

De Vlinderstrik en metropoolvorming in de Noordvleugel

Visie op de verstedelijking van de Noordvleugel van de Randstad

De Vlinderstrik zorgt voor versterking van de groene en blauwe structuur in de Noordvleugel van de Randstad. Dit concept is de basis voor ruimtelijke kwaliteit en een randvoorwaarde voor verdere groei van een leefbaar en gezond, dichtbebouwd metropolitaan stedelijk netwerk. In deze metropool spelen openbaar vervoer en fietsverkeer een grote rol en is er voldoende groen in de woonomgeving.

De uitgangspunten die de regionale overheden op de derde Noordvleugelconferentie hebben vastgesteld, zijn nog steeds van belang:

- bouw waar mogelijk in bestaand stedelijk gebied;
- realiseer nieuwe uitbreidingen eerst in het zuidwesten (Haarlemmermeer, Bollenstreek) en dan pas in het oosten (Almere).

De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de Noordvleugel vinden het realiseren van nieuwe verstedelijking van west naar oost van belang, omdat zo eerst wordt aangesloten bij locaties waar mensen werken en er evenwicht in de woon-werkbalans van de Noordvleugel ontstaat.

Bouwen in bestaand stedelijk gebied

Bouwen in bestaande steden en dorpen bespaart niet alleen ruimte. Het zorgt ook voor meer draagvlak voor voorzieningen, zoals scholen, winkels en openbaar vervoer. Bovendien is het een stimulans voor het gebruik van de fiets, de te overbruggen afstanden zijn relatief klein.

Binnenstedelijk bouwen komt in de Noordvleugel onvoldoende van de grond. Er zijn genoeg geschikte locaties, maar het ontbreekt gemeenten aan capaciteit en soms aan geld. Gemeenten, regio's, provincies en Rijk moeten dit knelpunt voortvarend en gezamenlijk aanpakken.

Bij stedelijke verdichting is de blik vooral gericht op herbestemming van verlaten haven- en industrieterreinen. Prima, maar meer aandacht voor verdichting rond treinstations en in naoorlogse wijken biedt ook nog veel mogelijkheden.

Door verdichting en door toevoeging van de functies wonen en werken kunnen stations uitgroeien tot herkenbare plekken in de metropool. Voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen langs het regionale spoornet in de Noordvleugel kan het concept Stedenbaan van de provincie Zuid-Holland als voorbeeld dienen.

In naoorlogse wijken nemen wegen en parkeerplaatsen veel ruimte in. Door slimme ingrepen en dubbel grondgebruik kan het infrastructurele ruimtegebruik flink omlaag. Het instellen van een aanjaagteam, een specialistische variant van de Taskforce Ruimtwinst van de provincie Noord-Holland, kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verdichting van naoorlogse wijken.

Nieuwe uitbreidingen: waar en onder welke voorwaarden

Voor het bepalen van waar en wanneer mag worden gebouwd, is de lagenbenadering een goed hulpmiddel. De onderste laag, water en bodem met ecologische en landschappelijke waarden, bepaalt waar bebouwing mag komen. De tweede laag, de infrastructurele netwerken, bepaalt de fasering van de bouw.

Veenweidegebieden

De vele veenweidegebieden in de Noordvleugel kennen een eeuwenoude ontstaansgeschiedenis. Waterbeheer en landbouw zijn bepalend geweest voor de ontwikkeling van deze nog steeds aantrekkelijke landschappen met plaatselijk hoge natuurwaarden. In deze groene schatten van de Noordvleugel kunnen stedelingen gebruik maken van kleinschalige recreatievoorzieningen. Er is ruimte voor natuur en kleinschalige waterberging, maar niet voor nieuwe wegen. De bouw van nieuwe woningen en bedrijven moet slechts op kleine schaal en heel geleidelijk plaatsvinden.

Droogmakerijen en nieuwe polders

In de droogmakerijen, met uitzondering van het cultureel erfgoed de Beemster en van de Wormer, is de situatie anders. Deze, op één moment door menselijk ingrijpen ontstane gebieden, lenen zich in principe voor herinrichting. Grootschalige ontwikkelingen kunnen, zoals al gebeurt, goed plaatsvinden in de Haarlemmermeer en Flevoland. Water, natuur, bebouwing en infrastructuur kunnen hier een plek krijgen volgens de cascobenadering. Een infrastructuureel én een groen casco vormen een stevige ruggengraat voor verdere ontwikkelingen. Bouwen in het IJmeer is vooralsnog niet nodig, er zijn genoeg mogelijkheden binnendijs. In de westrand van de Haarlemmermeer is ruimte voor meer woningbouw en ook voor waterberging. Voor de toekomstige uitbreiding van Almere is aanpassing nodig van zowel het groene als het infrastructuurele casco.

Westrand

Tot slot de westrand van de Noordvleugel. De delen met grote natuur- en landschappelijke waarden en de verbindingen tussen de duinen en veengebieden moeten gespaard blijven. Er is ruimte voor verstedelijking in een goed afgestemd integraal ontwerp met aandacht voor openbaar vervoer en recreatieve voorzieningen. Vasthouden aan het huidige areaal bollenteelt is niet langer houdbaar. Voor de Bollenstreek kan de integrale gebiedsontwikkeling in het westelijk deel van de Haarlemmermeer inspiratie vormen om tot nieuwe oplossingen te komen.

Fasering van zuidwest naar noordoost, met goed openbaar vervoer

Om onnodige mobiliteit te vermijden en dure investeringen voor de ontsluiting van Almere te faseren, is het verstandig de groei van Almere niet te forceren. De eerstkomende 10 tot 15 jaar kan de extra stedelijke opgave zich concentreren in de Haarlemmermeer en in verdichtingsprojecten in Amsterdam, Hoofddorp, Amstelveen en Kennemerland. Wel zijn er forse investeringen nodig in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Wij vinden het verdedigbaar dat extra opbrengsten uit grondexploitatie en verkoop van woningen ten goede komen aan regionaal groen, verdichting in bestaand stedelijk gebied en openbaar vervoer.

Voor het bereikbaar houden van een geleidelijk groeiend Almere, is een forse investering nodig in het openbaar vervoer, waarbij wij geen voorstander zijn van een spoorverbinding door het IJmeer. Verdubbeling van de huidige spoorinfrastructuur en beprijzen van weggebruik is een uitstekend en toereikend alternatief.

