1171-47

Richtlijnen voor het integrale (milieu)effectrapport

Strategienota voor het streekplan Noord-Holland Zuid

Oktober 2001

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland[1]

---

[1] onder verwijzing naar het machtigingsbesluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 14 juni 1993, nr. 38, vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland namens Provinciale Staten.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 1

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLINGEN 2

2.1 Algemeen 2
2.2 Probleemstelling en visie per beleidsthema in relatie tot modellen 3
2.2.1 Waterhuishouding en natuur 3
2.2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid 6
2.2.3 Woningbouw 8
2.2.4 Economie en werkgebieden 9

3. ONTWIKKELINGSMODELLEN 10

3.1 Onderbouwing modellen Strategienota 10
3.2 Relatie VIJNO / Deltametropool 11
3.3 Meest milieuvriendelijk model (MMM) 12

4. EFFECTBESCHRIJVING 13

4.1 Algemeen 13
4.2 Toetsingskader 13
4.2.1 Beleidsthema's 13
4.2.2 Criteria 14

5. STRATEGISCHE EINDCONCLUSIE 16

BIJLAGEN

1. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft op 22 juni 1999 besloten een streekplan op te stellen voor de regio Noord-Holland Zuid. Hiermee worden de huidige acht streekplannen voor dit gebied vervangen door een nieuw streekplan. Ter voorbereiding van dit nieuwe streekplan hebben gedeputeerde staten op 29 mei 2001 in concept de Strategienota Streekplan 'Kansen in netwerkstad Noord-Holland Zuid' vastgesteld. Hierin wordt een integrale ontwikkelingsvisie ontwikkeld op de hoofdlijnen van het regionale ruimtelijke beleid voor de periode tot 2020. Deze Strategienota moet nog definitief worden vastgesteld. De strategische koers wordt vervolgens vertaald naar concreet ruimtelijk beleid in het nieuwe streekplan, dat uiteindelijk door Provinciale Staten van Noord-Holland moet worden vastgesteld.

Om de besluitvorming over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te ondersteunen, hebben GS op 13 maart 2001 besloten om op vrijwillige basis een integrale effectrapportage op strategisch niveau op te stellen. Daartoe hebben GS op 8 mei 2001 een startnotitie vastgesteld. Het college loopt hiermee vooruit op de implementatie van de op 31 mei 2001 vastgestelde EG-richtlijn, die beoordeling van milieueffecten voor plannen en programma's in de lidstaten verplicht stelt. De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft op 17 juli 2001 ingestemd met het uitvoeren van een integrale (milieu-)effectrapportage op vrijwillige basis.

De strategische (M)ER is gekoppeld aan de definitieve vaststelling van de Strategienota, die de hoofdlijnen voor het streekplan Noord-Holland Zuid aangeeft. In de concept-Strategienota worden vier ontwikkelingsrichtingen en een voorkeursvariant, **modellen**, aangegeven. Voor elk daarvan worden in het (M)ER de effecten onderzocht. Het (M)ER moet met de beschrijving van keuzemogelijkheden en bijbehorende effectbeschrijvingen de informatie bevatten die een rol kan spelen bij afwegingen c.q. het maken van beleidskeuzes voor de toekomstige strategische richting in het streekplan Noord-Holland Zuid. Wanneer er concrete (m.e.r.-plichtige) beleidsbeslissingen over locaties of tracés in het streekplan vastgelegd worden, zal hiervoor een MER worden opgesteld. Het is ook mogelijk dat dergelijke concrete besluiten worden genomen in andere besluitvormingskaders, zoals op bestemmingsplanniveau. In dat geval zal een MER op inrichtingsniveau worden opgesteld.

De procedure van de strategische (milieu-)effectrapportage is gestart met het uitbrengen van een Startnotitie (M)ER ten behoeve van de strategienota voor het streekplan Noord-Holland Zuid. Deze startnotitie heeft van 31 mei 2001 tot en met 30 juni 2001 in verschillende gemeenten en provincies ter inzage gelegen. Dit is aangekondigd in de Staatscourant nr. 103 van 31 mei 2001 en in de regionale en lokale media. Naast de gemeenten in Noord-Holland, de waterschappen in de regio en (gemeenten in) aangrenzende provincies zijn ook de in de Wet milieubeheer genoemde adviseurs, waar onder de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om het bevoegd gezag advies uit te brengen over de richtlijnen voor het strategische (M)ER.

Na de terinzagelegging van de Startnotitie heeft het bevoegd gezag in totaal 26 inspraakreacties ontvangen. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten behoeve van de richtlijnen is ontvangen op 23 augustus 2001.

Deze richtlijnen bakenen de inhoud af van het (milieu)effectonderzoek dat ten grondslag komt te liggen aan (de Strategienota voor het) nieuwe streekplan. Daarbij is rekening gehouden met de ontvangen adviezen en de inspraakreacties betrokken. Niet alle punten uit de ontvangen adviezen en inspraakreacties zijn in deze Richtlijnen overgenomen. De Commissie voor de m.e.r., andere wettelijke adviseurs en de insprekers worden hiervan op de hoogte gesteld en ontvangen daartoe, na vaststelling van de richtlijnen door Gedeputeerde Staten, een exemplaar van de Richtlijnen.

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLINGEN

2.1 Algemeen

In de Startnotitie wordt de **centrale doelstelling** van het nieuw te ontwikkelen streekplan Noord-Holland Zuid als volgt omschreven: *handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijke deel van de Randstad als economische motor, met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding.*

In de Startnotitie en de concept-Strategienota worden 5 ontwikkelingsrichtingen aangegeven ('Metropolitane stedelijkheid', 'Booming Zuidflank', 'Groeipool Almere', 'Netwerkstad in het groen' en de 'Voorlopige voorkeursvariant van GS'). Voor deze ontwikkelingsmogelijkheden worden verschillende, inhoudelijk elkaar soms overlappende, termen gebruikt, waar onder alternatief, variant, beleidspakket, structuurbeeld, model. Eenduidigheid dient te worden betracht bij de te hanteren terminologie en het consequent en inhoudelijk uitwerken daarvan in het (M)ER. Wij stellen voor om de term **'model'** te gebruiken.

Uitgaande van deze vijf modellen gaat het in het (M)ER vooral om de verschillen en de milieueffecten in brede zin tussen de modellen inzichtelijk te maken in relatie tot de centrale doelstelling

Om de doelstelling sturend te kunnen laten zijn voor de ontwikkelingsmodellen is het van belang dat het begrip 'kwaliteit van het gebied als economische motor' wordt geoperationaliseerd. Uit de formulering zou afgeleid kunnen worden dat de eisen, die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding, randvoorwaarden zijn bij het handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijke deel van de Randstad als economische motor. In de toelichting op de doelstelling in de Startnotitie en de concept-Strategienota wordt echter aangegeven dat sprake is van een meervoudige doelstelling en een goede leefbaarheid een wezenlijke voorwaarde is voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden. De leefbaarheid (m.n. het groene milieu en het woon- en leefmilieu), bereikbaarheid en waterhuishouding dienen te worden beschouwd als potentiefactoren voor economische ontwikke-

ling, die daarmee nadrukkelijk mede sturend zijn voor de verdere uitwerking van modellen.

Bij de realisatie van een dergelijke brede doelstelling voor dit dynamische gebied zijn zeer veel actoren betrokken én zijn meerdere partijen (voor deelgebieden of deelontwikkelingen) verantwoordelijk. De provincie is één van de partijen. Om verschillende ontwikkelingsmodellen op hun realiteitswaarde te kunnen inschatten, zal het (M)ER zicht geven op de onderdelen waarop de provincie via het streekplan feitelijk kán en ook wil sturen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van en rond Schiphol, de ontwikkeling van de Zuid-As en de aanleg of aanpassing van (hoofd)infrastructuur. Wanneer ontwikkelingen onzeker zijn, is het wenselijk om deze te vertalen in mogelijke scenario's voor autonome ontwikkeling.

Daarbij dient expliciet een onderscheid gemaakt te worden tussen taakstellingen die reeds zijn vastgelegd in bestaande plannen en programma's en datgene wat de Strategienota aan nieuwe elementen gaat toevoegen.
Aan de orde dient te komen hoe de inhoud van de Strategienota zich verhoudt tot ontwikkelingen die voorzien zijn in andere plannen (B.V. het Structuurplan Amsterdam, de Zuid-As, de lange termijn ontwikkeling van Schiphol (ONL), het Noordvleugeloverleg en de Deltametropool van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening). Tevens dient te worden aangegeven op welke wijze afstemming plaatsvindt met de provincies Flevoland en Zuid-Holland.

2.2 Probleemstelling en visie per beleidsthema in relatie tot modellen

2.2.1 Waterhuishouding en natuur

Waterhuishouding

De Startnotitie geeft aan dat de structurerende werking van water een essentieel uitgangspunt is voor het formuleren van de ontwikkelingsvisie in de strategienota. Water vormt de 'eerste laag' van de planvorming. In de concept-Strategienota wordt dit vertaald in de aanwijzing van zoekgebieden voor calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, waaronder een tussenboezemsysteem aan de zuidflank van het plangebied.

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat er een zekere discrepantie lijkt te bestaan tussen de terminologie van de Strategienota en de landelijke door de Commissie Waterbeheer 21e eeuw geïntroduceerde termen. Voorgesteld wordt waar mogelijk de landelijke termen t.a.v. water te gebruiken: vasthouden, bergen en afvoeren. In deze volgorde vormen ze de landelijke geaccepteerde uitgangspunten van de waterstrategie voor de 21e eeuw.

In de tweede plaats wordt opgemerkt dat er een aanzienlijke bandbreedte bestaat binnen de oplossingen (en daarmee de verhoudingen tussen "vasthouden", "bergen" en "afvoeren") die voor Noord-Holland-Zuid (NHZ) ontwikkeld kunnen worden. Onduidelijk is op basis van welke afwegingen (kwantiteit en kwaliteit) deze oplossingen en zoekgebieden gekozen zijn. Uit het kaartmateriaal is af te leiden dat deze keuzen min of meer constant zijn voor alle modellen. Echter wat goed is voor de waterkwaliteit is niet altijd goed voor het waterkwantiteitsbeheer. Zo is conservering van neerslagwater doorgaans gunstig voor de waterkwaliteit, zeker in gebieden met veel interne eutrofiering

door veenrot zoals Waterland en de Zaanstreek, maar verhoogt het de kans op incidentele hoge waterstanden. Andersom kunnen door de inrichting van centraal gelegen bergingsgebieden aanzienlijke hoogwaterpieken worden weggewerkt, maar ontstaat er door opmenging van water van verschillende herkomsten meestal een mindere kwaliteit.

In het streekplangebied NHZ is bovendien sprake van grote regionale verschillen in de waterhuishouding. Boven het Noordzeekanaal zijn in potentie grote gebieden geschikt te maken voor het vasthouden van gebiedseigen water (veenweide) met overigens effecten op de huidige landschappelijke kwaliteiten en landbouwfuncties. Onder het Noordzeekanaal zal het sterk van de functie, dimensionering en locatie van het tussenboezem systeem afhangen. Wanneer de tussenboezem moet dienen als tussentrap voor de aflaat van landbouwgebieden ("bergen") zal dit leiden tot een slechtere waterkwaliteit en daarmee de mogelijkheden voor natuurontwikkeling en recreatie beperken. Dit zal mogelijk moeten leiden tot een andere ligging of verkleining van deze tussenboezem.

Waar het echter gaat om de grote verschillen per model zal dus bezien dienen te worden wat per model de sleutelfactoren zijn die de bandbreedte beïnvloeden. Zo varieert in de voorliggende modellen bijvoorbeeld de stedelijke druk op het landelijk gebied aanzienlijk. Uitdijende steden en/of sterke spreiding van bebouwing beïnvloeden mogelijkheden voor waterconservering ("vasthouden") en tijdelijke berging tenzij duidelijk te maken is hoe het een met ander te verenigen is (drijvende woningen, kassen etc.). Hierbij komen weer kwaliteitsaspecten aan de orde. Bij de vergelijking tussen de modellen zal aandacht geschonken moeten worden aan:

1) Een indicatie van de totale wateropgave van NHZ redenerend vanuit te verwachten oorzaken van wateroverlast en water te kort problemen.
2) Een heldere analyse van de waterhuishouding in NHZ in relatie tot de voorgestelde oplossingen (boven en onder het Noordzeekanaal)
3) De kansen / bedreigingen (per model boven en onder het Noordzeekanaal) om te komen tot de meest optimale mix van vasthouden, bergen en af te voeren water. Deze bepaalt immers de bandbreedte tussen waterkwaliteit en waterkwantiteit. Hierbij dient rekening te worden gehouden met:

    a) De verschillen die de modellen vooral aan de zuidkant van het Noordzeekanaal te zien geven. Indien op sommige plaatsen de verstedelijkingsopgave en de wateropgave hier niet volledig te combineren is met het tussenboezem systeem (bijvoorbeeld de Bovenkerkerpolder in het model Booming Zuid Flank) dan zal dit consequenties hebben (afwenteling op Groene Hart, minder optimale mix, etc). Hetzelfde geldt voor modellen die mogelijk op gespannen voet staan met de keuzes voor de waterlaag boven het Noordzeekanaal. Een netwerkstad in het groen kan mogelijke gevolgen hebben voor de optimale mix tussen vasthouden, bergen en afvoeren.
    b) De effecten op de natuur en landschap en het beleid ter zake (vogelsoorten, moerasvegetatie, bosvorming, openheid)
    c) De invloeden van verontreinigende bronnen (landbouw, stad, infrastructuur);
    d) Het effect van "watervriendelijke functies" (B.V. omzetting van bollengronden in woningbouw kan voordelen voor de waterkwaliteit hebben);

e) reeds in gang gezette vernattingsmaatregelen tegen verdroging van natuur;
f) de invloed van/op grondwaterstromen w.o. verzilting door blijvende of toenemende kwel.

Per model dient inzichtelijk te worden gemaakt in welke mate de waterlaag mogelijk toch onder druk komt door de keuzes vanuit verstedelijking en infrastructuur.

Landschap en recreatie

Ten aanzien van landschap en recreatie stelt de Strategienota een aantal opgaven die in meer of mindere mate refereren aan "de eisen voor een goede leefbaarheid" zoals genoemd in de centrale doelstelling. Te weten:

- "Het benutten van ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten" wordt als een opgave in de bijdrage aan (de eisen van een goed) het woon- en leefklimaat. (Blz. 20).

- "Het voorkomen dat de ruimte uniformer wordt en deelregio's hun eigen identiteit verliezen waardoor de leefomgeving er als geheel op achteruit gaat" (blz20).

- "Investeren in een zodanige ontwikkeling en beheer van het landelijk gebied dat een krachtige functionele relatie met de stad is gewaarborgd" (blz. 13).

- "De omvangrijke verstedelijkte ruimte in het streekplangebied vraagt om een even omvangrijke, hoog gewaardeerde groene omgeving (blz. 23).

Het MER zal inzicht moeten geven in welke mate aan deze opgave per model wordt voldaan.

Natuur
De Startnotitie en de concept-Strategienota geven in de ontwikkelingsmodellen alternatieven aan voor de ontwikkeling van 'groen'. De mogelijke functies van het groen mede in relatie tot de waterhuishouding blijven nog onderbelicht. Onduidelijk is welke habitatkwaliteit er wordt nagestreefd. De kansen op natuurontwikkeling zijn alleen goed wanneer er op korte afstand reeds goed ontwikkelde vergelijkbare ecosystemen aanwezig zijn, van waaruit vestiging kan optreden. Dit onderstreept het belang van ruimtelijke reserveringen aangrenzend aan de steeds schaarsere ecologische 'hotspots' binnen het plangebied.

De Startnotitie legt op het vlak van natuur veel nadruk op kenmerken die strikt genomen natuurbeleid zijn, zoals ontwikkelingskansen van regionale parken en ontwikkelingsmogelijkheden Habitatrichtlijn/Vogelrichtlijn. Het werkt echter mogelijk versluierend om het over middelen in plaats van doelen te hebben. De essentie van natuur bestaat uit habitatkwaliteit en -kwantiteit, ook waar het gaat om mogelijkheden voor andere functies zoals recreatie en waterberging.

Gezien het bovenstaande dient het (M)ER een beeld te geven van de effecten per model op de:

1. Kwaliteit leefgebieden van kwalificerende vogelsoorten in de speciale beschermingszones (SBZ) voor vogels (EU-Vogelrichtlijn), te weten SBZ IJmeer, SBZ Ilperveld, Varkensland en Twiske, SBZ Wormer en Jisperveld, SBZ Eilandspolder, SBZ Naardermeer, SBZ Oostelijke Vechtplassen.

2. Kwaliteit leefgebieden van kwalificerende soorten in de gebieden die zijn aangemeld voor de communautaire lijst inzake de EU-Habitatrichtlijn, te weten: Noordhollands Duinreservaat, Kennemerduinen en Amsterdamse waterleidingduinen, Naardermeer.

3. Kwaliteit leefgebieden van beschermde soorten in beschermde en staatsnatuurmonumenten, te weten: Noord-Hollands Duinreservaat zuid, Duinen bij Velsen, Slingerduin, Duinen zuid Kennemerland, Duinen tussen Zandvoort en Aerdenhout, Duinen bij Vogelenzang, Huis te Manpad, Ham en Crommenije, Varkensland, Waterland Aeën en Dieën, Kustzone Muiden, Oosteinderpoel.

4. Voor zover niet tot uiting komende in 1t/m 3, de effecten op (inter-)nationale verbindingszones zoals vogeltrekbanen w.o. door het IJmeer die zich uitstrekken van het noorden van Noorwegen tot de kusten van Afrika.

Voor de vergelijking tussen de modellen zal op basis van bovenstaande inventarisatie inzicht worden gegeven in de vraag welke kansrijke natuurontwikkelingsverbanden worden bedreigd, aangetast dan wel versterkt in de verschillende lagencombinaties waaruit de modellen zijn opgebouwd. Daarbij is het van groot belang te onderkennen waar de natuur gezien alle internationale afspraken over bescherming, instandhouding, etc. dwingend is voor overige ontwikkelingen. Nadrukkelijk wordt er nog eens op gewezen dat het daarbij vooral gaat om het bloot leggen van de verschillen tussen de verstedelijkingsrichtingen die de modellen belichamen. Dat de natuur door de sturende werking van de waterlaag op een aantal plekken veranderd en daarmee waarschijnlijk ook de habitat kwaliteit (B.V. minder grutto's en meer kiekendieven) is een positief/negatief effect van een andere orde.

2.2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

De Startnotitie en de concept-Strategienota beschrijven in algemene termen de opgaven en streefbeelden voor mobiliteit en bereikbaarheid. In de beschrijving klinkt nog onvoldoende door dat de druk op het vervoer- en verkeersysteem in het studiegebied in de komende decennia enorm zal toenemen (sterk groeiende volumes personen- en goederenverkeer). Deze groei wordt mede veroorzaakt door onevenwichtigheden in de ruimtelijke verdeling van wonen en werken.

Het voldoen aan "de eisen van een goede bereikbaarheid" vormt onderdeel van de centrale doelstelling. Een en ander zal dwingen tot het maken van heldere keuzen ten aanzien van de inrichting en beheersing van het systeem en het tempo waarin deze gerealiseerd worden. Het functioneren van het vervoer en verkeerssysteem hangt daarbij niet alleen af van de aanwezigheid van harde

infrastructuur, maar in toenemende mate ook van de wijze waarop de behoefte aan verplaatsing en de daaruit resulterende verplaatsingsprocessen over deze infrastructuur worden begeleid en waar mogelijk gestuurd.

In het (M)ER zullen de ruimtelijke modellen worden beoordeeld op ruimtelijke structuur en beoogde functionaliteit van de (boven)lokale c.q. regionale/nationale transportnetwerken (weg, rail, water en buisleidingen).

Speciale aandacht wordt daarbij gevraagd voor betrouwbaarheid van het vervoersysteem. Zodra de beoogde doorstroming en veiligheid wordt bedreigd door onevenwichtig gebruik van het systeem, ontbrekende schakels in het netwerk, capaciteitsbeperkingen (ook vanwege milieugrenzen, e.d.) is er sprake van een op te lossen knelpunt. Voor het onderscheid tussen de modellen is het gewenst:

1. In het MER inzicht te geven in de groei van de mobiliteit per model. Het gaat daarbij niet om absolute aantallen maar vooral om de verschillen per model proportioneel aan te geven. Van groot belang is de inschatting van het aantal arbeidsplaatsen versus inwoners in de verschillende deelgebieden. Ongunstige verhoudingen generen extra verkeersstromen (B.V. tussen Schiphol en Almere)

2. In het (M)ER per model inzicht te geven in de verschuivingen die tussen de collectieve vervoersvormen en de individuele vervoersstromen (auto/fiets) kunnen optreden (inschattingen in de te bereiken modal split).

3. Wat de (te verwachten) knelpunten in de verschillende infrastructurele netwerken zijn zoals ontbrekende schakels, functionaliteit, Intensiteit/Capaciteit (I/C)-verhoudingen. Per model kan worden aangegeven waar dit niet strookt met de kaartbeelden.

4. Op basis van 1,2, en 3 per model een indicatieve beschrijving te geven van de bereikbaarheidsprofielen van de te onderscheiden deelgebieden in Noord-Holland zuid (B.V. regio Schiphol, Flevoland, het Gooi en Kennemerland).

5. De gevolgen voor veiligheid (gevaarlijke stoffen) en leefbaarheid (geluid, luchtverontreiniging) in beeld te brengen op en rond de infrastructurele netwerken van de modellen. Specifieke aandachtspunten: de routering van gevaarlijke stoffen, de geleiding van vrachtverkeer.

2.2.3 Woningbouw

De Startnotitie geeft aan dat er, volgens opgaven uit de Strategienota (pag. 15), voor de periode tot 2020 "een eerste indicatie voor mogelijk te realiseren woningbouw in bestaand stedelijk gebied ligt tussen de 50.000 en 70.000 woningen. Afhankelijk van de daadwerkelijke kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, maar ook van de binnenstedelijke mogelijkheden die dan nog resteren, moeten vervolgens nog geschikte locaties gevonden worden voor 0 tot 50.000 woningen".

In andere recente plannen worden ook cijfers voor de behoefte aan nieuwe woningen genoemd, zoals b.v. in de Visie op hoofdlijnen voor een nieuw structuurplan Amsterdam: "tussen 2010 en 2030 moeten bij een gunstig economisch scenario in de regio 165.000 woningen, ...worden gerealiseerd", met vooral in Amsterdam stedelijk en metropolitaan wonen met hoge kwaliteit en dichtheden en suburbane milieus elders in de regio bij voorkeur in Almere.

In de Ontwikkelingsvisie Flevoland wordt voor de periode 2000-2015 verwacht, dat in Almere tot 2015 31.500 tot 37.500 woningen moeten worden gebouwd.

Deze behoefteramingen wijken nogal van elkaar af in planperiode en verwachte aantal woningen. In het (M)ER zal de kwantitatieve woningbouwopgave onderbouwd en gemotiveerd worden, o.a. op basis van recente basisbestanden en een gebiedsgerichte kwalitatieve uitwerking van overschotten en tekorten. Daarnaast zal ook een doorzicht worden geboden voor de ontwikkelingen in de periode 2020 tot 2030, (2030 wordt ook gehanteerd in de VIJNO) een en ander in relatie tot te realiseren nieuwe infrastructuur en bedrijfsterreinen. Onderscheid dient gemaakt tussen taakstellingen die reeds zijn vastgelegd in bestaande plannen en programma's en datgene wat de Strategienota aan nieuwe elementen gaat toevoegen.

Het (M)ER zal per model de effecten beschrijven van en een toelichtend inzicht geven in:

- De keuzes die per model gemaakt zijn tussen het te realiseren woningbouwprogramma en de behoeften in de woningmarkt (b.v. aan de hand van de indeling uit de VIJNO centrumstedelijk, buiten centrum, groen stedelijk, centrum dorps en landelijk dorps)
- de relatie die daarbij gelegd is met de ingezette economische strategie en keuze van bedrijvigheid (2.2.1)
- De verdeling van benodigde (totale) ruimte beslag per deelgebied
- de plaatselijke (on)mogelijkheden om te verdichten met in acht name van steeds hoger wordende kwaliteitseisen en mogelijke negatieve effecten;
- de sociale risico's zoals segregatie
- de consequenties van waterhuishouding, bedrijventerreinen en infrastructuur. Voor de keuze van nieuwe woningbouwlocaties in het bijzonder, zijn daarbij van belang de eisen van veiligheid en wateroverlast. Gezondheid en veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen, leidingentracés, risicocontouren luchthaven). Hinder: geluid- en geurhinderzones (door wegverkeer, luchthaven en bedrijventerreinen).

Speciale aandacht wordt gevraagd voor de beschrijving van de consequenties van wet- en regelgeving ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol voor de realisatie van nieuwe woningbouwlocaties.

2.2.4 Economie en werkgebieden

De Startnotitie gaat uit van een planningsopgave van c.a. 1000 ha bedrijventerreinen (600 ha gemengde terreinen, 100 ha voor transport en distributie, 100 ha als bedrijvenpark en 200 ha voor natte bedrijventerreinen). De prognoses voor behoeften aan bedrijventerreinen wijken in de verschillende plannen van elkaar af naar aantallen en planperiode. Zo wordt in het Structuur-

plan Amsterdam gesproken over 7.5 miljoen m2 bvo kantoorvloer en 2.790 ha (droog) bedrijventerrein.

In het (M)ER wordt de (gemiddelde) behoefte aan bedrijventerreinen onderbouwd en gemotiveerd en zal een doorzicht worden geboden naar 2030. Daarbij zal ook aandacht worden geschonken aan de reconstructie en mogelijke verdichting van bestaande bedrijventerreinen. Daarbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen taakstellingen die reeds zijn vastgelegd in bestaande plannen en programma's en datgene wat de Strategienota aan nieuwe elementen gaat toevoegen.

Voor goede vergelijking van de modellen kan echter niet volstaan worden met het noemen van een gemiddeld ruimte beslag. Zoals ook bij woningbouw het geval is, hangt het ruimtebeslag sterk af van het gekozen model en de strategie daarachter (ook al zal in alle modellen dezelfde werkgelegenheidsgroei worden nagestreefd).
Op een schaal van "selectief toewijzen" tot "volledig accommoderen" van de behoeften zullen per model verschillende keuzes worden gemaakt. Ook past bij het ene model een grotere inzet op verdichting dan bij het andere. Bijvoorbeeld bij het Model Metropolitane stad zal van veel hogere dichtheden en volledige benutting van de ruimte in het Amsterdamse Westelijk Havengebied uit moeten worden gegaan, terwijl in de "groeipool Almere" veel meer van de mogelijkheden en dichtheden in Flevoland wordt uitgegaan.

Voor een goede effectvergelijking tussen de modellen is een vergelijkende toelichting noodzakelijk op:

- de keuzes die per model gemaakt zijn voor de soort van bedrijvigheid op de diverse locaties met het oog op ruimtelijke mogelijkheden per model, de gevoeligheid voor effecten op de omgeving, zoals geluid, stank, externe veiligheid, parkeeroverlast;
- de verdeling van het benodigde ruimtebeslag aan werkgelegenheid (ha) over de deelgebieden per model (rekeninghoudend met de mate waarin de modellen om meer of minder verdichting vragen, plaatselijke overschotten kunnen worden benut of nieuwe gebieden moeten worden ontwikkeld);
- de mate waarin de 'speciale ' kwaliteiten van het gebied, als hoog cultureel aanbod en omringende landschappen worden aangemerkt als harde vestigingsfactoren voor bedrijven;
- de afstemming tussen type bedrijvigheid en (gewenste) bereikbaarheid[2]; distributieparken vragen om een ander soort bereikbaarheid dan kantoren.

Speciale aandacht vraagt in dit verband de ontwikkeling van Schiphol en de bedrijvigheid in de omgeving van Schiphol.

---

[2] Daarbij moet bereikbaarheid breed worden opgevat, zoals reistijden met verschillende modaliteiten, betrouwbaarheid van de doorstroming in infrastructurele netwerken, de toegankelijkheid van routes voor bevoorrading en aan/ afvoer van gevaarlijke stoffen, de kwaliteit van de voorzieningen op het gebied van informatie- en telecommunicatie met het oog op telewerken.

3. ONTWIKKELINGSMODELLEN EN MEEST MILIEUVRIENDELIJKE MODEL (MMM)

3.1 Onderbouwing modellen Strategienota

Verschillende insprekers geven aan dat de informatie uit de Startnotitie niet goed duidelijk maakt wat het strategische karakter is van de Ontwikkelingsmodellen; een koppeling met de centrale doelstelling[3] zou bij de ontwikkelingsmodellen voor de hand liggen. Zo lijken vooral het gewenste aantal te bouwen woningen, het realiseren van bedrijvenlocaties, enige infrastructuuropties en het waterprogramma als uitgangspunt gehanteerd te zijn voor de ontwikkelingsmodellen. Een achterliggend verhaal ontbreekt in de Startnotitie en de concept-Strategienota waardoor het derhalve moeilijk is te beoordelen of de ontwikkelingsmodellen 'de hoeken van het speelveld' in beeld brengen en eveneens onduidelijk blijft wat de (strategische) inzet van de Provincie is bij de voorkeursvariant. De Commissie van de mer geeft in haar advies voor richtlijnen twee mogelijkheden om in deze leemte te voorzien:

1. In het MER wordt alsnog een brug geslagen tussen centrale doelstelling en nu voorliggende ontwikkelingsmodellen door de achterliggende verhalen te construeren in strategische termen. Uit de confrontatie van de ontwikkelingsmodellen met het toetsingskader zal blijken in hoeverre de ontwikkelingsmodellen voldoen aan de geoperationaliseerde doelstellingen. De informatie kan aanleiding geven tot het formuleren van andere ontwikkelingsstrategieën dan in de startnotitie beschreven. Deze toetsing zal in ieder geval de basis vormen voor het ontwikkelen van een meest milieuvriendelijk model (MMM).

2. In het MER wordt een extra stap uitgevoerd waarbij op grond van beleidsstrategieën van de provincie nieuwe ontwikkelingsmodellen worden opgesteld (waarbij uiteraard gebruik gemaakt kan worden van elementen van het voorliggende scala aan kaarten).

In overleg met de Commissie voor de m.e.r. wordt gekozen voor de eerste mogelijkheid i.c. het onderbouwen van de ontwikkelingsmodellen maar zonder het introduceren van nieuwe modellen. De Strategienota is in concept immers reeds bestuurlijk vastgesteld, hetgeen weinig ruimte laat voor het ontwikkelen van geheel nieuwe modellen. De vijf (ruimtelijke zeer uiteenlopende) modellen zijn derhalve uitgangspunt voor het (M)ER op basis waarvan ook het meest milieuvriendelijk model (zie paragraaf 3.3) ontwikkeld dient te worden. Daarnaast bevat de toelichting van de Commissie voor de m.e.r. in mogelijkheid 2 goede aanknopingspunten om tot een totaalbeoordeling van de modellen te komen tegen de achtergrond van de in de Strategienota gehanteerde meervoudige doelstelling.

Een en ander vereist een degelijke, nadere toelichting van de ontwikkelingsmodellen waarbij per model duidelijk wordt gemaakt hoe de economische

---

[3] 'Handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijke deel van de Randstad als economische motor, met inachtneming van de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding'.

doelstelling is gekoppeld aan de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding. Per model lijkt immers een andere 'inkleuring' gemaakt van begrippen als "handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijk deel van de Randstad als economische motor", "eisen van een goede leefbaarheid", "bereikbaarheid" en "waterhuishouding".

Een voorbeeld: in model 'Metropolitane stedelijkheid' lijkt de centrale doelstelling qua handhaving en versterking van de economie vooral gericht te zijn op hoogwaardige compacte werkgelegenheid zoals zakelijke dienstverlening, ICT, enz., terwijl leefbaarheid vooral wordt gezocht in een hoge voorzieningenniveau en hoge waardering van het voortbestaan van de collectieve groene (open) ruimte rond de stad. Het daarbij gekozen bereikbaarheidsprofiel richt zich vooral op goede collectieve vervoersvoorzieningen. In model 'Netwerkstad in het groen' lijkt de 'inkleuring' van de centrale doelstelling, gezien de ruimtelijke vertaling, veel meer te gaan in de richting van volledige accommodatie van de economische groei en honorering van de individuele woon- en bereikbaarheidswensen te zijn.

De inkleuring van de centrale doelstelling per model biedt ook de mogelijkheid om het vaste ruimtebeslag dat de economie voor alle modellen vraagt (ca. 1000 ha. bedrijventerreinen) te kneden per model. Zo zal bij het model 'Metropolitane stedelijkheid' optimaal gebruik gemaakt moeten worden van de nog beschikbare ruimte voor werkgelegenheid en zal ook naar extra verdichting moeten worden gezocht. In 'Groeipool Almere' zal uiteraard meer werkgelegenheid in Almere komen met de daar geldende arbeidsintensiteit per ha. Ruimte c.q. overschotten op bestaande terreinen in Amsterdam kunnen daarvoor niet te nutte worden gemaakt in Almere. Het totale ruimtebeslag zal derhalve, bij dezelfde werkgelegenheidsgroei, groter zijn.

3.2 Relatie VIJNO / Deltametropool

Van belang is om een verbinding te leggen met de modellen die in het kader van de ontwikkeling van de Vijfdenota voor de Ruimtelijke Ordening (VIJNO), c.q. de visie op de Deltametropool, worden onderzocht. Vanuit een toelichting zou dat goed mogelijk zijn. Zo lijken er flinke overeenkomsten te zijn tussen Metropolitane Stedelijkheid en Hart op Hart van de Deltametropool. Hetzelfde geldt voor "Booming Zuidflank" en het "Rondje Binnenflank".

Bij de opstelling van het (M)ER wordt in overweging gegeven een (sub)model op de Groeipool Almere te mee te nemen waarin wel een optimale verbinding wordt gerealiseerd tussen Schiphol en Almere, maar zonder de combinatie van IJmeerspoorlijn en verdergaande verstedelijking in het IJmeer zelf. (De Deltametropool kent de variant "Rondje Buitenflank" niet).

Het gaat hierbij om inzicht te krijgen in de effecten die worden opgeroepen wanneer een van de grootste polen van werkgelegenheid in vrijwel directe lijn wordt verbonden met een de een van de snelst groeiende gemeenten van Nederland Als OV-verbinding wordt dan gedacht aan het doortrekken van een Rondje Randstad Binnenflank richting Almere en verder de in dit model opgenomen weginfrastructuur.

Verder verdient het aanbeveling een verbinding te leggen tussen de ontwikkeling van modellen in de Strategienota en de contouren, zoals beoogd in de

VIJNO. Een screening op basis van de in deel a van de VIJNO aangegeven groene contouren is in ieder geval mogelijk.

Tenslotte wordt in overweging gegeven meer aandacht te geven aan de mogelijke invloed van de luchtvaart en Schiphol op de ruimtelijke indeling op lange termijn (na 2020). In de Strategienota geeft de provincie aan dat verplaatsing van de luchthaven naar de Noordzee voor haar nog altijd een optie is, waarmee planologisch (en modelmatig) rekening wordt gehouden. Daarbij wordt dan uitgegaan van 20 tot 30 jaar realisatietijd.

Het omgekeerde, dat Schiphol blijft liggen waar het ligt, is ook mogelijk. Ook onder de door de provincie gestelde voorwaarden van gelijk blijvende milieudruk kan dit gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkelingen rond Schiphol op de lange termijn. Een en ander kan mogelijk leiden tot aanpassingen van het banenstelsel waardoor de milieugrenzen ook anders komen te liggen. Dit kan betekenen dat elders gebieden zwaarder en bijvoorbeeld dichter bij Amsterdam minder zwaar worden belast (b.v. door vervallen Aalsmeerbaan). Met deze mogelijke ruimtelijke belemmeringen of potenties kan in de modellen rekening worden gehouden.

3.3 MEEST MILIEUVRIENDELIJK MODEL (MMM)

Het (M)ER ontwikkelt ook een Meest Milieuvriendelijk Model (MMM). Dit model behoeft geen totaal nieuw model te zijn maar kan ook een variatie zijn op een of meerdere modellen zijn mits de meervoudige doelstelling op eenduidige wijze wordt gehanteerd. In de voorgestelde methodiek inzake de Strategische Eindconclusie kan worden aangegeven welke van de Strategienota-modellen het dichtste tegen het MMM aan liggen.

Op basis van paragraaf 2.10 "Milieu, ecologie en landschap" van de Strategienota zou het model de navolgende kenmerken moeten hebben:

- weinig of geen extra geluidshinder
- weinig of geen extra uitstoot CO2, Nox en fijn stof
- weinig of geen aantasting waardevolle landschappen
- versterking algehele ecologische kwaliteit (w.o. water)

4. EFFECTBESCHRIJVING

4.1 Algemeen

De Startnotitie geeft aan dat de effecten kwalitatief zullen worden beschreven op basis van professional judgement. Geadviseerd wordt om daarnaast, waar mogelijk, -globale- kwantitatieve informatie te verstrekken. Waar dit niet kan moet er naar gestreefd worden zoveel mogelijk de verhoudingen tussen de

modellen duidelijk maken (bijvoorbeeld verkeersstromen in model A worden 2x zo hoog geschat als model B). Termen als "zeer groot", "zeer veel", etc dienen zoveel mogelijk vermeden te worden. Primair dient te staan dat effecten per ontwikkelingsmodel worden beschreven teneinde een vergelijking tussen de modellen mogelijk te maken. Betwijfeld wordt of effectbeschrijvingen per laag, zoals voorgesteld in de startnotitie duidelijk meerwaarde hebben.

4.2 Toetsingskader

Het in de Startnotitie gepresenteerde mogelijke toetsingskader geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

4.2.1 Beleidsthema's

De keuze voor de vier beleidsthema's waterhuishouding, leefbaarheid, bereikbaarheid en economie is een logische, doorgeredeneerd vanuit de gehanteerde centrale doelstelling. Echter onder het begrip 'leefbaarheid' wordt over het algemeen het woon- en leefmilieu van mensen verstaan. Het onderbrengen van het aspect 'groen milieu' onder dit thema is verwarrend. Geadviseerd wordt om in het toetsingskader hiervoor aparte thema's te formuleren. Dit is ook noodzakelijk om het Meest Milieuvriendelijke Model aan te wijzen/te componeren.

Gemist wordt een thema waarmee de flexibiliteit c.q. de robuustheid van de ontwikkelingsvisies wordt getoetst. Dat wil zeggen de mate waarin het mogelijk is om in gang gezette ruimtelijke ontwikkelingen tussentijds aan te passen aan onverwachte ontwikkelingen, zoals een substantieel hogere bevolkingsgroei dan waarvan is uitgegaan of een lagere economische groei die de behoefte aan bedrijventerrein of ruimte voor typen bedrijven (zoals ICT) verkleint. Ook de technische en financiële aspecten spelen hierbij een rol. Dure en technisch gewaagde tracés en locaties hebben vaak een zeer lange doorlooptijd en hoge afbreukrisico's Met het oog op de veelheid aan actoren die betrokken zijn bij realisatie van het streekplan, wordt geadviseerd om in het toetsingskader ook het aspect 'stuurbaarheid' op te nemen.

Gezien de complexiteit en onderlinge relatie tussen probleem- en doelstellingenstelling is het logisch dat sprake is van een overlap tussen gehanteerde aspecten en criteria.[4]. Voorbeeld: Het criterium 'oppervlakte van nieuw te bouwen woon- en werkgebieden' heeft een overlap met het criterium Ontwikkelingsmogelijkheden incl. verstoring PEHS

Dit betekent dat vooral het beschrijven van de scores op de criteria van belang is. Aanbevolen wordt dan ook om bij de presentatie van scores deze in ieder geval apart te presenteren. Geaggregeerde scores op thema's of aspecten kunnen gepresenteerd worden in de Hfdst 5: Strategische Eindconclusie.

---

[4] Voorbeelden: Het criterium 'kans op afname van verdroging' is gekoppeld aan het aspect ecologische kwaliteit (onder het thema Waterhuishouding), terwijl onder 'leefbaarheid' het groene milieu en in het bijzonder criteria als ontwikkelingsmogelijkheden voor PEHS (dus ecologische kwaliteit) zijn opgenomen. Realisatie van PEHS zal mede afhankelijk zijn van de kans op afname van verdroging. Het criterium 'oppervlakte van nieuw te bouwen woon- en werkgebieden' heeft een overlap met het criterium Ontwikkelingsmogelijkheden incl. verstoring PEHS.

4.2.2 Criteria

In onderstaand overzicht een voorzet voor te hanteren criteria in het toetsen van de effecten per model. Voor toelichting op de criteria wordt verwezen naar de desbetreffende paragrafen in hoofdstuk 2.

Geadviseerd wordt om de kwalitatief geformuleerde criteria in de Startnotitie zoveel mogelijk te koppelen aan concrete en waar mogelijke kwantitatieve criteria. Daarbij dienen naast gegevens over hoeveelheden ook gegevens over kwaliteiten een rol te spelen. Waar het vooral om gaat is de verschillen tussen de (ruimtelijke) modellen en de uitwerking van de centrale doelstelling (zie ook opmerkingen onder 2.1 en 3.1) duidelijk te maken.

Voorzet toetsingskader voor de modellen (zie ook hfdst. 2) 2)

Thema	Aspect	Criterium
Waterhuis-houding	❑ Water	❑ Indicatie van wateropgave NHZ (in m^3; opp.x hoogte of anderszins) ❑ Indicatie optimale verhoudingen tussen vasthouden, bergen en afvoeren (onder en boven NZK) rekeninghoudend met keuze van de systemen en de mogelijk heden van ecologisch herstel/bevordering differentiatie in watertypen[5] ❑ Kansen en bedreigingen (boven en onder NZ-kanaal) als gevolg van de verstedelijkingskarakteristiek van het model (BV meer afvoer, minder berging, afwenteling naar Groene Hart/ overig Noord-Hollands-Midden ❑ Invloed van verontreinigende bronnen (inname gebiedsvreemd water t.b.v. peilbeheer, landbouw, stad, infra) ❑ Invloed van grootschalige functieveranderingen (BV bollenteelt in woningbouw) ❑ Invloed (verstoring/aantasting) grondwater ❑ Verzilting
Natuur, landschap en recreatie	❑ Natuur ❑ Landschap	❑ Verbetering/verslechtering habitatkwaliteit en kwantiteit rekeninghoudend met keuze van de systemen (onder en boven het Noordzeekanaal), ❑ Vergroting/verstoring ontwikkeling van de PEHS en de mogelijk heden van ecologisch herstel/bevordering differentiatie in watertypen[5]. ❑ Toe-/afname (ecologische) versnippering w.o. vogeltrek (expert judgement)

[5] De ontwikkeling van verschillen in waterkwaliteiten als natuurlijke expressie van de watersystemen, waarbinnen ze tot stand komen Bijvoorbeeld: de bescherming en ontwikkeling van zoete basenrijke kwelmilieus aan de voet van het Gooi en de duinen, maar ook langs strandwallen zoals die bij Limmen, de ontwikkeling van brakke milieus zoals in Westzaan, de ontwikkeling van schone regenwatermilieus op het Gooi (b.v. de Laarder wasmeren) of in gebieden met maximale conservering van neerslagwater (b.v. het Volgermeer-Burkmeer gebied en mogelijk de tussenboezem). Het ecologische normdoelstellingsstelsel (SEND) dat provincie Noord-Holland voor haar oppervlaktewateren heeft opgesteld, biedt een goede beschrijving van deze natuurlijke differentiatie in (ecologische) waterkwaliteit en kan derhalve als kapstok worden gebruikt.

		❑ Ruimtebeslag nieuwe woon- en werkgebieden in buitengebied in ha ❑ De mate van benutting van ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten w.o. Belvedère gebieden ❑ De mate van behoud/versterking eigen identiteit (deel)gebieden (op een schaal tussen conserverend en dynamisch) ❑ De mate van behoud openheid van de (deel)gebieden ❑ Nabijheid van recreatief groen
Verkeer en vervoer/ Bereikbaarheid	❑ Prestaties ❑ Netwerkkwaliteit	❑ Indicatie totale vervoersvraag per model rekeninghoudend met factoren als de verhoudingen inwoners/werkplekken per deelgebied. ❑ Inzicht in (potentiële) modal split per model (auto/ov/fiets) ❑ Inzicht in kwetsbaarheid van het model (inschatting knelpunten: I/C, bottlenecks, ontbrekende verbindingen) ❑ Inzicht in de bereikbaarheidsprofielen ❑ Inzicht in de veiligheids- en leefbaarheidseffecten van de netwerken
Woon- en leefmilieu	❑ Wonen en woonmilieu ❑ Leefmilieu	❑ Verdeling programma naar woonmilieus; ha gecreëerd oppervlak per type woonmilieu ❑ Inschatting mogelijke onbalans tussen verdeling woonmilieus en factoren als segregatie, slechte afstemming met markt, eisen aan kwaliteit, etc) ❑ Indicatie toe-/afname o.i.v. verstoring (geluid, luchtverontreiniging) ❑ Toe/afname aantallen woningen veiligheid (verkeer, bedrijven, luchtvaart) ❑ Kwaliteit en aard stedelijke voorzieningen ❑ Omvang, aard en bereikbaarheid groene recreatie

Economie	❑ Econ. Vestigingsklimaat en versterking (main) ports ❑ Werkgelegenheid ❑ Landbouw	❑ Differentiatie werkmilieus (incl. Schiphol en Noordzeekanaalgebied) Koppeling aan de benutting specifieke kwaliteiten NHZ, de mate van internationale oriëntatie ❑ Afgeleid ruimte beslag voor de verschillende deelgebieden Amsterdam, Almere, Bollengebied): ha werkopp. per type werkmilieu; ligging tov economische zwaartepunten ❑ Mogelijkheden van optimale benutting bestaande ruimte, verdichting en benutting aangewezen knooppunten ❑ Match met het bereikbaarheidsprofiel per model (afgeleid van de kaarten) ❑ Match met regionale arbeidsmarktverwachtingen ❑ Indicatie verhoudingen tussen ha beschikbaar oppervlak voor gangbare landbouw (w.o. kerngebieden en glastuinbouw) en duurzame landbouw, incl. agrarisch natuurbeheer
Robuustheid/ kwetsbaarheid		❑ Kans op grote fricties in de woon-/werkverhoudingen, conjunctuur gevoeligheid, afhankelijkheid van hoge investeringen, bestuurlijke complexiteit,

5. STRATEGISCHE EINDCONCLUSIE

Vanwege het ambitieniveau van de Strategienota en het strategische niveau van dit MER ligt het voor de hand de conclusies in een bredere kader te bezien. Daartoe wordt de 2e aanbeveling van de Cie. MER uit 3.1 verder uitgewerkt. Daartoe wordt per model bezien aan welke beleidsstrategieën de modellen in hoofdlijnen voldoen.

Voor een vergelijking op een hoger aggregatieniveau met een relatie naar de achterliggende meervoudige doelstelling kan gedacht aan het presenteren van de belangrijkste beleidsdilemma's die gekoppeld kunnen worden aan de hoofddoelstelling. Met gebruikmaking van onderdelen van de discussie zoals die o.m. wordt aangesneden in de inleidende hoofdstukken van de Strategienota ("kwaliteitsprong maken, inspelen op recent ontwikkelingen, de opgave in de lagen") zou dat neer kunnen komen op het aandragen van belangrijke beleidsdilemma's over:

- de wijzen waarop "Handhaven en versterken van de kwaliteit van het noordelijk deel van de Randstad als economische motor" ruimtelijk geïmplementeerd of gefaciliteerd kan worden en

- hoe dat zich verhoudt tot het in acht nemen "van de eisen die voortvloeien uit een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en de waterhuishouding" – het kaderstellende deel van de hoofddoelstelling.

Bij wijze van voorbeeld: het eerste dilemma zou een vorm aan kunnen nemen als "Selectiviteit" als een extreem op de lijn en "Accommodatie" aan de nadere kant. "Selectiviteit" slaat dan op een programma van wonen en werken waarin

uitgegaan wordt van een offensieve acquisitie van sectoren die je wilt bevorderen, dit alles vanuit een duidelijk toekomstbeeld dat past bij het gekozen model. Dit extreem loopt op tegen de grenzen van wat nog te sturen is als overheid. "Accommodatie" staat voor een benadering waarbij in de regio nog ruimte genoeg wordt geacht om een belangrijk deel van het (economisch/ ruimtelijk) programma te accommoderen: business as usual. Dit extreem loopt op tegen de grenzen wat er nog kan in ruimtelijke zin en heeft in die zin een betekenis als het onderzoeken van het 'maximum laadvermogen' van de regio.

Voor het het dilemma, gekoppeld aan het randvoorwaardenstellende deel van de hoofddoelstelling, zou kunnen worden gekozen voor de spanning tussen beschermen van de kwaliteiten van het leefmilieu op het huidige niveau tot het actief ontwikkelen van kwaliteiten (al of niet gekoppeld aan mogelijkheden tot uitruilen tussen mindere kwaliteiten op een aspect tegen verbetering van de kwaliteit op andere aspecten).Voorbeelden zijn het herstructureren van stedelijke gebieden, "stapelen van milieuzone's", bevorderen sociale cohesie

Een derde en vierde dilemma zou kunnen bestaan uit versterking van variatie, differentiatie en identiteit van het landelijk gebied alsmede het actief ontwikkelen van de biodiversiteit tegenover de vervlakking en uniformer worden van de deelgebieden (blz 8 Startnotitie) en aantasting van de (P)EHS door nog meer versnippering en achteruitgang van de habitatkwaliteiten (w.o. de waterkwaliteit).

Een vijfde dilemma zou gekoppeld kunnen worden aan bereikbaarheid door de mate waarin de regionale spreiding van wonen en werk de vervoersvraag versterkt. Bijvoorbeeld: een volledige bebouwing met woning van de Bovenkerkerpolder tussen de werkgebieden Schiphol en Amsterdam Zuid-Oost kan bijdragen aan het brengen van evenwicht tussen de verhouding wonen en werken in dit deel van het Streekplan gebied. Indien deze woningen in Almere of Bollenstreek worden gebouwd en de werkgelegenheid gaat niet mee vergroot dit de vervoerspanningen.

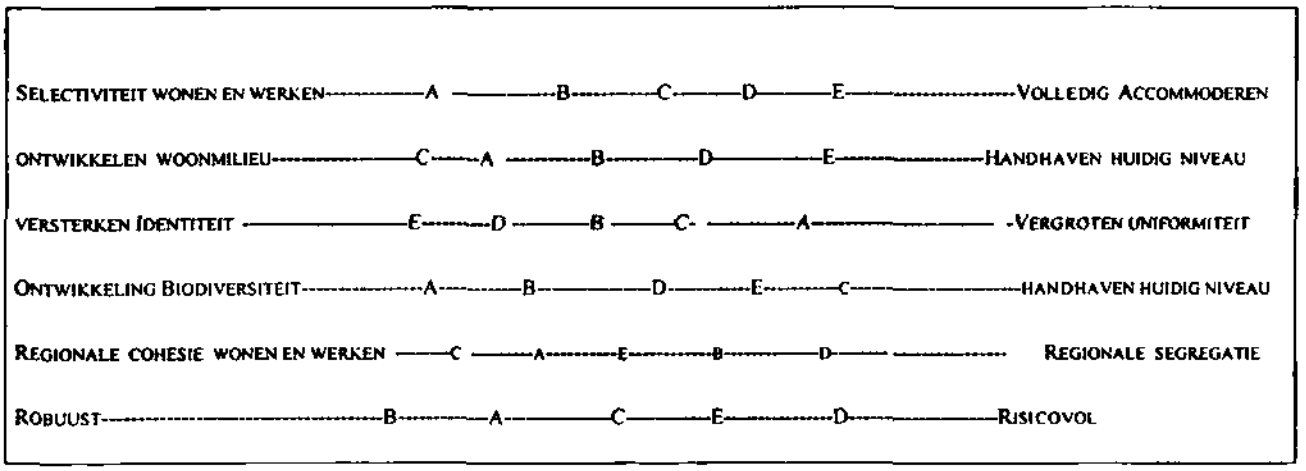
Een zesde kan bestaan uit de mate van robuustheid cq kwetsbaarheid van de modellen. Trendmatige ontwikkelingen kunnen lang doorzetten (BV lage groei werkgelegenheid Almere). Infrastructurele voorzieningen vergen een lange aanloop. Sommige (gewenste) ontwikkelingen zijn gebonden aan hoge (rijks)investeringen. Het model groeipool Almere vereist zekerheid in de (snelle) realisatie van dure infrastructuur. Is deze er niet op tijd komt (bijvoorbeeld door hoge (rijks) investeringen in de magneet zweefbaan voor de Delta Metropool), kunnen grote bereikbaarheidsproblemen worden verwacht (dilemma 5).Bestuurlijke complexiteit (BV Bollenstad) kan hoog zijn.

Ook kan gekozen worden de provinciale rol als variabele te benoemen (zie eerdere opmerkingen in deze richtlijnen over de sturingsmogelijkheden van de Provincie, par. 2.1) met als extremen "intermediair" en "regisseur". Bij intermediair komt het vooral aan op het aan elkaar passen van lokale ambities en worden collectieve acties alleen ondernomen bij afstemmingsproblemen. Bij regisseur is de collectieve rol zwaarder aangezet en wordt uitgegaan van een overkoepelende en initiërende rol van de Provincie.

Welke dilemma's uiteindelijk ook gekozen worden, dergelijke lijnen kunnen worden gekruist of naast/onder elkaar worden gezet (zie voorbeeld) en leve-

ren dan een diagram op waaruit de onderlinge positie van de modellen per beleidsdilemma op een logische wijze kan worden afgelezen.

VOORBEELD EXTREMEN DIAGRAM (A, B, C, D, E ZIJN FICTIVE MODELLEN, INCL MMM)



Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
1.	20010704	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Lelystad
2.	20010613	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen
3.	20010607	Burgemeester en Wethouders Diemen	Diemen
4.	20010707	Burgemeester en Wethouders van Almere	Almere
5.	20010605	J. Haije, namens, Nederlandse Genootschap van Insprekers	Diemen
6.	20010629	Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, namens dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, dijkgraaf en heemraden van Groot-Haarlemmermeer	Hilversum
7.	20010702	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)	Amersfoort
8.	20010629	Kamer van Koophandel Amsterdam	Amsterdam
9.	20010705	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland	Haarlem
10.	20010629	Miniserie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord-west	Diemen
11.	20010702	Werkgroep Structuurplan Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam	Amsterdam
12.	20010702	Burgemeester en Wethouders van Hilversum	Hilversum
13.	20010703	Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland	Purmerend
14.	20010703	Bewonersvereniging Groot Geerdinkhof	Amsterdam
15.	20010703	Burgemeester en Wethouders van Zaanstad	Zaanstad
16.	20010703	Burgemeester en Wethouders van Heemstede	Heemstede
17.	20010703	Waterschap De Waterlanden	Middenbeemster

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
18.	20010702	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam
19.	20010629	Vereniging Onderzoek Flora en Fauna	Wageningen
20.	20010703	Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer	Hoofddorp
21.	20010622	Burgemeester en Wethouders van Aalsmeer	Aalsmeer
22.	20010702	Vrede Zij met U, Essene World Church of Peace	Hazerswoude-Rijndijk
23.	20010706	Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam	Amsterdam
24.	20010611	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp
25.	20010720	Vereniging tot behoud van het IJsselmeer	Edam