

# RANDSTAD **URGENT**



**RANDSTAD URGENT WERKT!**  
Jaarverslag 2007-2008

### **Mogelijk maken wat onmogelijk leek**

*“Het hoogste goed voor een politicus is niet het domineren van het publieke debat en evenmin het passen op de winkel. Het gaat om het doorbreken van vastgeroeste tegenstellingen. Politiek is niet de kunst van het mogelijke, maar de kunst om mogelijk te maken wat onmogelijk leek.”*

*Pieter Hilhorst (de Volkskrant, 18 december 2007)*

# OVERZICHTSKAART PROJECTEN 2007-2008



- A4 Delft-Schiedam
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
- A4 Schiphol
- Flessenhalzen A4 en A12
- Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)
- A13/A16
- Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam
- Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad
- Draaischijf Nederland
- Hoeksche Waard of alternatieve locatie
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
- Container Transferium Rotterdam
- Transitie Greenports
- Den Haag Internationale Stad
- Werkstad A4
- Stadshavens Rotterdam
- Leiden Bioscience Park
- Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam
- Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
- Haarlemmermeer
- Zuidplaspolder
- Toekomstagenda Markermeer-IJmeer
- Schaalsprong Almere 2030
- Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)
- Mooi en Vitaal Delfland
- Groot Mijdrecht Noord
- Aanpak zwakke schakels
- Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
- Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)

*Randstadbreed:*  
 Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit  
 Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad  
 Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad  
 Compartimentering Case 'Centraal Holland'  
 Randstad 2040

# RANDSTAD URGENT WERKT!

Jaarverslag 2007-2008

# VOORWOORD

Voor u ligt het eerste jaarverslag van Randstad Urgent. Ik zie het als een werkboek, want het zet ons aan het werk. Na een jaar Randstad Urgent is mijn belangrijkste boodschap als programmaminister voor de Randstad:

De vernieuwende aanpak van Randstad Urgent werkt.

Maar: we zijn er nog niet!

Tijdens de Randstad Urgent conferentie van 27 oktober 2008 zijn we opgeschakeld naar de volgende versnelling.

Daarbij hebben we, Rijk en regio, elkaar hard nodig.

We moeten niet vergeten: Randstad Urgent is geen doel, maar een middel. Een middel om de Randstad – het hart van de Nederlandse economie – een flinke oppepper te geven. Door de wereldwijde economische onzekerheid weegt het belang van een sterke Randstad alleen nog maar zwaarder. Want wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland.

Het gaat in feite om drie zaken: veilig, aantrekkelijk en bereikbaar. De Randstad moet veilig zijn voor de dreiging van het water, aantrekkelijk voor internationale bedrijven om zich te vestigen en om in te wonen en bereikbaar voor iedereen die leeft, woont of werkt in de Randstad.

Randstad Urgent vergt van de betrokken bestuurders passie, inzet, vastberadenheid, besluitvaardigheid en bovenal tempo! Met Randstad Urgent zetten we het tempo van de besluitvorming onder druk. Waarom is dat zo belangrijk?

De bestuurscultuur moet anders. Weg met de stroperigheid. We zetten onze tanden erin en laten niet meer los. Randstad Urgent kan het beslissende duwtje geven om dit gebied weer hoog in de internationale ranglijsten te krijgen. Randstad Urgent is de lakmoesproef. Daarmee tonen we aan dat de overheid kan werken met deadlines en de besluitvorming niet laat wegzakken in het moeras van de bestuurlijke drukte. Een overheid wekt vertrouwen als ze haar beloftes nakomt. Alleen dan kunnen we de Randstad maken tot een toplocatie voor het bedrijfsleven waar het goed werken, wonen en leven is.

Bestuurlijke druk is het antwoord op bestuurlijke drukte. Twee bestuurders bewaken de afgesproken deadlines: een bewindspersoon en een regionale of lokale bestuurder. Een per project aangestelde ambassadeur houdt hen scherp. De formele bevoegdheden liggen soms elders en tóch werkt het. Het werkt omdat we het willen. Dat laat dit eerste jaarverslag zien. Zo, en dan nu weer aan het werk!



Camiel Eurlings,

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
en de coördinerend minister voor de Randstad

# INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING: STERKE RANDSTAD, STERK NEDERLAND .....	7
	1.1 Urgentie .....	7
	1.2 Kernopdracht .....	7
	1.3 Werkwijze .....	8
	1.4 Verantwoording .....	9
	1.5 Meer dan Randstad Urgent.....	9
HOOFDSTUK 2	EERSTE JAAR RANDSTAD URGENT .....	11
	2.1 Resultaat .....	11
	2.2 Behaalde mijlpalen .....	11
	– Randstadbreed .....	12
	– Regio Amsterdam-Almere: dé woningbouwlocatie van de Randstad .....	13
	– Regio Utrecht: de draaischijf van Nederland.....	15
	– Het groen-blauwe hart van de Randstad .....	16
	– Regio Rotterdam: de haven en transformatie.....	17
	– Regio Den Haag: de internationale stad .....	19
	– Regio Leiden / Holland Rijnland: de schakel tussen de vleugels .....	20
	– Regio Schiphol .....	21
HOOFDSTUK 3	WERKEN MET RANDSTAD URGENT .....	23
	3.1 Methode .....	23
	3.2 Acties en interventies .....	24
HOOFDSTUK 4	PROJECTENWISSELING .....	29
	4.1 Dynamiek in de projectenselectie .....	29
	4.2 Aanvullende bestuurlijke afspraken .....	32
	4.3 Vervolg .....	32
HOOFDSTUK 5	BEELDVERSLAG CONFERENTIE 'RANDSTAD URGENT WERKT!' .....	34
BIJLAGE	FINANCIEEL OVERZICHT .....	38

# STERKE RANDSTAD, STERK NEDERLAND

## 1.1 URGENTIE

Het kabinet en de regio hebben de Randstad hoog op de agenda staan. Daar is alle reden voor. De Randstad werd de afgelopen jaren op het internationale economische toneel als aantrekkelijke locatie voorbijgestreefd door andere steden en regio's. Rapporten van de OESO, TNO, de Adviescommissie Versterking Randstad (Commissie-Kok) en de Holland Acht ('Randstad Kracht') bevestigden dat beeld met cijfers, die aan duidelijkheid niets te wensen overlieten.<sup>1</sup> Daarnaast gaven ze bruikbare adviezen om de urgente problemen van de Randstad aan te pakken. Het kabinet-Balkenende IV heeft deze maatschappelijke support omgezet in een actieprogramma: Randstad Urgent. Het is één van de tien projecten uit het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven'. Het kabinet heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als coördinerend minister. De kern van de urgentie is bestuurlijk van aard. Besluitvaardigheid is een belangrijk element voor het vertrouwen van burgers en bedrijven in de overheid. Toch lopen veel projecten vertraging op in de besluitvorming. Door bestuurlijke drukte, vérgaande juridische procedures en het gebrek aan lef en leiderschap om besluiten te nemen. Hierdoor ontstaat 'bestuurlijke filevorming'. De bestuurlijke cultuur in Nederland is op z'n zachtst gezegd geen succesfactor voor de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

### **Randstad Holland**

**“De Randstad moet in het buitenland aan de man gebracht worden met de brand ‘Holland’. We moeten niet als Amsterdammers, Rotterdammers en Hagenaars elkaar tegenkomen in pak ’m beet China, vissend in dezelfde vijver van bedrijven.”**

*Frits Huffnagel, Wethouder citymarketing Den Haag en bedenker van 'I Amsterdam' (werkconferentie Randstad Urgent, april 2008)*

## 1.2 KERNOPDRACHT

Met Randstad Urgent zetten kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Knopen doorhakken en besluiten nemen, dáár gaat het om. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het goed wonen, werken en leven is. Wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Daarom: sterke Randstad, sterk Nederland.

<sup>1</sup> OESO, *Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands* (2007); TNO, *Randstad monitor* (2006); Adviescommissie Versterking Randstad/ Holland Acht, *Randstad Kracht* (2007).

De Randstad heeft de potentie uit te groeien tot een duurzame economische top-regio. Om dat te bereiken is het hard nodig om een aantal zaken aan te pakken. We zullen moeten zorgen voor verbetering van de kwaliteit van leven in de Randstad, door een aantrekkelijker woon-, werk- en leefklimaat. Het bouwen van woningen is nodig om aan de behoefte te voldoen. Bedrijven moeten er voor blijven kiezen om zich met hun werknemers hier te vestigen. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Daarvoor zal ook de bereikbaarheid – over de weg en met het OV – moeten verbeteren. Basisrandvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Randstad is een klimaatbestendige delta. Wonen in de buurt van groen, natuur en water is een sterk punt van de Randstad. Anders gezegd: het is een economische randvoorwaarde. Daarom is het essentieel dat bij de ontwikkeling van de Randstad dit unieke karakter behouden blijft.

## Gelukt

“We hebben altijd onze mond vol over samenwerken, over participatie, over het met elkaar moeten doen. Maar het lag toch allemaal een beetje in de sfeer van: we zeggen het, we dronken een glas, we deden een plas en het bleef allemaal zoals het was. Randstad Urgent heeft eindelijk de bestuurders bij elkaar gebracht. We willen een deltametropool worden. Als we niet samenwerken worden we dat niet. Het is te genant voor woorden om te bedenken dat je als Amsterdam en als Rotterdam apart de wereld in trekt. Dat zegt de wereld niks. Eén Randstad zegt de wereld wel wat. En daar is deze stap met Randstad Urgent voor gezet. Een aantal zaken was niet gelukt als we dit niet gedaan hadden.

Ellen Verkoelen, Randstad Urgent ambassadeur en directeur Zuidhollandse Milieufederatie (film 'Randstad Urgent werkt', oktober 2008)

### 1.3 WERKWIJZE

In juni 2007 is het programma 'Randstad Urgent' aangeboden aan de Tweede Kamer. In het programma zijn 35 projecten opgenomen die bestuurlijke aandacht en druk nodig hebben om vooruitgang te boeken. Bestuurlijke druk in plaats van bestuurlijke drukte is daarbij het motto. Daarom heeft elk project slechts twee bestuurders, die aangesproken worden op het resultaat. Zo'n bestuurlijk duo bestaat uit een minister of staatssecretaris en een regiobestuurder. Op 29 oktober 2007 hebben zij tijdens de Randstad Urgent conferentie in de Ridderzaal getekend voor de Randstad. Ze tekenden voor het halen van hun deadlines en het (laten) nemen van besluiten. De programmaminister is namens het kabinet verantwoordelijk; hij rekent de duo's af op hun resultaten. Per project zet een ambassadeur zich in om de bestuurders scherp te houden op snelheid en kwaliteit van de besluitvorming. Vanwege hun ervaring en/of gezaghebbende posities in het maatschappelijke leven en het bedrijfsleven zorgen zij voor actieve maatschappelijke betrokkenheid.

### 1.4 VERANTWOORDING

Afgesproken is om één maal per jaar de balans op te maken en de Tweede Kamer daarvan verslag te doen. Dat gebeurt met de Randstad Brief, waarbij dit jaarverslag 'Randstad Urgent werkt!' als bijlage verschijnt.

In dit jaarverslag vindt u antwoorden op de volgende vragen:

- Welke resultaten zijn geboekt, hebben de betrokken bestuurders gerealiseerd wat vorig jaar is afgesproken?
- Wat is er aan gedaan om de eindstreep te halen en vertraging te voorkomen?
- Wat is de meerwaarde van Randstad Urgent geweest?
- Welke projecten kunnen prima verder zonder Randstad Urgent en welke projecten hebben de aandacht en druk van Randstad Urgent nodig?
- Wat staat de betrokken bestuurders het komende jaar te doen?

De tweede Randstad Urgent conferentie op 27 oktober 2008 in de Van Nelle fabriek in Rotterdam was gewijd aan die vragen. In deze publicatie vindt u een beeldverslag van de conferentie (Hs 5) en een DVD van de film, die daar werd vertoond.

Daarnaast geeft de voormalige Randstad Gezant, de heer B. Bruins, in dit jaarverslag een terugblik op zijn werk.

### 1.5 MEER DAN RANDSTAD URGENT...

Randstad Urgent is doelbewust selectief in zijn aanpak. Het programma concentreert zich op de ruimtelijk-fysieke kant van de Randstad en op het bestuurlijk pushen van een beperkt aantal projecten die van belang zijn voor de economische concurrentiepositie.

Dat doet het overigens met een werkwijze die experimenteel is (*business as unusual*) en waarmee het school wil maken in overheidsland. Het doel van Randstad Urgent is om aan het eind van de kabinetsperiode, op korte termijn dus, écht meters te hebben gemaakt in de besluitvorming en om bij een aantal projecten gestart te zijn met de uitvoering.

Met de structuurvisie die het Randstad Urgent-project Randstad 2040 heeft opgeleverd, biedt het kabinet het lange-termijnkader voor de ontwikkeling van de Randstad. Denken en doen gaan hand in hand.

Bent u klaar met de Randstadagenda van Rijk en regio als u dit jaarverslag hebt gelezen? Nee, er wordt in het ruimtelijk-fysieke en economische domein door Rijk, regio en ook private partijen, op meer fronten gewerkt aan de Randstad dan met Randstad Urgent alleen. Te denken valt aan:

- Mooi Nederland;
- Agenda Landschap;
- Pieken in de Delta;
- Nederland Ondernemend Innovatieland;
- MobiliteitsAanpak;
- Anders Betalen voor Mobiliteit;
- Actieplan Spoor;
- Taskforce Mobiliteitsmanagement;
- Versnelling besluitvorming infrastructuur, als reactie op het advies van de Commissie-Elverding;
- Nationaal Waterplan;
- Verdere uitwerking van het advies van de Deltacommissie.



# EERSTE JAAR RANDSTAD URGENT

## 2.1 RESULTAAT

Het Randstad Urgent-programma is een belangrijke samenwerkingsopgave met de regio. De bestuurlijke duo's hebben in oktober 2007 afspraken gemaakt voor de 35 projecten van Randstad Urgent. In deze afspraken is vastgelegd welke mijlpalen wanneer gehaald moesten worden. Alle mijlpalen die het afgelopen jaar op het programma stonden, zijn gehaald. Dat is een mooi resultaat. Een resultaat, dat niet zonder slag of stoot tot stand is gekomen. In de loop van het jaar dreigde een aantal projecten de afgesproken mijlpalen niet te halen. Aangespoord door Randstad Urgent hebben de betrokken bestuurders alles op alles gezet om hun mijlpalen alsnog te halen. Daarmee hebben ze gerealiseerd wat ze vorig jaar hebben beloofd.

### Label

*“Het label Randstad Urgent heeft ons allemaal doordrongen van het feit dat er tempo gemaakt moet worden. Dat er snelheid in de beslissingen moeten komen, dat de procedures met tempo doorlopen moeten worden. En dat je ook een concreet eindbeeld moet laten zien.”*

*Asje van Dijk, duopartner Zuidplaspolder en gedeputeerde Zuid-Holland  
(film 'Randstad Urgent werkt', oktober 2008)*

Met het behalen van de mijlpalen is de uitvoering van fysieke ingrepen een belangrijke stap dichterbij gekomen. Of zelfs al een feit, zoals voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte, het versterken van de zwakke schakels in de kust en de capaciteitsuitbreiding van de A12 Den Haag - Gouda. Voor tal van projecten, zoals OV SAAL, A15 Maasvlakte-Vaanplein, Trekvliettracé in Den Haag, Scheveningen Boulevard, Mooi en Vitaal Delfland en de Transitie Greenports, zijn met het behalen van de mijlpalen belangrijke besluiten genomen.

Het is nog te vroeg om te bezien of het effect van de bestuurlijke inspanningen al effect heeft op de waardering van de Randstad als geheel. Immers, er is nog geen project helemaal afgerond. Wel is consistent gestuurd op het nemen van besluiten. Rijk en regio houden de druk hoog.

## 2.2 BEHAALDE MIJLPALLEN

De bereikte resultaten in het afgelopen jaar zijn gerubriceerd naar regio, alhoewel het uiteindelijke effect van de meeste projecten de regio overstijgt. De projecten zijn immers juist geselecteerd op grond van hun betekenis voor de Randstad als geheel. De voortgangsrapportages per project vindt u op [www.randstadurgent.nl](http://www.randstadurgent.nl).

## RANDSTADBREED



Het project **Randstad 2040** heeft in september 2008 de Structuurvisie Randstad 2040 opgeleverd. Een inspirerende dialoog met burgers, professionals, ontwerpers en maatschappelijke organisaties leverde input voor deze visie. Met de Structuurvisie zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio in 2040. Met als één van de leidende principes: 'Wat internationaal sterk is, sterker maken'.

Het kabinet kiest voor:

- een groter en waterrijker Groene Hart;
- bruisende steden in een aantrekkelijke omgeving;
- verdergaande verdichting van de steden inclusief ruimte voor hoogbouw;
- benutten en versterken van internationale krachten;
- betere aansluiting op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen;
- beter regionaal openbaar vervoer.

Binnen het project **Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit** zijn projecten geselecteerd die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker maken, die bijdragen aan een betere aansluiting van fiets en auto op het OV en van OV op OV. Ambassadeur Brouwer-Korf heeft op 21 april 2008 de bundel aangeboden aan minister Eurlings.

De **Verkenning mogelijkheden één OV-Autoriteit in de Randstad** is afgerond. Bestuurlijk is geconcludeerd dat versterking van de samenhang van en samenwerking in het openbaar vervoer in de Randstad het meest gediend is met een inhoudelijke aanpak. Daarom is afgesproken om nu de vier in de verkenning benoemde concrete OV-vraagstukken in de Randstad (OV-samenhang/visie; grensoverschrijdende bereikbaarheid; vervoersketenaansluitingen en samenwerking NS/Prorail met decentrale overheden) aan te pakken en op te lossen. De betrokken overheden zullen een bureau oprichten, dat hen hierbij zal ondersteunen. Dit alles wordt verder uitgewerkt in een samenwerkingsovereenkomst.

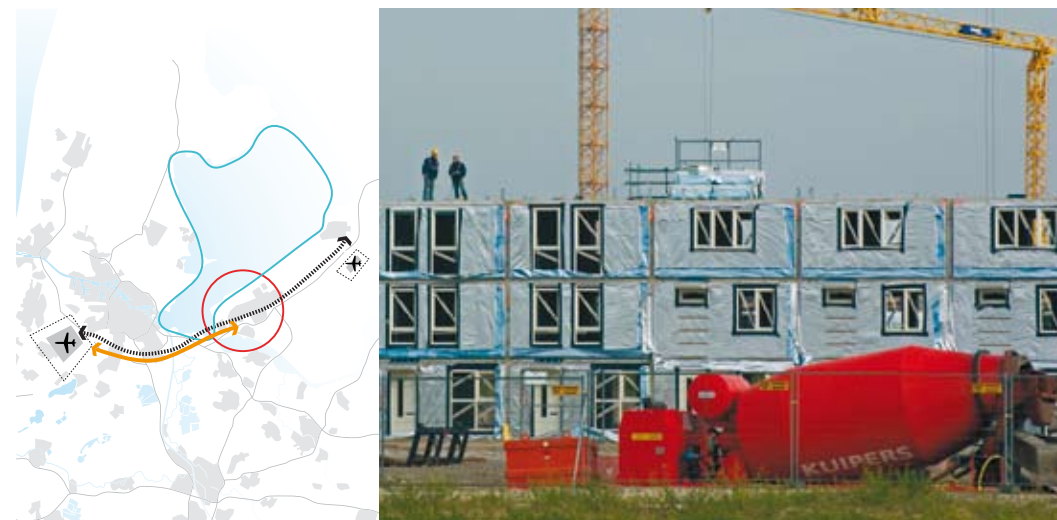
Het project **Compartimentering case Centraal Holland** heeft een verkenning gedaan naar de vraag of en onder welke voorwaarden compartimentering een geschikte methode is om het overstromingsrisico van Centraal Holland (dijkkring 14) te verkleinen. Het bestuurlijk trio heeft in maart 2008 afgesproken een vervolgstudie uit te voeren naar systeemwerking (cascade-effecten tussen dijkkringen) en regionale waterkeringen. In juli is de landelijke studie naar compartimentering afgerond. De beleidskeuze en vervolgacties zijn opgenomen in het Nationale Waterplan.

Het project **Ruimte voor Kunst en Cultuur** in de Randstad heeft geïnvesteerd in de randstedelijke samenwerking om de internationale betekenis en concurrentiepositie van kunst en cultuur te versterken. In juni hebben het Rijk, de vier grote gemeenten

en een vertegenwoordiging van de toonaangevende kunstinstellingen in de Randstad hierover afspraken gemaakt. Dit project krijgt een vervolg met de ontwikkeling van thema's en projecten om de internationale uitstraling van de Randstad vorm en inhoud te geven.

Voor het project **Transitie Greenports** is een koepelvisie geschreven. Op die manier worden de deelgebieden in een integraal verband geplaatst. Voor de Duin- en Bollenstreek is een gebiedsontwikkelingsplan ondertekend. Daarnaast heeft het kabinet ruim € 30 mln. toegekend voor de versnellingsprojecten Greenports op zes locaties in de Randstad.

## REGIO AMSTERDAM-ALMERE: DÉ WONINGBOUWLOCATIE VAN DE RANDSTAD



In het gebied Amsterdam-Almere wordt ingezet op een integrale gebiedsontwikkeling voor dit deel van de Randstad. Om aan de integrale verstedelijkingsopgave van Almere (bouwen van 60.000 woningen in de periode 2010-2030) te kunnen voldoen, is een aantal andere ontwikkelingen noodzakelijk, waaronder de ontwikkeling van infrastructuur, recreatie en natuur.

De projecten rondom Amsterdam en Almere vertonen een sterke onderlinge samenhang. Eind september zijn door minister Eurlings en het bestuurlijke duo van het project Schaalsprong Almere daarom afspraken gemaakt om tot samenhangende besluitvorming te komen. De rijksbesluiten zullen worden samengevat in een beleidsbrief. Dat maakt het mogelijk om in oktober 2009 een Integraal Afsprakenkader af te sluiten.

### Samenhang essentieel voor succes

*"Het belangrijkste vind ik van Randstad Urgent dat je niet naar een enkelvoudig project kijkt, Almere 2030, maar dat je dat in samenhang bekijkt. Wij zijn afhankelijk voor het succes van het ecologisch herstel van IJmeer-Markermeer en van het wel of niet slagen van een IJmeer-verbinding; dus dan praten we over het SAAL-project. Die drie projecten horen bij elkaar. Wat op dit moment prettig is, is dat we ons dat in het kader van Randstad Urgent heel goed realiseren. En dat we proberen bij elkaar te komen. Maar of dat zal slagen ... dat zal nog een immense inspanning vergen."*

Adri Duivesteijn, duopartner Schaalsprong Almere en wethouder van Almere  
(film 'Randstad Urgent werkt', oktober 2008)

In [Schaalsprong Almere](#) is onderzocht hoe wonen in Almere Pampus binnen- en buitendijks eruit zou kunnen zien. Zo zijn er twee varianten ontwikkeld van woningbouw in het water, op eilanden in het IJmeer en eilanden in het Markermeer. Ook voor woningbouw in Almere-Oost zijn enkele ontwikkelingsstrategieën uitgewerkt, waarin naar een optimaal woonmilieu wordt gestreefd. Bij de ontwikkeling hiervan wordt rekening gehouden met het natuur- en recreatiegebied Oostvaarderswold. Deze deelproducten (Almere Pampus en Oost) zijn oktober 2008 opgeleverd om vervolgens te kunnen starten met een integratiefase, waarin een structuurvisie voor de stad als geheel wordt voorbereid. Een voorkeursalternatief voor de voorgenomen verdubbeling van de stad zal in januari 2009 worden gepresenteerd.

Op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere zijn grote stappen gezet voor de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer én via de weg. Voor de verbetering van het OV heeft het kabinet in het kader van de planstudie [Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad](#) in twee stappen besloten het spoor tussen Schiphol en Lelystad te verbeteren. In november 2007 is een financiële reservering van € 1,35 miljard gemaakt voor maatregelen op deze OV-corridor. In maart 2008 heeft het kabinet besloten een deel hiervan te investeren in een 'no regret'-pakket voor de korte termijn en een deel voor de middellange termijn (tot 2020). Dit 'no regret'-pakket maakt het bijvoorbeeld mogelijk om twaalf treinen per uur tussen Almere en Amsterdam te laten rijden. Dat is een verdubbeling van de huidige capaciteit.

Op 29 oktober 2007 hebben Rijk en regio voor de planstudie naar de [Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere](#) een overeenkomst getekend voor de uitbreiding en inpassing van de A6, A1, A9 en de A10-Oost (ca. 60 km autosnelweg). Bovendien is besloten om de A9 onder voorwaarden uit te breiden en goed in te passen (Gaasperdammerweg en Amstelveen). In 2008 is aanvullend onderzoek gedaan en overleg gevoerd over bovenwettelijke inpassingsmaatregelen langs de A10 en A1. Dit heeft geleid tot overeenstemming over de inpassing met alle betrokken partijen: de gemeenten Diemen, Muiden, Weesp, Ouder-Amstel, Amstelveen en Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk zijn hiermee op één lijn gekomen. De ministers van VenW en VROM hebben in oktober in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure een standpunt ingenomen.

Voor het project [Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad](#) heeft het kabinet in maart 2008 het Verkenningdocument vastgesteld. In de vervolgfase worden vier alternatieven, waar onder de uitbreiding van luchthaven Lelystad, verder afgewogen in een structuurvisie. Inmiddels heeft het kabinet het advies van de 'Alderstafel' over de toekomst van Schiphol en de regio tot en met 2020 overgenomen. Dit betekent dat het kabinet inzet op selectieve groei van Schiphol tot 510.000 vluchten. In 2020 is de vraag op Schiphol naar verwachting gegroeid tot 580.000 vliegbewegingen. Om aan deze vraag tegemoet te komen zet het kabinet in op het uitplaatsen van 70.000 vluchten naar regionale vliegvelden, waarvoor de luchthavens van Lelystad en Eindhoven in beeld zijn.

Het advies uit de Alderstafel vormt tevens de basis (referentie) voor de lange-termijn (2030) ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthavens Schiphol en Lelystad.

Voor het project [Toekomstagenda Markermeer-IJmeer](#) is in april 2008 het ontwikkelings-perspectief Markermeer-IJmeer opgesteld als tussenstap naar de besluitvorming over de inrichting van en ontwikkeling in en rondom het Markermeer-IJmeer medio 2009. Ook is een Natuurpilot gestart onder de naam Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer (NMIJ), waarvoor het Rijk dit jaar € 25 mln. beschikbaar heeft gesteld. In deze pilot wordt, via experimenten, onder andere getest hoe troebel water uit het Markermeer helder(er) kan worden gemaakt, zodat waterplanten, driehoeksmosselen en vissen er beter kunnen leven en groeien, en er zo extra voedsel voor vogels beschikbaar komt.

## REGIO UTRECHT: DE DRAAISCHIJF VAN NEDERLAND



In een bestuurlijk overleg over [Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht](#) is gesproken over diverse mogelijke bouwlocaties in relatie met de unieke kwaliteiten van de Nationale Landschappen in deze regio. Als vervolg hierop stelt men de voorwaarden op, waaronder de verstedelijkingsopgave tot 2030 kan worden ingevuld. Eind 2008 zal dit leiden tot afspraken.

Het bestuurlijk duo heeft in januari besluiten genomen over het project [Draaischijf Nederland](#). Zo is besloten een planstudie te starten voor de A1 (Eemnes-Amersfoort)/A27 (Utrecht-Eemnes) om de wegcapaciteit uit te breiden. Ook zijn er regionale 'no regret'-maatregelen vastgesteld om vooral het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets te stimuleren. Om besluitvorming te versnellen, is besloten de twee verkende mogelijke wegen (A2½ en de A30) niet in de pakketstudies op te nemen. Deze wegen bieden verkeerskundig onvoldoende oplossingen voor de Utrechtse problematiek. Inmiddels is ook de startnotitie voor de planstudie A28 vastgesteld en wordt gewerkt aan de startnotities voor de resterende twee trajecten (Ring en Hoevelaken). Daarmee is de verbetering van de bereikbaarheid op de gehele Ring en Driehoek van Utrecht in volle gang.

## HET GROEN-BLAUWE HART VAN DE RANDSTAD



De verantwoordelijke bestuurders voor het project de [Groene Ruggengraat voor recreatie en natuur](#) namen het besluit om de Groene Ruggengraat in drie focusgebieden snel te realiseren. Er zijn besluiten genomen over het tracé in Noord-Holland en het natuurgebiedsplan Krimpenerwaard. Ook is een financieringsplan bepaald voor de natuurverbinding Naardermeer-Ankeveenseplassen. Om meer helderheid te scheppen is besloten de ecologische criteria te operationaliseren. Daarmee kan de ambitie van een robuuste ecologische verbinding tussen de Biesbos en het IJsselmeer worden onderbouwd en meer gebiedsspecifiek herkenbaar worden gemaakt. Een 'wervend beeld' van de beoogde natuurdoelen in combinatie met andere opgaven en bestaande functies werkt beter in de communicatie met burgers en belangenorganisaties. In een aantal gebieden bestaat er behoefte aan bredere (financiële) arrangementen om tot goede combinaties van opgaven te komen. Er is een verkenning uitgevoerd om deze arrangementen per deelgebied te identificeren. Veel infrastructuur kruist de Groene Ruggengraat. De meest urgente knelpunten zijn geïdentificeerd. Waar het rijksinfrastructuur betreft, worden ze opgenomen in de lopende evaluatie van het Meerjarenplan Ontsnippering. De ruimtelijke vertrekpunten en aansluitingspunten bij provinciegrenzen zijn in juni 2008 door de drie provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht vastgelegd in de Voorloper Groene Hart.

Bestuurders die betrokken zijn bij het project [Oude Rijnzone](#) hebben een samenwerkingsovereenkomst voor duurzame en integrale ontwikkeling gesloten. Met deze samenwerking wordt de economische vitaliteit van de Oude Rijnzone versterkt en worden kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus ontwikkeld. De partijen investeren tegelijkertijd in natuur, water, landschap, recreatie en cultuurhistorie.

Over [Groot Mijdrecht Noord](#) hebben Gedeputeerde Staten Utrecht op 19 februari 2008 vastgesteld dat het rapport van de Commissie-Remkes een belangrijke en bruikbare basis is voor de ruimtelijke inrichting van de polder. Op advies van de Commissie is aanvullend onderzoek verricht dat in juli 2008 gereed was. Inmiddels heeft het college van Utrecht eind oktober 2008 besloten dat de zes ontwikkelde strategieën afvallen omdat ze de problemen niet voldoende oplossen danwel niet betaalbaar zijn. Er is gekozen voor een nog uit te werken variant die bestaat uit een combinatie van strategieën en voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- een zo duurzaam mogelijk watersysteem. Hiervoor is het noodzakelijk dat het waterpeil in een nader te bepalen deel van de polder wordt verhoogd;
- versterking van de natuurwaarden en het realiseren van een verbinding tussen Botshol en de (nog te ontwikkelen) natuur in Marickeland;
- een voor de komende tientallen jaren blijvende landbouwfunctie in een deel van de polder;
- zicht op financiële dekking.

## REGIO ROTTERDAM: DE HAVEN EN TRANSFORMATIE



In januari 2008 heeft het kabinet zijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de [A4 Delft-Schiedam](#). Reden hiervoor is de goede bereikbaarheid en robuustheid van het netwerk, conform het IODS-convenant dat is afgesloten met de regionale partijen en maatschappelijke partijen over inpassingmaatregelen en kwaliteit van het omliggende gebied. In de Trajectnota/MER stap 2 wordt het alternatief A13+A13/A16 meegenomen om de vereiste procedure zorgvuldig te doorlopen. De sturing op de samenhang en wisselwerking tussen A4 en A13/A16 krijgt grote aandacht.

In juni 2008 hebben de ministers van V&W en VROM de Variantennota van het project [A13/A16](#) vastgesteld. Van de acht oorspronkelijke varianten zullen er zes in de Trajectnota/MER worden onderzocht. De brug over de Rotte en de Boortunnel-variant zijn afgevallen.

Voor het project [Mainportcorridor Zuid](#) zijn eind november 2007 de marktverkenning *privaat/publiek* afgerond en de intentieverklaring *Mainportcorridor Zuid* ondertekend. Uit de resultaten van de marktverkenning door de zeven consortia blijkt dat aan de randvoorwaarden uit de Randstad Urgent-overeenkomst – 100% private bekostiging – niet kan worden voldaan. De mogelijkheden om deze rijksbijdrage te reduceren zijn niet zonder meer in te passen. Daarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten de afweging voor een publieke bijdrage aan het A4-Zuid onder te brengen in de MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar'. De opgedane kennis en ervaring met PMZ wordt vastgelegd en uitgedragen.

Het kabinet heeft een besluit genomen over de [Hoeksche Waard](#) en de meest optimale locatie voor het invullen van de behoefte aan 120 ha (netto) voor haven-gerelateerde bedrijvigheid in de nabijheid van de Rotterdamse haven. Besloten is de behoefte aan deze bedrijvigheid op twee alternatieve locaties onder te brengen (bij Ridderkerk en bij Dordrecht). De middelen uit het Nota Ruimte-budget voor de ontsluiting en landschappelijke inpassing van een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard blijven gereserveerd voor deze alternatieve locaties. Vanwege wijziging van de scope gaat het project binnen Randstad Urgent verder onder de nieuwe naam 'Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever' met nieuwe afspraken en mijlpalen.

Tijdens het MIRT-voorjaarsoverleg over het project [Zuidplaspolder](#) besloten de minister van V&W en VROM samen met de betrokken regionale bestuurders tot de start van een planstudie voor de parallelstructuur A12/A20 Gouweknop/Moordrechtboog (een half jaar eerder dan gepland). De afspraak is 50% - 50% financiering regio-Rijk met een maximale rijksbijdrage van € 100 mln. Binnen het project Zuidplaspolder is verder het Handboek Hoofdplanstructuur vastgesteld, een kwaliteitsleidraad en input voor bestemmingsplannen. Inmiddels is voor vier

van de zeven bestemmingsplannen voor de ontwikkeling van de polder de procedure gestart en wordt een MER voor de infrastructuur gemaakt.

De voorbereiding van de uitvoering van het [Project Mainportontwikkeling Rotterdam](#) verloopt voorspoedig. Voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte hebben baggeraars en het Havenbedrijf Rotterdam een contract ondertekend. In september is officieel gestart met de werkzaamheden. In januari 2009 gaat het bezoekerscentrum open.

In maart werd de bestuursovereenkomst [A15 Maasvlakte-Vaanplein](#) ondertekend. Hiermee zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de 13 betrokken partijen over de uitvoering van de reconstructie van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State inzake de A4 Burgerveen-Leiden is aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit noodzakelijk en is het nemen van het Ontwerp-Tracébesluit nog niet mogelijk.

Voor het project [Containertransferium](#) zijn studies naar de meest optimale locatie afgerond. Op basis hiervan is besloten business cases op te stellen voor de locaties Alblasterdam en Dordrecht. In oktober 2008 heeft het bestuurlijk duo een principebesluit genomen om het Containertransferium te vestigen in Alblasterdam en is zicht geboden op financiering. In december vindt een regionale bestuursconferentie plaats, waarin nader besloten wordt over voorwaarden en financiering.

Voor [Stadshavens Rotterdam](#) is een aantal producten vastgesteld: de Koers 2025 (Creating on the Edge) waarin innovatieve woon- en werkgebieden staan uitgewerkt, de intentieverklaring voor het Rotterdam Climate Institute en de milieu-strategie. Het Uitvoeringsprogramma Stadshavens is in oktober 2008 gereed. Daarnaast is gestart met uitvoering van onderdelen, zoals de waterbus en het ombouwen van een havenloods tot schoolwerkplaats.

Eind mei 2008 is besloten het project [Verkenning Tweede Ontsluiting Haven Rotterdam](#) op te nemen in het MIRT als onderdeel van de Verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar'. De Tweede Ontsluiting Haven maakt deel uit van het nieuwe Randstad Urgent-project 'Verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar', waarvoor in mei het plan van aanpak is vastgesteld en een projectorganisatie is opgericht. Dit project wordt uitgevoerd in de geest van Elverding. Naar verwachting zal deze switch per saldo snellere besluitvorming opleveren.

## REGIO DEN HAAG: DE INTERNATIONALE STAD



De [Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam](#) is gericht op de mogelijke aanleg van vier sporen en het beter en intelligenter gebruik van de infrastructuur. In september 2008 is de planstudie Den Haag – Rotterdam van start gegaan binnen het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarvoor in de rijksbegroting 2009 een financiële dekking van € 4,5 miljard is opgenomen. Daarop vooruitlopend is in mei reeds besloten de spoortunnel Delft aan te leggen, in eerste instantie tweesporig, maar met de ruwbouw aanwezig voor een latere uitbreiding naar vier sporen. Rijk en regio hebben aanvullend financieel bijgedragen en het ministerie van VenW heeft de verantwoordelijkheid voor de spoortunnel van de gemeente Delft overgenomen. Inmiddels is de opdracht voor de bouw van de tunnel gegund.

### Zullen we eens reëel blijven?

*“Men zit natuurlijk in zekere zin vast, vast aan het verleden, vast aan contracten, vast aan budgettaire vraagstukken die hier natuurlijk een rol bij spelen. Ik denk dat je rol als ambassadeur niet is van: ik zal jullie eens vertellen wat hier de mooiste oplossing is. Nee, het is meer het bij elkaar houden en op koers houden van al die mensen die eigenlijk wel weten wat de beste oplossing is. En dat je als buitenstaander, als ambassadeur - want dat ben je, als iemand zonder belangen - gewoon kunt zeggen: zullen we eens reëel blijven, wat is hier nou eigenlijk de oplossing?”*

Jan Willem Oosterwijk, Ambassadeur Spoor Den Haag-Rotterdam en voorzitter College van Bestuur Erasmus Universiteit (film 'Randstad Urgent werkt', oktober 2008)

De versterking van de kust loopt met het project [Aanpak Zwakke Schakels Kust](#) op schema. De aanleg van de 'dijk-in-duinconstructie' in Noordwijk is uitgevoerd en gereed. Voor de Delflandse kust ten zuiden van Den Haag zijn de plannen eind 2007 vastgesteld en kan de uitvoering starten in het najaar van 2008. Het voorkeurs-alternatief 'dijk in boulevard' voor de zwakke schakel Scheveningen is in 2008 vastgesteld. Vanuit het Nota Ruimte budget is een bijdrage van € 10,8 miljoen verstrekt voor extra ruimtelijke kwaliteit (een half jaar eerder dan gepland).

In 2007 is besloten dat het Trekvlietracé het prioritaire infraproject is binnen het project [Den Haag Internationale Stad](#). Gekozen is voor een boortunnel tussen Ypenburg en CentrumRing, de aansluiting van het Trekvlietracé op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg en het aanpassen van de Neherkade. In het MIRT-

voorjaarsoverleg in 2008 is een rijksbijdrage van maximaal € 225 miljoen toegezegd. De regionale partners reserveren ook dit bedrag.

De positie van [Mooi en vitaal Delfland](#) als onderdeel van Randstad Urgent wordt in de regio ervaren als erkenning van de gebiedsopgave. Dit werkt mobiliserend en leidt tot medewerking van diverse partijen. Na advies van de ambassadeur van het project en de Commissie Mooi Delfland hebben de bij het gebied betrokken partijen op 25 september een bestuurlijke ambitieverklaring getekend. Hierin is niet alleen de strategie voor de duurzame instandhouding vastgelegd, maar zijn bijvoorbeeld ook afspraken gemaakt over de bestuurlijke samenwerking in een Hof van Delflandraad en de totstandkoming van een gezamenlijke structuurvisie. Met de regio is afgesproken welke knelpunten in lopende groenprojecten zich lenen voor een versnellingsprogramma. Doordat bewust gekozen is voor een samenhangend besluit is per saldo grote winst geboekt, zowel inhoudelijk als qua tijd.

De projecten [Mooi en vitaal Delfland](#) en [Transitie Greenports](#) werken samen in een verkenningsproject Nota Ruimte. Het verkenningsproject omvat de deelprojecten Poelzone, Voorafschse Polder-Pijnacker Oost en Groenzone. Deze zijn uitgewerkt en regionaal bestuurlijk geaccordeerd.

Op het tracé A12 Den Haag-Gouda wordt inmiddels hard aan de weg gewerkt in het kader van het project [Flessenhalzen A4-A12](#). Deze werkzaamheden lopen goed op schema.

#### REGIO LEIDEN/HOLLAND RIJNLAND: DE SCHAKEL TUSSEN DE VLEUGELS



De andere onderdelen van het project [Flessenhalzen A4-A12](#) kampen met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State waarin het tracébesluit A4 Burgerveen – Leiden is vernietigd. Aanvullend luchtonderzoek is hiervoor nodig. Voor de A4 Burgerveen-Leiden wordt op korte termijn een besluit genomen over een nieuw Ontwerp Tracé Besluit.

Voor het project [Leiden Bioscience Park](#) hebben Gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland financiële bijdragen toegezegd voor de ontsluiting van het Biosciencepark. Met vereende krachten is gewerkt om de aanvraag voor een bijdrage vanuit het Rijk van € 10 miljoen in te dienen. Dit heeft in oktober 2008 geresulteerd in een positief kabinetsbesluit.

#### REGIO SCHIPHOL



Voor het traject [A4 Schiphol](#) (De Hoek – Burgerveen) is het geplande go/no go-besluit genomen. Op basis van een integrale afweging is geconcludeerd dat de knelpunten op het traject De Hoek–Burgerveen minder urgent zijn dan de knelpunten ten zuiden van Burgerveen. Daarom is besloten nu geen planstudie te starten, maar uiterlijk in 2010, op voorwaarde dat zicht bestaat op financiering. In 2010 wordt opname in Randstad Urgent opnieuw afgewogen.

Het project [Werkstad A4](#) is omgedoopt tot 'Amsterdam Connecting Trade' oftewel ACT. Het Masterplan ACT is vastgesteld, evenals een gezamenlijke visie op duurzaamheid. Vanwege de complexiteit en het innovatieve karakter was voor het opstellen van de businesscase HST Cargo meer tijd nodig dan vooraf ingeschat. In oktober heeft het kabinet besloten tot een financiële bijdrage aan de HST Cargo terminal. Daarmee is de opgelopen vertraging ingehaald en loopt het project weer op schema.

Binnen het project Westflank [Haarlemmermeer](#) is een pilot-project gestart in het kader van het Actieprogramma Ruimte en Cultuur 'ontwerpen met water'. Verder is in het Polderhuis te Hoofddorp het ontwerpatelier Westflank Haarlemmermeer geopend. Met de landbouwsector is overleg gestart over de vormgeving van de transitie van het gebied en betrokken partijen hebben hierover afspraken gemaakt in een overeenkomst, die in december zal worden ondertekend. Gewerkt wordt aan een versnelling van besluitvorming over de beschikking van Nota Ruimte gelden voor de gebiedsuitwerking.

# WERKEN MET RANDSTAD URGENT

## 3.1 METHODE

Randstad Urgent concentreert zich vooral op tempo houden in de besluitvorming van projecten die van belang zijn voor de Randstad. De Randstad Urgent-methode van bestuurlijke aandacht en druk is vernieuwend. Veel bestuurders blijken Randstad Urgent te ervaren als een label of keurmerk: het is een garantie voor aandacht en bestuurlijke focus.

Eén van de belangrijkste regels van de Randstad Urgent-aanpak is: afspraak = afspraak. Mijlpalen moeten tijdig, en znodig met gezamenlijke inspanningen, worden gehaald. Dat houdt het tempo erin en zorgt ervoor dat vertraging wordt voorkomen. Een kanttekening hierbij is de vertraging die optreedt door uitspraken van de Raad van State over luchtkwaliteit.

Randstad Urgent zal, gecombineerd met de adviezen van de Commissie-Elverding, tot versnelling leiden. Dat gaat gebeuren door de adviezen van Elverding toe te passen op de dubbelstad Amsterdam-Almere, Holland Rijnland en Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar.

Tenslotte kan er worden versneld door slim te plannen of bestuurders snel met elkaar in contact te laten treden bij onverwachte problemen.

### **Samen tot het gaatje gaan**

*“Juist als je tegen dat aanlegmoment aangaat dan moeten er laatste besluiten genomen worden. De gemeenteraad van Rotterdam heeft het bestemmingsplan vastgesteld. En juist in zo’n fase is Randstad Urgent van belang, dat bij alles wat er op het laatste moment af te stemmen is de lijnen heel kort zijn, en dat je van elkaar weet dat het echt menens is dat we die aanleg moeten starten. En dat je daardoor veel snelheid kunt maken.”*

*Mark Harbers, duopartner project Mainport Rotterdam en wethouder van Rotterdam (film ‘Randstad Urgent werkt’, oktober 2008)*

In de loop van het afgelopen jaar is de bestuurlijke drukte rondom een aantal projecten verschoven van bestuurlijke drukte naar bestuurlijke druk. De Randstad Urgent-methode schept orde door te werken met bestuurlijke duo's per project die verantwoordelijk zijn voor het (laten) nemen van besluiten. Door de gemaakte afspraken actief te monitoren is zichtbaar of men de plannings haalt. Dat stimuleert een gezonde competitie tussen bestuurders en houdt de druk op de ketel.

### 3.2 ACTIES EN INTERVENTIES

Het kabinet introduceerde met het programma Randstad Urgent een nieuwe manier van werken. Deze werkwijze leidt tot voortgang, snelle besluitvorming en het voorkomen of beperken van vertragingen. Algemene voorbeelden van deze werkwijze zijn:

- Monitoren van de voortgang en adresseren van knelpunten;
- Creëren van druk op het proces, bijvoorbeeld door projecten met tussentijdse vertraging de kleur 'rood' te geven;
- Signaleren en aandragen van oplossingen, bijvoorbeeld voor capaciteitsproblemen;
- Bevorderen van het sturen op samenhang vanuit de projecten, bijvoorbeeld door het organiseren van afstemming tussen projectleiders.

In het onderstaande worden enkele concrete voorbeelden besproken van acties en interventies die zijn gepleegd om de voortgang van projecten te bespoedigen. Zie ook wat projectduo's en ambassadeurs hierover zeggen in de film die op DVD in dit jaarverslag is opgenomen.

Het project [Haarlemmermeer](#) heeft versnellingsessies georganiseerd met rijks- en regionale partijen om de opgelopen vertraging in te halen en snel tot gedragen afspraken te komen die landen in een bestuursovereenkomst.

De uitvoering van Scheveningen Boulevard, onderdeel van het project [Den Haag Internationale stad](#), start één jaar eerder dan gepland. Deze versnelling is mogelijk gemaakt door twee stappen in de procedure voor het Nota Ruimte budget parallel uit te voeren. Het besluit tot het toekennen van een rijksbijdrage is daardoor een klein half jaar eerder genomen, wat vanwege de seizoensgebonden uitvoering een vol jaar tijdswinst oplevert.



Betrokken partijen bij [Mooi en Vitaal Delfland](#) regelen in een bestuurlijke ambitieverklaring de doelen voor het gebied, de bestuurlijke samenwerking in een op te richten Hof van Delflandraad en de afspraak een gezamenlijke structuurvisie op te stellen. Dit convenant is op 25 september 2008 getekend. Doordat bewust gekozen is voor het samenhangend besluit zoals hierboven omschreven, in plaats van alleen een besluit over het instrumentarium voor duurzame instandhouding, is de mijlpaal later gehaald. Per saldo is echter grote winst geboekt, zowel inhoudelijk als qua tijd.

Met Randstad Urgent sturen Rijk en regio in het [cluster Amsterdam-Almere](#) actief op het nemen van samenhangende besluiten over de ruimtelijke en infrastructurele

ontwikkelingen. Binnen het cluster wordt een proces gestart naar besluitvorming over de integrale ontwikkeling van dit gebied waarbij op hoofdlijnen de aanbevelingen van de Commissie-Elverding worden gevolgd. Dit proces behelst een afweging van enkele integrale alternatieven, waarna in een beleidsbrief de keuzes van het kabinet zullen worden verwoord ten aanzien de ontwikkeling van dit gebied. Deze alternatieven zijn samengesteld uit varianten van de projecten Schaalsprong Almere, OV SAAL, Toekomstagenda Markermeer-IJmeer en de Lange termijn verkenning Schiphol-Lelystad. Ook worden de resultaten van de andere relevante (Randstad Urgent-)projecten, bijvoorbeeld de preverkenning naar de mogelijke bereikbaarheidsproblemen in het gebied Almere-'t Gooi-Utrecht, bij de afweging betrokken.



Door een strakke organisatie van het [Project Mainport Rotterdam](#), het parallel doorlopen van procedures en een goede verstandhouding met maatschappelijke organisaties kon 1 september worden gestart met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Ook diverse natuurcompensatie projecten (in totaal 750 ha natuur) maken deel uit van dit project.

Duco Stadig, de ambassadeur van het project [Flessenhalzen A4/A12](#), heeft ideeën aangedragen om de toekomstvastheid van de A12 Den Haag-Gouda verder te versterken, tegen relatief beperkte kosten. Deze ideeën in de vorm van aanvullende maatregelen bij de A12 Zoetermeer (aanleg van een plusstrook tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum) en Nootdorp (aanleg van een bypass) die nieuwe flessenhalzen op dit deel van de A12 kunnen voorkomen, worden nu nader bestudeerd. Ze zijn opgenomen in de Mobiliteitsaanpak van V&W (oktober 2008).

Illustratief voor de Randstad Urgent-werkwijze van goed samenspel tussen bestuurlijk duo en ambassadeur is het project [Leiden Bioscience Park](#). Door grote betrokkenheid van het bestuurlijk duo en de constructieve inbreng van de ambassadeur is samen met betrokken partijen, zoals de Universiteit van Leiden, de financiering van de ontsluiting van het park rondgekomen.

Mede als gevolg van het opnemen van het project [Werkstad A4](#) in Randstad Urgent is de projectorganisatie versterkt en geprofessionaliseerd. Het bestuurlijk duo weet elkaar goed te vinden bij problemen en is een enthousiaste motor achter het project.

Binnen het project [Draaischijf Nederland](#) zijn planstudies gestart. Door gezamenlijke inspanning is de startnotitie voor de planstudie A27/A1 in drie maanden opgeleverd. Normaal duurt dit negen maanden tot één jaar.



De Randstad Urgent werkwijze leidt tot een sterke(re) samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur in de regio Utrecht. Vooral door de afstemming in de besluitvorming tussen de projecten [Duurzaam bouwen in Noordvleugel Utrecht](#) en [Draaischijf Nederland](#) mogelijk te maken. De synergie tussen deze twee projecten leidt tot kansen. Voorbeelden zijn de mogelijke ontwikkeling van een A12-zone waarbij de voorgenomen aanpak van de Ring A12 (Oudenrijn-Lunetten) wordt gecombineerd met mogelijkheden voor (meer) binnenstedelijk bouwen.



Door gezamenlijke inspanning en intensief overleg van het bestuurlijk duo, de ambassadeur en de Randstad Gezant zijn de problemen rond de spoortunnel bij Delft opgelost (onderdeel project [Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam](#)). Alle partijen hebben zich bereid getoond aanvullend financieel bij te dragen om de spoortunnel voor vier sporen geschikt te maken en er zijn heldere afspraken gemaakt over de risico's en verantwoordelijkheden.

Binnen het project [Transitie Greenports](#) liep het Gebiedsontwikkelingsplan Duin- en Bollenstreek achter op de andere plannen. De bestuurlijke trekkers hebben, samen met de ambassadeur, de andere bestuurders in dit gebied aangespoord tot actie. Dit heeft er toe geleid dat het gebiedsontwikkelingsplan alsnog op 1 juli 2008 door de zes betrokken wethouders is ondertekend en de vertraging is ingelopen.

## RANDSTAD GEZANT

Bruno Bruins (Arnhem, 1963), voormalig Randstad Gezant in opdracht van Camiel Eurlings, de programma-minister voor de Randstad, is per 1 september toegetreden tot de Raad van Bestuur van Connexxion. Enkele vragen aan de Randstad Gezant.

*Wat moet de Randstad Gezant doen in jouw ogen?*

"Het kabinet heeft met het programma Randstad Urgent aangegeven dat bestuurlijke knopen sneller moeten worden doorgemaakt. En dat niet alleen, ook de samenhang tussen bestuurslagen - centraal, decentraal - en beleidsterreinen - ruimtelijke ordening, groen, mobiliteit, water, economie, recreatie - moet beter. Voor het programma Randstad Urgent heeft het kabinet een programma-minister aangewezen. Zonder voorbehoud vind ik het een goede keuze om deze opdracht toe te delen aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Uit de aard van de zaak heeft de minister binding met alle overheden, en is bij de fysieke inrichting van Nederland 'bereikbaarheid' altijd een beleidsthema. Het programma Randstad Urgent omvat bijna 35 projecten; van tijd tot tijd hebben die een scheutje 'smeermolie' nodig. Dat is de rol van de Randstad Gezant: gedurende korte tijd extra aandacht geven aan een project. Soms volstaat een telefoontje. Soms is een goed gesprek nodig. Soms twee mensen gezamenlijk uitnodigen voor een kop koffie. Soms meedenken over de opzet van een bijeenkomst of een bestuurscontract."

*Kan een ambtenaar wel 'bestuurlijke smeermolie' zijn?*

"Ga nooit op de stoel van de bestuurder zitten, maar probeer je wel in zijn of haar positie te verplaatsen. Die houding, dat inlevingsvermogen luistert nauw. Een bewindspersoon leest niet graag opvattingen in de krant als ware het zijn of haar opvattingen terwijl daarvan geen sprake is. Daar moet de Randstad Gezant rekening mee houden. En niet alleen hij - dat geldt voor de hele ambtelijke staf. Nu moet je daar niet krampachtig mee omgaan. Ik vind dat ik aan de discussie over nut en noodzaak van de OV-autoriteit in de Randstad best mag meedoen."

*Welke successen kun je melden uit het afgelopen jaar van Randstad Urgent?*

"Dat veel geld beschikbaar is gekomen voor de aanleg van de A6/A9, de spoortunnel in Delft en voor het Trekvliesstracé in Den Haag kun je als Randstad Urgent-succes zien."

*Waren die successen niet tot stand gekomen als Randstad Urgent niet had bestaan?*

"Met zo'n vraag creëer je niet veel nieuw elan. We hebben met Randstad Urgent een lampje op een geselecteerd aantal projecten in dit deel van Nederland gezet. Laten we proberen om die projecten een stap verder te brengen. Dat vergt inzet, en optimisme. Het is veel te makkelijk om te somberen over de ontwikkeling van de Randstad. Ga na bij jezelf: wat is jouw aandeel in de oplossing voor de ontwikkeling, de doorstroming, de kwaliteit van leven in de Randstad? Niet wijzen naar een ander. Het is zoals mijn kinderen zeggen: als je met één vinger naar een ander wijst, wijs je met drie vingers naar jezelf."

Bruno Bruins is per 1 november opgevolgd door Wilbert Stolte, onder andere oud-wethouder van de Gemeente Den Haag.

## Financiering

Voor de meeste projecten geldt dat er het afgelopen jaar is gewerkt aan de scope en ambitie van projecten. Daarbij is de financiering door diverse partijen steeds een belangrijk onderdeel in de discussie. Als bestuurders gezamenlijk kiezen voor een hoge ambitie, maken zij dit ook mogelijk door het vrijmaken van extra middelen. Zo leidt de recent opgestelde bestuursovereenkomst Haarlemmermeer tot een hoger ambitieniveau op het gebied van groen. Ook de financiering hiervan is in de bestuursovereenkomst meegenomen. Randstad Urgent is geen geldmachine, maar blijkt in de praktijk wel te leiden tot goede discussies over het ambitie- en kwaliteitsniveau van een project en bijbehorende financiële dekking door alle betrokken partijen.

# PROJECTENWISSELING

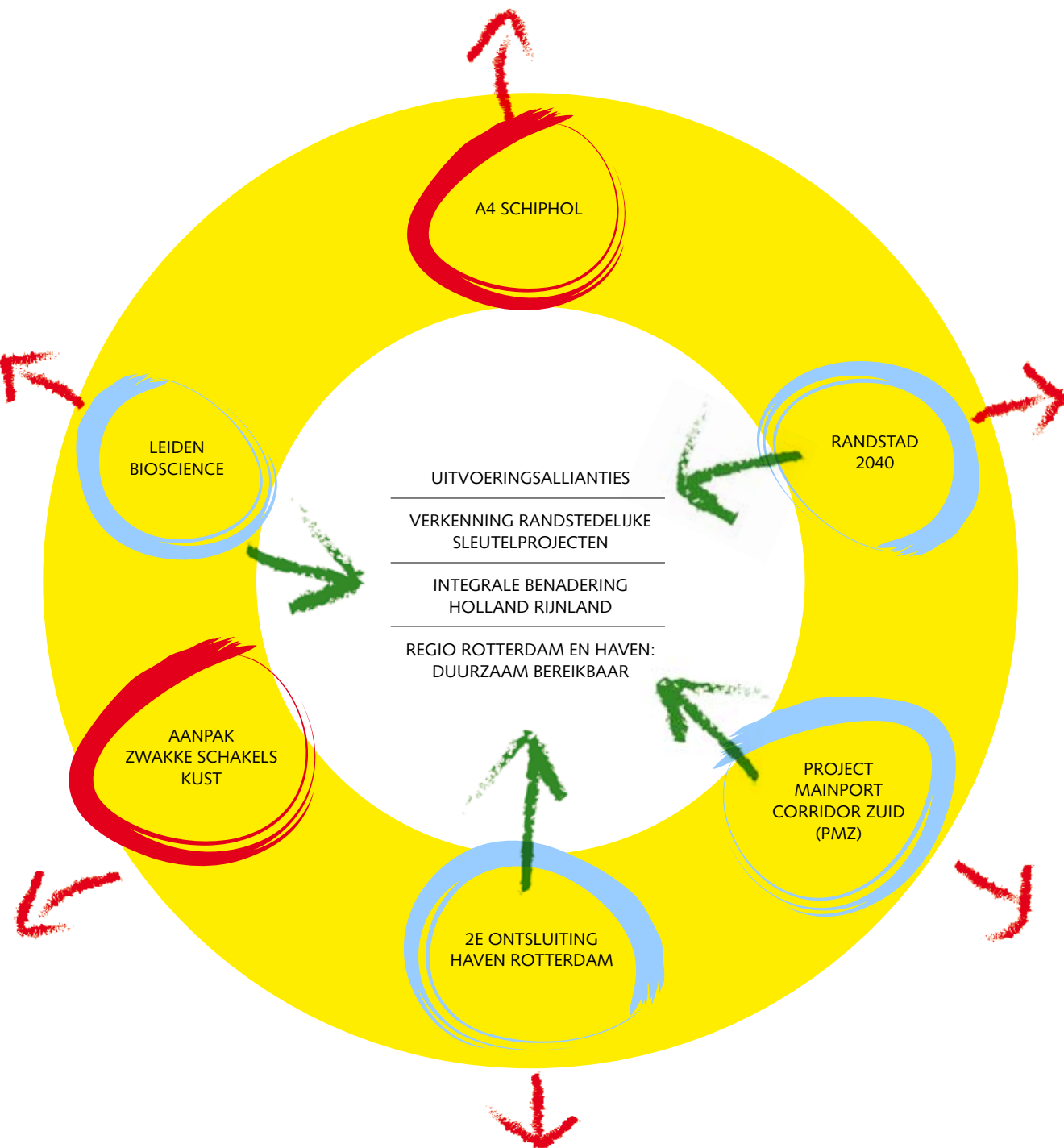
## 4.1 DYNAMIEK IN DE PROJECTENSELECTIE

Randstad Urgent is een dynamisch programma. Dit betekent onder andere dat projecten worden toegevoegd, maar ook dat projecten het programma verlaten. De redenen voor de wisselingen zijn divers. Projecten die succesvol de bestuurlijke afspraken behaald hebben, kunnen zonder de extra druk vanuit Randstad Urgent worden uitgevoerd. Soms komt een project in een fase waarin extra inspanningen van rijks- of regiozijde niet nodig zijn, heeft een project (nu) geen prioriteit of wordt besloten dat een project overgaat in een ander project. Dergelijke projecten verlaten het programma of worden onderdeel van een ander Randstad Urgent-project. Visies zoals Randstad 2040, de Mobiliteitsaanpak en het Nationaal Waterplan kunnen leiden tot projectinitiatieven, die de aanpak van Randstad Urgent goed kunnen gebruiken. Nieuwe projecten worden toegevoegd als Rijk en regio het erover eens zijn dat deze projecten voor wat betreft hun belang voor de Randstad prioriteit hebben.

Hieronder wordt ingegaan op in- en uitstroom van projecten in het Randstad Urgent-programma. In totaal komen er vier projecten bij. Zes projecten zullen het programma verlaten. Van deze zes komen vier in aangepaste vorm terug in het programma.

TABEL 1: MUTATIEOVERZICHT RANDSTAD URGENT

PROJECTEN - UIT	PROJECTEN - IN
<p><b>TWEEDE ONTSLUITING HAVEN ROTTERDAM</b> Oplossing wordt meegenomen in brede integrale verkenning.</p> <p><b>PROJECT MAINPORTCORRIDOR ZUID (PMZ)</b> Complete private financiering niet mogelijk.</p>	<p><b>REGIO ROTTERDAM EN HAVEN: DUURZAAM BEREIKBAAR</b> Verkenning oplossing bereikbaarheidsproblematiek.</p>
<p><b>LEIDEN BIOSCIENCE</b> Geen rijksbesluiten meer vereist.</p>	<p><b>INTEGRALE BENADERING HOLLAND RIJNLAND</b> Integrale benadering van diverse deelprojecten.</p>
<p><b>RANDSTAD 2040</b> Structuurvisie is voltooid.</p>	<p><b>UITVOERINGSALLIANTIES</b> Samenwerking met maatschappelijke partijen.</p> <p><b>VERKENNING RANDSTEDELIJKE SLEUTELPROJECTEN</b> Verkenning naar grote strategische rijksprojecten na 2020.</p>
<p><b>AANPAK ZWAKKE SCHAKELS KUST</b> Geen rijksbesluiten meer vereist.</p>	
<p><b>A4 SCHIPHOL</b> Nu geen hoogste prioriteit. Nieuwe beoordeling in 2010.</p>	



Met de publicatie van de Structuurvisie Randstad 2040 in september 2008 is de visievorming in het kader van het project Randstad 2040 succesvol afgerond. Daarmee ligt er een gedragen integrale langetermijnvisie, die bijdraagt aan de ontwikkeling van de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese top-regio. Over de nadere uitwerking van de Structuurvisie worden in het Randstad Urgent-programma afspraken gemaakt.

#### **Project 'Uitvoeringsallianties'**

Als onderdeel van Randstad 2040 is een aantal Uitvoeringsallianties<sup>2</sup> gestart van samenwerkende partijen die de doelen van het kabinet voor de lange termijn dichterbij kunnen brengen. De onderwerpen van deze uitvoeringsallianties hangen nauw samen met de lange-termijnkeuzen voor de Randstad. In de uitvoeringsallianties werken belanghebbende partijen (overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties) samen met één of meerdere ministeries. Het is van belang dat deze uitvoeringsallianties tot resultaten leiden die de partijen uit de alliantie zelf kunnen oppakken en uitvoeren. De gestarte uitvoeringsallianties hebben reeds eerste stappen gezet.

Doel van de uitvoeringsallianties is te komen tot concretisering en tot uitvoering van de vijf ideeën en projecten die zijn benoemd in de Structuurvisie Randstad 2040.

Vooralsnog gaat het om:

- Metropolitane Parken
- Centrum- en knooppuntenontwikkeling
- Stad van recht, vrede & veiligheid
- Samenwerking havens
- Stedelijke transformatie

De onderwerpen van deze uitvoeringsallianties hangen nauw samen met de lange termijnkeuzen voor de Randstad. Aanvullingen blijven mogelijk.

### **Nederland is klein, denk groot**

*“In Nederland hebben we sterk de neiging om naar binnen te kijken. We moeten ons veel internationaler oriënteren. Een stad is geen eiland beschermd door polders.*

*Ons urbane leven moet verder in de vaart der volkeren. We kunnen ons meten met*

*Île-de-France, het Ruhrgebied, Noord-Italië. Op die schaal moeten we durven*

*denken. We hebben in Nederland een waanzinnige concurrentiekracht: onze scholing,*

*arbeidsmarkt en wetenschap zijn state of the art. Er is een stedelijk klimaat van*

*wereldklasse. Dat gegeven, dat moeten we uitbuiten.”*

*Peter Nijkamp, hoogleraar regionale economie en voorzitter NWO (City Journal, april 2008)*

#### **Project 'Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten (voor de periode na 2020)'**

De Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten<sup>2</sup> is een brede verkenning, waarbij onder andere ook wordt gekeken naar selectiecriteria, typen sleutelprojecten en andere instrumenten die kunnen zorgen voor een effectieve en integrale uitvoering van de Structuurvisie Randstad 2040. Uitgangspunt hiervoor zijn de doelen die het kabinet heeft geformuleerd in de Structuurvisie: “Het kabinet denkt bij Randstad Sleutelprojecten voor de periode na 2020 aan een uiterst selectief aantal substantiële projecten met een grote nationale betekenis, internationale uitstraling in ruimtelijk-fysieke en functionele zin en een integraal karakter, in aansluiting op de opgaven, leidende principes en keuzes in de structuurvisie. Deze sleutelprojecten mogen de

bestuurlijke complexiteit niet vergroten en moeten daadwerkelijk substantieel effectief en doelmatig bijdragen aan de realisatie van de in de structuurvisie gemaakte keuzen voor de lange termijn. Betrokkenheid van Rijk, regio en markt-partijen is daarbij van belang.”

#### **Project 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar'**

De Tweede ontsluiting haven Rotterdam en het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) worden geïntegreerd in het project Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar, dat aan het programma wordt toegevoegd. Deze verkenning is een brede studie naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio: de congestie op de ring van Rotterdam (A20, A16, A15, A4), de kwetsbare ontsluiting via de weg van de haven en de congestie in de binnenstad van Rotterdam. De Verkenning wordt uitgevoerd in lijn met de aanbevelingen van de Commissie-Elverding.

Uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen is gebleken dat de ring van snelwegen rondom Rotterdam een knelpunt zal blijven, ook na realisatie van de lopende projecten en invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Verbetering van de doorstroming op deze wegen en een goede ontsluiting van de haven is van belang voor de gehele Randstad. De resultaten van de projecten Tweede Ontsluiting haven Rotterdam en PMZ zullen worden meegenomen in de Verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar. De verkenning moet eind 2009 leiden tot één bestuurlijk voorkeursalternatief en een helder beeld over het vervolgproces.

#### **Integrale benadering Holland Rijnland en Leiden Bioscience**

Het kandidaat-programma verkenning Integrale benadering Holland Rijnland brengt de samenhang tussen de projecten Rijnlandroute, RijnGouweLijn, Valkenburg, greenport Duin-& Bollenstreek en Leiden Bioscience Park in beeld. De studie heeft tot doel het opstellen van een regionale ruimtelijk economische investeringsstrategie op basis waarvan Rijk en regio gezamenlijk afwegingen kunnen maken over mogelijke investeringen in bereikbaarheidsprojecten in de regio.

Op 24 oktober heeft het kabinet besloten tot een rijksbijdrage aan Leiden Bioscience Park. Daarmee is voldaan aan een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van Leiden Bioscience Park en zijn geen rijksbesluiten meer vereist.

#### **Aanpak Zwakke Schakels Kust**

De zee- en waterkeringen van Noordwijk, Scheveningen en de Delflandse kust worden versterkt. De besluiten zoals die zijn afgesproken in de bestuurlijke afspraken zijn tijdig genomen. Daarmee is de besluitvorming van het Rijk voor dit project snel en succesvol voltooid.

#### **A4 Schiphol**

Een besluit over de start van een planstudie was één van de bestuurlijke afspraken voor het project A4 Schiphol (Burgerveen). Uit studies blijkt dat knelpunten op dit traject zich rond 2020 voordoen en nu minder urgent zijn dan knelpunten op de A4 ten zuiden van Burgerveen. Daarom wordt nu niet gestart met een planstudie, maar in 2010, met als voorwaarde dat dan zicht bestaat op financiering. In 2010 wordt opname in Randstad Urgent opnieuw afgewogen.

#### **Nieuwe projectnamen**

Vier projecten krijgen een nieuwe naam:

- Werkstad A4 wordt: Amsterdam Connecting Trade (ACT);
- Hoeksche Waard wordt: Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever;
- Compartimentering Case Centraal Holland wordt: Waterveiligheid Centraal Holland;
- Verkenning één OV-autoriteit wordt: OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad.

<sup>2</sup> Anders dan bij andere RU-projecten is hierbij (nog) geen sprake van een bestuurlijk duo, omdat de allianties nog geen regionale uitwerking kennen en er dus nog geen regionale bestuurders zijn betrokken.

#### 4.2 AANVULLENDE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

Tijdens de tweede Conferentie Randstad Urgent op 27 oktober 2008 hebben bestuurlijke duo's voor een aantal projecten aanvullende afspraken ondertekend. Dit was nodig omdat de eerder gemaakte afspraken, tijdens de eerste Conferentie Randstad Urgent, behaald zijn, niet meer actueel zijn of geen mijlpalen voor 2008-2009 bevatten. Deze afspraken zijn terug te vinden op [www.randstadurgent.nl](http://www.randstadurgent.nl). Bestuurlijke afspraken van oktober 2007 blijven gelden voor projecten waarvoor tijdens de tweede Conferentie Randstad Urgent géén aanvullende afspraken zijn ondertekend. Bestuurlijke duo's maakten aanvullende afspraken voor de onderstaande projecten:

- Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad
- Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever
- Container Transferium Rotterdam
- Amsterdam Connecting Trade (ACT)
- Waterveiligheid Centraal Holland
- Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
- Flessenhalzen A4 en A12
- Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam
- OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad.

Daarnaast zijn voor de nieuwe projecten afspraken ondertekend:

- Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar
- Integrale benadering Holland Rijnland
- Uitvoeringsallianties
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten

#### Goodwill

*“Ik denk dat de natuur- en milieubeweging niet altijd maat houdt in het procederen tegen beslissingen. De procedure van Milieudefensie tegen de verbreding van de A4 bij Leiderdorp is een voorbeeld. Iedereen vond dat dat knelpunt moest worden opgelost, toch ging Milieudefensie procederen. Dan verlies je vooral goodwill.”*

*Jan Jaap de Graeff, directeur Natuurmonumenten (de Volkskrant, 22 oktober 2008)*

#### 4.3 VERVOLG

Het afgelopen jaar is door alle betrokkenen hard gewerkt en zijn veel besluiten genomen. De tweede Randstad Urgent Conferentie was het startsein voor een nieuw jaar van stevig doorwerken aan een reeks van besluiten. Enkele in het oog springende mijlpalen voor het komende jaar zijn:

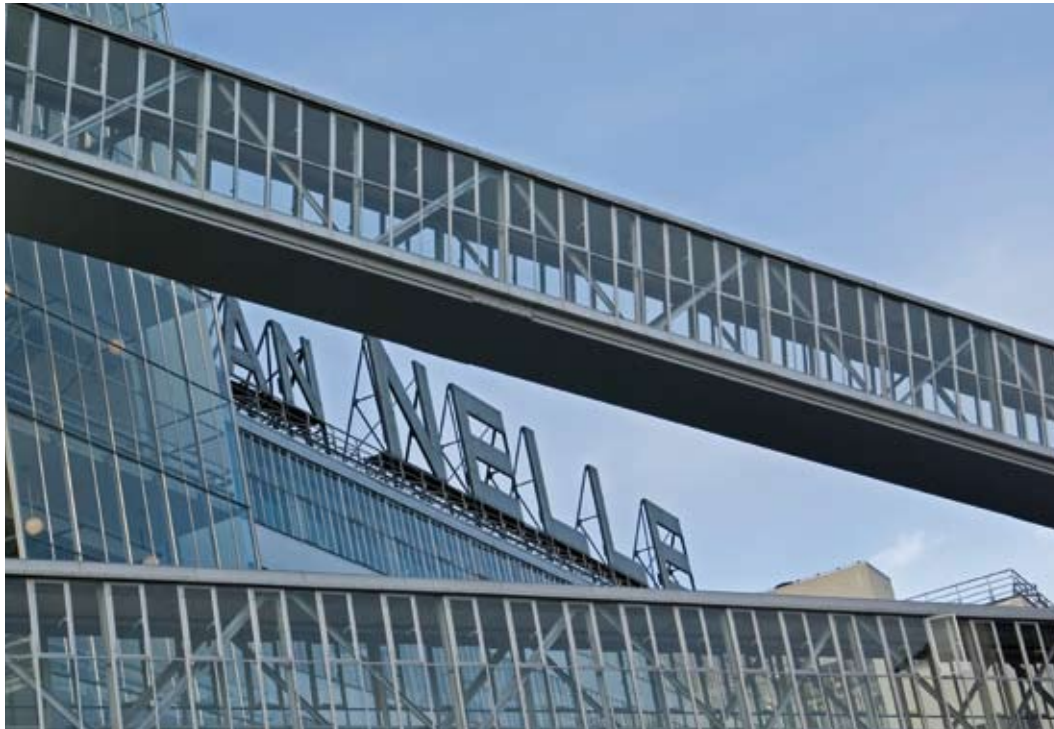
- Besluitvorming over de invulling van de verstedelijkingsopgave in de Utrechtse regio, in samenhang met maatregelenpakketten voor de verbetering van de bereikbaarheid die in het kader van het project Draaischijf Nederland worden ontwikkeld;
- Besluitvorming over de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Amsterdam-Almere (o.a. de Randstad Urgent-projecten Schaalsprong Almere, OV-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, Toekomstagenda Markermeer-IJmeer en de Lange termijn ontwikkeling luchthavens Schiphol en Lelystad);
- Vaststellen van het Masterplan 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' met een gezamenlijk beeld van het probleem en de oplossingsrichtingen met multimodaliteit, integraliteit en duurzaamheid als uitgangspunt, en vervolgens besluitvorming over de start van planstudies op basis van een bestuurlijk voorkeursalternatief.

- Besluitvorming over de toekenning van rijksbijdragen uit het Nota Ruimtebudget voor verschillende projecten (onder andere Haarlemmermeer, Stadshavens, Zuidplaspolder, Groot Mijdrecht Noord, Den Haag Internationale Stad/onderdeel World Forum en Mooi en Vitaal Delfland);
- Het kabinet neemt standpunten in over de aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de A13/A16 bij Rotterdam.



Huidig einde van de A4

## BEELDVERSLAG CONFERENTIE 'RANDSTAD URGENT WERKT!'



*Lichtend voorbeeld van vernieuwing, letterlijk en figuurlijk. Dit gebouw bruist van bedrijvigheid en energie.*

### Met Randstad Urgent in volgende versnelling

'Randstad Urgent zorgt voor knikkende knieën' kopte het blad *PM* aan de vooravond van de Randstad Urgent conferentie op 27 oktober 2008 in de Van Nelle Ontwerp Fabriek in Rotterdam. Programmaminister Eurlings had aangekondigd te zullen famen en zonodig te shamen. Blijkbaar werkte dat, want alle mijlpalen die de Randstad Urgent bestuurders een jaar geleden hadden beloofd, werden gehaald. Voor een handvol projecten was de conferentie trouwens de ultieme stok achter de deur om hun mijlpaal te halen. "De methode van Randstad Urgent werkt dus", zo zei Eurlings voor een gehoor van zo'n driehonderd Randstad Urgent-bestuurders, ambassadeurs en projectleiders, "maar we zijn er nog niet. Vandaag schakelen we op naar een hogere versnelling. Dóórpakken nu". Dit D-woord werkte aanstekelijk; een journalist van *Cobouw* turfde het maar liefst vijftientig keer in één uur uit de mond van Eurlings, Cramer, Huizinga, Plasterk en Opstelten.



*"Als ik later groot ben, is de Randstad ..."  
Was getekend ... Quinten, 4 jaar*



De nieuwe Randstad Gezant Wilbert Stolte netwerkt met gedeputeerde Ekkers en burgemeester Verkerk.



"We hebben een lex specialis en een speciale Lex" (over Lex Scholten, wethouder Diemen).



Samen optrekken voor een sterke Randstad, voor nu en later.

OV-ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven: "Ik wil de top 3 van de pitfalls echt weten."



Nieuwtje: "OV-Bureau in oprichting."

Het werk gaat gewoon door...



"Cultuur maakt het verschil."



"Zo, nu eerst een Bavaria..." Wethouder Marc Witteman haalde op de valreep zijn mijlpaal voor Leiden Bioscience.



"Hier ben ik speciaal voor teruggekomen uit Venetië."



"Voor een sterke Randstad en een sterk Nederland. Ik reken op u."



Brinkman: "We moeten meer gaan Elverdingen."



37 URGENTIEPROGRAMMA RANDSTAD

# BIJLAGE

Project	Subprojecten	Dekking Rijk (in € mln.)	Dekking regio (in € mln.)	Mogelijke dekking (Rijk) (in € mln.)
A4 Delft-Schiedam		595	60	
Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere		3.231	277	
A4 Schiphol		0	0	0
Flessenhalzen A4 en A12		995	216	45
Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)		0	0	0
A13/A16		650*	0	350
Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Korte termijn (incl. beheer en onderhoud) en middellange termijn Lange termijn (w.o. IJmeerverbinding)	1.350 0	0 0	0
Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam	Spoortunnel Delft Overige maatregelen	470	21	45 Begroting VenW**
Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit		0	Begroting provincies	Begroting VenW**
Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad		0	0	0
Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad		0	0	0
Draaischijf Nederland		584	300-500	916-2016
Hoeksche Waard of alternatieve locatie		0	0	NRB***
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)		1.570	275	
Container Transferium Rotterdam		0	0	0
Transitie Greenports	Primaviera Overige greenports	6 27,1		
Den Haag Internationale Stad	Scheveningen Boulevard kwaliteit Trekvljettracé World Forum gebied	10,8 225 0	225 0	NRB***
Werkstad A4/ACT	Railterminal	11	0	
Stadshavens Rotterdam		0	0	NRB***
Leiden BioScience Park	Verkeerskundig	10	20	
Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam		0	0	0
Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad		0,2	0,2	
Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht		0	0	0
Haarlemmermeer		0	0	NRB***
Zuidplaspolder	Parallelstructuur A12/A20 Ruimtelijke kwaliteit Nota Ruimte budget	100 0	100 0	NRB***
Toekomstagenda Markermeer-IJmeer	Pilot natuurontwikkeling Schaalsprong natuur Markermeer/IJmeer	25 0	0	0
Schaalsprong Almere 2030	Nota Ruimte budget A6 Weerwaterzone Overige financiële afspraken Schaalsprong	0 0	0 0	NRB*** 0
Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)		53	0	
Mooi en vitaal Delfland		0	0	NRB***
Groot Mijdrecht Noord		0	0	NRB***
Aanpak Zwakke Schakels Kust		185	25	
Compartimentering case 'Centraal Holland'		0	0	0
Randstad 2040		0	0	0
Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)		1.320	0	0
Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)	Ruimtelijke kwaliteit Nota Ruimte budget Overig: o.a. verevening	0 0	0 0	NRB*** 0

\* Excl. 350 mln tolopbrengsten

\*\* Uit projecten quickwins, actieplan spoor, hoogfrequent spoor en ruimte voor de fiets.

\*\*\* Deze projecten doorlopen de procedure van het Nota Ruimte Budget.




























Financieel overzicht 2007-2008, d.d. 24 oktober 2008

# PROJECTEN 2008-2009

Project	Bestuurlijk duo		Ambassadeur
A4 Delft –Schiedam	Eurlings (V&W)	Van Engelshoven-Huls (ZH)	Wientjes
Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	Eurlings (V&W)	Mooij (NH)	Wientjes
Ontsluiting Mainport Rotterdam	Eurlings (V&W)	Baljeu (Stadsregio Rotterdam)	Wienen
Flessenhalzen A4 en A12	Eurlings (V&W)	Van Dijk (ZH)	Stadig
Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar	Eurlings (V&W)	Baljeu (Stadsregio Rotterdam)	Huis in 't Veld
A13/A16	Eurlings (V&W)	Baljeu (Stadsregio Rotterdam)	Wientjes
Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Eurlings (V&W)	Herrema (Amsterdam)	Van Nieuwenhoven
Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam	Eurlings (V&W)	Verkerk (Haaglanden)	Oosterwijk
Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad	Eurlings (V&W)	Ossel (Amsterdam)	Alders
Draaischijf Nederland	Eurlings (V&W)	Ekkers (prov. Utrecht)	De Jager
Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever	Van der Hoeven (EZ)	Evertse (ZH)	Verberk
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	Eurlings (V&W)	Harbers (Rotterdam)	Schaap
Container Transferium Rotterdam	Huizinga-Heringa (V&W)	Harbers (Rotterdam)	Nouwen
Transitie Greenports	Verburg (LNV)	Van der Tak (Westland)	Verkoelen
Den Haag Internationale Stad	Eurlings (V&W)	Smit (Den Haag)	Scheepbouwer
Amsterdam Connecting Trade	Van der Hoeven (EZ)	Van Dijk (Haarlemmermeer)	Boumeester
Stadshavens Rotterdam	Cramer (VROM)	Harbers (Rotterdam)	Burgmans
Integrale benadering Holland Rijnland	Eurlings (V&W)	Van Dijk (ZH)	Leemhuis-Stout
Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht	Cramer (VROM)	Bosch (Utrecht)	Van Schendelen
Westflank Haarlemmermeer	Verburg (LNV)	Hooijmaijers (NH)	Brinkman
Zuidplaspolder	Cramer (VROM)	Van Dijk (ZH)	Bakker
Toekomstagenda Markermeer-IJmeer	Huizinga-Heringa (V&W)	Greiner (Flevoland)	Van Woerkom
Schaalsprong Almere 2030	Cramer (VROM)	Duivesteijn (Almere)	Meijer
Ruggengraat voor natuur en recreatie	Verburg (LNV)	Krol (prov. Utrecht)	Heijkoop
Mooi en Vitaal Delfland	Verburg (LNV)	Van der Kamp (Delfland)	Bruins
Groot Mijdrecht Noord	Huizinga-Heringa (V&W)	Binnekamp (prov. Utrecht)	Evers
Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)	Cramer (VROM)	Van de Vondervoort (ZH)	Verkoelen
Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit	Eurlings (V&W)	Lubbinge (Regio Utrecht)	Brouwer-Korf
OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad	Huizinga-Heringa (V&W)	Verbeek (Stadsregio Amsterdam)	Van Nieuwenhoven
Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad	Plasterk (OCW)	Gehrels (Amsterdam)	Brinkman
Waterveiligheid Centraal Holland	Huizinga-Heringa (V&W)	Dwarshuis-van de Beek (ZH) en Kruisinga (NH)	Van Vierssen
Verkenning Randstad Sleutelprojecten	Cramer (VROM)		Smit
Uitvoeringsallianties	Cramer (VROM)		Smit



# OVERZICHTSKAART PROJECTEN 2008-2009

-  A4 Delft-Schiedam
-  Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
-  Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
-  Flessenhalzen A4 en A12
-  Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar
-  A13/A16
-  Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
-  Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam
-  Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad
-  Draaischijf Nederland
-  Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever
-  Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
-  Container Transferium Rotterdam
-  Transitie Greenports
-  Den Haag Internationale Stad
-  Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4)
-  Stadshavens Rotterdam
-  Integrale benadering Holland Rijnland
-  Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
-  Westflank Haarlemmermeer
-  Zuidplaspolder
-  Toekomstagenda Markermeer-IJmeer
-  Schaalsprong Almere 2030
-  Ruggengraat voor natuur en recreatie
-  Mooi en Vitaal Delfland
-  Groot Mijdrecht Noord
-  Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)

*Randstadbreed:*

- Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit
- OV-Samenwerking Plus en OV-Bureau Randstad
- Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad
- Waterveiligheid Centraal Holland
- Verkenning Randstad Sleutelprojecten na 2020
- Uitvoeringsallianties



## Colofon

Dit jaarverslag is een uitgave van het programmateam Randstad Urgent.

Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de ministeries van VROM, LNV, EZ, OCW, BZK en Financiën en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.

Redactie: Programmateam Randstad Urgent  
(Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Ontwerp: VormVijf, Den Haag

Fotografie: Hollandse Hoogte, Hans de Lijster,  
Beeldbank Ministerie van VROM,  
Mike Muizebelt, Wim Spaans

Druk: Ando BV, Den Haag

Randstad Urgent  
Plesmanweg 1-6  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

[info@randstadurgent.nl](mailto:info@randstadurgent.nl)  
[www.randstadurgent.nl](http://www.randstadurgent.nl)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat