nationale en regionale verkeer en een samenhangend (inter)nationaal en regionaal openbaarvervoernetwerk moet onlosmakelijk samengaan met een betere 'verknoping' tussen weg-, fiets- en railinfrastructuur. Er is een onderscheid te maken in knooppunten waar voornamelijk uitwisselingen tussen openbaarvervoersystemen plaatshebben en knooppunten die auto en openbaar vervoer uitwisselen. Juist deze laatste knooppunten, de ware 'overstapmachines', bieden kansen voor het ontwikkelen van stedelijke functies. Hiermee wordt zowel voldaan aan de netwerkstadgedachte als aan de uitgangspunten dat infrastructuur sturend moet zijn voor stedelijke ontwikkelingen. Belangrijk is dat knooppunten een goede aansluiting krijgen op ICT-infrastructuur. Onderzocht moet worden op welke manier dit kan worden gerealiseerd.

Sturing vanuit infrastructuur

Sturing vanuit infrastructuur voor de laag Stad en Land leidt tot andere keuzes voor met name verstedelijking. In hoofdlijnen zijn de volgende opties te onderscheiden:

1. *Doorstroomroutes.* Voor de doorstroomroutes zijn er twee mogelijkheden, namelijk A4-A9-A2-A1 of A4-A9-A2-omlegging Flevoland. De eerste optie is logisch bij verdere verdichting in Noord-Holland Zuid, met name in Amsterdam. De laatste optie vraagt om vergaande verstedelijking in Almere/Zuidelijk Flevoland.
2. *Uitbreiding Regionet.* Dit leidt tot de keuze voor verstedelijking aan met name de Zuidflank van Amsterdam en naar Zaanstad of Purmerend. Om voldoende draagvlak te hebben voor hoogwaardig openbaar vervoer moet deze plaatsvinden in compacte vorm.
3. *Rondje Randstad Hart-op-Hart.* Deze optie vraagt met name om een sterkere verdichting van de bestaande steden, zodat een groter reizigersaanbod voor het spoornet ontstaat. De variant buitenring sluit aan bij mogelijke verstedelijking in de Bollenstreek en bij de uitbreiding van Almere.
4. *Rondje Randstad Binnenflank.* Deze optie richt zich met name op nieuwe verstedelijking aan de rand van het Groene Hart en zal ook Hoofddorp-Schiphol-Zuidas-Bijlmer goed ontsluiten.
5. *Verdubbeling bestaande spoor Amsterdam-Almere dan wel aanleg IJmeerlijn.* Eén van beide is in ieder geval noodzakelijk. De IJmeerlijn

sluit aan bij buitendijkse uitbreiding van Almere Pampus en uitbreiding van IJburg aan de Amsterdamse kant.

6. *Lightrailverbinding Almere-Utrecht*. Een ontbrekende schakel in het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is een lightrailverbinding tussen Almere en Utrecht. Deze verbinding kan een drager worden voor uitbreiding van verstedelijking van Almere in oostelijke richting.
7. *Uitbreiding van het regionaal wegennet*. Het betreft hier vooral de aanleg van een weg ten zuiden van Bennebroek (verbinding N22/N206) en doortrekking van de N22 naar de A44. Deze uitbreiding van het wegennet verhoudt zich goed met meer verspreide verstedelijking in de Bollenstreek en de westelijke Haarlemmermeer. Hierbij zal er te weinig draagvlak zijn voor openbaar vervoer en valt een groter autogebruik te verwachten.

4.3 Invulling Stad en Land

Gescheiden
benadering loslaten

In de regio zijn stad en landschap complementair. Vertrekpunt voor de invulling van de derde laag is het loslaten van de gescheiden benadering van stedelijk en landelijk gebied. Dit betekent dat bij het nadenken over mogelijke verstedelijkingsopties gelijk wordt nagedacht over de koppeling aan groenstructuren en natuurontwikkeling en vice versa. Alvorens tot samenhangende stad/land-opties te komen is het nodig zowel voor het landelijk als stedelijk gebied keuzes te maken. Ruimtelijke vermenging dient daarbij te worden voorkomen.

4.3.1 Land

Ecologische
kwaliteit versterken

De ecologische kwaliteit van het landelijk gebied is en blijft belangrijk en wordt voor een groot deel ruimtelijk gewaarborgd via de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). De provincie blijft zich inspannen om deze te realiseren en te beschermen. Door het aanwijzen van water als belangrijke basislaag is het onvermijdelijk dat voor enkele regio's de natuurdoeltypen, die eerder binnen de PEHS is vastgesteld, heroverwogen moeten worden. Dit zal gebeuren binnen randvoorwaarden van biodiversiteit, uniciteit en landschappelijke kwaliteit en duurzaamheid. Daarnaast streeft de provincie naar verhoging van de ecologische kwaliteit van het gebied buiten de PEHS. Zo ziet de provincie in delen van het gebied vooralsnog goede mogelijkheden voor verweving van agrarisch natuurbeheer met extensieve melkveehouderij.

Recreatieve
toegankelijkheid

Waar sprake is van versterking van de ecologische kwaliteit, is het tevens belangrijk dat de maatschappelijke betekenis daarvan wordt benut. Zo wil de provincie de recreatieve toegankelijkheid van agrarisch gebied en van bestaande natuurgebieden verbeteren door middel van nieuwe

verbeteren recreatievormen die voorzien in de behoeften van nieuwe doelgroepen. Voorts streeft de provincie er naar dat rode, groen en blauwe investeringen zodanig worden ingezet dat hiermee tevens een zo groot mogelijke ecologische kwaliteitswinst wordt behaald.

Groene longen Eén van de belangrijkste kwaliteiten van dit deel van de randstad is de aanwezigheid van relatief ongeschonden natuur- water- en cultuurlandschappen van formaat. Het onderscheid het gebied van vele andere verstedelijkingsagglomeraties in Nederland en zelfs in Europa. De provincie wil daarom deze kwaliteit behouden en waar mogelijk versterken. Het gaat om grote gebieden als het kustgebied, het IJsselmeer, Noord-Hollands Midden en het Groene Hart. Belangrijk is dat de gebieden onderling verbonden blijven, zoals bij het IJmeer, de smalle zone tussen Castricum en Limmen en het gebied tussen de Haarlemmermeer en Leiden. Deze groene hoofdstructuur, de landschapsparken van de toekomst, vormen gezamenlijk de groene longen van de steden. Noord-Hollands Midden en het Groene Hart, inclusief de in Noord-Holland gelegen Vechtstreek, worden door het rijk aangewezen als Nationale Landschapsparken.

Hoogwaardige groene ontspanningsruimte voor de stad in een regionaal parkstelsel Een kwaliteitssprong die de provincie wil maken in het landelijk gebied is het ontwikkelen van een robuust regionaal parkstelsel binnen de netwerkstad. Dit is een stelsel van onderling verbonden grote, goed toegankelijke groengebieden rondom de grote steden en een verbinding vormen met de omliggende grote landschapsparken. De Stelling van Amsterdam, opgenomen op de Werelderfgoedlijst, wordt daarbij ontwikkeld als een bijzonder verbindend element. Bestaande groengebieden zoals Spaarnwoude, het Amsterdamse Bos, Haarlemmermeer-West, Amstelland, de IJmond en het Twiske worden met elkaar verbonden tot een samenhangende groenstructuur van formaat. Het regionale parkstelsel is er mede op gericht recreatieve druk af te leiden van kwetsbare natuurgebieden. Zo ontstaat er een hoogwaardige groene ontspanningsruimte voor de stad. De intensievere vormen van recreatie kunnen in deze structuur worden opgenomen, maar ook agrarische landschappen, natuurgebieden of plassen. Daarbij staat voorop dat deze gebieden een sterk 'eigen gezicht' behouden op basis van de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Met de verstedelijkingsopgave voor de boeg is het belangrijk dat in het landelijk gebied ook de cultuurhistorie en de identiteit van het landschap leesbaar en beleefbaar blijft. Delen van de groenstructuur kunnen worden ontwikkeld als themaparken, zoals een cultuurpark of een natuurpark. De groenstructuur verbindt ook kleinere groengebieden met elkaar, zodat een fijn vertakt groen netwerk ontstaat. Ook is versterking nodig van de verbindingen tussen (groen in) de stad en de nieuwe recreatieve landschappen.

Op termijn kunnen in het streekplangebied alleen economisch krachtige sectoren als glastuinbouw en enkele opengrondteelten zich zelfstandig handhaven. De provincie zal de ruimtelijke condities scheppen die het deze

Ruimte voor
economische
innovatie

sectoren mogelijk maken optimaal op de wereldmarkt te kunnen concurreren. De provincie voorziet dat voor grondgebonden landbouw, met name melkveehouderij en akkerbouw, het produceren voor de bulkmarkt tegen wereldmarktprijzen geen renderende strategie meer is. Vandaar dat hoofdzakelijk zal worden ingezet op met name productie tegen een hogere toegevoegde waarde voor de regionale markt. Juist de grondgebonden landbouw is sterk verweven met ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het landelijk gebied. Vanwege dit belang zal de provincie planologische en financiële ruimte bieden voor verbreding van de bedrijfsvoering van grondgebonden bedrijven. Daarnaast is het belangrijk na te denken over nieuwe vormen van financiering van het beheer van het groene gebied. In het gebiedsgerichte project Noord-Hollands Midden doet de provincie hiermee momenteel ervaringen op in de vorm van een gebiedsfonds. Voor de glastuinbouw is het agribusinesscomplex rondom Aalsmeer van essentiële betekenis. De economische dynamiek van de sector en infrastructurele ontwikkelingen (N201) vragen om functiewijziging of -versterking van bestaande glasgebieden en om ruimte voor hervestiging. Hervestiging zal in de onmiddellijke nabijheid van bestaande locaties moeten plaatsvinden. Vooral nog gaat de provincie uit van 300 hectare netto in de zuidoostelijke Haarlemmermeer.

4.3.2 Stad

Netwerkstad en
knooppunten

Noord-Holland-Zuid ontwikkelt zich samen met Almere steeds meer tot een samenhangend stedelijk netwerk met meerdere centra en knopen. Een groot deel van het stedelijk programma voor wonen, werken en voorzieningen moet worden gesitueerd rond deze knooppunten. Knooppunten in de nabijheid van woongebieden lenen zich bij uitstek voor het situeren van (dagelijkse) voorzieningen als winkels, crèches, zorgvoorzieningen, maar ook aan perifere en grootschalige detailhandel vestigingen.

[afbeelding invoegen]

Bij knooppunten zijn de volgende aspecten van belang (zie afbeelding):

1. *Hiërarchie*. Het infrastructuurnetwerk is opgebouwd uit netwerken van verschillende schaalniveaus. De samenhang en uitwisseling tussen de infrastructuurnetwerken vindt plaats op knooppunten. Deze knopen zijn de overstap- en transferpunten, waar netwerken van een lager schaalniveau aantakken op netwerken van een hoger schaalniveau;
2. *Multimodaliteit*. Op knooppunten vindt naast uitwisseling tussen verschillende schaalniveaus ook uitwisseling van verschillende modaliteiten plaats (weg/ rail/ water/ lucht). Voor deze transferfunctie zijn goede parkeervoorzieningen voor de auto en de fiets van groot belang;
3. *Functies*. Door de goede bereikbaarheid zijn knooppunten aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor stedelijke voorzieningen en activiteiten.

Hiërarchie,
multimodaliteit,
functies en
verblijfswaarde

Voorkomen moet worden dat alles overal tot ontwikkeling wordt gebracht en de knooppunten daardoor juist niet stedelijk worden. Differentiatie en complementariteit in het functieprogramma tussen de knopen is daarom van belang;

4. *Verblijfswaarde*. Knopen krijgen pas de gewenste pleinfunctie wanneer de verblijfswaarde hoog is. Elementen die daaraan bijdragen zijn: bereikbaar, toegankelijk, bruikbaar, sociaal veilig en mogelijkheden voor ontplooiing, ontspanning, opvang en ontmoeting.

De provincie wil de volgende knooppunten verder ontwikkelen:

Internationale,
nationale en
regionale
knooppunten

- Op internationaal niveau: Zuid-as, Schiphol, Amsterdam CS;
- Op nationaal niveau: Bijlmer/Arena, Almere centrum;
- Op regionaal niveau zijn er nog meerdere opties. Deze zijn mede afhankelijk van keuzes die gemaakt worden in de ontwikkeling van infrastructuur: Beverwijk, Haarlem, Sloterdijk, Zaanstad, Zeeburg Marina, Overdiemen, Amstelveen centrum, Purmerend, Hilversum, Almere Poort, Amsterdam Amstel. Hoofddorp kan, afhankelijk van de positie die het in zal nemen in het stedelijk netwerk van NHZ, een knooppunt van nationaal of regionaal niveau worden.

Kwetsbare groepen

De sociale ontwikkelingen vragen om toepassing van een aantal principes. Zo moet de ruimte in de regio bereikbaar, toegankelijk, bruikbaar en veilig zijn ingericht op de menselijke maat van kwetsbare groepen. Hiertoe worden specifiek de knooppunten en de woonmilieus onderzocht op de consequenties vanuit sociale en culturele vraagstukken. Wanneer de onderzoeksgegevens bekend zijn, kunnen de verstedelijkingsopties hierop onderscheiden worden.

Cultuur als
identiteitsdrager

Metropolen worden gekenmerkt door een concentratie van cultuur(historie), culturele activiteiten, hoogwaardige architectuur, pluriformiteit van bevolkingsgroepen en toerisme. Bij de ontwikkeling tot metropool kunnen cultuurhistorische elementen in het gebied een belangrijke bijdrage leveren aan het metropolitaans klimaat. Deze elementen kunnen worden ontwikkeld tot broedplaatsen voor culturele activiteiten, hotspots van het uitgaansleven en innovatieve bedrijvigheid. Cultuurhistorische elementen in oude haven- en industriegebieden langs het Noordzeekanaal, aan het IJ, aan de Zaan en aan de Haarlemmertrekvaart lenen zich hiervoor bij uitstek.

Euro als metafoor
voor grootstedelijke
uitstraling

De oostwest-zone van het Noordzeekanaal en de Stelling van Amsterdam vormen samen op de kaart grote gelijkenis met het logo van de euro. Planologisch gezien is de euro een metafoor voor grootstedelijke uitstraling. Deze krijgt in de praktijk invulling door erfgoedlocaties te ontwikkelen en met elkaar in verband te brengen. De ontwikkelde, hoogwaardige locaties krijgen expliciet ook sociale en culturele functies. Op grotere schaal wordt de euro daarmee een podium waar juist deze functies in de schijnwerpers staan. Zo wordt een krachtige impuls gegeven aan de identiteit van de gewenste deltametropool.

Cruciaal is dat de euro uitnodigt om met diverse functies verdere invulling te geven door middel van zaken als groenontwikkeling, bedrijventerreinen, een haven in de Wijkmeer en infrastructuur. Daardoor groeit een ruimtelijke structuur die het plangebied verbindt, doet bloeien en tot metropolitane hoogte brengt.

Ruimte voor wonen

Bij de ontwikkeling van woningbouw wordt ervoor gekozen om de kwalitatieve onbalans tussen vraag en aanbod op te heffen. Dat betekent dat er vooral veel woonmilieus in de bovenste segmenten worden gerealiseerd en weinig nieuwe in de onderste en middensegmenten. De bovenste segmenten kunnen zowel zeer stedelijk als landschappelijk wonen inhouden. De vraag naar woningen wordt bij voorkeur gerealiseerd in het bestaande stedelijk gebied door verdichting, intensivering, herstructurering en meervoudig grondgebruik, althans zolang dit aansluit op de kwaliteitsbeleving van de woningzoekenden. Het accent ligt daarbij op woningen in het stedelijke en metropolitaanse milieu. In nieuwe uitbreidingslocaties ligt het accent op parkachtige milieus met sub-urbaan wonen. In de onderste en middensegmenten van de woningmarkt is behoud en verbetering van de kwaliteit van de bestaande woonmilieus gewenst. Woningen moeten meer levensloopbestendig worden gebouwd. Dit houdt in dat woningen aangepast zijn of kunnen worden aan leeftijdsafhankelijke wensen. Hierdoor worden mensen in staat gesteld in verschillende fasen van hun leven in hetzelfde huis te blijven wonen.

Ruimte voor werken

Een goed vestigingsklimaat is van belang voor een vitale en evenwichtige sociaal-economische ontwikkeling. Economisch gezien is de Noordvleugel van de Randstad een sterk samenhangend geheel. Met een veelzijdige economische structuur en meerdere sterke economische clusters is de internationale concurrentiepositie goed. Aan de andere kant is de ruimte voor nieuwe bedrijvigheid schaars en maakt deze al gauw inbreuk op de leefbaarheid. Naast het planologisch mogelijk maken van nieuwe terreinen, zet de provincie daarom fors in op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen en het creëren van gemengde werkmogelijkheden in bestaand stedelijk gebied. Langs deze sporen kan de strategie van innovatief ruimtegebruik nader worden gepreciseerd in drie missies:

- intensiever ruimtegebruik (ondergronds en meerlagig bouwen, meervoudig grondgebruik en gemeenschappelijke voorzieningen e.d.);
- hoogwaardiger ruimtegebruik (herstructurering, differentiatie/concentratie, integrale terreinontwikkeling, parkmanagement e.d.);
- selectiever ruimtegebruik (het juiste bedrijf op de juiste plaats, overloop van bedrijven naar andere regio's, menging van werken, wonen en voorzieningen, benutten van milieuhinderruimte e.d.).

De provincie krijgt een taak bij de vestiging van grootschalige en perifere detailhandel. In het streekplan zal hiervoor beleid worden ontwikkeld. Dit zal onderdeel uitmaken van het ontwerp-beleidskader voor het locatiebeleid voor

de vestiging van bedrijven, kantoren en andere grootschalige voorzieningen.

'Nieuwe IJ':
kerngebied voor aan
Schiphol gebonden
bedrijvigheid

De Zuid-as en Schiphol zijn de gebieden met internationale allure. Het is de bedoeling dat deze locaties elkaar aanvullen en zich ontwikkelen tot een internationaal topmilieu. Schiphol zelf richt zich met name op de concurrentie met ander luchthavens, met vastgoedontwikkeling die past bij de luchthavenfunctie. Het kerngebied voor de aan Schiphol gebonden bedrijvigheid, het 'Nieuwe IJ', loopt van Nieuw-Vennep via Schiphol en Hoofddorp naar de Zuid-as en Zuid-Oost/Arena. Bij Schiphol is een aftakking van dit kerngebied langs de A5 naar het Westelijk Havengebied. Deze logistieke functie in de zone Schiphol-Westelijk Havengebied vindt zijn vervolg mede in zeehaven-gerelateerde logistieke functies in de richting van de IJmond. Deze zone is vooral gericht op Value Added Logistic: logistieke en distributiebedrijven die naast transport van goederen deze producten ook bewerken. Hetzelfde geldt voor de zone langs de A4 ten zuiden van Schiphol tot en met Nieuw-Vennep. Ook Almere is een optie voor de vestiging van Value Added Logistic. Ten oosten van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, langs de verlegde N201, is plaats voor veilinggebonden bedrijvigheid. Binnen het Nieuwe IJ zullen drie gebieden integraal worden uitgewerkt: het gebied ten noorden van de luchthaven (Elzenhof/Badhoevedorp/Nieuwe Meer), het gebied tussen de luchthaven en het westelijk havengebied en het gebied ten zuiden van de luchthaven langs de A4 tot en met Nieuw Vennep. Hierbij wordt rekening gehouden met het lopende leefbaarheidsonderzoek, de visie ten aanzien van water, groen en recreatie en het milieu- en veiligheidsbeleid.

Kwaliteit gaat boven
kwantiteit

Bij de ontwikkeling van Schiphol-gerelateerde bedrijven gaat kwaliteit boven kwantiteit. Het is niet de ambitie om de Schipholregio één groot versteend oppervlak te laten worden. Leefbaarheid en kwaliteit van het leefmilieu zijn belangrijk voor de regio. Daarmee wordt ook een aantrekkelijk vestigingsmilieu geboden voor bedrijven. Verder moet de ontwikkeling van nieuwe werkgebieden plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van daarbij benodigde infrastructuur. Het kabinetsbesluit over het veiligheidsbeleid rond Schiphol zal maatgevend worden voor de definitieve ruimtelijk-economische mogelijkheden binnen de Schipholregio. Rond het beperkingengebied moet een beleid worden ontwikkeld gericht op het voorkomen van vermijdbare hinder.

Ruimtetekort
zeehaven oplossen
door
herstructurering en
innovatief
ruimtegebruik

Tot 2020 is er onvoldoende ruimte voor natte, kadegebonden en havengebonden activiteiten. Er is een overschot aan droge terreinen op het zeehavenareaal. Tekorten aan ruimte moeten worden opgelost door herstructurering en innovatief ruimtegebruik. Nieuwe afwegingen komen pas aan de orde op het moment dat plannen worden ontwikkeld om terreinen voor kade- en havengebonden activiteiten aan deze bestemming te onttrekken. De milieuhinderzone moet in dat geval worden verkleind. De te verplaatsen

bedrijven moeten in eerste instantie een plek krijgen op het huidige haventerrein door een slimme plaatsing van het bedrijf binnen de milieuhinderzone.

Bij de ontwikkeling van terreinen hanteert de provincie de volgende benuttingsvolgorde als uitgangspunt:

- | | |
|--------------------|--|
| Benuttingsvolgorde | <ul style="list-style-type: none"> • optimale benutting van bestaande terreinen; • herstructurering en innovatief ruimtegebruik; • ontwikkeling van terreinen die reeds in de planvoorbereiding zijn opgenomen (Averijhaven, Derde Haven IJmuiden); • eventuele ontwikkeling van de Wijkermeerpolder (na evaluatie). De benutting van de Wijkermeerpolder om verplaatsing van bedrijven uit havengebieden van Amsterdam, Zaanstad en de IJmond mogelijk te maken moet niet worden uitgesloten. |
|--------------------|--|

Zeetoegang verbeteren	Knelpunt voor het benutten van de potenties is de maritieme toegang tot het Noordzeekanaalgebied. Om dit knelpunt op te lossen streeft de provincie naar een zo spoedig mogelijke aanleg van een nieuwe grote zeesluis bij IJmuiden, in combinatie met verdieping van de vaargeul en het bieden van lichtfaciliteiten.
-----------------------	--

4.4 Sturing vanuit Stad en Land

Samenhangende beleidspakketten	Investeren in groen in samenhang met verstedelijkingsopties vormt een belangrijke basisgedachte voor de invulling van de derde laag 'Stad en Land'. Om hieraan uitvoering te geven wil de provincie werken vanuit samenhangende 'pakketten' van rode en groene opties, die onderling aan elkaar gekoppeld zijn.
--------------------------------	---

Ruimte voor nieuwe stedelijke functies kan op verschillende wijzen worden gecreëerd:

- | | |
|------------------------------------|--|
| Rode en groene opties voor de stad | <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Verdichting.</i> Het bestaande stedelijk gebied moet beter worden benut door de steden te verdichten. Dit kan door dichter en hoger te bouwen. In bestaande en toekomstige plannen is nog veel ruimte aanwezig voor de bouw van een groot deel van de woningbehoefte. Waar mogelijk moet deze ruimte worden benut voor combinatie met andere functies dan werken en voorzieningen. 2. <i>Knooppunten.</i> Multimodale knooppunten binnen de netwerkstad Noord-Holland Zuid bieden nog veel mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. 3. <i>Uitleggebieden.</i> De volgende gebieden komen eventueel in aanmerking voor verstedelijking, zowel wat betreft wonen als werken: <ul style="list-style-type: none"> • Omgeving Limmen (dit ligt in het streekplangebied Noord-Holland Noord. Eventuele uitbreiding moet t.z.t. in het streekplan NHN worden vastgelegd); • Purmerend (Baanstee-Noord, locatie voor werken); • Bollenstreek/westelijke Haarlemmermeer; |
|------------------------------------|--|

- Driehoek Aalsmeer/Uithoorn/Amstelveen;
- Bloemendalerpolder;
- IJburg II;
- Almere Pampus (binnen en buiten);
- Almere Hout/Zuidelijk Flevoland.

Voor het landelijke gebied onderscheidt de provincie volgende ontwikkelingen uitdagingen:

Rode en groene
opties voor
landelijke gebied

1. *Behoud en ontwikkeling van landschapsparken van formaat:* het kustgebied, het IJmeer, Noord-Hollands Midden en het Groene Hart met de onderlinge verbindingen. De keuzes zitten in de inzet van instrumenten: gaat het om alleen het vrijwaren van verstedelijking door het aanwijzen van landschappen of wordt er ook actief bijgedragen aan de ontwikkeling van deze landschappen als groene landschapsparken van de steden, met een bijzondere waarde voor natuur, water, recreatie en cultuurhistorie.
2. *Ontwikkeling van robuuste regionale groenstructuren* tot een samenhangend regionaal parksysteem. Opties zijn de exacte plekken waar uitbreiding van de groenstructuren plaatsvindt.
3. *Landschapsontwikkeling in combinatie met verstedelijking.* Dit is vooral gewenst in gebieden waar het landschap door middel van groen een veel hogere kwaliteit kan krijgen zoals in de Bollenstreek en in de jonge droogmakerijen. Er ontstaan aantrekkelijke woongebieden, die ook een belangrijke recreatieve functie kunnen vervullen, zoals bij de landgoederen in de binnenduinrand bij Haarlem. Opties zijn de locaties waar de groen/rode gebieden tot stand kunnen komen.

Hoofdstuk 5 Strategische beleidspakketten

Hoe verhouden de opties voor de lagen water en infrastructuur zich tot die voor stad en land? Water en infrastructuur leveren immers de voorwaarden waaronder verstedelijking en groenontwikkeling moeten plaatsvinden. Een aantal strategische beleidspakketten maakt de samenhang tussen de drie lagen zichtbaar.

'Water' levert
eenduidig
ontwikkelingsbeeld

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat van de sturende lagen de laag water een eenduidig, gefaseerd ontwikkelingsbeeld voor de toekomst oplevert, met voor verstedelijkingsopties een beperkte mogelijkheid tot sturing.

Relaties tussen
infrastructuur en
verstedelijkings-
opties

Voor de tweede laag, de infrastructuur, gelden meerdere opties en is voor de ontwikkeling van de verstedelijking en de daarmee gepaard gaande 'groene' keuzemogelijkheden de belangrijkste laag. Bij de beleidskeuzen voor verstedelijking zijn vier opties bepalend, namelijk 1) 'verdichten', hieronder vallen ook de knooppunten; 2) uitleggebieden compact gebouwd; 3) uitleggebieden in lage dichtheden in het groen; 4) Almere. Deze opties worden gecombineerd met verschillende opties voor infrastructuur. Tabel 5.1 geeft een overzicht waar de belangrijkste relaties liggen tussen infrastructuur en verstedelijkingsopties.

[Invoegen] Tabel 5.1: Relatie tussen infrastructuur en verstedelijkingsmogelijkheden

Vier strategische
beleidspakketten

Voor het samenstellen van strategische beleidspakketten is gezocht naar logische combinaties van infrastructuur en verstedelijkings- en groene opties. Hieruit vloeien een viertal mogelijkheden voort:

1. *Metropolitane stedelijkheid*: combinatie van Regionet en Rondje Randstad Hart-op-Hart en een doorstroomroute via de A4-A9-A2-A1 met een sterke binnenstedelijke verdichting van de steden in NHZ;
2. *Booming Zuidflank*: combinatie van uitbreiding van het Regionet en het Rondje Randstad met verdichting van de stad en compacte verstedelijking in de Zuidflank van Amsterdam;
3. *Groeipool Almere*: combinatie van een aantal infrastructuurlijnen, namelijk aanleg IJmeerlijn, Rondje Randstad Hart-op-Hart Buitenring en omleggen doorstroomroute via Flevoland en verstedelijking in Almere;
4. *Netwerkstad in het groen*: combinatie van geringe uitbreiding van het regionale wegennet met binnenstedelijke verdichting en uitleggebieden in het groen.

'Vaste' groenopties

De vier beleidspakketten maken op verschillende wijze zichtbaar dat aan bepaalde verstedelijkingsopties 'vaste' groenopties zijn verbonden. 'Metropolitane Stedelijkheid' en 'Groeipool Almere' zijn heel geconcentreerd, met respectievelijk vooral verdichting in het stedelijk gebied of uitbreiding van woningbouw in Almere. De andere pakketten geven een meer gespreid beeld. In de variant 'Booming Zuidflank' wordt vooral in hogere

dichtheden gebouwd, terwijl 'Netwerkstad in het groen' een variant is met woningbouw in lagere dichtheden met veel investeringen in groen in de woonomgeving.

5.1 Beleidspakketten

Consequenties voor
water,
infrastructuur en
stad/land

Voor alle strategische beleidspakketten geldt dat beleidsbeslissingen altijd in samenhang worden genomen. Bindend element van de vier strategische richtingen is dat er veel ruimte is voor waterberging (piek en calamiteit) en voorraadbeheer in combinatie met veenmoeras. De overige consequenties voor water, infrastructuur en stad/land verschillen en worden hieronder beschreven.

5.1.1 Metropolitane stedelijkheid

Kenmerk water:

- Minder mogelijkheden binnen de steden.

Veel ruimte voor
water

De concentratie van verstedelijking binnen het bestaande stedelijk gebied laat veel ruimte voor water in het streekplangebied. Daar staat tegenover dat wateropvang binnen de stad onder druk kan komen te staan. Op meerdere plekken worden locaties aangewezen voor calamiteitenberging en piekberging. Met name ruimte voor voorraadbeheer zal delen van het landelijk gebied een ander uiterlijk kunnen geven. Dit geldt vooral voor het westelijk deel van Waterland waar het gebied verder zal worden vernat, wat op de lange termijn de vorming van een veenmoeras tot gevolg zal hebben. Er worden mogelijk voorraadbekkens voor water gerealiseerd ten zuidwesten van Amsterdam. Dit kan in de vorm van een tussenboezem die wordt gevoed door water uit het Markermeer of het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze voorraadbekkens kunnen de verblijfskwaliteit van de omliggende gebieden verhogen. Wellicht kan de aanleg worden gecombineerd met recreatie als fiets-, wandel en kanomogelijkheden. Het is de vraag of een duurzaam watersysteem en voorraadbekkens kunnen worden gecombineerd met grootschalige uitbreiding van glastuinbouw in de zuid-oosthoek van de Haarlemmermeer. Die locatie is namelijk uitermate geschikt voor calamiteitenberging. Calamiteitenberging kan wel met landbouw, maar zeker niet met glastuinbouw samengaan.

Kenmerken infrastructuur:

- Rondje Randstad Hart-op-Hart: binnenring en/of buitenring. Verbindingen met andere steden belangrijk;
- HSL-achterlandverbindingen;
- Accent op nationale weg- en openbaarvervoerverbindingen en Regionet.

Het Rondje Randstad Hart-op-Hart gaat gepaard met een zware

Hart-op-hart- verbindingen

verstedelijkingsopgave in de steden. Ook voor de weginfrastructuur zijn hart-op-hart-verbindingen belangrijk. Om de doorstroming van het lange afstandsverkeer op het nationale wegennet te garanderen is ontvlechting van verkeerssoorten nodig. Daarvoor wordt een doorstroomroute van de A4/A9/A2/A1 aangelegd. Het zuidelijk deel van de Ringweg A10 van Amsterdam en de Gaasperdammerweg worden stadsautosnelwegen. Vanwege het hogere aantal inwoners in de steden neemt het draagvlak voor openbaar vervoer in het stedelijk gebied toe. Dit biedt kansen voor de aanleg van meerdere lightrail- en metrolijnen zoals het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp en Zaanstad. Ook behoort een lightrailverbinding Hilversum-Naarden tot de mogelijkheden. Voor het openbaar vervoer geldt dat hart-op-hart-verbindingen belangrijk zullen zijn vanwege de toegenomen betekenis van de steden. Voor de ontwikkeling van knooppunten komen met name de knopen op (inter)nationaal niveau in aanmerking zoals Schiphol, Amsterdam CS, Zuid WTC en Bijlmer en belangrijke regionale knopen als Haarlem, Hilversum, Hoofddorp en Amsterdam Amstel.

Kenmerken Stad en Land:

- Geconcentreerd wonen en werken in bestaand gebied;
- Nadruk op stedelijke woonmilieus;
- Veel kans op behoud identiteit open landschappen;
- Uitbouwen, kwaliteitsverbetering natuur;
- Sterke verweving werken en wonen;
- Verdringing haventerreinen uit de stad, verkleining milieucontouren werkgebieden nodig;
- Veel inspanningen om stad en milieu in evenwicht te houden;
- Ontwikkeling van grote landschapsparken;
- Ontwikkeling robuuste regionale groenstructuren rond de steden.

Verdichting door meervoudig en intensief grondgebruik

Het accent ligt op de binnenstedelijke verdichting van met name de naoorlogse wijken. Naast woongebieden moeten ook werkgebieden worden geïntensiveerd en geherstructureerd. De noodzakelijke verdichting kan alleen plaatsvinden als wordt gestreefd naar meervoudig en intensief grondgebruik. Een dergelijk grote verdichtingsoperatie zal waarschijnlijk leiden tot het hoger bouwen in de stad waardoor de steden een stadser karakter kunnen krijgen. Het bewaken van de kwaliteit van het stedelijk gebied is daarbij wel een vereiste. De grootste verdichtingsoperatie zal plaatsvinden in Amsterdam. Ook steden als Haarlem, Zaanstad, Purmerend, de kernen in Gooi en Vechtstreek en het relatief jonge Hoofddorp zullen een verdichting moeten ondergaan om aan de vraag naar woningen en werkgelegenheid te kunnen voldoen. Deze optie voorziet wel in de behoefte aan hoogstedelijk wonen, niet aan de behoefte aan luxe wonen in het groen. De verwachting is dat niet in de gehele woonbehoefte kan worden voorzien.

Knooppunten zullen belangrijke locaties worden voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen. Waar mogelijk worden wonen en werken

Benutten 'moeilijke' locaties	gemengd ontwikkeld. Bij de binnenstedelijke verdichtingsoperatie komen ook 'moeilijke' locaties aan bod. Dit zijn locaties die technische moeilijk en dus duur zijn zoals bijvoorbeeld het bouwen boven infrastructuur boven de A10-zuid en west. Moeilijk zijn ook locaties waarvoor eerst andere functies moeten worden verplaatst, zoals binnen de Ringweg A10 aan de westkant van het centrum van Amsterdam. Dit zijn nu nog havengebieden en het benutten hiervan voor wonen en hoogwaardig werken betekent het verder westwaarts verplaatsen van haventerreinen.
Landschapsparken van de toekomst	Doordat er meer mensen in het stedelijk gebied komen te wonen zal de recreatiedruk op het omringende landelijk gebied toenemen. Het omringende landelijk gebied moet daarom worden ingericht als de nieuwe landschapsparken van de toekomst. Het betreft hier het Kustgebied, Waterland en het Groene Hart. In deze gebieden wordt fors geïnvesteerd in de ontwikkeling van landschap, natuur, water en extensieve recreatie. In deze landschapsparken is landbouw meer een nevenfunctie met neveninkomsten uit de recreatie. De landschappen van Noord-Holland Zuid worden gespaard, uitgezonderd een deel van het open gebied tussen Amsterdam en Kennemerland in verband met de verschuiving van de havengebieden westwaarts.
Regionaal parksysteem	Daarnaast worden de bestaande groengebieden met elkaar verbonden tot een regionaal parksysteem. Hierbij kan worden gedacht aan een groen/blauw netwerk, bestaande uit open landschappen, plassen en bosselementen in en tussen de steden. Het gaat om het netwerk van de Alkmaardermeer naar de Groene IJmond, Spaarnwoude en de westelijke Haarlemmermeer, de Groene As, het Amsterdamse Bos en de Amstellob. In Metropolitane Stedelijkheid wordt het groen/blauwe netwerk vooral in het zuiden uitgebreid. Het park van de 21^e eeuw en de tussenboezem aan de rand van de Haarlemmermeer vormen hiervan uitbreidingen, evenals een uitbreiding in de omgeving van Aalsmeer en Uithoorn en bij Weesp. Door uitbreiding van de haven wordt de bestaande groenstructuur van Spaarnwoude versmalt. Compensatie wordt gevonden in het zuiden.

5.1.2 Booming Zuidflank

Kenmerken water:

- In het zuiden conflicten tussen water en verstedelijking;
- Meer ruimte voor water nodig in Groene Hart.

Moeilijker te	De nieuwe woon- en werkgebieden zijn waarschijnlijk minder makkelijk te combineren met ruimte voor waterberging. Dit heeft te maken met technische problemen als riolering en bekabeling, welke zich moeilijk verhouden tot variabele waterpeilen. Net als bij 'Metropolitane stedelijkheid' worden op meerdere plekken locaties aangewezen voor calamiteitenberging en
---------------	--

combineren met
waterberging

piekberging. Met name ruimte voor voorraadbeheer zal delen van het landelijk gebied een ander uiterlijk kunnen geven. Dit geldt vooral voor het westelijk deel van Waterland waar het gebied verder zal worden vernat, wat op de lange termijn de vorming van een veenmoeras tot gevolg zal hebben. Er worden mogelijk voorraadbekkens voor water gerealiseerd ten zuidwesten van Amsterdam in de vorm van een tussenboezem. Deze voorraadbekkens kunnen de verblijfskwaliteit van de omliggende gebieden verhogen.

Kenmerken infrastructuur:

- Uitbreiding van Regionet: tangenten, doortrekken van lijnen;
- Accent op nationale weg- en openbaar vervoerverbindingen;
- Realisatie van rondje Randstad op Binnenflank of Hart-op-Hart Binnenring en/of Buitenring belangrijk;
- Druk op N201 tot omzetting in autoweg.

Accent ligt op zowel
het nationale als het
regionale niveau

Het aaneenkoppelen van verschillende lokale openbaarvervoersystemen in een regionaal systeem, wordt gecombineerd met een aanzienlijke verstedelijking binnen de bestaande steden. Daarnaast zullen er nieuwe uitbreidingen komen, vooral aan de zuidkant van het Amsterdamse stadsgewest. Hierbij wordt ook het Rondje Randstad Binnenflank of Hart-op-Hart Binnenring en/of Buitenring aangelegd. Het accent voor de infrastructuur ligt op zowel het nationale als het regionale niveau. Ten zuiden van het Noordzeekanaal zijn echter wel problemen te verwachten op het regionale wegensysteem door een toename van het verkeer. Ontvlechten van lokaal en regionaal verkeer op dat regionale stelsel lijkt daarom zinvol. Om problemen in de Schipholregio te voorkomen wordt de maximale variant van de N201 uitgevoerd.

Tangentiële en
radiale OV-
verbindingen

Voor het verbinden van nieuwe woon- en werkgebieden - met elkaar en met bestaande woon/werkgebieden - is een aantal regionale tangentiële OV-verbindingen nodig zoals de Zuidtangent-oost naar Weesp of IJburg, de Zuidtangent naar Uithoorn en een verbinding van de Zuidtangent met de spoorlijn door de Bollenstreek. Daarnaast moeten sommige radiale openbaarvervoerlijnen worden doorgetrokken zoals de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Hoofddorp en de Amstelveenlijn tot Uithoorn. Het accent ligt op knooppunten van nationaal en regionaal niveau in het zuidelijk deel van de regio. Vooral de knooppunten waar de overstap plaatsvindt van de tangentiële regionale lijnen op het nationale openbaarvervoernet en vice versa zijn van belang. Op internationaal niveau zijn dit Schiphol en Zuid WTC, op nationaal niveau Hoofddorp en Bijlmer en op regionaal niveau Amstelveen.

Kenmerken Stad en Land:

- Geconcentreerd wonen en werken maar waarschijnlijk ook enige uitleg in combinatie met water in de stad;
- Meer accent op knooppunten met nadruk op het zuiden;
- Behoud identiteit noordelijke landschappen;

- Mobiliteit tussen wonen en werken in het zuiden meer in balans;
- In het zuiden extra inspanningen om conflicten tussen water en stedelijke functies te voorkomen;
- Extra inspanningen 'stad en milieu';
- Bescherming van landschapsparken in het noorden, actieve ontwikkeling in Groene Hart;
- Ontwikkeling regionale groenstructuren vooral in het zuiden.

Accent ligt op zowel stedelijk als sub-urban wonen	Een groot deel van de verstedelijkingsopgave wordt weliswaar binnen het bestaand stedelijk gebied opgevangen, maar in minder grote mate als bij metropolitane verstedelijkingsoptie. Het accent ligt zodoende op zowel stedelijk als sub-urban wonen. Deze optie geeft voldoende ruimte om de woningbehoefte op te vangen. De nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties liggen aan de zuidkant van Amsterdam en in de vorm van wat compacte locaties. Het gaat hierbij om de Bloemendalerpolder, de Bovenkerkerpolder, de Bollenstreek in combinatie met Haarlemmermeer-west. De nieuw te ontwikkelen locaties kunnen zowel voor wonen als werken worden benut. Door compacter te bouwen kan het ruimtebeslag beperkt blijven en wordt tevens draagvlak ontwikkeld voor openbaar vervoer. Deze variant vraagt wel extra aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de locaties, met een goede differentiatie van woon- en werkmilieus.
Extra aanleg van groen en/of water in de binnenflank	De nog vrij aanzienlijke verdichtingsoperatie in het bestaand stedelijk gebied vraagt om het gelijktijdig ontwikkelen van groen in de stad met aanvullende groenontwikkeling nabij de nieuwe locaties. Nieuwe recreatie- en natuurgebieden moeten zo dicht mogelijk bij de verstedelijking worden aangelegd om de recreatiedruk dicht bij huis op te vangen. Dit betekent extra aanleg van groen en/of water in de binnenflank. Gedacht wordt aan het uitbreiden van de regionale groenstructuur in het zuiden door aanleg van het Park van de 21e eeuw en de tussenboezem aan de zuidkant in de Haarlemmermeer, plus verbindingen rond Uithoorn naar de Amstellob, zodat een robuust parksysteem ontstaat.
Buffergebieden of provinciale landschappen	Door vooral ten zuiden van Amsterdam te verstedelijken, worden de noordelijke landschappen beschermd, bijvoorbeeld door het aanwijzen van buffergebieden of provinciale landschappen. In Waterland blijft de landbouw zoveel mogelijk behouden als beheerder van het waardevolle cultuurlandschap. Door de stedelijke ontwikkeling in het zuiden zal het Groene Hart sterker onder druk komen te staan. Hier zal dan ook worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van landschap, natuur, water, extensieve recreatie en waterrecreatie.

5.1.3 Groeipool Almere

Kenmerk water:

- Minder ruimte voor water in Almere.

De concentratie van verstedelijking in Almere laat, evenals in de variant Metropolitane Stedelijkheid, veel ruimte voor water in Noord-Holland Zuid. Deze optie kan daarom worden gecombineerd met duurzaam waterbeheer. Anders dan bij de metropolitane optie is ook ruimte voor water nodig in en in de nabijheid van Almere.

Veel ruimte voor water, maar Almere moet bijspringen

Op meerdere plekken worden locaties aangewezen voor calamiteitenberging en piekberging. Het westelijk deel van Waterland wordt verder vernat, waardoor zich hier een veenmoeras ontwikkelt. Er worden mogelijk voorraadbekkens voor water gerealiseerd ten zuidwesten van Amsterdam in de vorm van een tussenboezem. Deze voorraadbekkens kunnen de verblijfskwaliteit van de omliggende gebieden verhogen.

Het is zeer de vraag of het duurzame watersysteem kan worden gecombineerd met grootschalige uitbreiding van glastuinbouw in de zuid-oosthoek van Haarlemmermeer.

Kenmerken infrastructuur:

- omleggen doorstroomroute A1 via Flevoland;
- aanleg IJmeerlijn;
- realisatie 'Rondje Randstad' Hart-op-Hart Buitenring vormt een belangrijke stimulans.

De keuze voor het Rondje Randstad Hart-op-Hart Buitenring en omlegging van de doorstroomroute via Flevoland moet gepaard gaan met een flinke mate van verstedelijking. De keuze voor het Rondje Randstad Buitenflank en een omlegging van de doorstroomroute via Zuidelijk Flevoland zal daarom gepaard moeten gaan met een grote uitbreiding van Almere. In dat geval ligt ook de aanleg van de IJmeerlijn voor de hand.

Ingrijpende investeringen in infrastructuur

Als IJburg II en Almere Pampus buitendijks worden ontwikkeld, ligt het voor de hand om de Zuidtangent door te trekken naar IJburg-Almere. Tevens vereist de verstedelijking van Almere een spoor- of lightrailverbinding naar Utrecht. De ingrijpende infrastructuurmaatregelen zullen een fasering van de aanleg noodzakelijk maken.

Bij de ontwikkeling van knooppunten ligt het accent bij knopen aan het Rondje Randstad Hart-op-Hart Buitenring. Als regionale knopen komen Overdiemen, Zeeburgereiland en Almere-Poort in aanmerking.

Kenmerken Stad en Land:

- Gemêleerde woon- en werkmilieus;
- Aantrekkelijke maar dure, technisch 'gewaagde' locaties in het IJmeer;
- Mogelijk ondersteunde locaties op de lijnen naar Almere nodig (IJburg II, vergroting knelpunt Diemen. Behoud identiteit landschappen;
- Groot beroep op Almere en weinig druk op herstructurering en intensivering binnenstedelijk (woningmarkten vloeien ineen);

- Bescherming, geen actieve ontwikkeling van landschapsparken;
- Ontwikkeling van regionale groenstructuren vooral in oosten bij Weesp.

Almere groeit uit tot één van de grotere steden van Nederland

De verstedelijkingsopgave wordt vooral in Almere opgelost. Almere zal daarbij uitgroeien tot één van de grotere steden van Nederland. Ook in deze optie zal er in het streekplangebied binnenstedelijke verdichting en herstructurering moeten plaatsvinden. Daarbij vindt ook in Almere een zekere intensivering plaats. Het accent ligt echter op de ontwikkeling van sub-urbane woonmilieus. Met deze optie kan wel in de vraag naar woningen worden voorzien. Gezien het feit dat het economisch zwaartepunt ligt rondom Schiphol zijn wel mobiliteitsproblemen te verwachten. Bovendien wordt hiermee niet tegemoet gekomen aan de woningvraag in het westelijk en noordelijk deel van het streekplangebied.

Almere wordt meerzijdig ontwikkeld, namelijk richting het Gooi/Amersfoort in een grote locatie Almere Hout en richting Amsterdam in de zowel binnendijkse als buitendijkse locatie Almere Pampus. Belangrijke randvoorwaarde is dat Zuidelijk Flevoland goed wordt aangesloten op het infrastructuurnet. Dit betekent onder meer dat er een railverbinding door het IJmeer nodig is. Om hiervoor voldoende draagvlak te creëren, is aan de Amsterdamse kant uitbreiding nodig in de vorm van IJburg II en het Zeeburgereiland.

Naast de ontwikkeling van woningbouw is ook uitbreiding van de werkgelegenheid nodig om de scheve woon/werkbalans in Zuidelijk Flevoland, die nu al bestaat, op te lossen.

Oplossen verstedelijkingsopgave in Almere spaart landschappen in streekplangebied

Bij een dermate grote ontwikkeling van Almere is ook in die regio grootschalige uitbreiding van groengebieden en water nodig. Uitbreiding van wonen en werken in Noord-Holland Zuid wordt tegengegaan door het ontwikkelen van buffers of met behulp van de door het rijk genoemde regionale parken of provinciale landschappen. Het oplossen van de verstedelijkingsopgave in Almere spaart de landschappen in het streekplangebied. Dit betekent dat er niet geïnvesteerd wordt in groene ontwikkeling van het Kustgebied, Noord-Hollands Midden en het Groene Hart. Wel wordt de toegankelijkheid van het landelijk gebied verbeterd. Er zijn minder recreatiegebieden nodig dan in andere beleidspakketten, waardoor de landbouw grotendeels behouden kan blijven. Wat betreft de ontwikkeling van de regionale groenstructuur zal de nadruk zal liggen op de ontwikkeling van de groene wateras bestaande uit het Noordzeekanaal en aanliggende groene polders naar het IJmeer en aanleg van groengebieden bij Weesp. Landschapsontwikkeling in combinatie met wonen in een groene setting vindt alleen in Almere plaats.

5.1.4 Netwerkstad in het groen

Kenmerken water:

- Zowel in het zuiden als noorden conflicten tussen water en de verspreide bebouwing;
- Bebouwing aanpassen aan watersysteem.

Delen landelijk gebied krijgen ander uiterlijk

Op meerdere plekken worden locaties aangewezen voor piekberging. Met name ruimte voor voorraadbeheer zal delen van het landelijk gebied een ander uiterlijk kunnen geven. Dit geldt vooral voor het westelijk deel van Waterland waar het gebied verder zal worden vernat, wat de vorming van een veenmoeras tot gevolg zal hebben. Er worden mogelijk voorraadbekkens voor water gerealiseerd ten zuidwesten van Amsterdam in de vorm van een tussenboezem. Deze voorraadbekkens kunnen de verblijfskwaliteit van de omliggende gebieden verhogen. De meer verspreide bebouwing in lagere dichtheden kan waarschijnlijk vrij goed worden gecombineerd met ruimte voor water voor voorraadbeheer.

Diffusere verkeersstromen in zuidelijk deel regio

Een combinatie van de aanleg van een doorstroomroute en een uitbreiding van het regionale wegennet biedt mogelijkheid voor zowel binnenstedelijke verdichting als uitbreiding in met name het zuidelijk deel van het streekplangebied. De binnenstedelijke verdichting geeft draagvlak voor de aanleg van enkele OV-lijnen als de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en naar Zaanstad. De uitbreiding is meer verspreid en in lagere dichtheden dan bij 'Booming Zuidflank'. Hierdoor zullen verkeersstromen in het zuidelijk deel van de regio diffuser zijn. Te verwachten valt dat het lokaal en regionaal verkeer daarom van dezelfde wegen gebruik kunnen maken.

Weinig draagvlak voor aanleg nieuw openbaar vervoer

Door de geringe dichtheid van de bouwlocaties zal er te weinig draagvlak zijn voor de aanleg van nieuw openbaar vervoer, zeker voor de duurdere lightrailsystemen. Voortransport zal daarom vaker met de auto plaatsvinden. Er is meer sprake van ketenmobiliteit. Naast knooppunten die van nationaal belang zijn als Schiphol, Zuid WTC en Amsterdam CS, ligt het accent bij de ontwikkeling van knooppunten op lokale en regionale knooppunten in het zuidelijk deel van het streekplangebied.

Kenmerken Stad en Land:

- Wonen gespreid, werken op deels knooppunten en overstappunten. Deels ook gespreid zoals recreëren en winkelen (waaronder weidewinkels);
- Veel doorsnijdingen van landschappen en natuur (kleinere wegen);
- Aantasting identiteit van landschappen in het zuiden en noorden;
- Grote inspanningen nodig om de verspreide stedelijke functies te combineren met vernatting en bodemdaling (vooral in het noorden);
- Bescherming, geen actieve ontwikkeling van landschapsparken;
- Geen verdere ontwikkeling van robuuste groenstructuren, alleen kleinschalige verbindingen;
- Landschapsontwikkeling gecombineerd met wonen op uitbreidingslocaties.

De herstructurerings- en verdichtingsopgave is nog kleiner dan in de variant

Aanvullende
woonmilieus in het
groen in lage
dichtheden

'Booming Zuidflank'. Daarnaast zijn aanvullende woonmilieus in het groen in lagere dichtheden nodig. De volgende locaties komen dan in beeld: de Bloemendalerpolder, de Bovenkerkerpolder, de Bollenstreek in combinatie met Haarlemmermeer-west, Almere, en Limmen. De dichtheid waarin gebouwd wordt is echter veel lager en de ontwikkeling van de woongebieden gaat gepaard met een forse investering in groen in deze woongebieden. Bestaande woongebieden met weinig groen, waaronder de westelijke tuinsteden van Amsterdam, krijgen eveneens een groener uiterlijk. De luxe woongebieden lenen zich voor combinatie met hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid en werken aan huis, maar minder voor combinatie met bedrijventerreinen. In het landelijk gebied wordt de mogelijkheid geboden om bestaande agrarische bedrijfsgebouwen te vervangen door een kleiner bouwvolume aan woningen, volgens het principe ruimte voor ruimte. De verwachting is dat ook in deze variant voldoende in de vraag naar woningen kan worden voorzien. Het is in ieder geval de optie die het meest aansluit bij de vraag van de markt.

Zeer verspreide
recreatieve druk

De recreatieve druk is in de netwerkstad zeer verspreid. Steden, het landelijk gebied, parken en natuurgebieden hebben hun eigen aantrekkingskracht. Om al deze attracties te kunnen bezoeken is behoefte aan een kleinschalig netwerk van recreatieve voorzieningen. Deze zijn gekoppeld aan een fijnmazig netwerk van groen/blauwe verbindingen in het stedelijk en het landelijk gebied. De regionale groenstructuur wordt niet verder uitgebreid. Wel komen er groen/rode uitleggebieden. Dit is vooral gunstig voor landschappen zoals de Bollenstreek, die hierdoor landschappelijk verbeterd kunnen worden. De nieuwe landschappen zijn tevens aantrekkelijk voor recreanten.

Geen ontwikkeling
van nieuwe natuur
en landschap

De landschapsparken het Kustgebied, Noord-Hollands Midden en het Groene Hart worden beschermd. Vanwege de verspreide druk op de gebieden wordt ontwikkeling van natuur en landschap niet nodig geacht. Wel wordt het gebied beter ontsloten voor de extensieve recreatie en komen er kleinschalige groen/blauwe verbindingen. De landbouw blijft een belangrijke rol spelen in de landschapsparken.

5.2. Voorlopige ontwikkelingsrichting Noord-Holland Zuid

Verschillen en
overeenkomsten

De vier strategische beleidspakketten laten de 'hoeken van het speelveld' zien voor de richting waarin Noord-Holland Zuid zich kan ontwikkelen. De volgende stap is om binnen dit speelveld een koers te bepalen voor de meest wenselijke ontwikkelingsrichting. Belangrijke ingrediënten hierbij zijn de verschillen en overeenkomsten tussen de pakketten. Met name de overeenkomsten geven aanleiding tot keuzes die de basis leggen voor de strategie die de provincie voorstaat. Aan de andere kant vragen de verschillen tussen de pakketten juist om verdere discussie met de regio.

Strategische keuzes

Op basis van de gemeenschappelijke onderdelen uit de vier beleidspakketten spreekt de provincie zich uit voor een zestal strategische keuzes. Deze keuzes vormen met elkaar een samenhangende ruimtelijke strategie voor het streekplan Noord-Holland Zuid.

- | | |
|---|--|
| 1. Duurzaam waterbeheer als harde basis | De provincie geeft de hoogste prioriteit aan het herstel en ontwikkeling van een duurzame waterhuishouding en wil meer ruimte geven aan water als grondslag voor de ruimtelijke ontwikkeling. De provincie wil een aantal specifieke gebieden reserveren en inrichten ten behoeve van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer van water. |
| 2. Natuur en cultuurhistorie ontwikkelen in functiecombinaties | De provincie kiest uitdrukkelijk voor behoud en versterking van waardevolle natuurgebieden en cultuurhistorische landschappen in grote eenheden (Noord-Holland Midden, Kustgebied, Groene Hart). De gebiedsspecifieke kwaliteiten van deze gebieden wil de provincie versterken, waar mogelijk door functiecombinaties te zoeken met waterbeheer, een verbrede landbouw, extensieve recreatie en kleinschalige vormen van landelijk wonen. |
| 3. Verbeteren samenhangend regionaal openbaar vervoer in combinatie met knooppunten | De provincie geeft bijzondere prioriteit aan het verbeteren van de ketenmobiliteit binnen de regio door het opzetten van een samenhangend regionaal openbaar vervoersysteem. Dit gebeurt in combinatie met het ontwikkelen van een beperkt aantal specifieke multimodale knooppunten, die een belangrijke functie vervullen in het infrastructuurnetwerk. |
| 4. Inzetten op ontvlechten van verkeersstromen en Deltanet | De provincie wil de bereikbaarheid van de regio verbeteren door verkeersstromen die gebruik maken van dezelfde infrastructuur te ontvlechten. Daartoe wordt een select aantal (inter)nationale doorstroomroutes ontwikkeld in combinatie met een verbetering van het interregionale openbaar vervoer (Deltanet). Het Deltanet wordt aangevuld met een Rondje Randstad Hart-op-Hart (binnenring of buitenring) dan wel Binnenflank. |
| 5. Stimuleren van stedelijke herstructurering | De provincie kiest bij voorkeur voor het versterken van lokale transformatieprocessen als gevolg van stedelijke herstructurering. Uitgangspunt daarbij is een gebiedsspecifieke aanpak van verdichten en verdunnen of het stimuleren van een functiewisseling van woon- en werkgebieden op de langere termijn. |
| 6. Toevoegen van hoogstedelijke en landelijke woonmilieus | De provincie kiest voor het vergroten van de keuzevrijheid en differentiatie in woon- en werkmilieus. Concreet is de inzet gericht op zowel het toevoegen van hoogstedelijke vestigingsmilieus op en rond infrastructurele knooppunten als op het ontwikkelen van landelijke vestigingsmilieus aan de randen van grote watereenheden en groengebieden, met als adagium 'rood betaalt voor groen/blauw'. |

Voorlopige voorkeursvariant

De voorgaande strategische keuzen leiden tot de volgende voorlopige voorkeursvariant voor het streekplan NHZ. Hierbij wordt aangetekent dat de voorkeursvariant is gebaseerd op wenselijkheden en mogelijkheden. Als uit discussies over deze voorkeursvariant of uit de MER blijkt dat problemen niet voldoende worden opgelost door deze variant, kunnen aanvullingen of wijzigingen mogelijk of nodig zijn:

Water

Water

Om zoveel mogelijk ruimte voor water, natuur en landschap te houden voor nu en in de verdere toekomst, wordt er zo zuinig mogelijk met de ruimte in NHZ omgegaan. Een aanzienlijk deel van de woningbehoefte en ruimte voor bedrijven wordt daarom gezocht binnen bestaand stedelijk gebied of in compactere uitleglocaties. Ook wordt water gecombineerd met andere functies als bijvoorbeeld verstedelijking. Dit geldt met name voor de gebieden waar grote potenties liggen voor waterberging, maar die vanuit de stedelijke structuur ook logische zijn om te benutten voor verstedelijking. Het gaat daarbij om de westelijke Haarlemmermeer en een deel van de Bovenkerkerpolder. Een deel van de woningbehoefte van NHZ zal worden opgevangen in Zuidelijk Flevoland. Dit is een gebied met sterke bodemdaling en veel kwel. De verstedelijking in Flevoland zal daarom moeten worden ontwikkeld in samenhang met ruimte voor water.

Aan het IJmeer wordt veel waarde toegekend als waterreservoir en natuur- en recreatiegebied. Het huidige oppervlak wordt instand gehouden. Er wordt daarom gekozen om IJburg niet verder uit te breiden.

Op meerdere plekken worden locaties aangewezen voor calamiteitenberging en piekberging. Met name ruimte voor voorraadbeheer zal delen van het landelijk gebied een ander uiterlijk kunnen geven. Dit geldt vooral voor het westelijk deel van Waterland waar het gebied verder zal worden vernat, wat op de lange termijn de vorming van een veenmoeras tot gevolg zal hebben. Er wordt een tussenboezem ontwikkeld die zich uitstrekt van het IJmeer via de zuidkant van het Amsterdamse stadsgewest tot aan de westelijke Haarlemmermeer. Het 'Park van de 21ste eeuw' in Haarlemmermeer kan onderdeel uitmaken van de tussenboezem. Ook kan de tussenboezem de verblijfswaarde van de omliggende gebieden verhogen door combinatie met recreatie als fiets-, wandel en kanomogelijkheden. Het is wel de vraag of het duurzame watersysteem en de tussenboezem gecombineerd kan worden met grootschalige uitbreiding van glastuinbouw in de zuid-oosthoek van Haarlemmermeer.

De waterproblematiek is een element in de besluitvorming dat vandaag de dag niet mag ontbreken. Uitvoering van de maatregelen is echter iets dat speelt op de langere termijn. In de tussentijd moeten nog vele aspecten verder worden onderzocht en worden bekeken op welke wijze maatschappelijk draagvlak kan worden gecreëerd.

Infrastructuur

Een aantal verschillende stadsgewestelijke openbaar vervoerssystemen worden aan elkaar gekoppeld in een regionaal systeem. Hiervoor worden meerdere tangentiële lijnen aangelegd en een aantal radiale openbaar vervoerlijnen doorgetrokken. Het gaat hierbij om een tangentiële verbinding tussen Schiphol/Hoofddorp en de Bollenstreek, de Zuidtangent naar Uithoorn en de Zuidtangent naar IJburg. Radiale lijnen die worden doorgetrokken zijn de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en naar Schiphol/Hoofddorp en de Amstelveenlijn die wordt doorgetrokken naar Uithoorn. Aan deze infrastructuur worden nieuwe, vrij compacte woon- en werklocaties gekoppeld in de Bollenstreek, de Noorder Legmeer- en een klein deel van de Bovenkerkerpolder nabij een halte van de openbaarvervoerlijn. Rond de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad zal het stedelijk gebied van Amsterdam-Noord en Zaanstad worden getransformeerd van haventerrein in gemengd stedelijk gebied met hoogwaardig wonen en werken.

Voor een verbetering van de ontsluiting van Almere wordt de A6/A9 verdiept aangelegd, de bestaande spoorlijn verdubbeld en wordt een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aangelegd naar Hilversum en Utrecht. Deze verbinding wordt drager van verstedelijking in Zuidelijk Flevoland.

Voor het ontvlechten van verkeerssoorten worden doorstroomroutes aangelegd via de A4-A9-A6/A9-omgelegde A1.

Een beperkt aantal 'multimodale knooppunten' zal worden ontwikkeld. Dit zijn de knooppunten waar de bereikbaarheid via weg en rail voldoende aanleiding geven tot het ontwikkelen en intensiveren van (nieuwe) stedelijke functies als brandpunt van de economische dynamiek in de regio. Op internationaal niveau zijn dit Amsterdam CS, de Zuidas en Schiphol, op nationaal niveau Bijlmer, Hoofddorp en Almere CS en op regionaal niveau Zaanstad, Almere Poort, Sloterdijk, Overdiemen, Hilversum en Haarlem.

Stad en land

Een groot deel van de verstedelijkingsopgave (ca. 50.000 woningen) wordt opgevangen binnen het bestaand stedelijk gebied. Het betreft hier metropolitane en stedelijke woon- en werkmilieus. Daarnaast is er een aantal compactere uitleggebieden, te weten de Bollenstreek, de Noordelijke Legmeerpolder en een gedeelte van de Bovenkerkerpolder en in Zuidelijk Flevoland. Dit zijn met name sub-urbane woonmilieus. Deze locaties worden gesitueerd aan reeds bestaande of nieuw te ontwikkelen openbaar vervoerverbindingen. Aanvullende woonmilieus in het groen of blauw in lagere dichtheden kunnen worden gevonden in de Westelijke Haarlemmermeer, Bovenkerkerpolder en op de strandwal bij Limmen. Er wordt niet voor gekozen om de woningbehoefte die niet binnenstedelijk kan worden opgevangen allemaal in Almere op te vangen. Dit is namelijk geen oplossing voor de woningbehoefte in het westelijk en noordelijk deel van het streekplangebied. Voor Noord-Hollands Midden worden uitbreidingsmogelijkheden voor

woningbouw bekeken en vastgelegd bij het bepalen van de rode contouren. Ruimte voor bedrijven in deze regio wordt gezocht bij Purmerend. Ruimte voor economische ontwikkeling wordt met name gezocht in het zuidelijk deel van NHZ. Hierbij zijn Schiphol en omgeving (het Nieuwe IJ), de Zuidas en Amsterdam Zuid-Oost de belangrijkste concentratiegebieden voor nieuwe ontwikkelingen.

Om de binnenstedelijke verdichting mogelijk te maken kan het noodzakelijk zijn om bedrijven uit de havengebieden van Amsterdam, Zaanstad en de IJmond te verplaatsen. Hiervoor moeten in het NZKG mogelijkheden worden geschapen. Benutting van de Wijkermeer voor dit doel moet niet worden uitgesloten.

De ruimtelijke mogelijkheden voor een eventuele beperkte herconfiguratie van Schiphol worden niet onmogelijk gemaakt.

De nog vrij aanzienlijke verdichtingsoperatie in het bestaand stedelijk gebied vraagt om het gelijktijdig ontwikkelen van groen in de stad met aanvullende groenontwikkeling nabij de nieuwe locaties. Nieuwe recreatie- en natuurgebieden moeten zo dicht mogelijk bij de verstedelijking worden aangelegd om de recreatiedruk dicht bij huis op te vangen. Dit betekent extra aanleg van groen en/of water in de binnenflank. Gedacht wordt aan het uitbreiden van de regionale groenstructuur in het zuiden door aanleg van het Park van de 21e eeuw en de tussenboezem aan de zuidkant in de Haarlemmermeer, plus verbindingen rond Uithoorn naar de Amstellob, zodat een robuust parksysteem ontstaat.

Door vooral ten zuiden van Amsterdam te verstedelijken, worden de noordelijke landschappen beschermd, bijvoorbeeld door het aanwijzen van Noord-Hollands Midden tot Nationaal Landschap of door het aanwijzen van provinciale landschappen. In Waterland blijft de landbouw zoveel mogelijk behouden, mede als beheerder van het waardevolle cultuurlandschap. Door de stedelijke ontwikkeling in het zuiden zal het Groene Hart sterker onder druk komen te staan. Hier zal dan ook worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van landschap, natuur, water, extensieve recreatie en waterrecreatie.

[kaart invoegen]

Dubbele opgave voor
zowel noord- als
zuidflank

Het kaartje visualiseert in samenhang de hoofdelementen van deze ontwikkelingsstrategie. Hieruit blijkt dat zowel voor de zuid- als voor de noordflank van de regio sprake is van een dubbele opgave. In de zuidflank staat de provincie voor de opgave om snelle verstedelijkingsprocessen te geleiden in combinatie met duurzaam waterbeheer. In de noordflank gaat het om het actief ontwikkelen en vernatten van natuur, landschap en cultuurhistorie, waarbij combinaties mogelijk zijn met landbouw, recreatie, werken en groen wonen.

Uitwerking concrete gebieden

De consequenties van de geschetste strategie voor de inrichting van concrete gebieden en lopende projecten en processen in de regio verdienen nog verdere uitwerking. Ten aanzien van gesignaleerde kwesties gebeurt dit tijdens het opstellen van het streekplan. Het betreft hier veelal beleidsuitspraken voor gebieden die ook nader worden onderzocht in het kader van de gebiedsuitwerkingen voor de Vijfde Nota. Uiteraard krijgen dan ook de bestuurlijke, instrumentele en financiële implicaties van de ruimtelijke strategie de nodige aandacht.

Hoofdstuk 6 Sturing en uitvoering

Het streekplan Noord-Holland Zuid zal er wezenlijk anders uitzien dan de voorgaande streekplannen. De provincie wil een grotere verantwoordelijkheid nemen. Niet alleen voor zaken op het terrein van planning en organisatie, maar vooral ook voor de daadwerkelijke realisering van concrete projecten die voor de ruimtelijke inrichting van cruciaal belang zijn.

Globaler, flexibeler en uitvoeringsgericht

Het nieuwe streekplan zal in vergelijking met de huidige plannen aanzienlijk globaler, flexibeler en vooral meer op uitvoering gericht zijn. Het accent dat nu ligt op de beleidssturing, schuift op richting ontwikkeling. In het verleden is gebleken dat de provincie - zonder adequate instrumenten en middelen voor de uitvoering - geen gelijkwaardige partner in de ruimtelijke inrichting kan zijn. Door factoren als schaalvergroting en veranderde maatschappelijke en bestuurlijke verhoudingen verwachten de partners terecht een leidende rol van de provincie in het proces van ruimtelijke planning op regionaal niveau. Meer dan ooit is het daarom noodzaak van een reactieve toelatingsplanologie over te stappen op een actieve provinciale ontwikkelingspolitiek. Door de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening krijgt de provincie die rol ook toebedeeld. Dit betekent dat de directe uitvoering van projecten door de provincie de komende jaren een veel sterkere nadruk zal krijgen.

Geen keurslijf

In de voorgaande hoofdstukken zijn verschillende beleidsopties en beleidspakketten aangereikt. Deze moeten niet worden gezien als een keurslijf. Integendeel. Zij geven inzicht in het gedachtegoed dat aan de in het streekplan te maken keuzes ten grondslag ligt. Er blijft voldoende ruimte bestaan om, wanneer nodig, flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen, al dan niet op initiatief van de regio.

Driedelig groei-streekplan

In het streekplan Noord-Holland Zuid maakt de provincie keuzes tussen de verschillende beleidsopties of combinaties daarvan. Daarbij wil de provincie uitsluitend keuzes vastleggen met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen die op dat moment goed voorzienbaar en uitvoerbaar zijn en keuzes die op wettelijke gronden vastgelegd moeten worden. Bij beleidsthema's waar sprake is van grote onzekerheden schetst het streekplan scenario's, met inbegrip van de daaruit voortvloeiende opties. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om zaken die op langere termijn spelen of om rijksbeleid dat nog in ontwikkeling is (Vijfde Nota), maar ook om niet beïnvloedbare maatschappelijke trends of economische ontwikkelingen. Op basis van de ontwikkelingen die zich rond deze kwesties voordoen kan de provincie vervolgens later tot besluitvorming komen. Een en ander betekent dat de provincie Noord-Holland inzet op een groei-streekplan, dat is opgezet volgens de volgende driedeling:

1. De Strategienota met opties en beleidspakketten;
2. Een basis-streekplan met een hard pakket aan keuzen en maatregelen;
3. Een aanvullend pakket van opties, welke worden uitgewerkt als de tijd daarvoor rijp is.

Onderscheid tussen korte en lange termijn

Door te kiezen voor deze drietrapsraket ontstaat een duidelijk onderscheid tussen keuzen die nu gemaakt kunnen én moeten worden en opties waarover beter op een wat later stadium een knoop kan worden doorgehakt. Andere mogelijkheden voor de vorm en inrichting van het streekplan dan de hiervoor genoemde drietrapsraket en de daaraan te stellen (juridische) eisen worden nog verder onderzocht. Dit kan eventueel nog tot wijziging leiden.

Programma voor de uitvoering

Aan het streekplan wordt een gedegen, voortschrijdend uitvoeringsprogramma verbonden, analoog aan het tweejaarlijks uitvoeringsprogramma van de Vijfde Nota. Hierdoor kunnen de geldstromen van provincie en rijk ook beter op elkaar worden afgestemd. Het programma moet borg staan voor de daadwerkelijke uitvoering van die projecten waarbij de provincie rechtstreeks is betrokken. Daarbij kan de provinciale rol variëren van die van participant of projectontwikkelaar (risicodragend meedoen) tot subsidieverlener, bijvoorbeeld bij gewenste doch onrendabele projecten. Daarnaast krijgt de uitvoering een duidelijke plaats in de cyclus van planning en controle (jaarlijks en per collegeperiode). Er wordt een directe koppeling gelegd tussen ruimtelijke investeringsprojecten, de provinciale begroting en de grote provinciale fondsen. De inzet van financiële middelen voor de grote projecten vindt bovendien zo gecoördineerd mogelijk plaats. Daarbij staat de provincie een aanpak overeenkomstig de ICES-methodiek van het rijk voor ogen. (ICES = Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking).

Voor een aantal aspecten is de strategische koers al uitgezet. Centrale elementen daarbij zijn:

- Ruimte voor water, vaak in combinatie met groen;
- De netwerkstad met knooppunten;
- De cultuurhistorie als aanknopingspunt voor allerlei ontwikkelingen.

Ruimtelijke vlaggenscheppen

De provincie wil deze elementen zichtbaar maken door een aantal 'vlaggenscheppen in de ruimtelijke inrichting' te benoemen. Dit zijn regionale projecten die de provincie als dragers van het ruimtelijke beleid voor het streekplangebied beschouwt en waarmee een schaa sprong in de ruimtelijke inrichting kan worden bereikt. De planning, de regie én de realisering rekent de provincie tot haar publieke verantwoordelijkheid, zolang tot aan de rechter toe.

[illustratie invoegen met een armada van schepen met een duidelijk vlaggenschip voorop, bijvoorbeeld van de laatste Sail-intoct]

Concreet gaat het om het ontwikkelen van:

- Een waterbergingslocatie;
- Een blauw-groen regionaal park in de netwerkstad;
- Eén of twee knooppunten in de netwerkstad;

- De zone Noordzeekanaal/Haarlemmertrekvaart uit het Europroject;
- Een samenhangende planologische regeling voor de Stelling van Amsterdam mogelijk in de vorm van een provinciaal bestemmingsplan;
- Publiek-private samenwerking voor het realiseren van de verrailing van de Zuidtangent in combinatie met een stedelijk programma voor de knooppunten op dat tracé.

Voor deze projecten geldt dat vooraf duidelijkheid ontstaat over bestuurlijke haalbaarheid en de rollen en bevoegdheden van eventuele participanten. De provincie opent hiertoe tijdig overleg met alle betrokken partijen. Ook wordt ingehaakt op initiatieven uit de regio op genoemde terreinen.

Instrumentarium

Van het rijk en van de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verwacht de provincie voldoende middelen en wettelijke instrumenten in handen te krijgen om het ruimtelijke beleid door te laten werken in het gemeentelijke beleid. Dit kan door middel van bindende instructies aan gemeentebesturen via provinciale bestemmingsplannen of door de inzet van provinciale projectprocedures.

Dit alleen is echter niet voldoende. De inzet van flankerende sturingsinstrumenten is evenzeer nodig om aan de noodzakelijke sturing inhoud te kunnen geven. Daartoe behoort de koppeling van specifieke begrotingsposten aan het streekplan en grondpolitieke instrumenten zoals tactische grondaankopen, een provinciaal voorkeursrecht en het verder uitbouwen van de samenwerking met private partijen (PPS).

Het realiseren van de beleidsvoornemens wordt onder meer bevorderd door een stringente handhaving. Dit betekent dat verbetering nodig is van zowel het toezicht als van de handhavinginstrumenten.

Hoofdstuk 7 Naar een ontwerp-streekplan

Bij het opstellen van het ontwerp-streekplan gaat de provincie Noord-Holland uit van problemen en niet van bestuurlijke structuren. Dit vergt een aanpak die zich kenmerkt door het zo goed mogelijk vertalen van de geluiden uit de samenleving in de ruimtelijke planvorming. Sleutelelementen in deze fase zijn regionale samenwerking, vraaggericht werken en voeding vanuit de onderstroom.

Zwaarder accent op bestuurlijke samenwerking	Het ontwerp-streekplan Noord-Holland Zuid vraagt om een nieuwe aanpak. Het vraagstuk en de oplossingen liggen tussen het netwerk van steden: de netwerkstad Noord-Holland Zuid. Daarom is het een veelzeggende stap dat er voor het eerst een streekplan komt voor het gehele zuiden van de provincie. En zelfs die schaal is niet groot genoeg. Want water, infrastructuur, stedelijke knooppunten en groengebieden laten zich alleen in grotere verbanden plannen en storen zich niet aan bestuurlijke grenzen. Het leggen van een zwaarder accent op bestuurlijke samenwerking is daarom inherent aan de netwerkstad-filosofie. Ook de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening benadrukt het belang van de versterking van de regionale samenwerking.
Vraaggericht werken	De overheid heeft in de ruimtelijke ordening een traditie waarbij van bovenaf wordt uitgemaakt hoe de inrichting van het land tot stand komt. Dat leidt hier en daar tot spanningen, bijvoorbeeld op de woningmarkt. De provincie wil hiervan afstappen en meer vraaggericht werken in plaats van aanbodgericht. Meer 'bottom-up', minder 'top-down'. Dit houdt in dat de provincie eerst een gedegen inventarisatie maakt van de wensen die er leven en die vervolgens zo goed mogelijk probeert in te passen in het ruimtelijk beleid, overigens zonder daarbij tot windvaan te vervallen.
Onderstroom voedt bovenstroom met concrete bouwstenen	De Strategienota maakt onderscheid tussen een boven- en een onderstroom. In de bovenstroom maakt de provincie het regionale plan. Maar deze wordt van onderop uit de onderstroom gevoed door diverse concrete bouwstenen. De provincie heeft deze gevraagd en gekregen van samenwerkende overheden, organisaties en bedrijven uit de regio, waaronder het samenwerkingsverband Waterland, stichting Landschap Waterland, Amsterdam, Aalsmeer en omgeving, Diemen/Ouder-Amstel en de Schipholregio. Hoofddijnen uit deze inbreng hebben reeds een rol gespeeld bij het opstellen van opties en beleidspakketten uit de Strategienota. Maar de belangrijkste rol van de onderstroomproducten moet nog komen, namelijk in het voorbereidingsproces van het ontwerp-streekplan. In dat proces komen concrete oplossingen en criteria voor de uitvoering en de haalbaarheid aan de orde, zowel voor het geheel als voor de deelregio's. Zo zijn de onderstroomproducten ook bedoeld. Het ontwerp-streekplan wordt dan ook in nauwe samenspraak met de deelregio's opgesteld. Voor iedere deelregio komt er een speciaal programma, met als kenmerkend element een 'tijdelijke werkplaats' waar provincie en deelregio nauw samenwerken.

Verkenningen Vijfde Nota	Momenteel voert de regio in het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en op verzoek van de minister van VROM vijf verkenningen uit. Met als uitgangspunt een blauw/groene invulling, moeten deze verkenningen inzicht geven in eventuele verstedelijkingsmogelijkheden in de grenszones van huidige rijksbufferzones en het Groen Hart. Het vizier is daarbij gericht op: 1. de Bollenstreek, inclusief het westelijk deel van de Haarlemmermeer (trekker provincie Zuid-Holland); 2. de zuidflank van het streekplangebied, lopende in een brede zone van Leiden via Haarlemmermeer Zuid, de Bovenkerkerpolder in Amstelveen tot en met de oostrandzone van de Amsterdamse agglomeratie (trekker provincie Noord-Holland); 3. de bufferzone Haarlem-Amsterdam (trekker Amsterdam); 4. het bedrijventerrein Zaanse en Waterlandse regio (trekker ROA); 5. Flevoland-Zuid (trekker provincie Flevoland).
Strategische Milieu-effectrapportage	De resultaten van deze ruimtelijke verkenningen, welke medio 2001 gereed zijn, worden eveneens benut tijdens het opstellen van het ontwerp-streekplan. Naast deze verkenningen zullen uiteraard ook de reacties op de Vijfde Nota een belangrijke rol spelen. Gekoppeld aan het opstellen van het ontwerp-streekplan wordt een strategische en integrale Milieueffectrapportage opgesteld. Voor de op te stellen startnotitie van deze MER worden de vier opties en beleidspakketten uit de Strategienota gebruikt. De resultaten van de Strategische Milieueffectrapportage spelen een belangrijke rol bij de definitieve afweging van de ontwikkelingsbeelden uit deze Strategienota, inclusief de besluitvorming over concrete beleidsonderdelen. Daarnaast geldt dat ook de resultaten van de diverse onderzoeken uit het onderzoekprogramma in het ontwerp-streekplan worden verwerkt.
Op de burger betrokken	Het is onmogelijk om met 2,5 miljoen inwoners te praten. Er kan wel worden gezocht naar een vorm van afvaardiging, bijvoorbeeld via organisaties of via de gemeenten. De provincie gaat hiervoor een speciaal 'op de burger betrokken' programma ontwikkelen. Kleinschalige buurthuisgesprekken die uitmonden in één grote burgerhuisbijeenkomst. Bijvoorbeeld per regio.
Aangrenzende provincies	Ook de drie aangrenzende provincies, Flevoland, Utrecht en Zuid-Holland, maatschappelijke organisaties en bedrijven worden intensief bij het opstellen van het ontwerp-streekplan betrokken.
Planning	De ter visielegging van het ontwerp-streekplan is gepland in maart 2002 en de vaststelling door Provinciale Staten in oktober 2002.

Bijlage 1

Het streekplan en de Vijfde Nota

De onlangs verschenen Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening doet voor het streekplangebied en de aangrenzende regio's uitspraken. Deze zijn in de Strategienota meegenomen.

Op hoofdlijnen doet de Vijfde Nota de volgende beleidsuitspraken:

Beleidsuitspraken
op hoofdlijnen

1. Het rijk kiest voor de ontwikkeling van de Deltametropool. Voor de verstedelijking houdt dit in dat niet langer ieder deelgebied perse de eigen groei opvangt. Overleg en afstemming tussen de delen van de Deltametropool komt hiervoor in de plaats. De extra ruimtebehoefte wordt gerealiseerd binnen de Deltametropool.
2. Ongeveer een derde van de stedelijke ruimtevrage in de Deltametropool kan worden opgevangen door intensiveren en combinatie van functies in bestaand stedelijk gebied.
3. Voor een belangrijk deel van de ruimtevrage moeten nieuwe uitleglocaties worden gezocht. Deze uitleg zal worden begrensd door een rode contour. Buiten de contour is geen uitbreiding van wonen en werken mogelijk. Alleen vrijkomende gebouwen kunnen een andere bestemming krijgen of vervangende nieuwbouw kan worden gepleegd. Dit moet in ieder geval een kwaliteitsverbetering van het landschap opleveren.
4. In de omgeving van Schiphol wordt een 'beperkingengebied' ingesteld. Dit gebied zal de in de PKB Schiphol en Omgeving aangeduide vrijwaringzone omvatten. Het beleid voor de verschillende beperkingenregimes zal worden uitgewerkt in het kader van de nieuwe milieu- en veiligheidsstelsels voor Schiphol.
Met het oog op de periode na 2010 worden mogelijkheden onderzocht voor een beperkte uitbreiding of aanpassing van het banenstelsel van de luchthaven en de mogelijke consequenties daarvan voor het beperkingengebied. Uitgangspunt is dat verdere groei van Schiphol goed ruimtelijk inpasbaar moet zijn, en moet bijdragen aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de regio. Er moet rekening worden gehouden met de volgende punten:
 - belangrijke verstedelijkingsopties in Haarlemmermeer rond Hoofddorp en Nieuw Vennep worden opengehouden;
 - De (water)recreatieve functie van het Hollands Plassengebied wordt versterkt. Deze wordt bovendien gecombineerd met een waterbergingsfunctie;
 - verplaatsing van de luchthaven naar de Noordzee wordt onderzocht, maar is vóór 2020 niet aan de orde. Wel zal het rijk voorkomen dat deze mogelijkheid wordt geblokkeerd door strijdige ruimtelijke ontwikkelingen.
5. Landelijke gebieden met bijzondere waarden moeten worden beschermd

en ontwikkeld. Daarvoor wijst het rijk Nationale Landschappen aan. De provincies kunnen op eigen initiatief Provinciale Landschappen aanwijzen. Dit zijn gebieden met bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kenmerken. De nationale en Provinciale Landschappen komen in aanmerking voor de impuls groen/blauwe dooradering.

6. Noord-Holland Midden (Waterland, de Wormer, de Beemster, Schermer en het Jisperveld) is aangewezen als Nationaal Landschap.
7. Gebieden die in het verleden rijksbufferzone waren kunnen mogelijkheden bieden om te voorzien in een deel van de verstedelijkingsvraag, in combinatie met versterking van de groenstructuur. De regio wordt gevraagd nieuwe inrichtingsplannen voor transformatie naar regionale parken op te stellen voor deze gebieden. De regionale parken moeten worden opgenomen in de streekplannen. Daarna komt de status bufferzone te vervallen.
8. Het IJsselmeergebied is het Natte Hart van Nederland. Het is belangrijk als natuurgebied, zoetwatervoorraad en als waterrecreatiegebied. Ruimtelijke reservering voor inpoldering van (delen van) het Markermeer komt te vervallen. Buitendijkse ontwikkelingen worden getoetst aan de Habitat richtlijn en de Europese Vogelrichtlijn. Voor het IJsselmeergebied wordt een "Integrale Visie IJsselmeergebied" opgesteld. Hierin worden onder andere de randvoorwaarden voor buitendijkse stedelijke ontwikkeling uitgewerkt.
9. Het kassengebied Aalsmeer vervult een functie binnen de Nederlandse glastuinbouwsector en moet dat kunnen blijven. De verstedelijkingsdruk kan alleen worden weerstaan door moderne en economisch sterke bedrijven die voldoen aan de eisen van milieu en ruimte. Meer dan de helft van het areaal moet bestaan uit kassen, ongeveer een kwart uit agrarische infrastructuur, ondersteunende bebouwing, waterbassins en energievoorziening. Het overige areaal is voor fietspaden, groen en watergangen. Functieverandering richting wonen in het groen en bedrijventerreinen is niet gewenst.
10. Uitvoeringsafspraken tussen het rijk en de regio worden ondergebracht in regioconvenanten.
11. Tussen PKB deel 1 en deel 3 vindt een verdere uitwerking plaats. Het gaat hierbij om concretisering en invulling van algemene beleidsprincipes zoals uitwerking van de programmatieke eisen van het contourenbeleid, de stedelijke netwerken en de uitwerking van het concept van de ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie. Ook zal uitwerking plaatsvinden van (aanvullende) beleidskeuzen die in deel 3 genomen moeten worden. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen die voor Noord-Holland het meest relevant zijn:
 - opties voor het uitbouwen en versterken van het vervoernetwerk in de Deltametropool;
 - de verstedelijkingsopties in de Deltametropool;
 - begrenzing Nationale Landschappen.

[onder 2.3]

	Pers.auto	Openbaar vervoer	Motor	Bromfiets	Fiets	Voet-ganger	Totaal
1980	107,1	22,1	1,1	2,9	9,9	5,3	148,4
1985	117,4	22,0	0,9	1,7	11,9	5,1	159,0
1986	123,1	21,6	0,9	1,8	12,0	4,9	164,3
1990	134,3	24,2	1,1	1,5	13,1	5,0	179,2
1994	144,6	28,3	2,1	1,2	13,2	5,7	195,1
1995	145,1	28,2	1,6	1,2	13,3	5,6	195,0
1996	144,6	28,5	1,7	1,2	12,6	5,5	194,1
1997	149,8	28,9	1,7	1,2	13,6	5,6	200,8
1998	149,0	29,9	1,8	1,1	12,7	5,3	199,9

Vervoerprestatie personenvervoer in miljarden reizigerskilometers. Bron: CBS.

[onder 2.4]

	2000	2020
Waterland	11,9% - 19.500	19,5% - 34.500
Zaanstad	13,5% - 18.400	18,8% - 27.300
IJmond	15,8% - 27.300	20,0% - 36.000
Zuid-Kennemerland	17,0% - 37.000	19,8% - 44.000
Meerlanden	11,4% - 18.200	17,6% - 33.100
Amstellanden	16,6% - 19.100	21,1% - 24.300
Amsterdam	12,2% - 89.200	12,2% - 103.600
Gooi & Vecht	16,8% - 39.100	21,5% - 50.100
Totaal toename: 85.100	267.800	352.900

Tabel: Aandeel mensen van 65 en ouder, in percentage op de bevolking en in absolute aantallen (afgerond).

[onder 2.6 vr.]

Vraagoverschot 1998

	Centrum stedelijk	Stedelijk buiten centrum	Groen stedelijk	Centrum dorps	Landelijk gebied	Totaal
Voorraad in N-Holland	13%	49%	4%	26%	7%	100%
Vraag-overschot						
Nederland	21%	-2%	16%	4%	10%	4%
Noord-Holland	14%	-1%	40%	6%	16%	6%
huur	8%	-5%	17%	0%	6%	-1%
koop	32%	10%	68%	10%	20%	15%

Kengetallen woningmarkt, provincie Noord-Holland. Bron: Regionale woningmarktverkenning, ABF research, april 2000.

[onder 2.6]

	2005 – 2009			2010-2019		
	Eigen behoefte	min.	max.	eigen behoefte	min.	max.
Waterland	2.900	2.600	3.400	5.000	3.700	4.700
Zaanstreek	1.800	2.500	3.200	3.800	5.000	5.800
Amstel-Meerlanden	5.000	6.000	7.500	9.000	8.500	10.000
Amsterdam	22.400	8.100	18.200	46.900	18.500	40.300
ROA	32.100	19.200	32.300	64.700	35.700	60.800
IJmond	1.450	1.400	2.100	2.900	3.000	4.000
Zuid Kennemerland	2.100	0	1.400	5.700	2.100	3.800
Gooi en Vechtstreek	2.300	1.500	2.600	4.700	2.800	4.400
Noord-Holland Zuid	37.950	22.100	38.400	78.000	43.600	73.000
Almere voor NH		9.000	10.000		16.000	17.000
Elders buiten NH-Zuid		2.500	3.500		4.500	7.500
<i>NH-z incl. opvang elders</i>	<i>37.950</i>	<i>33.600</i>	<i>51.900</i>	<i>78.000</i>	<i>64.100</i>	<i>97.500</i>

Gewenste toename van de woningvoorraad in Noord-Holland Zuid 2005 tot 2020.

[onder hfdst. 5]

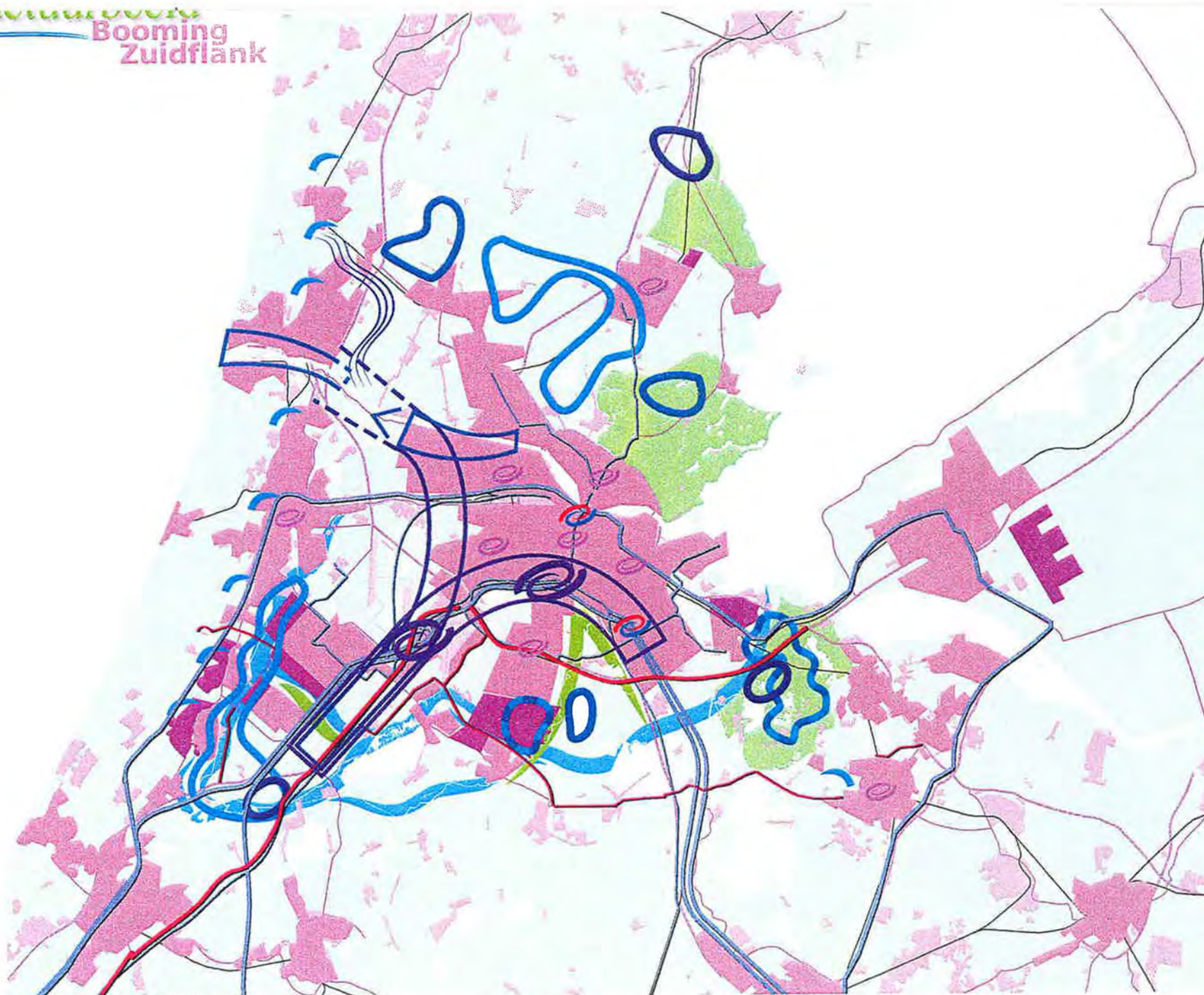
	Verdichten in NHZ	Uitleg compact	Uitleg in groen	Almere
Doorstroomroute via Flevoland				+
Doorstroomroute via A1	+	+	+	
Regionet	+	+		+
Rondje Randstad Hart-op-Hart (binnenring)	+			
Rondje Randstad Hart-op-Hart (buitenring)				+
Rondje Randstad Binnenflank		+		
Regionaal wegennet uitbreiden	+		+	

Tabel 5.1: Relatie tussen infrastructuur en verstedelijkingsmogelijkheden

Deze kaart geeft de voorlopige, door
Gedeputeerde Staten voorgestelde,
voorkeursrichting weer

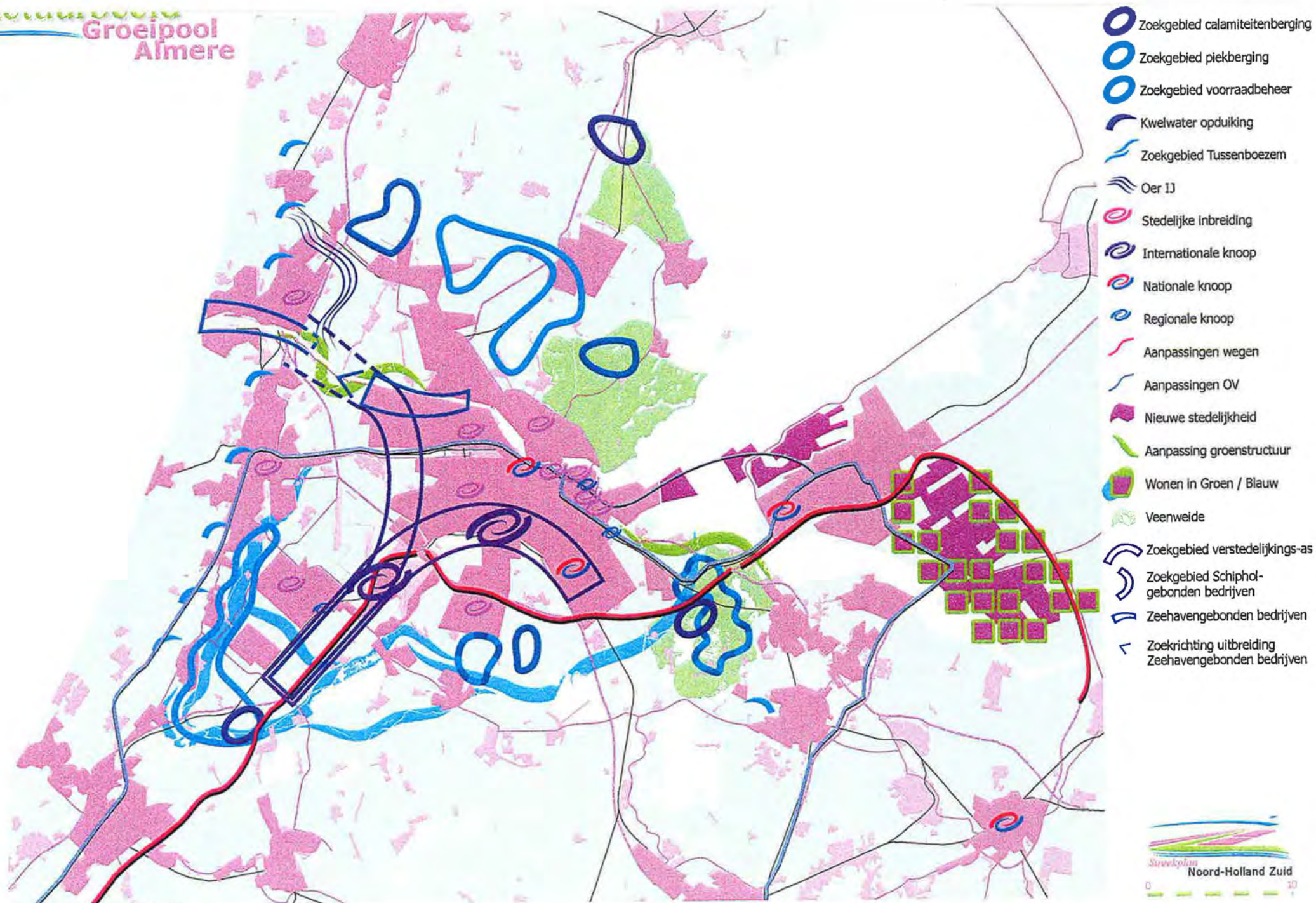


Booming Zuidflank

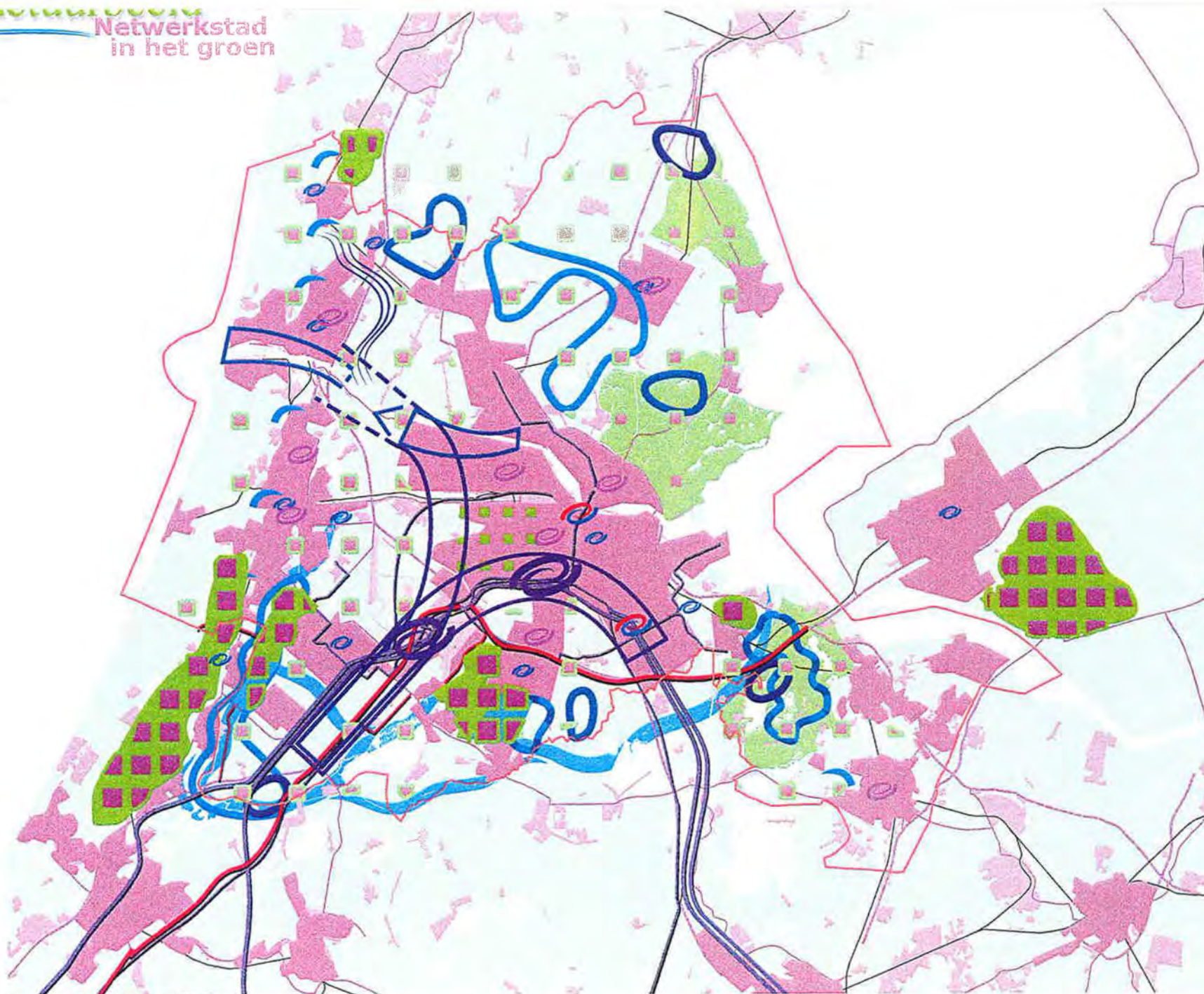


- Zoekgebied calamiteitenberg
- Zoekgebied piekberg
- Zoekgebied voorraadbeheer
- Kwelwater opduiking
- Zoekgebied Tussenboezem
- Oer IJ
- Stedelijke inbreiding
- Internationale knoop
- Nationale knoop
- Regionale knoop
- Aanpassingen wegen
- Aanpassingen OV
- Nieuwe stedelijkheid
- Aanpassing groenstructuur
- Wonen in Groen / Blauw
- Veenweide
- Zoekgebied verstedelijkings-as
- Zoekgebied Schiphol-gebonden bedrijven
- Zeehavengebonden bedrijven
- Zoekrichting uitbreiding Zeehavengebonden bedrijven

Groei- pool Almere



Netwerkstad in het groen



- Zoekgebied calamiteitenberging
- Zoekgebied piekberging
- Zoekgebied voorraadbewaar
- Kwelwater opduiking
- Zoekgebied Tussenboezem
- Oer IJ
- Stedelijke inbreiding
- Internationale knoop
- Nationale knoop
- Regionale knoop
- Aanpassingen wegen
- Aanpassingen OV
- Nieuwe stedelijkheid
- Aanpassing groenstructuur
- Wonen in Groen / Blauw
- Veenweide
- Zoekgebied verstedelijkings-as
- Zoekgebied Schiphol-gebonden bedrijven
- Zeehavengebonden bedrijven
- Zoekrichting uitbreiding Zeehavengebonden bedrijven

Samenvatting Strategienota

Hoofdstuk 1 Inleiding

De centrale doelstelling van het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid luidt: "Handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijke deel van de Randstad als economische motor, met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding."

Het doel is een streekplan te maken dat voor de verschillende beleidsthema's niet alleen in voldoende mate sturend is, maar ook flexibel inspeelt op actuele ontwikkelingen. Een integrale invalshoek, met als pijlers het fysieke, sociaal-economische en sociaal-culturele milieu, staat voorop. De inzet is een toename van de leefkwaliteit.

Deze kwaliteitssprong heeft als elementen:

1. Verbeteren van de blauwgroene basiskwaliteiten door te investeren in water, landschap en natuur;
2. Versterken van de functionele samenhang door verbetering van de bereikbaarheid binnen de Randstad;
3. Verruiming van de variatie en de kwaliteit van het programma door verscherpte profilering van delen van de Randstad.

Een schaalessprong wordt ook gemaakt naar een Randstadmetropool, die economisch en cultureel sterk staat binnen het Europa van de 21^e eeuw. Het Groene Hart en de Groene Long worden verder ontwikkeld tot aantrekkelijke en toegankelijke blauwgroene ruimten.

De strategienota schetst de hoofdlijnen van het beoogde strategische ruimtelijke beleid voor een groot deel van de Noordvleugel van de Randstad tot 2020 en is een belangrijke stap op weg naar het nieuwe streekplan. De provincie acht zichzelf gebonden aan de uitspraken in de strategienota. In juridische zin geldt dit echter niet voor andere bestuursorganen. In de Strategienota komen daarom geen voor beroep vatbare besluiten voor.

Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen en opgaven

Dit hoofdstuk behandelt in vogelvlucht een aantal ontwikkelingen in de regio die van invloed zijn op de inrichting van het streekplangebied. Dit levert vrijwel automatisch al een flink aantal opgaven voor de planperiode tot 2020 op.

Randstadmetropool

Het is duidelijk dat onze samenleving zich met hoge snelheid ontwikkelt met name op het gebied van de informatietechnologie en het aangaan van wereldwijde allianties (globalisering). Onze huidige wijze van ruimtelijke ordening slaagt steeds minder in dit tempo bij te benen. Er vindt in allerlei opzichten een schaalessprong in denken en handelen plaats.

Het beschouwen van de Randstad als één internationale metropool sluit hierbij aan en is zelfs noodzakelijk om goed mee te komen in de mondiale ontwikkelingen. Noord-Holland Zuid kan door de aanwezigheid van de luchthaven, meerdere zware ICT-backbones en een sterke financiële sector hierin een belangrijke rol spelen.

De dreiging bestaat dat mensen in deze hoge dynamiek zichzelf kwijtraken. Zaak dus om de mens in het oog te houden, te zorgen voor identiteit en solidariteit. In het handhaven en versterken van de woon/werkomgeving zal daardoor de vraag een nadrukkelijker rol moeten spelen in het aanbod.

Opgave:

- Noord-Holland Zuid moet zich aansluiten bij het schaalniveau van de Randstad als geheel en een bijdrage leveren aan het positioneren van de Randstadmetropool in Europa.
- De behoefte aan verscheidenheid vraagt nadrukkelijke aandacht, evenals het behouden en versterken van bijzondere kwaliteiten van het streekplangebied.

Water

Klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling, toename van het verharde oppervlakte en intensivering van het grondgebruik zullen de komende decennia voor problemen zorgen. Wateroverlast en watertekorten zullen om nieuwe oplossingen vragen. Van groot belang is duurzaam waterbeheer in relatie te brengen met ruimtelijke ontwikkelingen als verstedelijking en aanleg infrastructuur.

Opgave:

- Garanderen van veiligheid en voorkomen van wateroverlast;
- Watertekort en verdroging terugdringen door water langer vast te houden;
- Verbeteren van de waterkwaliteit;
- Het creëren van bergingscapaciteit in polders en stedelijk gebied om wateroverlast te voorkomen.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Het aantal autokilometers stijgt. Openbaarvervoer wordt als tweede keus ervaren. Overlast in de vorm van geluid, veiligheid, stank en versnippering groeit. Daarnaast blijkt ook de bereikbaarheid van met name de Schipholregio een bron van zorg. Schiphol zelf zal qua vliegbewegingen blijven groeien. Aanpassingen aan het vijfbanen stelsel lijkt in de toekomst noodzakelijk.

Opgave:

- Het op peil houden van de leefbaarheid;
- Een kwaliteits- en schaalsprong maken voor het openbaar vervoer op het niveau dat de hele regio Noord-Holland-Zuid bedient;
- Het realiseren van uitstekende interregionale en (inter)nationale verbindingen;
- Het garanderen van de bereikbaarheid van de Schipholregio op zowel de middellange als de lange termijn;
- Nieuwe ontwikkelingen situeren op plekken die uitstekend bereikbaar zijn per openbaar vervoer, auto en fiets.

Sociaal-cultureel

Naar verwachting zal het bevolkingsaantal blijven stijgen. Het aandeel 65-plus zal fors toenemen. Dit resulteert in een stijgende zorgvraag.

De hoge maatschappelijke dynamiek leidt tot een hoger behoefte aan een eigen identiteit van o.a. de omgeving. Het cultureel erfgoed zal hierin een belangrijke rol spelen.

De dagindeling, de verdeling van zorg en kostwinnerschap en de verhouding werk en vrije tijd zijn aan grote veranderingen onderhevig. Er is een stijgende behoefte aan vermenging van functies in de dagelijkse leefomgeving. Leefbaarheid staat vaker op gespannen voet met schaalvergroting en economische rentabiliteit.

Opgave:

- Aangepaste woningen voor opvang van kwetsbare groepen. De omvang hiervan moet nader worden onderzocht. Bij nieuwbouw en herstructurering moet zoveel mogelijk aanpasbaar en levensloopbestendig worden gebouwd;
- Door het uitplaatsen van een deel van de bewoners en veranderingen in de zorg dreigt leegstand voor een deel van de grootschalige zorgcomplexen. Voor deze voorzieningen ontstaat er een herbestemmingsopgave;
- Tegemoet komen aan de stijgende behoefte aan nieuwe vormen van kleinschalige (zorg)voorzieningen in de woonomgeving
- Voldoende ruimte reserveren voor zorg, opvang, ontplooiing, ontmoeting en ontspanning;
- Behouden van cultuurhistorische structuren..

Veranderende positie van het landelijk gebied

Naast de vraag om fysieke ruimte voor woon- en werkruimte is er vanuit de stad een toenemende behoefte aan ruimte voor recreatie en vrijetijdsbesteding.

Opgave:

- Investeren in zodanige ontwikkeling en beheer van het landelijk gebied dat een krachtige functionele relatie met de stad is gewaarborgd.

Wonen

De woningsector zal naast een kwantitatieve uitbreiding meer aandacht moeten besteden aan een toenemende kwalitatieve vraag. Er is een stijgende behoefte aan kenmerkende woonmilieus.

Opgave:

- Een eerste indicatie voor mogelijk te realiseren woningbouw in bestaand stedelijk gebied ligt tussen de 50.000 - 70.000 woningen .
- Afhankelijk van de daadwerkelijke behoefte, maar ook van de binnenstedelijke mogelijkheden die dan nog resteren, moet vervolgens nog geschikte locaties worden gevonden voor 0 tot 50.000 woningen..

Economie en werkgebieden

De vraag naar bedrijven- en kantoorruimte zal in zuiden van de provincie het aanbod blijven overstijgen. In 2010 wordt een tekort verwacht van: circa 335 ha droog terrein en 58 ha nat terrein. Belangrijke vestigingsfactoren in dit gebied zijn: het goede ICT-voorzieningsniveau, de aanwezigheid van lucht- en zeehaven en de toekomstige aansluiting op het Europese HSL-net. Bron van zorg blijft de verslechterende bereikbaarheid van de Schipholregio over de weg en de verouderde verbindingen van en naar de havengebieden. Voldoende aanvoer van elektrische energie is een punt van aandacht.

Opgave:

- Voorzien in de grote behoefte aan ruimte voor bedrijven en kantoren;
- Sturing geven aan de bedrijfsontwikkeling rond het knooppunt Schiphol;
- Versterken van de economische positie van het Noordzeekanaalgebied;
- Nagaan of herstructurering van de noordelijke IJ-oever gemengd stedelijk gebied wenselijk is;
- Ruimte bieden aan de verstedelijkingsopgave die gestuurd wordt door het toenemende ICT-gebruik.

Beroepsbevolking

In de randstad zal het aanbod van beroepsbevolking na 2010 blijven stijgen i.t.t. de trend elders in Nederland. De toename van werkgelegenheid zal naar verwachting het arbeidsaanbod in de Randstad te boven gaan. Dit kan leiden tot een verhoogde immigratie in deze regio. Ook de arbeidsparticipatie van vrouwen en ouderen zal (moeten) toenemen.

Opgave:

- De ontwikkeling van de beroepsbevolking stelt extra eisen aan de bereikbaarheid.
- De ruimtelijke gevolgen die mogelijke tekorten op de arbeidsmarkt met zich meebrengen moeten in kaart worden gebracht

Economische positie landbouw

Het economische belang van de melkveehouderij is tanende. Op termijn lijken alleen de glastuinbouw en enkele vormen van vollegrondsteelten zich te kunnen handhaven.

Opgave:

- Faciliteren van de krachtige agrarische sectoren;
- Verbrede plattelandsontwikkeling blijft van belang, waarbij voor een deel van de melkveehouderijhouders een rol is weggelegd als natuur- en landschapsbeheerders.

Milieu, ecologie en landschap

De milieubelasting, met name in de regio groot Amsterdam is aanzienlijk. De uitstoot NO₂ en fijnstof leidt hier en daar tot alarmerende situaties. De geluidsbelastingen van met name weg- en vliegverkeer behoren tot de hoogste in Nederland. In dit gebied wemelt het ook van de industriezoneringen die vaak een belemmering betekenen voor ontwikkeling van de (stedelijke) woonfuncties. In dit deel van de provincie ligt tevens 80% van de provinciale ecologische hoofdstructuur. De kwaliteit van deze structuur wordt bepaald door de water en bodemkwaliteit en het openhouden van het landschap. Dat laatste staat in Noord-Holland zuid steeds meer onder druk.

Opgave:

- De ruimtelijke inrichting moet ertoe bijdragen dat energie zo goed mogelijk wordt benut , inclusief de benutting van afvalwarmte;
- Het bieden van ruimte voor installaties voor duurzame energie (windturbines, biogasinstallaties, zonnepanelen etc.) moet de toepassing van duurzame energie bevorderen;
- Stil houden van gebieden die nog relatief stil zijn;
- Benutten van ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten als bijdrage aan het woon- en leefklimaat van de regio;
- Waar milieubelemmeringen het benutten van locaties verhinderen moet worden onderzocht of door aanpassingen (fysiek, ruimtelijk, regelgeving of beleidskaders) deze ruimte toch kan worden benut voor stedelijke ontwikkeling;
- Voorkomen dat de ruimte uniformer wordt, waardoor de deelregio's hun eigen landelijke en culturele identiteit verliezen en de leefomgeving er als geheel op achteruitgaat;
- Behouden van waardevolle landschappen, tegengaan van versnippering van grotere landschappelijke eenheden en verhogen van de natuurwaarden van het gebied buiten de provinciale ecologische hoofdstructuur;
- Versterking van de ecologische kwaliteit dient waar mogelijk samen te gaan met het vergroten van de maatschappelijke betekenis;
- Inrichten van nationale, provinciale en regionale landschapsparken.

Hoofdstuk 3 Lagenbenadering

Versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad vraagt ruimte voor woningen, bedrijven en kantoren maar ook voor natuur, toerisme en recreatie. De verschillende wensen dienen integraal tegen elkaar afgewogen te worden.

De provincie stapt af van programmering van woningen en bedrijven als startpunt voor een streekplan. De bescherming tegen wateroverlast en het voorzien in voldoende goed water is een primaire bestaansvoorwaarde. Inrichtingsmogelijkheden worden in vervolg bepaald door de (on)mogelijkheden van het aanwezige watersysteem.

Daarnaast wil de provincie een meer sturende rol van infrastructuur op de ruimtelijke ontwikkeling. Bereikbaarheid is een van de belangrijkste succesfactoren voor de ontwikkeling van het gebied.

In het streven naar een netwerkstad is infrastructuur essentieel en doorstroming van levensbelang (doorstroomroutes).

Na water en infrastructuur worden uiteindelijk woningen, bedrijven, groenvoorzieningen, landbouw etc. in de afweging betrokken.

Voor het streekplangebied geldt dat de afzonderlijke steden plus Almere moeten gaan functioneren als een samenhangend stedelijk gebied: de netwerkstad Noord-Holland Zuid.

Intensivering van het ruimtegebruik geldt als belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen.

Meervoudig ruimtegebruik met menging en stapeling van wonen, werken en voorzieningen is gewenst om de stedelijke gebieden (ook in het landelijk gebied) vitaal, levendig en veilig te houden of te maken.

Waar mogelijk worden nieuwe woon- en werklocaties gecombineerd met water(berging) en groenontwikkeling

Hoofdstuk 4 Opties per laag

Toepassing van de lagenbenadering leidt tot strategische keuzes

Duurzaam veerkrachtig watersysteem

De strategie bestaat uit drie hoofdelementen:

- 1) combineren van functies: schaarse ruimte leidt tot combinatie van waterfunctie met woon, recreatie, natuur en landbouwfuncties.
- 2) vermatting: ruimtegebruik moet aansluiten bij de (on)mogelijkheden van het watersysteem.
- 3) maatwerk per gebied: de cultuurhistorische, ecologische en economische kwaliteiten binnen de deelgebieden zijn de drager waarbinnen het verstedelijkingsproces plaatsvindt. De Stelling van Amsterdam is hier een krachtig voorbeeld van.

Aan de keuze om structureel ruimte voor water te maken zitten allerlei consequenties verbonden. Met name het reserveren van ruimte voor waterberging, calamiteitenpolder en seizoensberging heeft directe gevolgen voor nieuw te bebouwen gebieden. Ook natuurdoeltypen uit de PEHS behoeven in sommige gevallen aanpassing.

Uit de wateropgaven vloeit een aantal ruimteclaims voort. Deze zijn voor de Noordvleugel van de Randstad en voor Noord-Hollands Midden verschillend van aard. Deze ruimteclaims worden in de strategienota verder uitgewerkt.

Netwerken van infrastructuur

Netwerken van infrastructuur moeten de basis vormen van de netwerkstad Noord-Holland-Zuid. Om dat doel te bereiken zijn de volgende flankerende strategische maatregelen onmisbaar:

- Het samenvoegen van de vele verschillende stedelijke openbaarvervoerstelsels tot het 'Regionet'. Voor het Regionet liggen de volgende opties nog open:
 - Uitbreiding van de Zuid-Tangent met zijtakken naar Aalsmeer en Uithoorn en een zijtak naar Nieuw Vennep en de Bollenstreek;
 - Uitbreiding van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en/of Purmerend;
 - Lightrail van Haarlem naar IJmuiden en/of Bloemendaal;
 - Lightrail van Almere naar Utrecht.
 - Lightrail Hilversum-Naarden
 - Amstelveen-Aalsmeerlijn
 - Amstelveen-UithoornlijnGoede aansluitingen van het Regionet op het wijdvertakte netwerk van intercityverbindingen voor de Randstad, met uitlopers tot Breda, Eindhoven, Amhem, Deventer en Zwolle, zijn een 'must'. Dit Deltanet moet vervolgens weer op een goede manier worden verknoopt met het (inter)nationale openbaarvervoernetwerk.
- Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht voor het zogenaamde 'Rondje Randstad'. Voor het 'Rondje Randstad' onderzoekt het rijk de volgende twee opties:
 - *Hart-op-Hart*. Over bestaand spoor. Voor het Noord-Hollandse kunnen twee varianten onderscheiden worden:
 - a. binnenring: Leiden-Schiphol-Amsterdam Zuid-Amsterdam Bijlmer-Utrecht;
 - b. buitenring: Leiden-Haarlem-Amsterdam CS-Almere-Utrecht.
 - *Binnenflank*. Hierbij komt er nieuw spoor, eventueel een magneetweefbaan, rond/door het Groene Hart: Leiden Oost-Schiphol-Amsterdam Zuid-Amsterdam Bijlmer-Breukelen-Vleuten-Woerden-Gouda-Rotterdam-Noord-Ypenburg.
- Het ontwikkelen van snelle doorstroomroutes voor het (inter)nationaal wegverkeer, vergelijkbaar met wat de hogesnelheidslijnen zijn voor het openbaar vervoer;
 - ontwikkelen van de A1, A2, A4 en een gedeelte van de A9 tot doorstroomroute;
 - ondergronds doortrekken van de A6 naar de A9, die eveneens de functie van (inter)nationale doorstroomroute krijgt.
- Het waar mogelijk leiden van het goederenvervoer via vaarwegen, rail en ondergrondse systemen;

- het weghalen van knelpunten uit het vaarwegennet op het gebied van diepgang, breedte en hoogte van bruggen om de doorstroming van zowel de beroeps- als de recreatievaart te verbeteren;
 - het ontwikkelen van 'natte' bedrijventerreinen met goede overslagmogelijkheden direct aan het water;
 - het vergroten van de capaciteit bij het sluizencomplex in IJmuiden. IJmuiden is de internationale toegangspoort tot de haven van Amsterdam en kampt met grote wachttijden;
 - het ontwikkelen van een Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) onder Schiphol Zuid, Schiphol Zuid-Oost en Aalsmeer (bloemenveiling);
 - het ontwikkelen van een railterminal bij Hoofddorp;
 - het aanleggen van de Uitgeestboog voor goederenvervoer vanuit de Hoogovens richting Amsterdam en verder.
- Het als reële optie overeind houden van de verplaatsing van Schiphol naar zee moet samengaan met het verbeteren van de bereikbaarheid van de huidige locatie van de luchthaven. De volgende OV-verbindingen moeten worden onderzocht:
 - doortrekking van de Noord-Zuidlijn of Zuidtangent vanaf Hoofddorp richting Duin- & Bollenstreek, zie Regionet;
 - aanleg van een spoorwegtraject Haarlem-Schiphol-Utrecht;
 - aanleg van een spoorwegtraject Zaanstad-Schiphol-Hoofddorp langs de A5/Westrandweg.

Sturing vanuit infrastructuur

Sturing vanuit infrastructuur voor de laag Stad en Land zullen leiden tot andere keuzes voor met name verstedelijking. In hoofdlijnen zijn de volgende opties te onderscheiden:

1. *Doorstroomroutes.* Voor de doorstroomroutes zijn er twee mogelijkheden, namelijk A4-A9-A2-A1 of A4-A9-A2-omlegging Flevoland. De eerste optie is logisch bij verdere verdichting in Noord-Holland Zuid, met name in Amsterdam. De laatste optie vraagt om vergaande verstedelijking in Almere/Zuidelijk Flevoland.
2. *Uitbreiding Regionet.* Dit leidt tot de keuze voor verstedelijking aan met name de Zuidflank van Amsterdam en naar Zaanstad of Purmerend. Om voldoende draagvlak te hebben voor hoogwaardig openbaar vervoer moet deze plaatsvinden in compacte vorm.
3. *Rondje Randstad Hart-op-Hart.* Deze optie vraagt met name om een sterkere verdichting van de bestaande steden, zodat een groter reizigersaanbod voor het spoornet ontstaat. De variant buitenring sluit aan bij mogelijke verstedelijking in de Bollenstreek en bij de uitbreiding van Almere.
4. *Rondje Randstad Binnenflank.* Deze optie richt zich met name op nieuwe verstedelijking aan de rand van het Groene Hart en zal ook Hoofddorp-Schiphol-Zuidas-Bijlmer goed ontsluiten.
5. *Verdubbeling bestaande spoor Amsterdam-Almere dan wel aanleg IJmeerlijn.* Eén van beide is in ieder geval noodzakelijk. De IJmeerlijn sluit aan bij buitendijkse uitbreiding van Almere Pampus en uitbreiding van IJburg aan de Amsterdamse kant.
6. *Lightrailverbinding Almere-Utrecht.* Een ontbrekende schakel in het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is een lightrailverbinding tussen Almere en Utrecht. Deze verbinding kan een drager worden voor uitbreiding van verstedelijking van Almere in oostelijke richting.
7. *Uitbreiding van het regionaal wegennet.* Het betreft hier vooral de aanleg van een weg ten zuiden van Bennebroek (verbinding N22/N206) en doortrekking van de N22 naar de A44. Deze uitbreiding van het wegennet verhoudt zich goed met meer verspreide verstedelijking in de Bollenstreek en de westelijke Haarlemmermeer. Hierbij zal er te weinig draagvlak zijn voor openbaar vervoer en valt een groter autogebruik te verwachten.

Invulling Stad en Land

In de regio zijn stad en landschap in functionele zin sterk met elkaar vervlochten. Vertrekpunt voor de invulling van de derde laag is het loslaten van de gescheiden benadering van stedelijk en landelijk gebied. Investeren in groen in samenhang met verstedelijkingsopties is de basisstrategie. Een viertal denkmodellen laat zien dat bepaalde verstedelijkingsopties zijn verbonden met bepaalde vaste groenopties.

Sturing vanuit Stad en Land

Investeren in groen in samenhang met verstedelijkingsopties vormt een belangrijke basisgedachte voor de invulling van de derde laag 'Stad en Land'. Om hieraan uitvoering te geven wil de provincie werken vanuit samenhangende 'pakketten' van rode en groene opties, die onderling aan elkaar gekoppeld zijn.

Opties voor Stad

Ruimte voor nieuwe stedelijke functies kan op verschillende wijzen worden gecreëerd:

1. **Verdichting.** Het bestaande stedelijk gebied moet beter worden benut door de steden te verdichten. Dit kan door dichter en hoger te bouwen. In bestaande en toekomstige plannen is nog veel ruimte aanwezig voor de bouw van een groot deel van de woningbehoefte. Waar mogelijk moet deze ruimte worden benut voor combinatie met andere functies als werken en voorzieningen.
2. **Knooppunten.** Multimodale knooppunten binnen de netwerkstad Noord-Holland Zuid bieden nog veel mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling.
3. **Uitleggegebieden.** De volgende gebieden komen eventueel in aanmerking voor verstedelijking, zowel wat betreft wonen als werken:
 - Omgeving Limmen;
 - Purmerend-oost;
 - Bollenstreek/westelijke Haarlemmermeer;
 - Driehoek Aalsmeer/Uithoorn/Amstelveen;
 - Bloemendalerpolder;
 - IJburg II;
 - Almere Pampus (binnen en buiten);
 - Almere Hout/Zuidelijk Flevoland.

Opties voor Land

1. **Behoud en ontwikkeling van landschapsparken** van formaat: het kustgebied, het IJmeer, Noord-Hollands Midden en het Groene Hart met de onderlinge verbindingen. De keuzes zitten in de inzet van instrumenten: gaat het om alleen het vrijwaren van verstedelijking door het aanwijzen van landschappen of wordt er ook actief bijgedragen aan de ontwikkeling van deze landschappen als groene landschapsparken van de steden, met een bijzondere waarde voor natuur, water, recreatie en cultuurhistorie.
2. **Ontwikkeling van robuuste regionale groenstructuren** tot een samenhangend regionaal parksysteem. Opties zijn de exacte plekken waar uitbreiding van de groenstructuren plaatsvindt.
3. **Landschapsontwikkeling in combinatie met verstedelijking.** Dit is vooral gewenst in gebieden waar het landschap door middel van groen een veel hogere kwaliteit kan krijgen zoals in de Bollenstreek en in de jonge droogmakerijen. Er ontstaan aantrekkelijke woongebieden, die ook een belangrijke recreatieve functie kunnen vervullen, zoals bij de landgoederen in de binnenduinrand bij Haarlem. Opties zijn de locaties waar de groen/rode gebieden tot stand kunnen komen.

Hoofdstuk 5 Strategische beleidspakketten

1. *Metropolitane stedelijkheid:* combinatie van Rondje Randstad Hart-op-Hart en een doorstroomroute via de A4-A9-A2-A1 met een sterke binnenstedelijke verdichting van de steden in NHZ;
2. *Booming Zuidflank:* combinatie van uitbreiding van het Regionet en het Rondje Randstad met verdichting van de stad en compacte verstedelijking in de Zuidflank van Amsterdam;
3. *Groeipool Almere:* combinatie van een aantal infrastructuurlijnen, namelijk aanleg IJmeerlijn, Rondje Randstad Hart-op-Hart Buitenring en omleggen doorstroomroute via Flevoland en verstedelijking in Almere;
4. *Netwerkstad in het groen:* combinatie van geringe uitbreiding van het regionale wegennet met binnenstedelijke verdichting en uitleggegebieden in het groen.

Voorlopige voorkeursvariant van GS

Voor het verwezenlijken van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling kiest de provincie voor een ruimtelijke strategie die is gebaseerd op zes strategische keuzes:

1. duurzaam waterbeheer als harde basis;
2. natuur en cultuurhistorie ontwikkelen in functiecombinaties;
3. verbeteren samenhangend regionaal openbaar vervoer in combinatie met knooppunten;
4. inzetten op ontvlechten van verkeersstromen en Deltanet;
5. stimuleren van stedelijke herstructurering;
6. vergroten van differentiatie woon- en werkmilieus.

Op grond van deze strategische keuzes wordt het voorlopig voorkeursalternatief bepaald. Dit wordt gekenmerkt door een samenhangende ruimtelijke ontwikkeling op basis van verschillende elementen uit de hiervoor beschreven ontwikkelingsalternatieven.

Een groot deel van de verstedelijkingsopgave wordt opgevangen binnen het bestaand stedelijk gebied met metropolitane en stedelijke woon- en werkmilieus. Daarnaast wordt ingezet op een aantal compactere uitleggebieden met sub-urbane woonmilieus. Deze locaties worden gesitueerd aan reeds bestaande of nieuw te ontwikkelen openbaar vervoerverbindingen. In gebieden waar grote potenties liggen voor waterberging, maar die vanuit de stedelijke structuur ook logisch zijn om te benutten voor verstedelijking moeten functiecombinaties worden gevonden met water. Behalve in Noord-Holland Zuid zal een deel van de verstedelijkingsopgave worden opgevangen in Zuidelijk Flevoland in samenhang met ruimte voor water.

Ruimte voor economische ontwikkeling wordt met name gezocht in het zuidelijk deel van de regio. Hierbij zijn Schiphol en omgeving (het Nieuwe IJ), de Zuidas en Amsterdam Zuid-Oost de belangrijkste concentratiegebieden voor nieuwe ontwikkelingen. Daarbij worden een aantal multimodale knooppunten ontwikkeld die als brandpunt van de economische dynamiek binnen de regio zullen fungeren. De bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en z'n multimodale knooppunten wordt verbeterd door de ontwikkeling van infrastructuur die doorstroomroutes vormt binnen de regio waarbij een duidelijk relatie wordt gelegd met ontsluiting via Flevoland. De doorstroomroutes dienen tevens de verkeerssoorten te ontvlechten. Daarnaast worden verschillende lokale openbaar vervoerssystemen aan elkaar gekoppeld in een regionaal systeem. Hiervoor worden meerdere tangentiële lijnen aangelegd en een aantal radiale openbaar vervoerlijnen doorgetrokken.

De verdichtingsoperatie in het bestaand stedelijk gebied vraagt om het gelijktijdig ontwikkelen van groen in de stad. Daarnaast dienen nieuwe recreatie- en natuurgebieden zo dicht mogelijk bij de verstedelijking te worden aangelegd om de recreatiedruk dicht bij huis op te vangen. Ten zuiden van de verstedelijking van Amsterdam wordt een tussenboezemsysteem gevormd die zich uitstrekt van het IJmeer via de zuidkant van het Amsterdamse stadsgewest tot aan de westelijke Haarlemmermeer. De tussenboezem kan de verblijfswaarde van de omliggende gebieden verhogen door combinaties met recreatie. Door de stedelijke ontwikkeling in het zuiden zal het Groene Hart sterker onder druk komen te staan. Hier zal dan ook worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van landschap, natuur, water, extensieve recreatie en waterrecreatie. In de noordflank van de regio zullen grote eenheden vernatte natuurontwikkelingsgebieden worden ontwikkeld met functiecombinaties met verbrede plattelandsontwikkeling en recreatie.

Hoofdstuk 6 Regie en Sturing

Het Streekplan Noord-Holland Zuid zal er wezenlijk anders uitzien dan voorgaande streekplannen. De Provincie wil een grotere verantwoordelijkheid nemen. Niet alleen voor zaken op het terrein van planning en organisatie, maar vooral ook voor de daadwerkelijke realisering van concrete projecten die voor de ruimtelijke inrichting van cruciaal belang zijn. In trefwoorden: van Toetsingsplanologie naar Ontwikkelingsplanologie. Gericht op uitvoering. In een Strategienota hoofdlijnen voor de langere termijn vastleggen, van daaruit heldere keuzes en beleidsbeslissingen waar nodig, en het met andere partijen opstellen van uitvoeringsgerichte programma's waar mogelijk. Relaties leggen met Planning en Control

Cyclus van de Provincie. Door de voorgestelde loskoppeling van Strategienota en Streekplan is het nemen van Just-in-time beslissingen mogelijk, en kan flexibeler en adequater worden gereageerd op veranderde omstandigheden. Herzieningen, uitwerkingen en afwijkingen van het Streekplan zijn in dit beeld korte en adequate stappen om ontwikkelingen te verantwoord begeleiden, in plaats van vaak achteraf vastleggen van al lang in gang gezette ontwikkelingen.

Hoofdstuk 7 Naar een ontwerpstreekplan

Waar de Strategienota de hoofdlijnen voor strategisch, ruimtelijk beleid tot 2020 schetst, zal het Streekplan meer concrete uitspraken moeten doen over het ruimtelijk beleid voor de kortere termijn. In het voorgaande hoofdstuk van de Strategienota wordt daar nader op ingegaan.

Om recht te doen aan wensen en deskundigheid uit de regio zelf, maar ook om betrokkenheid te bewerkstelligen bij zowel gemeenten als ook maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven, wordt voor het Toetsingsdeel en het Programmadeel nauw samengewerkt met genoemde partijen. Regionale samenwerking, vraaggericht werken en voeding vanuit de onderstroom zijn sleutelementen in de volgende fase van het Streekplanproces. Een omvangrijk communicatietraject, gericht op georganiseerde en individuele burgers is onmisbaar onderdeel van deze externe gerichtheid.

In dit hoofdstuk wordt ook kort ingegaan op de samenhang tussen Streekplanproces en 5^e Nota. In een bijlage bij de Strategienota wordt wat dieper ingegaan op de 5^e Nota.

In deze Rijksnota zijn de volgende kernkwesties te onderscheiden, die nog nader door Rijk en regio moeten worden uitgewerkt, en die voor het verdere Streekplanproces dus van belang zijn:

- De samenhang, transformatie en uitbreiding van het stedelijk gebied;
- De selectie van centra van internationaal – en randstadniveau;
- De versterking van het internationaal economisch profiel;
- De verbetering van de interregionale bereikbaarheid (Rondje randstad)
- De versterking van de groenblauw structuur.

Voor een aantal gebieden wordt een verkenning uitgewerkt, als voeding voor deel 3 van de 5^e Nota. De Provincie Noord-Holland is bij een aantal van deze verkenningen betrokken. Voor de Verkenning Inrichting zuidflank (Haarlemmermeer-Zuid tot Gooimeer) is ze trekker.

De Verkenningen bieden behalve input voor deel 3 van de 5^e Nota ook materiaal voor de volgende Streekplandelen; zo zullen overigens ook de te starten uitwerkingen van de Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio gebruikt worden ten behoeve van het streekplan, alsook de aktualisatie van het Masterplan Noordzeekanaal. Tevens is er nauwe samenwerking met de Gemeente Amsterdam, gezien de totstandkoming van een nieuw Structuurplan Amsterdam, en de daarbij door de Provincie beoogde continuering van zowel beleidsvrijheid van Amsterdam als versterkte samenwerking tussen Provincie en de hoofdstad.

Tenslotte moet gewezen worden op het rapport 'Naar een blauwgroene Deltametropool'. Dit rapport, dat in Randstadverband is gemaakt, is de vertaling van de inbreng die door de Randstadpartners is gegeven in het 5^e Notatraject. Het rapport kan als referentiekader gebruikt worden in de bespreking van de voorliggende Strategienota, en bij de verdere uitwerking en bespreking van het Streekplan.