

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, augustus 2006

De Zuidvleugel: motor in de Delta

Visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel



BESPREEKVERSIE

De Zuidvleugel: motor in de Delta

Visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel

Bespreekversie

Vastgesteld 28 augustus 2006

Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel

De Zuidvleugel van de Randstad is met bijna drie miljoen inwoners één van de dichtstbevolkte regio's van Europa. De Zuidvleugel moet uitgroeien tot een vitale *netwerkstad van bestuur en recht, kennis en logistiek*. Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel houdt zich bezig met de bovenregionale belangen van de deelnemers, zoals op het terrein van economische vitaliteit, natuur en water, bereikbaarheid, milieu en verstedelijking. De Zuidvleugelprojecten worden getrokken en gecoördineerd onder leiding van bestuurders van de deelnemende partners in het Platform.

Het Bestuurlijk Platform kan geen besluiten nemen in plaats van de provincie of van de andere overheden.

Deelnemers in het Bestuurlijk Platform zijn de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de Stadsregio Rotterdam, de gemeente Den Haag, het stadsgewest Haaglanden, de Drechtsteden, Holland Rijnland en het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland.

Achtergrondinformatie over dit document is te vinden op:

www.zuidvleugel.nl

Voorwoord

Voor u ligt onze visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel van Randstad Holland. Wij geven hiermee invulling aan ons voornemen uit 2005¹ en zetten hiermee een volgende stap in onze ambitie om de Zuidvleugel te ontwikkelen tot een vitaal, attractief en samenhangend stedelijk netwerk.

De Zuidvleugel kan niet zonder Randstad Holland en de Randstad kan niet zonder de Zuidvleugel. Randstad Holland is de economische motor van Nederland en tevens het sociale, culturele en politieke hart. Investeren in de ontwikkeling van de verschillende delen van de Randstad is noodzakelijk om de internationale positie van de Randstad en van Nederland te versterken. De Zuidvleugel heeft daarin een belangrijke bijdrage te leveren.

In deze visie kiezen wij voor een heldere strategie: versterken wat sterk is in de Zuidvleugel en sterk maken wat zwak is. Wij leggen daarbij exclusief de focus op het *internationale* speelveld. Daar ligt binnen de Randstad en zeker binnen de Zuidvleugel immers de urgentie. Vanuit dat internationale perspectief slaan wij de handen ineen. Samen met het rijk en onze maatschappelijke en markt-partners willen wij de noodzakelijke ontwikkelingen in gang zetten.

Bij het versterken wat sterk is zien wij vier hoofdpunten: het versterken van Den Haag als internationale stad aan zee; het versterken van de mainport Rotterdam; het ontwikkelen van sterke en samenhangende greenports en het ontwikkelen van de kennisclusters. Dit zijn de activiteiten waarin wij wereldwijd toonaangevend zijn en waarmee we ons onderscheiden van andere regio's.

Wij gaan ervan uit dat de keten zo sterk is als de zwakste schakel en dat die zwakke plekken daarom *extra* versterkt moeten worden. Dan zien wij twee hoofdpunten: een robuuste kwaliteitsimpuls voor groen en blauw en een hoogwaardige (her)ontwikkeling van wat wij in deze visie de 'Deltapoort', noemen, het gebied langs en tussen de grote waterwegen van Dordrecht tot Rotterdam. Als deze opgaven op het gebied van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit niet worden aangepakt, dan heeft dat repercussies voor de ontwikkeling van de Zuidvleugel en van de Randstad als geheel.

Wij kiezen met deze zes opgaven voor een afgewogen ontwikkeling van de Zuidvleugel. Versterken van de economie, versterken van de internationale bereikbaarheid en het *extra* versterken van het leefmilieu en de ruimtelijke kwaliteit moeten tot een uitgebalanceerd resultaat leiden.

De visie en opgaven die wij hier ontvouwen brengen samenhang en focus aan in het geheel van de Zuidvleugelprojecten voor de middellange en lange termijn. Wij zullen op basis hiervan nog dit jaar een Uitvoeringsplan uitwerken.

Wij achten het van groot belang dat wij nu met een gedeeld perspectief het rijk en de private en maatschappelijke partijen in de Zuidvleugel tegemoet kunnen treden. Juist met hen willen wij immers intensief samenwerken aan de ontwikkeling van de Zuidvleugel. Met deze visie maken wij zichtbaar wat wij willen en wat zij van ons kunnen verwachten.

Wij hopen dat met onze visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel de basis is gelegd om de komende jaren eensgezind aan de versterking van dit deel van de Randstad te werken.

Namens het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel

Jan Franssen, Voorzitter

¹ Zie: De inzet van de Zuidvleugelpartners, paragraaf 4.2 in 'Perspectief en Prioriteiten 2020', Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, december 2005.



Inhoud

Voorwoord	3
1 Waarom deze visie?	6
2 Doel: versterken internationale concurrentiekracht	8
2.1 Internationale concurrentiepositie	8
2.2 Ontbrekende balans	8
2.3 Economische clusters	10
2.4 Internationale bereikbaarheid	10
2.5 Kwaliteit van de leefomgeving	12
2.6 Ontwikkelen in balans	13
3 Zes hoofdpogaven voor de Zuidvleugel in een internationaal sterke Randstad	14
Versterken van Den Haag internationale stad aan zee	14
Versterken van de mainport Rotterdam	17
Versterken van de greenports	19
Versterken van de kennisclusters	21
Extra impuls voor groene en blauwe kwaliteiten	22
Extra impuls voor (her)ontwikkeling Deltapoort	24
4 Uitvoeringsstrategie: gebiedsgerichte samenwerking op basis van breed pakket	27
5 Het Zuidvleugelpakket	28
5.1 Het internationale Zuidvleugelpakket	28
Zuidvleugelpakket A: Projecten waarover door het rijk en de Zuidvleugel besluiten zijn genomen	29
Zuidvleugelpakket B: Projecten waarover door rijk en Zuidvleugel besluiten te nemen en uitvoering te starten binnen tien jaar	30
Zuidvleugelpakket C: Agendaprojecten	32
5.2 Het regionale Zuidvleugelpakket	33
De verstedelijkingsopgave voor de Zuidvleugel	33
Verstedelijkingsopgave en bereikbaarheid	33
Het regionale pakket per hoofdpogave (indicatief)	34
6. Het vervolg: Uitvoeringsplan Zuidvleugel	35



1 Waarom deze visie?

De *Nota Ruimte* beschrijft de Randstad als het grootste en economisch belangrijkste stedelijk netwerk van Nederland, zowel nationaal als internationaal. De afgelopen jaren is echter herhaaldelijk aangetoond dat de concurrentiepositie van de Randstad ten opzichte van andere metropolitane regio's in Europa is verslechterd.

In de steden en regio's van de Randstad is voldoende economische kracht aanwezig om te concurreren met elke Europese metropool, maar door de policentrische structuur komt dat potentieel niet goed tot ontwikkeling. Voor de internationale positie is het dan ook van groot belang dat de Randstad meer als een eenheid kan gaan functioneren. Hoe hechter de economische activiteiten in elkaar gevlochten zijn, des te sterker is het geheel.

In de *Nota Ruimte* is binnen de Randstad een onderscheid gemaakt in drie economische kerngebieden: de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Het nationaal landschap Groene Hart maakt integraal onderdeel uit van de Randstad. De minister van VROM is de verantwoordelijke bewindspersoon voor het Zuidvleugelprogramma. Zij coördineert de inspanningen van de verschillende ministeries ten behoeve van de Zuidvleugel en voert namens het Rijk het overleg met het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (BPZ)².

In dit BPZ is sinds 2003 een groot aantal gecoördineerde acties op gang gekomen waarin de partners samenwerken aan het versterken van de interne samenhang en de economische kracht van de Zuidvleugel³. Een uitvoeriger beschrijving van die samenwerking staat in het BPZ-document *Perspectief en prioriteiten 2020* (december 2005).


De rijksoverheid levert hieraan belangrijke bijdragen maar zij wil haar steun concentreren op projecten en programma's die bijdragen aan de internationale concurrentiekracht van de Randstad. De visie die in dit document is neergelegd, geeft aan welke ruimtelijke ontwikkelingen de komende decennia nodig zijn om de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel in de Randstad te versterken. Daarmee wordt een rode draad geweven door alle initiatieven die er binnen de Zuidvleugel bestaan. Belangrijke bouwstenen voor deze visie zijn de recente onderzoeken van ECORYS⁴ en B&A⁵ geweest. ECORYS heeft een beoordeling gemaakt van de economische effectiviteit van de Zuidvleugelprojecten uit de *Projectenbundel Zuidvleugel* (2005) en van hun bijdrage aan de ontwikkeling van de Zuidvleugel als geheel, met name de bijdrage aan het internationaal woon- en vestigingsklimaat. B&A heeft de planning van de projecten geanalyseerd en aangegeven welke concrete uitvoeringsbesluiten door de Zuidvleugel en het Rijk zouden moeten worden genomen. In beide onderzoeken is verbinding gezocht met besluitvorming in het kader van het Fonds Economische Structuurvernieuwing en andere mogelijke rijksfinancieringsbronnen.

² Deelnemers in het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel zijn de gemeente Den Haag, de Drechtsteden, het stadsgewest Haaglanden, Holland Rijnland, het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland, de gemeente Rotterdam, de Stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.

³ Zie: Bestuurlijk Platform Zuidvleugel en Ministerie van VROM, *Projectenbundel Zuidvleugel, De stand per 1 december 2005*. Zie ook: Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, *Perspectief en prioriteiten 2020*.

⁴ ECORYS Nederland BV, *Prioritering Investeringsprojecten Zuidvleugel, Quick scan*, mei 2006.

⁵ B&A-Groep, *Prioriteit Uitvoerbaarheid 2006-2015*, mei 2006.



Voor de bereikbaarheidsproblematiek is ook de zogenoemde ‘netwerkanalyse Zuidvleugel’ van belang. Deze wordt, als een uitwerking van de Nota Mobiliteit, opgesteld door de vervoerregio’s en het Ministerie van V en W. Doel van de netwerkanalyse is om te komen tot een gemeenschappelijk beeld van verkeers- en vervoersproblemen en -oplossingen. De netwerkanalyse wordt in het najaar van 2006 voltooid. Zij is eveneens een bouwsteen voor het Rijksprogramma Zuidvleugel.

Deze visie dient meerdere doelen. Allereerst biedt zij zicht op de opgaven waar de Zuidvleugel de komende decennia voor staat. Zij vormt de basis voor de afspraken over een Uitvoeringsplan Zuidvleugel met het kabinet in het kader van het Rijksprogramma Zuidvleugel. Verder vormt de visie de basis voor meerjarige afspraken tussen de lokale en regionale overheden en tussen overheden en private organisaties. Bovendien biedt de visie het raamwerk waarbinnen nieuwe initiatieven kunnen worden ingepast.

2 Doel: versterken internationale concurrentiekracht

2.1 Internationale concurrentiepositie

De stedelijk-regionale economieën van de Randstad leveren zowel nationaal als internationaal prestaties van formaat. Verschillende internationale onderzoeken geven echter aan dat de concurrentiepositie van Nederland en de Randstad de afgelopen jaren is verzwakt. In het jaar 2000 bezette Nederland nog de vierde plaats op de ranglijst van het World Economic Forum, in 2005 was Nederland gezakt naar de twaalfde plaats. Zowel het Rijk als de Randstadpartners streven naar het heroveren van een plaats in de top-vijf.

Binnen de Randstad heeft de Zuidvleugel met 3,5 miljoen inwoners de grootste concentratie aan stedelijke gebieden in Nederland, met twee grote en vijf middelgrote steden, ieder met eigen signatuur en kwaliteiten. Om synergie te bereiken is het noodzakelijk dat de verspreide, regionale economische activiteiten zich kunnen ontplooiën in een veel groter stedelijk netwerk. De ruimtelijke opgave is om te zorgen voor externe en interne verbindingen, vestigingslocaties, ontmoetingsplaatsen en aantrekkelijke woonomgevingen, die geïntegreerd zijn in het grotere stedelijke netwerk van de gehele Randstad. Van deze opgaven wil de Zuidvleugel werk maken door zijn beleid en initiatieven, in nauwe samenwerking met private partijen, te richten op het versterken van de internationale concurrentiekracht als onderdeel van de Randstad.

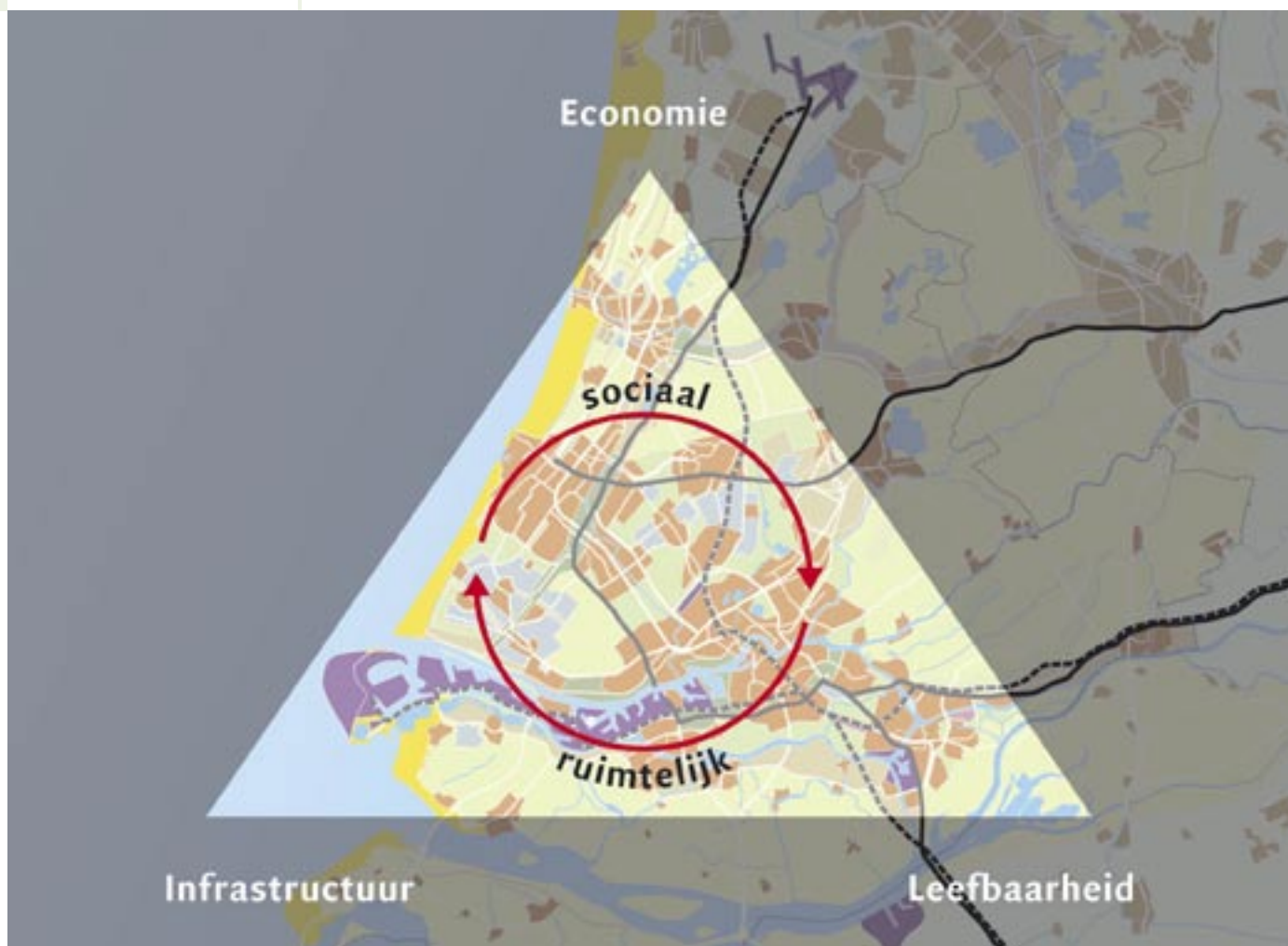
Deze visie gaat vooral over de ruimtelijk-economische factoren die van belang zijn voor de concurrentiepositie. Natuurlijk is dat niet het hele verhaal. Van zeker zoveel belang zijn factoren als het aanbod op de arbeidsmarkt, het scholingsniveau van de bevolking, het sociaal-economische klimaat, sociale integratie en veiligheid. De ruimtelijke kwaliteit van een gebied is één van de relevante factoren, maar wel een factor die zeker meetelt voor materiële vestigingscondities en voor het imago van een metropool in de wereld.

2.2 Ontbrekende balans

Waar het in de Zuidvleugel duidelijk aan ontbreekt is de balans tussen enerzijds economie en infrastructuur en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving, die in de globaliserende economie een steeds belangrijker rol speelt.

De Zuidvleugel heeft een forse achterstand in de leefkwaliteit doordat in dit gebied twee functies ruimtelijk dominant zijn: het havenindustriële complex en de glastuinbouwconcentraties. In het verleden hebben de belangen van deze functies altijd geprevalleerd boven die van de leefbaarheid en de landschappelijke kwaliteiten. Hierdoor mist de Zuidvleugel – met name in het zuidelijk deel – veel van de kwaliteiten die dit gebied aantrekkelijk maken voor bedrijven, instellingen en professionals die zich vanuit andere landen in de Randstad willen vestigen. Het gaat er in deze visie dus ook om de opgaven vast te stellen waarmee in de Zuidvleugel een balans tot stand komt tussen de directe economisch gerelateerde activiteiten en de leefomgevingkwaliteit.

Kaart 1 Balans Economie, Leefbaarheid, Infrastructuur



Voor de concurrentiepositie zijn er dus drie factoren die in deze visie in beschouwing komen: de internationale kracht van de economische clusters, de internationale bereikbaarheid en het op niveau brengen van de kwaliteit van de leefomgeving.

2.3 Economische clusters

In het geheel van de Randstad heeft de Zuidvleugel een andere ruimtelijk-economische structuur dan de Noordvleugel, waar het zwaartepunt duidelijk in één zone, die van Amsterdam-Schiphol, ligt. De structuur van de Zuidvleugel wordt gekenmerkt door de twee grote steden, door het uitgestrekte havenindustriële complex, een aantal middelgrote steden, de tuinbouwgebieden en wetenschappelijke en onderzoekscentra. De *Agenda Economie Zuidvleugel 2006-2010*⁶ onderscheidt de volgende economische clusters:

- ▶ Internationaal recht.
- ▶ Life and health sciences.
- ▶ Water- en deltatechnologie.
- ▶ (Glas)tuinbouw.
- ▶ Transport en logistiek.
- ▶ Proces- en petrochemie.

Bij deze clusters gaat het concreet om de mainport Rotterdam en de daaraan gelieerde petrochemische industrie, Den Haag als stad van recht en vrede (en als politiek-bestuurlijk centrum van Nederland), de drie universiteiten in Leiden, Delft en Rotterdam, TNO, ESA / Estec en andere onderzoeksinstituten en alle functies van de greenports. Behoud en versterking van deze krachtige functies is in het belang van de Zuidvleugel, de Randstad en Nederland als geheel.

De specifieke aandacht voor deze clusters past in het rijksbeleid om vooral in te zetten op de sterke kanten van de Nederlandse economie en past ook in de Europese Lissabon-doelstellingen die gericht zijn op het hernemen van een koppositie in innovaties en technologie. De aandacht die er bijvoorbeeld is voor waterbeheer, energiegebruik en nieuwe logistieke technieken ondersteunt het streven naar duurzame economische processen. Daarnaast kan het vermarkten van innovaties de concurrentiepositie van de Zuidvleugel vergroten.

De Zuidvleugelclusters hebben trouwens belangrijke uitlopers en raakpunten met de economie van de rest van de Randstad. Dat geldt met name voor de logistieke processen, de sierteelt, de proces- en petrochemie en de life- and health sciences. Omgekeerd kan de Zuidvleugel niet zonder een aantal economische functies van de Noordvleugel zoals die van Schiphol en de financiële en zakelijke dienstverlening. De economieën van de Zuid- en de Noordvleugel zijn nauw verweven.

2.4 Internationale bereikbaarheid

De Zuidvleugel is over land de belangrijkste schakel tussen Amsterdam en Schiphol enerzijds en Antwerpen, Brussel en Parijs anderzijds. Het is ook de schakel tussen overzeese goederenstromen en bestemmingen in Duitsland en Midden-Europa. Verbetering van de doorstroming op de hoofdverbindingen vraagt altijd aandacht. De wegverbinding tussen Amsterdam / Schiphol, Den Haag / Rotterdam en Antwerpen / Brussel is, net als de HSL-Zuid, van strategische betekenis voor het functioneren van Nederland. Dat geldt ook voor de verbinding van de Rotterdamse haven en Den Haag als internationale stad met het Duitse en Midden-Europese achterland via de A12, de A20, de A15, de hoofdvaarroutes, de Betuweroute en de HST-verbinding naar Frankfurt.

De Zuidvleugel is dus qua infrastructuur te beschouwen als één groot knooppunt van auto-, spoor en waterwegen dat twee Europese mainports en een hoogstedelijk gebied van zes miljoen mensen moet bedienen. Dat stelt bijzonder hoge eisen. Haperende verbindingen hebben bijvoorbeeld grote gevolgen voor het functioneren van de beide mainports en voor de greenports met hun aan bederf onderhevige producten.

⁶ Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, *Innoveren en investeren. Agenda Economie Zuidvleugel 2006-2010*, december 2005.

Kaart 2 Zuidvleugel in groter verband



Deze visie richt zich vooral op de aspecten van de internationale bereikbaarheid. Zij is te beschouwen als een aanvulling op Perspectief en prioriteiten 2020 (BPZ, 2005) dat uitvoerig het onderwerp van de interne bereikbaarheid behandelt. Daarin beschrijft het Bestuurlijk Platform onder meer de belangrijke rol van het programma Stedenbaan Zuidvleugel, niet alleen voor de interne bereikbaarheid maar ook voor binnenstedelijke verdichting en knooppuntontwikkeling. De Zuidvleugel moet een netwerkstad worden met veel economische en functionele relaties tussen de steden en met fijnmazige verbindingen via Stedenbaan maar ook door andere vormen van openbaar vervoer, auto's en fietsen. Daarbij gaat het erom de verschillende locaties waar onderzoek, ontwikkeling, management, productie en overslag plaatsvinden onderling uitstekend bereikbaar te maken zodat de economische clusters als geoliede machines kunnen functioneren. De verbetering van deze interne samenhang is een van de noodzakelijke condities voor de ontwikkeling van de Zuidvleugel tot een samenhangende metropolitane regio. Door het verbeteren van de samenhang ontstaat een groter draagvlak voor gespecialiseerde functies en diensten en ontstaan voor de (internationale) beroepsbevolking meer keuzemogelijkheden op de arbeids- en woningmarkt.

2.5 Kwaliteit van de leefomgeving

De komende decennia wordt in de Zuidvleugel nog heel wat gebouwd. De Zuidvleugel heeft met 165.000 woningen⁷ een grote kwantitatieve verstedelijkingsopgave voor de periode 2010-2030, waarvan 115.000 woningen tot 2020. Over de omvang van de woningbouwtaakstelling bestaat overeenstemming tussen het Rijk en de Zuidvleugelpartners. Het realiseren van een substantieel deel van deze verstedelijkingsopgave is door de Zuidvleugelpartners voorzien in bestaand stedelijk gebied en in relatie tot Stedenbaan. Het bevorderen van krachtige steden in de Zuidvleugel staat hierbij centraal. Daarnaast zullen selectief nieuwe, hoogwaardig ingerichte en aantrekkelijke woonmilieus worden toegevoegd aan het bestaande palet, zoals bijvoorbeeld in de Zuidplaspolder.

Het gaat dus niet alleen om woningbouwproductie in kwantitatieve zin, maar zeker ook om het bieden van kwaliteit die beter aansluit bij vraag van woonconsumenten en die bijdraagt aan meer ruimtelijke kwaliteit. Herstructurering speelt een belangrijke rol bij de opgave de leefkwaliteit in het stedelijk gebied te vergroten en ruimtelijke – en sociale – tegenstellingen te verkleinen.

Het streven is de Zuidvleugel te ontplooiën tot een metropolitaan gebied dat een hoge leefomgevingkwaliteit biedt in de vorm van ruim opgezette woonmilieus, aantrekkelijke steden en fraaie landschappen. Vooral op het punt van de ruime woonmilieus en de landschappen is er een forse achterstand.

Om balans te brengen tussen economie, infrastructuur en leefmilieu richt deze visie zich vooral op twee notoir zwakke plekken in de Zuidvleugel.

De eerste zwakke plek is de *groen-blauwe recreatieve kwaliteit*. De laatste jaren is hard gewerkt aan een programma⁸ om 4200 hectare nieuwe recreatieve groengebieden te ontwikkelen. Dit is niet voldoende. Er is een veel grotere inspanning nodig. Dit vraagt om te beginnen om bescherming van de nog bestaande open landschappen. Daarnaast zullen de groen-blauwe gebieden bij de steden als recreatief uitloopgebied op grote schaal een extra kwaliteitsslag moeten ondergaan. Ook herstructurering van verouderde bedrijvenlocaties kan bebouwde ruimte vrij maken zodat nieuwe, ruim opgezette woon- en werkmilieus kunnen worden geschapen. Ontwerpers kunnen zich bij deze herstructurering laten inspireren door concepten van een campus, een stadspark of een landgoed. Van groot belang is hierbij de kustzone, die zo karakteristiek is voor de Zuidvleugel. Kustveiligheid is voor het internationale concurrentieklimaat van groot belang. De kust als gezicht van de Zuidvleugel heeft een kwaliteitsimpuls nodig.

⁷ Betreft de toevoeging aan de woningvoorraad en bevat niet de opgave sloop-nieuwbouw.

⁸ Groenakkoord Zuidvleugel Zichtbaar Groener (2005) tussen LNV, VROM en Zuidvleugelpartners.

De tweede zwakke plek in de Zuidvleugel is de door hoofdverbindingssassen van weg, water en spoor verrommelde zone tussen Rotterdam en Dordrecht, de 'Deltapoort'. Dit gebied is heel eenzijdig ontwikkeld en heeft nauwelijks aantrekkingskracht voor internationaal georiënteerde bedrijven en professionals. Dat heeft een remmende werking op het herstel van de concurrentiepositie. Er is dus een flinke inspanning nodig om de steden, dorpen, bedrijventerreinen en recreatiegebieden van de Deltapoort de komende decennia op gelijk niveau te brengen met de rest van de Randstad.

2.6 Ontwikkelen in balans

Het doel van deze visie is – samenvattend – het vergroten van de internationale concurrentiekracht van de Zuidvleugel binnen de Randstad. Dat moet gebeuren door de bestaande economische clusters en de bijbehorende hoofdinfrastructuur te versterken. In het bijzonder gaat het om de ontwikkeling en bereikbaarheid van Den Haag internationale stad aan zee, de mainport en het stedelijke gebied van Rotterdam en de bijbehorende industrie, de greenports en de kennisclusters.

Maar dat is niet voldoende, want in de Zuidvleugel ontbreekt de balans in de driehoek economie-infrastructuur-leefbaarheid. Dat komt door het nog slecht ontwikkelde groen-blauwe recreatieve netwerk en de zwakke leefomgevingkwaliteit in de Deltapoort. Deze onderdelen van de Zuidvleugel moeten dan ook een extra impuls krijgen.

De strategie is dus: versterken wat sterk is en sterk maken wat zwak is.

In het volgende hoofdstuk zal dit worden uitgewerkt in zes hoofdpogaven.

3 Zes hoofdopgaven voor de Zuidvleugel in een internationaal sterke Randstad

Om sterk te blijven in de toonaangevende internationale clusters, om de internationale bereikbaarheid te garanderen en om tegelijkertijd zorg te dragen voor een hoge kwaliteit van het leefmilieu zijn zes hoofdopgaven onderscheiden. Deze zijn:

- ▶ Versterken van Den Haag internationale stad aan zee.
- ▶ Versterken van de mainport Rotterdam.
- ▶ Versterken van de greenports.
- ▶ Versterken van de kennisclusters.
- ▶ Extra impuls voor groene en blauwe kwaliteiten.
- ▶ Extra impuls voor (her)ontwikkeling Deltapoort.

Versterken van Den Haag internationale stad aan zee

Den Haag profileert zich steeds sterker als internationale stad van recht en bestuur en ontwikkelt zich tot het belangrijkste juridische centrum voor de wereldgemeenschap. Dat is een niet te onderschatten bijdrage aan de positie van de Randstad als metropool. Deze positie in de wereld verplicht zowel de Zuidvleugel als het Rijk om de stad Den Haag en de Haagse en de Leidse regio's ruimtelijk en stedenbouwkundig de nodige allure te geven en om uitstekende voorzieningen en een uitstekende internationale bereikbaarheid aan te bieden. Dat kan ook, want met name de ligging aan zee biedt uitgelezen kansen om fraaie projecten tot stand te brengen.

De ambitie van Den Haag als internationale stad en als grootstedelijk knooppunt gaat gepaard met de noodzaak van optimale regionale bereikbaarheid. Onderdeel daarvan vormt een sterk en toekomstgericht netwerk van openbaar vervoer. Als uitbouw van het huidige tram- en Randstadrail-systeem wordt binnen Haaglanden Randstadrail Tweede Fase / Lijn 11 onderzocht. Het verbeteren en versterken van het systeem zorgt voor optimale verbindingen met de regio en de kust. Het netwerk is ook een goede drager voor het ontwikkelen van (woning)bouwlocaties.

In deze visie gaat de aandacht vooral uit naar het ingrijpend verbeteren van de bereikbaarheid van de internationale centra en de vestigingsruimte voor instellingen en professionals, in combinatie met veranderingen in de kustzone. Kustontwikkeling is deels nodig om de veiligheid te garanderen tegen een stijgende zeespiegel en deels voor het ontwikkelen van een karakteristieke recreatieve zone. Een inspirerende kustontwikkeling past bij het internationale imago van Nederland en kan Nederland als expert in deltatechnologie nieuwe impulsen geven.

Den Haag heeft in zijn structuurvisie een internationale zone voor mondiale en Europese instellingen gepland in een strook parallel aan de kust. Het hart daarvan wordt gevormd door de World Forum-locatie, het Catshuis en de ambassadewijk, inclusief het Vredespaleis. Het gebied rond het World Forum (het voormalige Nederlands Congrescentrum) ondergaat een herstructurering om huisvesting te bieden aan internationale instellingen, een VN-congresfunctie en om de ontwikkeling van een op het internationale recht gericht kenniscluster. Om de bereikbaarheid van de internationale zone te verbeteren dient de rondweg van de stad voltooid te worden en tegelijk zo te worden

Kaart 3 Zes hoofdopgaven



ingepast dat deze rondweg niet nog meer een obstakel wordt tussen de internationale zone en de rest van de stad. Voor een ongestoorde doorstroming op de rondweg zijn de Noordwestelijke Hoofdroute en de Lozerlaan van groot belang. Den Haag wil doorgaan op de weg die is ingeslagen met investeren in de randwegenstructuur (onder meer de Hubertustunnel).

Voor de externe bereikbaarheid en de entree van de stad is natuurlijk de huidige herstructurering van het gebied rond het Centraal Station van groot belang. De autobereikbaarheid van de stad vanuit het oosten en het zuiden is nog steeds kwetsbaar en kan aanzienlijk worden verbeterd door aanpassingen aan de Centrumring en het aanleggen van een nieuwe aansluiting op het rijks-wegennet (Trekvlittracé) die met name ook het binnenstedelijke bedrijventerrein de Binckhorst beter ontsluit.

Kaart 4 Den Haag internationale stad aan zee, hoofdogaven



- 1 Den Haag CS
- 2 Rondweg Den Haag
- 3 Kustveiligheid
- 4 World Forum
- 5 Kustontwikkeling i.c.m. herontwikkeling binnenduinrand / herstructurering Westland
- 6 Trekvlittracé

Voor de aantrekkingskracht van Den Haag op internationale instellingen en bedrijven is het belangrijk dat de regio een ruim aanbod heeft van woningen in het topsegment. Daarvoor moet ruimte worden vrijgemaakt vooral in de kustzones, zowel binnen Den Haag, als ten zuiden en ten noorden van de stad. Zo dient er ruimte beschikbaar te komen door tussen Kijkduin en Hoek van Holland een zone grenzend aan de duinen vrij te maken van kassen en deze te transformeren tot een gebied met ruim opgezette woonmilieus, met natuurgebieden en met recreatieruimte. Deze ontwikkeling heeft ook betekenis voor de regio Rotterdam. In de Zuidplaspolder wordt een nieuw hoogwaardig glastuinbouwgebied ontwikkeld waar moderne bedrijven de armslag kunnen vinden die noodzakelijk is.

Aan de noordzijde van Den Haag, op de As Leiden-Katwijk, kunnen op het voormalige vliegveld Valkenburg eveneens woningen in het topsegment in een groene omgeving worden ontwikkeld. Dat gebied is bovendien van groot belang voor het vestigingsmilieu van Leiden, zijn universiteit, ESA / Estec en het *Leiden Bio Science Park*.

Zo wordt de hele kuststrook van de Hoek van Holland tot Noordwijkerhout ontwikkeld tot een gebied dat aantrekkingskracht heeft als een natuurlijke uitloper van Den Haag internationale stad aan zee. Den Haag zal dan veel minder ingeklemd en beter bereikbaar zijn en maakt optimaal gebruik van al het aantrekkelijks dat de Noordzeekust te bieden heeft.

Versterken van de mainport Rotterdam

De internationale positie van de Rotterdamse mainport is onomstreden. Het haven- en industriële complex in de Rotterdamse regio, met zijn vertakkingen in de regio Drechtsteden en met de hoofdtransportassen naar het achterland, vormt een pijler van de nationale economie. Voor de internationale concurrentiekracht van de Randstad is het versterken van de mainport dan ook van groot belang. De haven is ruimtelijk verweven met de moderne stad Rotterdam. Het stationsgebied wordt herontwikkeld tot een internationaal knooppunt van personenvervoer en in de omgeving ervan wordt het klimaat voor de vestiging van internationale, mainport-gerelateerde kantoren versterkt.

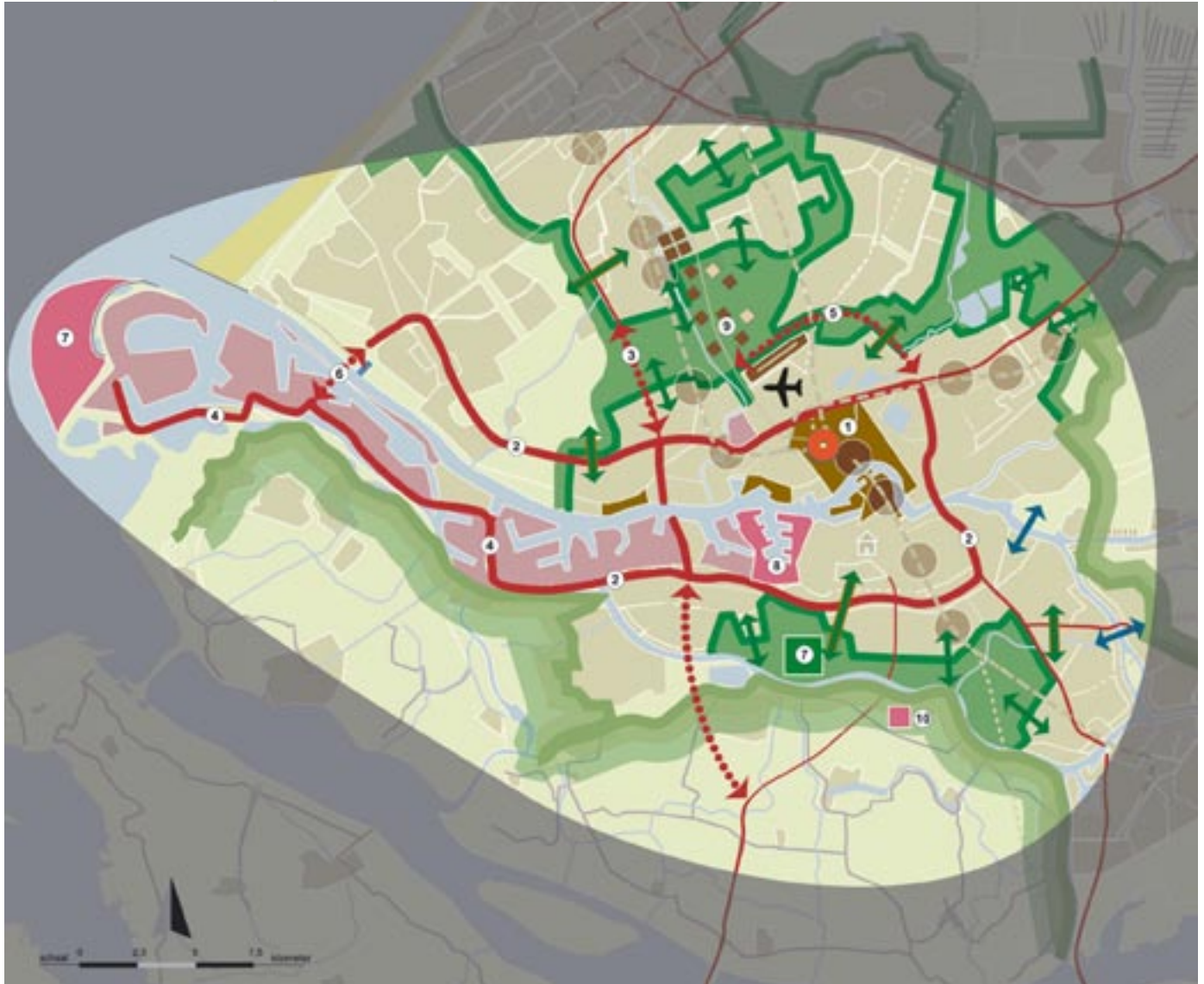
Rotterdam profileert zich als stad aan de Maas, als *Gateway to Europe*, met ruimte voor de creatieve klasse en met bijzondere woonmilieus. Deze woonmilieus worden met name in het centrum en langs de rivier ontwikkeld, zoals op de Kop van Zuid en in delen van de Stadshavens. Bovendien heeft Rotterdam de komende jaren een forse binnenstedelijke kwaliteitsslag nodig. Deze is noodzakelijk om de sociaal-economische positie van de stad te versterken en zal mede in belangrijke mate bijdragen aan het streven om tot een veel evenwichtiger arbeidsmarkt te komen, waarvoor overigens ook veel andere beleidsmaatregelen nodig zijn (scholing, aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt).

Bij het versterken van de internationale positie van de mainport Rotterdam binnen de Zuidvleugel gaat het om het creëren van voldoende ruimte voor economische activiteiten en om het zo effectief en efficiënt mogelijk afwikkelen van de verkeersstromen.

Doelstelling van deze Zuidvleugelvisie is ook om meer evenwicht te brengen tussen economische activiteiten en de leefomgevingkwaliteit. Dat heeft consequenties voor het ruimtebeslag en de ruimtelijke inpassing van het havenindustriële complex. De gezamenlijke insteek van overheid en ondernemingen hierbij is om zo efficiënt mogelijk met de bestaande ruimte om te gaan (rechter Maasoever) en zo weinig mogelijk nieuwe ruimte in beslag te nemen.

De Tweede Maasvlakte is onmisbaar om nieuwe grootschalige havenactiviteiten een plek te kunnen geven. Het gaat dan vooral om de bereikbaarheid voor de nieuwe generatie diepstekende zeeschepen. Aanleg van de Maasvlakte creëert daarnaast nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden in de bestaande haven, die evenzeer bijdragen aan het versterken van de internationale positie van de Zuidvleugel. Zo zal het zuidelijk deel van Stadshavens kunnen transformeren tot een gebied waar zich moderne mainportgerelateerde internationale bedrijven vestigen. De economische impulsen in Stadshavens bieden tegelijk de mogelijkheid tot een aanmerkelijke verbetering van de leefomgevingkwaliteit in de directe omgeving van dit deel van de stad.

Kaart 5 Mainport Rotterdam, hoofdgaven



- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 Rotterdam Centraal | 6 Oranjetunnel/brug |
| 2 Verkeersmanagement ring Rotterdam | 7 Tweede Maasvlakte, incl. groencompensatie |
| 3 A4 Midden Delfland | 8 Stadshavens Zuid |
| 4 A15 Maasvlakte-Vaanplein | 9 Science Port Holland |
| 5 A13-16 | 10 Bedrijventerrein Hoeksche Waard |

De inpassing van de haveninfrastructuur moet aan hoge kwaliteitseisen voldoen. Natuurlijk kan van de haven en de bijbehorende industrie geen parklandschap worden gemaakt, maar het streven is gericht op een duurzame en energiebewuste haven die een bedrijvig en fraai ingepast element vormt in het ruime deltalandschap. Er is in dit opzicht nog veel te winnen door het versterken van de grenzen tussen de haven en het aangrenzende landschap. De mainport Rotterdam zou mondiaal een voorbeeld moeten worden hoe een industriële regio erin slaagt zeer omvangrijke infrastructuur aanvaardbaar in te passen in een gebied waarin honderdduizenden mensen wonen en recreëren.

Dan de internationale bereikbaarheid. Voor de mainport is deze cruciaal. Het is noodzakelijk en mogelijk de verkeersstromen rond Rotterdam veel efficiënter af te wikkelen. Om dat te bereiken zal er één, centraal gestuurd verkeersmanagementsysteem dienen te komen dat het verkeer optimaal gebruik laat maken van de beschikbare verbindingen.

Aan de zuidzijde van de haven vormt de A15 de slagader van de mainport. Om van daaruit over goede verbindingen naar de Randstad te beschikken is de aanleg van de A4 tussen Schiedam en Delft noodzakelijk, een verbinding die voor de hele Randstad van grote betekenis is, als onderdeel van de corridor van Schiphol naar Antwerpen. Voor een optimale bereikbaarheid op langere termijn is het nodig een eventuele aanleg van de A4-Zuid door de Hoeksche Waard nader te bezien in relatie tot de capaciteit van de A16 en de capaciteit die ontstaat door het verbreden van de A15 en het verbeteren van de A29. Daarnaast is het voor de bereikbaarheid op langere termijn van belang om de ruit rond Rotterdam ook in westelijke richting te completeren door de aanleg van een Oranjetunnel of -brug. Een alternatief hiervoor is de Blankenburgtunnel. Een nadere verkenning van de ontsluiting van de westelijke Zuidvleugel is nodig om te bepalen welke van deze drie projecten (A4-Zuid en waterwegkruisende verbindingen) de grootste economische en ruimtelijke meerwaarde heeft.

Aan de noordzijde is, naast de aanleg van het ontbrekende stuk van de A4, als extra schakel in de noord-zuid verbindingen in de Randstad een nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 nodig. Deze verbeteringen van de infrastructuur worden gecombineerd met de versterking van Midden-Delfland als open en groene buffer en met de ontwikkeling van het gebied tussen Rotterdam en Delft tot een fraaie kenniszone (zie hierna).

Versterken van de greenports

Het Nederlandse tuinbouwcluster is van wereldformaat en moet zich verder kunnen ontwikkelen om sterk te blijven. Het grootste deel van de greenportactiviteiten van de Randstad speelt zich af in de Zuidvleugel. Deze bevinden zich in het Westland, Pijnacker-Nootdorp, de B-driehoek⁹, Boskoop, de Zuidplaspolder en de Bollenstreek. De relatie met de Noordvleugel is sterk door de locatie van de bollenteelt op de overgang van de Zuid- naar de Noordvleugel en de belangrijke functies van Aalsmeer en Schiphol. Net als bij de mainport Rotterdam, zijn de bereikbaarheid, ruimte voor bedrijfsontwikkeling en goede landschappelijke inpassing voor de greenports van belang.

Een succesvol cluster vereist dat alle functies in het bedrijfsproces beheerst worden, dus productie, toelevering, handel, productontwikkeling, management en logistiek. De kracht van het greenportcluster zit voor een belangrijk deel in deze regiemogelijkheid van het hele proces. De ontwikkeling en herstructurering van de glastuinbouw moet het uiterste uit de innovatiemogelijkheden gaan halen. De proefstations van Wageningen Universiteit en Researchcentrum in Lisse (bollen) en bij Bleiswijk (glastuinbouw) ondersteunen deze ontwikkelingen. Efficiency in ruimtegebruik, landschappelijke inpassing en milieuwinsten (energie, licht) zijn bijdragen van de tuinbouw aan duurzame ontwikkeling. De overheid kan daarvoor faciliteiten bieden.

Voor een deel van de productieruimte onder glas is herstructurering onontkoombaar, in het bijzonder in de kuststrook ten zuiden van Den Haag en in de B-driehoek. Bundeling van verspreide en verouderde tuinbouwlocaties levert winst op voor de efficiency en voor het landschap. De Zuidplaspolder is een zeer goede nieuwe vestigingsplaats voor moderne en goed geoutilleerde glastuinbouwbedrijven.

Bij de ontwikkeling van de greenport Bollenstreek gaat het om het gelijktijdig en in onderlinge samenhang versterken van de drie pijlers van deze greenport: bollen, bloemen en toerisme. De ruimtelijke structuurversterking van het bollencomplex, adequate inpassing van ruimteclaims en het vergroten van het multipliereffect binnen het complex en de regio staat hierbij centraal.

De logistieke lijnen van de greenportlocaties met de mainport Rotterdam, met Schiphol en met Duitsland zijn cruciaal. Aanleg van de A4 tussen Schiedam en Delft, direct nabij het Westland, en de A13-A16 zullen een flinke bijdrage aan de bereikbaarheid leveren. De Rijnlandroute, de verbinding tussen de A4 en de A44 tot aan de kust bij Katwijk, is van groot belang voor de ontsluiting van de Bollenstreek en Flora Holland te Rijnsburg. Ook de Oranjetunnel kan op termijn een belangrijke bijdrage leveren aan de logistieke bereikbaarheid van de greenports.

⁹ Bleiswijk, Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs.

Kaart 6 Greenports, hoofdogaven



- 1 Oranjetunnel/brug, Oranjevliet
- 2 Ongestoorte logistieke verbinding (indicatief)
- 3 Glas: reconstructie en innovatie
- 4 Zuidplas: ontwikkelingsruimte glas
- 5 Ontwikkeling greenport Bollenstreek

Een onderzoek is nodig naar mogelijkheden voor een nieuwe, vrijliggende, ongestoorde transportverbinding tussen greenportlocaties in de Zuidvleugel en de twee mainports, geïnspireerd op de ondergrondse logistieke verbinding tussen Aalsmeer en Schiphol. Met het oog op het toenemende transport over water in koelcontainers, waarbij Rotterdam naast importhaven voor de greenport zich ook tot exporthaven gaat ontwikkelen, moet worden bezien of een eigen 'Oranjevliet' tussen Maassluis en de Hoek van Holland tot de mogelijkheden behoort.

Versterken van de kennisclusters

De kenniseconomie ontwikkelt zich vooral in clusters waarin kennisintensieve bedrijven, productielocaties, toeleveranciers en onderwijs- en onderzoeksinstellingen elkaars nabijheid zoeken. Fysieke nabijheid en bereikbaarheid zijn dan ook belangrijke vestigingscondities en pull-factoren voor het aantrekken van professionals in internationale context. De mensen die in deze clusters werken moeten elkaar gemakkelijk kunnen ontmoeten. Juist in de onderlinge contacten en in de confrontatie van verschillende disciplines, ontstaat inspiratie en synergie en ontwikkelen zich ideeën over nieuwe producten en toepassingen.

Kaart 7 Kennisclusters, hoofdpogaven



- 1 Leiden Bio Science Park
- 2 ESA Estec
- 3 Rijnlandroute
- 4 Valkenburg
- 5 Science Port Holland
- 6 A4 Midden Delfland
- 7 A13-16
- 8 Technology Center Ypenburg & Octrooicentra

Twee van deze Zuidvleugelclusters kunnen ondersteund worden met specifieke vestigingszones. Dat zijn de kennisclusters 'life and health sciences' en 'water- en deltatechnologie'. Om de internationale positie van deze clusters te versterken wordt ingezet op een integrale ontwikkeling van het Leiden Bio Science Park op de As Leiden-Katwijk en Science Port Holland aan de A13 tussen Den Haag en Rotterdam.

Het Leiden Bio Science Park krijgt een betere aansluiting op de rest van de Randstad door de aanleg van de RijnGouweLijn en de Rijnlandroute. Ook ESA / Estec en Space Expo hebben hier baat bij. Verder zal Valkenburg hoogwaardige groene woonmilieus kunnen gaan bieden die goed aansluiten op de vraag van professionals in deze kennisclusters.

Bij Science Port Holland gaat het om een groots opgezette zone voor kennisinstellingen en innovatieve bedrijvigheid. De Technische Universiteit Delft zal het middelpunt vormen van deze zone die aansluit op het medische cluster van Rotterdam, het nieuwe bedrijventerrein bij Schieveen, de TNO-vestigingen in de omgeving en de bedrijventerreinen aan de zuidrand van Den Haag met het Technology Center Ypenburg en het Europees Octrooi Bureau. Het hele gebied van de noordrand van Rotterdam, inclusief de polder Zestienhoven en Rotterdam Airport, tot en met Midden-Delfland moet in deze ontwikkeling worden betrokken. Bij de toekomstige inrichting van dit gebied moet gedacht worden aan een campus met verspreide werk- en enkele woonlocaties en aan een ruim recreatiegebied met veel natuurwaarden.

Daarmee biedt deze zone, naast een vestigingslocatie, ook een nieuw, toegankelijk natuur- en recreatiegebied in dit deel van de Zuidvleugel. Zij is een buffer tegen de altijd dreigende groot-schalige verstedelijking. Voor deze ontwikkeling is het nodig dat de A4 in Midden-Delfland, in combinatie met een groot aantal kwaliteitsprojecten, snel wordt gerealiseerd. Ook is het nodig dat de verbinding tussen de A13 en de A16 wordt aangelegd. Op die manier kan dit gebied goed ontsloten worden en kan de Science Port Holland langs de A13, die nu veel te zwaar belast is, zich goed ontplooiën.

Extra impuls voor groene en blauwe kwaliteiten

Het Groene Hart maakt maar een klein onderdeel uit van de Zuidvleugel. Voor recreatie dicht bij huis zijn verreweg de meeste inwoners van de Zuidvleugel aangewezen op groengebieden die door industrialisatie, woningbouw en glastuinbouw worden gedomineerd.

Wat betreft de kwaliteit van het groen en de recreatiemogelijkheden heeft de Zuidvleugel een zeer grote opgave. Het recente akkoord *Zuidvleugel Zichtbaar Groener (ZZG)* is een belangrijke stap in de goede richting, maar niet voldoende om te kunnen concurreren op internationale schaal. Met ZZG wordt basiskwaliteit gerealiseerd, maar noodzakelijk is topkwaliteit. Aan de kust, in de overgangszone naar het Groene Hart en in de overgangszone naar de Delta liggen uitgelezen kansen voor de ontwikkeling van groene en waterrijke milieus en voor het bieden van een hoogwaardig recreatief landschap. Dat niveau moet ook worden nagestreefd binnen de verschillende regioparken van de Zuidvleugel. Het realiseren van deze groen-blauwe topkwaliteit vraagt een forse extra impuls bovenop de huidige budgetten en de huidige (geplande) gebieden.

Er moeten rondom de stedelijke centra in de Zuidvleugel ruime, met elkaar verbonden recreatiezones komen. Die verrijken het landschap en zij leggen tegelijkertijd de grenzen van de steden vast, waarmee wordt voorkomen dat steeds weer stukjes landschap verstedelijkt worden. Er worden als het ware 'gouden' grenzen getrokken die een eigen onmisbare waarde voor de leefbaarheid en het landschap krijgen. Met hoogwaardige inrichting en beheer is dit een onomkeerbare zoneringsstrategie.

In deze dichtbevolkte regio is het vrijwel onvermijdelijk om in de groene zones ook bebouwing te plannen. Daar is ook geen bezwaar tegen mits het groene karakter dominant blijft en een gebied ook recreatieve en ecologische betekenis heeft, vergelijkbaar met een landgoederenzone.

Kaart 8 Groen-blauwe hoofdgave



- 1 Stadsranden/-parken
- 2 Recreatieve verbindingen
- 3 Regionale parken
- 4 Grote landschappelijke eenheden
- 5 Kustontwikkeling

Hierboven is al de inrichting geschetst van de Noordrand van Rotterdam en van Midden-Delfland als een regiopark dat tevens een campus is voor kennisintensieve bedrijven en instellingen. Deze en soortgelijke gebieden worden uiteraard ontsloten met wandel- en fietsroutes en zij worden met tunneltjes en viaducten goed bereikbaar vanuit de steden.

Het realiseren van een waterrijk en toegankelijk landschap in de Zuidplaspolder met woonmilieus in lage tot zeer lage dichtheden biedt ook mogelijkheden voor recreatie. Vooral het zuidelijke deel van de polder heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een waterrijk en open natuur- en recreatielandschap. Op en aan de oude rivieren kunnen cultuurhistorische recreatieve verbindingen tot stand komen in de Oude Rijnzone-Oost en -West en op de route Gouda-Rotterdam-Drechtsteden. Gouda kan zich profileren als de waterrijke parel in en als poort naar het Groene Hart. Via Gouda kan het Groene Hart als het ware nog dichterbij de stad worden gebracht.

Hieronder komt nog de kwaliteitsslag aan de orde voor de zone Rotterdam-Drechtsteden waarin groenaanleg een belangrijke rol moet spelen. Andere landschappelijk en recreatieve verbindingen kunnen tot stand komen tussen de Hoeksche Waard en de Ablasserwaard en tussen Wassenaar en de Zoeterwoudsepolder.

Van de kust als het gezicht van de Zuidvleugel is het potentieel nog veel te weinig benut. Al dan niet in combinatie met de noodzakelijke kustversterking is voor de hele kust van Hoek van Holland tot Noordwijk een krachtige kwaliteitsimpuls nodig die de Zuidvleugel op gebied van natuur, recreatie en toerisme in internationaal perspectief veel aantrekkelijker maakt.

Naast het ontwikkelen van recreatief landschap rond de steden zullen bestaande grote landschaps-eenheden rond de Zuidvleugel gekoesterd moeten worden. In deze gebieden (Voorne Putten / Hoeksche Waard; Ablasserwaard / Krimpenerwaard / Groene Hart) geldt de strategie van het nationaal landschap, waardoor verstedelijking in zeer beperkte mate en strak gecontroleerd plaatsvindt.

Extra impuls voor (her)ontwikkeling Deltapoort

Bijzondere aandacht gaat uit naar de zone van Rotterdam tot Dordrecht tussen het spoor en de oevers van de Noord en het laatste deel van de Lek, de Beneden Merwede en de Oude Maas, de 'Deltapoort'. Het is de belangrijkste toegang tot zowel de Rijn-Schelde-Delta als de Rotterdamse regio en de Zuidvleugel vanuit het zuiden en het oosten. Het gebied wordt bovendien doorkruist door de belangrijke verbindingassen A15 en A16.

De Deltapoort is de afgelopen decennia economisch en qua bevolkingsdichtheid flink gegroeid, maar kwalitatief grotendeels verwaarloosd. Het gebied is tot nu toe vooral ontwikkeld als logistieke verbindingzone van de Rijnmond en als goedkope woonzone.

De Deltapoort is door zijn economische structuur en door zijn oriëntatie op Rotterdam en de zee een integraal onderdeel van de Randstad. Maar qua leefbaarheid en woningaanbod is de Deltapoort de zwakste subregio. Dat heeft een remmende werking op het herstel van de rest van de Zuidvleugel.

Potentie is er genoeg. Dordrecht – ooit Hollands 'eerste stad' – heeft een zeehaven en de grootste binnenhaven van Nederland. De stad en de regio hebben al ver uitgewerkte plannen om rivieroevers nieuwe functies te geven. Er zal in de gemeenten van de Deltapoort een langdurig proces van herstructurering op gang moeten komen dat leidt tot een veel betere ruimtelijke structuur, een verbeterd woningaanbod, hoogwaardiger openbare ruimte, meer groenvoorzieningen en een aantrekkelijker uitstraling van deze bedrijvige steden en dorpen. Die herstructurering en verfraaiing zal ook afstralen op de centrumgemeente Rotterdam die daardoor letterlijk in een beter woonmilieu komt te liggen en haar internationale status zal zien stijgen.

Om te beginnen moeten deze ideeën verder worden uitgewerkt en in discussie worden gebracht waarna concrete plannen kunnen worden gemaakt.

Kaart 9 Deltapoort, hoofdogaven



1 Transformatie Rotterdam - Dordrecht

2 Zeehaven Dordrecht



4 Uitvoeringsstrategie: gebiedsgerichte samenwerking op basis van breed pakket

Met deze visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel wordt topprioriteit gegeven aan de maatregelen die vanuit internationaal perspectief aan de orde zijn. In die zin is er sprake van selectiviteit. In het volgende hoofdstuk wordt aangegeven tot welk Zuidvleugelpakket op basis van deze visie is gekomen.

Naast het versterken van de *internationale* concurrentiekracht en de bijbehorende bijzondere kwaliteiten, hebben de gemeenten, de regio's en de provincie binnen de Zuidvleugel ook tot taak ervoor zorg te dragen dat de regionale en lokale kwaliteiten van de Zuidvleugel goed op orde zijn, zowel in de verschillende stedelijke regio's als in de steden en dorpen. De regionale kwaliteit is noodzakelijk om als stedelijk netwerk van formaat goed te kunnen functioneren. Voor lokale kwaliteiten geldt hetzelfde, omdat de steden en dorpen vitaal moeten zijn voor de eigen inwoners en om de internationale positie van de Zuidvleugel te ondersteunen. Dit alles bij elkaar, zowel de maatregelen die nodig zijn voor de versterking van de internationale kwaliteiten, als de maatregelen die nodig zijn voor de regionale kwaliteiten, vormt het pakket waaraan de Zuidvleugel de komende jaren met vereende kracht gaat werken.

Naast samenhang in visie wordt ook gestreefd naar samenhang bij de *uitvoering* op gebiedsniveau. De projecten uit het Zuidvleugelpakket komen elkaar op dat niveau tegen, ze versterken elkaar en dragen allemaal bij aan de ruimtelijke kwaliteit. De uitvoering van de hoofdogaven en de andere opgaven vereisen dus een gebiedsgerichte benadering. Daarmee worden sterke en zwakke projecten aan elkaar gekoppeld en kan de kwaliteitsimpuls voor groen en blauw een gelijkwaardige plaats krijgen naast infrastructuur en de ontwikkeling van economische en andere stedelijke functies.

Voor het uitvoeren van de opgaven is de Zuidvleugel in belangrijke mate aangewezen op private partijen, maatschappelijke organisaties en lokale bestuurders.

Participatie van private partijen en maatschappelijke organisaties zal vooral op lokaal niveau gestalte moeten krijgen. De gebiedsgerichte benadering maakt zichtbaar welke ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal, regionaal en lokaal belang plaats zullen vinden. De invulling en verdere ontwikkeling zal gezamenlijk ter hand moeten worden genomen.

Voor de Zuidvleugel zelf ligt er vooral de taak om de gebiedsontwikkelingen te stimuleren en te coördineren.

5 Het Zuidvleugelpakket

Het Zuidvleugelpakket is een breed pakket van maatregelen dat is gebaseerd op twee met elkaar samenhangende en elkaar versterkende dimensies: de internationale en de regionale dimensie van de Zuidvleugel.

Het versterken van de internationale dimensie staat centraal in deze visie en in het maatregelenpakket dat daarop is gebaseerd. Dat maatregelenpakket werken wij hierna verder uit in een internationale agenda met projecten per hoofdopgave.

Deze projecten zijn dus met name van belang vanwege hun specifieke bijdrage aan het hoofddoel van ontwikkeling van de Zuidvleugel: het versterken van de internationale concurrentiepositie. Dit zijn, vanwege die internationale dimensie, de projecten waarbij wij op nationaal niveau, dus van het rijk een integraal en substantieel commitment verwachten.

Naast de vormgeving en uitvoering van deze internationale agenda hebben wij tegelijkertijd de taak om vormgeving en uitvoering te geven aan onze regionale agenda: de meer algemene opdracht in de vorm van de verstedelijkingsopgave, zoals deze voortvloeit uit het nationale beleid en is vastgelegd in de verschillende rijksnota's. Het commitment bij de regionale agenda is allereerst dat van de regionale partijen zelf! Dat sluit overigens niet uit dat het rijk, zeker daar waar projecten ook een nationaal belang kennen, eveneens partij kan zijn in het realiseren van de regionale projecten. Ook de regionale agenda is opgebouwd uit projecten per hoofdopgave.

Hierna worden de beide agenda's beknopt getypeerd, allereerst de internationale agenda en vervolgens de regionale agenda. Een gedetailleerde uitwerking van de beide agenda's zal deel uitmaken van het Uitvoeringsplan Zuidvleugel, de vervolgstap op dit visiedocument.

5.1 Het internationale Zuidvleugelpakket

In dit deel van het Zuidvleugelpakket worden de projecten benoemd, die van belang zijn voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel als onderdeel van Randstad Holland. Dit zijn de projecten die op de gezamenlijke agenda van Rijk en Zuidvleugel zullen dienen te staan. Voor de projecten onder A is de besluitvorming (nagenoeg) voltooid en deze zijn voor een groot deel al in uitvoering. Voor de projecten onder B geldt dat zij, voorzover nu bekend, in principe uitvoerbaar zijn in de komende 10 jaar. De projecten onder C zijn agendaprojecten voor de langere termijn, waarvoor nadere studie naar nut en noodzaak van belang is. Over deze projecten zullen er tussen Rijk en Zuidvleugel nadere afspraken worden gemaakt. Verder zullen Rijk en Zuidvleugel nagaan op welke wijze afspraken gemaakt kunnen worden met bedrijfsleven en maatschappelijke partners over hun bijdrage aan het realiseren van dit pakket.

Zuidvleugelpakket A:

Projecten waarover door het rijk en de Zuidvleugel besluiten zijn genomen

De projecten in dit pakket zijn reeds in uitvoering genomen of staan op het punt daarvan, gezien de stand van de planvorming. Voor een nadere typering van deze projecten, zie: *Projectenbundel Zuidvleugel, de stand van zaken per 1 december 2005*.

Den Haag internationale stad aan zee

- ▶ Den Haag Nieuw Centraal.
- ▶ RandstadRail.
- ▶ Spoorzone Delft.

Mainport Rotterdam

- ▶ Rotterdam Centraal.
- ▶ Project Mainportontwikkeling Rotterdam.
- ▶ A15 Maasvlakte - Vaanplein.
- ▶ Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam.
- ▶ Maasoever.

Greenports

- ▶ Ontwikkeling glastuinbouw Zuidplaspolder.
- ▶ Herstructurering Westland.

Kennisclusters

Kwaliteitsslag groen-blauw

- ▶ Groenblauwe Slinger.
- ▶ Groen In en Om de Stad.
- ▶ RijnGouweLijn-Oost.

Deltapoort

- ▶ Spoorzone Drechtsteden.
- ▶ Zeehaven Dordrecht.

Zuidvleugelpakket B:

Projecten waarover door rijk en Zuidvleugel besluiten te nemen en uitvoering te starten binnen tien jaar

Den Haag internationale stad aan zee

- ▶ **Ontwikkeling internationale zone:** het uitbouwen van de internationale zone voor de huisvesting van verschillende internationale instellingen en organisaties en daaraan gelieerde functies. Het kerngebied wordt gevormd door de driehoek World Forumlocatie, het Catshuis en de Ambasadewijk, incl. het Vredespaleis. De herinrichting van het gebied rond het World Forum is de eerste fase: het bieden van huisvestingsruimte door ondertunneling van Johan de Wittlaan (als onderdeel van de Noordwestelijke Hoofdroute), kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte / groen en het bieden van internationale voorzieningen en een kenniscluster.
- ▶ **Versterken internationale bereikbaarheid over de weg:** 1. voltooiing en gelijktijdige ruimtelijke inpassing van de rondweg Den Haag ter plaatse van de Noordwestelijke Hoofdroute en Lozerlaan: gedeeltelijke ondertunneling, 2. verbeteren en aanleggen Trekvljettracé
- ▶ **Kustverdediging Zuidvleugel:** het versterken van de zwakke schakels Scheveningen, Ter Heijde en Noordwijk ten behoeve van de veiligheid in combinatie met maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidvleugel verbeteren op het terrein van natuur, recreatie en toerisme.

Mainport Rotterdam

- ▶ **Stadshavens-Zuid Rotterdam:** transformatie van oude havengebonden bedrijvigheid in de Waalhaven naar moderne mainportgelieerde internationale bedrijven
- ▶ **Bedrijventerrein Hoeksche Waard:** het ontwikkelen van een bedrijventerrein in een deel van de Hoeksche Waard ter versterking van de mainportfunctie in Rotterdam.
- ▶ **Versterken internationale bereikbaarheid over de weg:** verkeersmanagement systeem Ring Rotterdam en daarmee samenhangende maatregelen om de doorstroming te optimaliseren.

Greenports

- ▶ **Ontwikkeling Glastuinbouw en bedrijvenlandschap Zuidplaspolder:** ontwikkeling maakt herstructurering van het Westland mogelijk. Investerings zijn gericht op het bereiken van synergie tussen productieruimte voor glas en daaraan gelieerde bedrijvigheid (o.a. meervoudig ruimtegebruik, voorkomen lichthinder en robuuste inrichting van de waterhuishouding).
- ▶ **Ontwikkeling greenport Bollenstreek:** bij de ontwikkeling van de greenport Bollenstreek gaat het om het vergroten van de ontwikkelingsruimte van agrarische handelsbedrijven in combinatie met een hogere landschapskwaliteit en het bieden van plaats aan gespecialiseerde glasbedrijven vanuit het buitengebied. Verder gaat het om de ontwikkeling van een compleet netwerk aan voorzieningen en verbindingen, waarmee toerisme en recreatie een flinke impuls krijgen.

Kennisclusters

- ▶ **Leiden Bio Science Park:** omvat een compleet life sciences cluster, samenhangend met de nabijheid van het Leids Universitair Medisch Centrum. Investeringsrichtingen richten zich zowel op de fysieke infrastructuur als kennisuitwisseling tussen universiteit en bedrijfsleven, facility sharing en ondersteuning van nieuwe ondernemers.
- ▶ **Rijnlandroute:** de Rijnlandroute is een ontbrekende schakel in de randstedelijke internationale hoofdroute en takt het Kenniscluster Leiden en de greenport Bollenstreek op deze hoofdroute aan en ontsluit Valkenburg.
- ▶ **Topwoonmilieu Valkenburg:** Topwoonmilieu Valkenburg: op en rond het voormalig vliegveld Valkenburg worden tot 2020 zo'n 4.000-7.000 woningen gerealiseerd. Een belangrijk deel daarvan valt binnen de categorie 'topmilieu'. Dit betekent royaal wonen in een groen / blauwe omgeving.
- ▶ **Science Port Holland / Technopolis en Schieveen:** Science Port Holland bestaat uit de twee kennisclusters Schieveen en Technopolis. Tezamen met Leiden Bio Science Park ontstaat een kennisboulevard langs de A13 / A4 die resulteert in een uitdagende en landschappelijk fraaie werkomgeving van hooggekwalificeerd talent.
- ▶ **Verbinding A13 / I6 en Noordrand Rotterdam:** samenhangende ontwikkeling van de verbinding op het rijkswegennet tussen de A13 en A16 en de ontwikkeling van de polder Zestienhoven tot parkachtige woonomgeving en de polder Schieveen tot science- en businesspark.

Kwaliteitsslag groen-blauw

- ▶ **Ruimtelijke kwaliteitsimpuls groen eerste ronde:** impuls voor zowel in ontwikkeling zijnde groengebieden als beter ontsloten en steviger stadsranden. Eerste ronde richt zich voornamelijk op die gebieden waarin nu investeringen plaatsvinden in infrastructuur, woning- en bedrijfsontwikkeling (o.a. Zuidplas, Hoeksche Waard, Noordrand Rotterdam, Kust, Valkenburg).

Deltapoort

- ▶ **Transformatie gebied Rotterdam-Drechtsteden:** het gaat hierbij om de herontwikkeling van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht, tussen het spoor en de oevers van de Noord en het laatste deel van de Lek, de Beneden Merwede en de Oude Maas. Het accent ligt in eerste instantie op het verrichten van een planstudie naar de potenties van het gebied (wonen, werken, havenfuncties, recreatie en groen / blauw) en de infrastructuurmaatregelen. Dit om de internationale concurrentiepositie van dit gebied zo spoedig mogelijk te herstellen.

Zuidvleugelpakket C:

Agendaprojecten

Den Haag internationale stad aan zee

- ▶ **Kustontwikkeling Zuidvleugel:** de verdere ontwikkeling van de kust van Hoek van Holland tot Scheveningen voortbouwend op de aanpak zwakke schakel Delfland. Onderscheid wordt gemaakt tussen zeewaartse uitbreiding van de kust ten behoeve van natuur, recreatie en toerisme en landwaarts verdere benutting van de potenties van de binnenduinrand met groen wonen, recreatie en natuurontwikkeling ('bouwen met de natuur').
- ▶ **Versterken internationale bereikbaarheid per spoor.**

Mainport Rotterdam

- ▶ **Versterken internationale bereikbaarheid over de Weg:** Verkenning Zuidwesthoek (waterweg kruisende verbindingen en A4-Zuid).

Greenports

- ▶ **Integraal ontwikkelingsplan Reconstructie en ontwikkeling tuinbouw, ongestoorde logistieke verbinding en Oranjarahaven:** herontwikkeling van de bestaande tuinbouwconcentraties van glas, bomen en bollen door revitalisering bestaande productieruimte en ontwikkeling van een vrijliggende transportverbinding tussen de drie kernconcentraties en met Rotterdam en Schiphol.

Kennisclusters

- ▶ **Vervolginvesteringen t.b.v. verdere uitbouw van de kennisclusters.**

Kwaliteitsslag groen - blauw

- ▶ **Ruimtelijke kwaliteitsimpuls groen tweede ronde:** impuls voor zowel in ontwikkeling zijnde groengebieden als beter ontsloten en stevigere stadsranden. De tweede ronde richt zich voornamelijk op vervolginvesteringen in het kwaliteitsniveau van bestaande gebieden en de Deltapoort.
- ▶ **Kustontwikkeling Zuidvleugel:** zie Den Haag internationale stad aan zee.

Deltapoort

- ▶ **Transformatie gebied Rotterdam-Drechtsteden:** investeringen die voortvloeien uit de planstudie naar de potenties van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht en de infrastructuurmaatregelen. Investeringen t.b.v. het herstel van de concurrentiepositie van dit gebied van de Zuidvleugel
- ▶ **Project Mainportcorridor Zuid:** Mainportcorridor Zuid omvat in grote lijnen het gebied tussen Rotterdam en Antwerpen en tussen Bergen op Zoom en Breda. Project Mainport ontwikkeling Zuid betreft een proces gericht op Publiek Private Samenwerking om infrastructuur en gebiedsontwikkeling op gang te brengen teneinde de kwaliteit van de wegverbindingen tussen Rotterdam en Antwerpen te verbeteren.

5.2 Het regionale Zuidvleugelpakket

In dit deel van het Zuidvleugelpakket worden de projecten benoemd, die van belang zijn voor het versterken van de regionale kwaliteiten van de Zuidvleugel. Het zijn projecten die door een of meerdere Zuidvleugelpartners worden getrokken en die vanwege hun bovenlokale betekenis op de gezamenlijke agenda van het BPZ dienen te staan. Het betreft projecten waarvan met de uitvoering in principe kan worden gestart in de komende 10 jaar en in die zin overeenkomen met het B-pakket uit de internationale agenda. Bij deze projecten kan vanuit een specifieke rijksinvalshoek sprake zijn van cofinanciering van rijkszijde. Verder worden ook bij deze projecten door de regionale initiatiefnemers afspraken gemaakt met bedrijfsleven en maatschappelijke partners over hun inbreng en bijdragen bij het realiseren van de projecten. Het merendeel van deze projecten komt voort uit de verstedelijkingsopgave van de Zuidvleugel en de daarmee samenhangende sectorale opgaven.

De verstedelijkingsopgave voor de Zuidvleugel

De Nota Ruimte gaat voor de Randstad (exclusief het Groene Hart) uit van een verstedelijkingsopgave van 384.000 woningen in de periode 2010-2030. Hiervan zullen er binnen de Zuidvleugel 165.000 woningen netto aan de woningvoorraad worden toegevoegd. Tussen Rijk en Zuidvleugel is een afspraak gemaakt waarmee dit aantal per regio nader is verdeeld¹⁰. Omdat het om een netto toe te voegen aantal woningen gaat, ligt het aantal daadwerkelijk te bouwen woningen nog aanmerkelijk, ca 50 %, hoger. Vooral in de steden en in bestaande stedelijke gebieden gaat het hierbij dan ook om een enorme opgave.

Van rijkszijde wordt nu (o.a. via ISV en BLS) bijgedragen aan het realiseren van het woningbouwprogramma binnen de Zuidvleugel. Voor het verstedelijkingsprogramma na 2010 zullen, naar het zich nu laat aanzien, rijksbijdragen van een vergelijkbare omvang noodzakelijk zijn. Reeds bestaande verstedelijkingsbudgetten zullen dus ook na 2010 moeten worden gecontinueerd. Tussen het kabinet en de verschillende Zuidvleugelpartners zullen nadere afspraken over rijksbijdragen moeten worden gemaakt, zodra met de nadere uitwerking van het verstedelijkingsprogramma 2010-2020 wordt gestart (indicatie VROM: 2007/2008).

Binnen de Zuidvleugel wordt bij het realiseren van de verstedelijkingsopdracht gewerkt met een driedelige aanpak¹¹. Allereerst het realiseren van nieuwe woonmilieus op locaties in bestaand stedelijk gebied. Via verdichting, herstructurering en transformatie worden bestaande woon- en werkgebieden gemoderniseerd. Een tweede type betreft het realiseren van centrumstedelijke woonmilieus op locaties in de nabijheid van stations en andere knooppunten in het infrastructuurnetwerk. Bij deze woonmilieus gaat het om goede bereikbaarheid en om menging met andere stedelijke functies, zoals werkgelegenheid en voorzieningen. Het derde type woonmilieu is het woonmilieu dat in het landelijk gebied kan worden gerealiseerd. Goed wonen in de Zuidvleugel betekent hier vooral: een goede relatie met natuur, landschap en water.

De verantwoordelijkheid voor de programmering van het grootste deel van deze verstedelijkingsopgave, zowel in kwantiteit, als in kwaliteit, ligt primair bij de verschillende regio's en steden binnen de Zuidvleugel, op basis van de afspraak over de aantallen per regio. Een enkel woningbouwproject is echter van specifiek belang voor het versterken van het internationale vestigingsklimaat. Die projecten maken deel uit van de internationale agenda.

Verstedelijkingsopgave en bereikbaarheid

Een essentiële voorwaarde voor het adequaat accommoderen van de verstedelijkingsopgave van de Zuidvleugel is een goede (inter-)regionale bereikbaarheid. Voor het merendeel van de dagelijkse vervoerbewegingen binnen de Zuidvleugel gaat het dan, naast het zakelijke wegverkeer, vooral om een efficiënt functionerend openbaar vervoer. Openbaar vervoerprojecten zoals Stedenbaan,

¹⁰ Zie afspraak BOZ 10 mei 2006.

¹¹ Zie *Perspectief en Prioriteiten 2020*.

RijnGouwelijn en Randstadrail, in combinatie met de metro- en tramnetten van de grote steden, zijn de fysieke voorwaarden om tot een samenhangend verkeersnetwerk binnen de Zuidvleugel te komen.

Op basis van de verstedelijkingsopdracht voor de komende decennia wordt momenteel, in het kader van de Netwerkanalyse Zuidvleugel, het verkeersnetwerk van de Zuidvleugel doorgelicht en worden actuele en potentiële knelpunten in beeld gebracht. Het betreft daarbij zowel de knelpunten in wegverkeer, als bij het openbaar vervoer.

In het najaar van 2006 zal zicht komen op het maatregelenpakket dat noodzakelijk zal zijn op basis van de Netwerkanalyse Zuidvleugel. In het MIT-overleg voor 2007 vervolgens zullen tussen Rijk en de vervoerregio's in de Zuidvleugel afspraken worden gemaakt over de aanpak van die maatregelen. Evenals bij de verstedelijkingsopgave, zullen veel van die maatregelen deel uitmaken van het reguliere takenpakket van de verschillende vervoerregio's en zullen in de regionale verkeer- en vervoerplannen projecten prioriteit dienen te krijgen die noodzakelijk zijn voor het realiseren van de verstedelijkingsopgave.

Naar verwachting zullen projecten als Stedenbaan, RijnGouwelijn en Randstadrail 2e fase als belangrijke projecten uit de netwerkanalyse komen, omdat deze projecten substantieel bij zullen dragen aan het verminderen van de verkeerscongestie.

Het regionale pakket per hoofdgave (indicatief)

Den Haag internationale stad aan zee

- ▶ Randstadrail 2e fase.
- ▶ Voltooiën Centrumring.
- ▶ Stedenbaan Haaglanden.
- ▶ Herstructurering Binckhorst.

Mainport Rotterdam

- ▶ Stadshavens Rotterdam: Transformatie Vierhavens- / Merwehangebied.
- ▶ Stedenbaan Rotterdamse regio.
- ▶ Rivierfront Vlaardingse regio.
- ▶ Herstructurering Spaanse polder.

Greenports

Kennisclusters

- ▶ Stedenbaan Holland-Rijnland, Haaglanden, Rotterdamse regio.
- ▶ As Leiden - Katwijk: Leiden Centraal, Rijn Gouwelijn-West.
- ▶ Spoorzone Delft.

Kwaliteitsslag groen-blauw

- ▶ Zuidplaspolder: Verstedelijking Zuidplas-West, Gouweknoop.
- ▶ Stedenbaan Midden Holland.

Deltapoort

- ▶ Stedenbaan Drechtsteden.

6 Het vervolg: Uitvoeringsplan Zuidvleugel

De hoofdpogaven van de Zuidvleugel voor de komende decennia zijn in het voorafgaande in beeld gebracht en uitgewerkt in een internationale en een regionale agenda met projecten per hoofdpogave.

De projecten die deel uitmaken van de internationale agenda hebben prioriteit in het overleg met het rijk over het Rijksprogramma Zuidvleugel. Deze projecten maken reeds in belangrijke mate deel uit van dat Rijksprogramma, zeker wat betreft projecten in het A en B pakket. In de later dit jaar te verschijnen Zuidvleugelbrief zal het kabinet nader op de voortgang van het Rijksprogramma Zuidvleugel ingaan. In het Bestuurlijk Overleg Zuidvleugel is de afspraak gemaakt om het B-pakket te kruisen met deze Zuidvleugelbrief van het kabinet en uit te werken in een Uitvoeringsplan Zuidvleugel.

Het doel is om, op basis van een scherp en reëel inzicht in de planstadia van de verschillende projecten, te komen tot sluitende afspraken tussen rijk en Zuidvleugel over de realisatie en financiering van de projecten.

In het Uitvoeringsplan zullen de projecten die in de komende 10 jaar uitvoerbaar zijn dan ook centraal staan.

Door het BPZ zal in de tweede helft van 2006 vorm en inhoud worden gegeven aan dit Uitvoeringsplan Zuidvleugel. Naast de projecten van de internationale agenda, zullen in dit plan ook de projecten van de regionale agenda voor de komende 10 jaar worden uitgewerkt.

Colofon

Dit is een uitgave van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel,
augustus 2006.

Met dank aan Riek Bakker, BVR-adviseurs Rotterdam.

- ▶ Productie en tekst: Zuidvleugelbureau en Hansje van Douwen (BVR)
m.m.v. Maessen Beleidscommunicatie.
- ▶ Beeldmateriaal: Riek Bakker (visiebeeld).
- ▶ Kaartmateriaal: Provincie Zuid-Holland, sectie Cartografie en bureau VOS.
- ▶ Ontwerp: Smidswater, *strategie > concept > design*, Den Haag.
- ▶ Drukwerk: Veenman Drukkers, Rotterdam.

Voor meer informatie:

Zuidvleugelbureau
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 441 8303
I www.zuidvleugel.nl

