



Holland: hotspot of hutspot?

Werkconferentie Vereniging Deltametropool

Faculteit Bouwkunde Delft, vrijdag 1 februari 2008

Opening

Verenigingsvoorzitter Duco Stadig verwelkomt de aanwezigen. Hij wijst de aanwezigen erop dat tengevolge van een structuurwijziging private ondernemingen en individuele personen lid van de Vereniging Deltametropool kunnen worden; voorheen konden uitsluitend overheden en semi-overheden lid van de vereniging zijn. Gelukkig is daar de nodige belangstelling voor. Velen zijn van mening dat het schaalniveau van de Randstad als geheel moet worden benaderd en dat er op dat schaalniveau over moet worden nagedacht.

De structuurwijziging heeft geleid tot de vorming van een algemeen bestuur van ca. 20 vertegenwoordigers uit het maatschappelijk veld. Het dagelijks bestuur is kort geleden aangevuld met enkele leden en voor de vereniging zelf wordt binnen afzienbare tijd een nieuwe agent benoemd. Naar de verwachting van het bestuur zal dit de vereniging een sterke, nieuwe impuls geven.

1 februari is een belangrijke datum voor de Vereniging Deltametropool, in 1998 verscheen op die datum de Verklaring Deltametropool van de wethouders ruimtelijke ordening van de vier grote steden. Twee jaar later, in 2000, werd op 1 februari de vereniging officieel opgericht.

Inleiding

Klaas van Egmond – dagvoorzitter – licht het verloop van de werkconferentie toe. In het kader van de ontwikkelingen is in Den Haag opnieuw de discussie geopend over de maakbaarheid en de niet-maakbaarheid van de Randstad. In de afgelopen acht jaar heeft de Vereniging Deltametropool geprobeerd om de visie op de metropool gestalte te geven, ook in tijden waarin de maakbaarheid niet zo duidelijk was of niet werd gezien. De rode draad die door het programma van deze werkconferentie loopt betreft dan ook dit aspect. Kan het gedachtegoed van de Vereniging Deltametropool inbreng zijn in de Haagse discussie over hoe om te gaan met de Randstad? De vereniging heeft altijd getracht een link te leggen tussen mobiliteit in het algemeen en ruimtelijke ordening. Hopelijk is dat agendapunt na vandaag weer helemaal terug van weggeweest.

De mannen met ervaring

Hans van der Cammen – 50 jaar ontwikkelingsschema Westen des Lands

Het ontwikkelingsschema hoort bij de nota “ontwikkeling van het westen des lands” van 1 februari 1958, een plan dat destijds onder grote druk tot stand kwam. Dat leverde een goed product op, want, zo citeert de heer Van der Cammen, “Planung ist die Tochter der Krise.” Omstreeks 1951 begon een ambtelijke commissie aan het plan. In die commissie waren acht departementen en drie provincies vertegenwoordigd. Daarnaast hadden de drie grote steden elk hun wethouder afgevaardigd. Nadat het plan aan de minister werd aangeboden, stuurde deze het vrijwel direct door naar de Tweede Kamer waar het op 1 februari 1958 werd vastgesteld.

West-Nederland (Noord-Holland, Zuid-Holland en een klein deel van Utrecht) besloeg destijds 21% van het Nederlands grondgebied. Bijna de helft van de Nederlandse bevolking woonde er, waaronder een hoge concentratie agrariërs. Vrijwel alle grote industrie was in het westen gevestigd. In dat deel van Nederland werd binnen afzienbare tijd een bevolkingsgroei van 30% verwacht want men zag daar de beste kansen voor wederopbouw na de oorlogsjaren. De bevolkingsgroei die werd voorzien, was



het gevolg van verplaatsing van bevolking uit andere landsdelen volgens taakstelling. De planhorizon was 1980. Het idee was dat in de planperiode de woningvoorraad zo goed als verdubbeld zou worden.

Deze kwantitatieve urgentie bracht kwalitatieve urgentie met zich mee. Door de aard van de geplande migratie gingen er sociale onderwerpen spelen zoals bezorgdheid over sociale ontworteling of moreel verval van plattelandsjongeren die zich naar de grote stad verplaatsten. Bovendien realiseerde men zich dat er steden van on-Nederlandse omvang zouden gaan ontstaan. *Geen metropool in ons land*, was de opvatting, want dat zou het einde betekenen van de Nederlandse cultuur. Deze overweging resulteerde in een ontwerp waarin een compromis werd gesloten tussen spreiding en inrichting. De steden waren de dragers van het economische model. Instroom van mensen verliep op aanwijzingen van de rijksoverheid heel geleidelijk en geordend. Men wilde de economische kansen niet voorbij laten gaan, maar de daaruit voortvloeiende sociale gevaren sterk inperken.

Ten tijde van de ontwikkeling van het ontwikkelingsschema westen des lands publiceerde de ambtelijke ondersteuning van de minister van ruimtelijke ordening "Het Westen en overig Nederland." Daarin werd gepleit voor spreiding van welvaart en eerlijke verdeling van voorzieningen en kansen over het gehele land.

Hoofdpunten uit het ontwikkelingsschema:

Stedelijke geleiding op alle niveaus. "Het gezin is de oorsprong van de stedelijke gemeenschap;" van daaruit werd het gemeenschapsleven opgebouwd. Stedelijke geleiding werd vertaald in verschillende niveaus waaronder de agglomeratie of stadsgewest (een term die ook nu nog wordt gehanteerd) met een doorsnede van maximaal 8 kilometer: bestuurlijk overzichtelijk en het buitengebied is altijd op fietsafstand. Deze beheerste groei leidde tot een opbouw van steden die ook nu nog zichtbaar is (voorbeeld: Schiedam Noord).

Stadsgewesten of stedengroepen lieten een enigszins ander groeipatroon zien; daar wilde men doorgroei juist voorkómen door de aanleg van bufferzones. De grond van die bufferzones was van de rijksoverheid.

Vleugels of conurbaties zouden we nu wellicht stedelijke netwerken noemen; toen had men het eerder over de Randstad als gedecentraliseerde wereldstad. Opgemerkt moet worden dat er een steeds zwaarder accent op de zuidwestelijke vleugel kwam te liggen; zie ook het Plan Delta 2000+.

Open agrarisch middengebied. Het Groene Hart is van geofysische oorsprong, namelijk een verzakt veenplateau waardoor het onmogelijk was, er grote nederzettingen te stichten. In het ontwikkelingsplan van 1958 was het voorkómen van verrommeling van het landschap een van de doelstellingen – volgens de heer Van der Cammen is dat niet heel goed gelukt. Een tweede, eveneens belangrijke ambitie was het voorkómen van geplande verstedelijking. Het Groene Hart is als het ware een *omgekeerde green belt*.

Uitwaartse opvang van de groei. Over dat principe is in het plan van 1958 maar weinig terug te vinden. Het idee van groeikernen is pas veel later uitgewerkt en die groeikernen hebben uiteindelijk niet gediend voor de opvang van agrariërs uit andere delen van Nederland maar voor de *uitstoot* van bevolking uit de grote steden.

Kritische tegengeluiden. Minstens drie partijen zetten grote vraagtekens bij het ontwikkelingsplan. Daaronder was het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat destijds zijn minderheidsstandpunt keurig heeft laten noteren. Dit ministerie had liever één functionele eenheid gezien in plaats van verschillende vleugels, ook al met het oog op de kosten van woon-werkverkeer. Dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan het kortste eind trok, is inmiddels duidelijk.

De toenmalige minister van Landbouw, de heer Herwijer, stelde zich soepel op. De provincie Utrecht wilde ruimte reserveren aan de westzijde van Utrecht-stad.



Opmerkelijk is dat het gehele proces zich volledig in de publieke sector heeft afgespeeld; enig openbaar debat is er niet geweest.

Conclusies. Volgens de heer Van der Cammen is de keus om een Hollandse metropool onmogelijk te maken destijds heel bewust en grondig gemaakt. Er is goed over nagedacht en het is goed onderbouwd. Had het anders gekund? Meer stedelijke ontwikkeling in het Groene Hart had wellicht de parkontwikkeling beter haalbaar en ook beter betaalbaar gemaakt. Het Groene Hart is toch vooral van de bewoners van de kleinere gemeenten; zij stellen nu eenmaal andere prioriteiten. De polynucleaire volksaard van de Nederlanders is in het verloop van het traject allesbepalend gebleken. De 700.000 mensen uit andere delen van Nederland zijn nooit gekomen en de heer Van der Cammen vermoedt dat de deskundigen van toen dat wel hebben geweten. Toch is dankzij die verwachte bevolkingsgroei het ontwikkelingsplan er gekomen. De groeisteden zijn er eveneens om die reden gekomen, ook al zijn zij uiteindelijk gevuld met andere mensen dan de bedoeling was.

Wiens belang is een nieuw ontwerp van de Randstad?

Een mooi overzicht van de afgelopen vijftig jaar, aldus de dagvoorzitter, waarbij de actualiteit van de noties van destijds opvalt. Het is belangrijk om de rode draad van de geschiedenis niet te snel los te laten, maar erop voort te werken.

Jan Jaap de Graeff, directeur Vereniging Natuurmonumenten

De heer De Graeff was eerder dijkgraaf van Schieland en voorzitter van de unie van waterschappen. Bovendien is er een gemaal naar hem vernoemd.

De nota in 1958 werd in opdracht van de Rijksdienst voor het Nationaal Plan uitgebracht. De studie heeft heel veel invloed gehad. Omstreeks dezelfde tijd verscheen er een publicatie van de organisatie Natuur & Landschap onder de titel "Theorie en praktijk." Samensteller was drs. R.J. de Wit, de latere commissaris der Koningin van Noord-Holland. Deze studie was positief over het feit dat steden niet meer ongelimiteerd mochten groeien, was enthousiast over de grote groene ruimte die dat zou opleveren en over het feit dat de Randstad zich zó zou kunnen ontwikkelen tot een gedecentraliseerde wereldstad. Toch werd er ook getwijfeld of het ontwikkelingsplan van de overheid werkelijk van belang kon zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Profetische woorden van 50 jaar geleden! Het ontwikkelingsplan heeft echter – zo weten we nu – wel degelijk effect gehad. Dat grote delen van de Randstad nog groen zijn, hebben we waarschijnlijk aan dat ontwikkelingsplan te danken.

Bij het nadenken over de toekomst van de Randstad werd toen al de vraag gesteld hoe de visie werkelijkheid zou kunnen worden; *hotspot of hutspot*, dat was toen de vraag al en dat is het nu weer.

De opgaven voor het landelijk gebied zijn in grote lijnen wel bekend. Het is duidelijk wat de bedoeling is van de ecologische hoofdstructuur en hoe deze vorm moet krijgen. Naast groene opgaven zijn er klimaatopgaven ten aanzien van de veiligheid van de kust, de grote rivieren en vooral ten aanzien van waterberging in het middengebied. In dat deel van het land is er unieke natuur. Er zijn unieke landschappen in het laagste deel van Nederland die met niets ter wereld vergelijkbaar zijn; dit wordt (te) vaak vergeten.

Naast genoemde opgaven zijn er de nodige programma's: het Noordvleugel- en het Zuidvleugelprogramma, het Groene Hartprogramma, het urgentieprogramma Randstad en zo meer.

Volgens de heer De Graeff ontbreken er ook zaken, naast alles wat aangepakt wordt. Zo is er geen visie op de richting waarin grondgebonden landbouw en melkveehouderij zich zou moeten ontwikkelen. Die bedrijfstvormen nemen nog steeds grote delen van West-Nederland in beslag. Volgens een politieke uitspraak van een paar jaar geleden moet de melkveehouderij daar blijven



vanwege het behoud van de openheid van het landschap en de recreatiemogelijkheden die dat oplevert. Aan de andere kant daalt uitgerekend dát gedeelte van Nederland met grote snelheid en is doorlopend pompen noodzakelijk. Toch wordt eraan gehecht dat een deel van dat gebied agrarisch blijft, al dan niet ingegeven door nostalgische beelden. De heer De Graeff vindt dat er te weinig is gewerkt aan een realistisch perspectief voor de landbouw. Vooral stadsbewoners spreken vaak over het Groene Hart alsof het een soort *Central Park* is, maar dat is het niet, althans, niet uitsluitend.

Het Groene Hart heeft te maken met een gebrekkige bestuurlijke cultuur en het gebrek aan sturing dat daarvan uitgaat. Planning ligt in handen van belangenorganisaties. Natuurlijk ontbreekt het vooral aan een duidelijke visie op hoofdlijnen over de richting waarin de Randstad zich moet ontwikkelen. De bouwstenen zijn er wel maar het draagvlak ontbreekt. Het gebied kent een hoge bestuurlijke dichtheid op een te klein oppervlak, die bovendien weinig samenhang vertoont. De spreker heeft niet veel waardering voor het gemak waarmee het kabinet het rapport van de Commissie Kok in een bureau heeft gelegd. Het is politiek gezien wel verklaarbaar, maar wat de inhoud betreft simpelweg onverantwoordelijk.

De opgaven zijn bekend, zowel wat betreft *groen* als *blauw*, maar ook met betrekking tot andere sectoren. Er zijn veel projecten gedefinieerd en een visie op landbouw ontbreekt. De bestuurlijke constellatie is niet sterk. Nu dreigt het groene land verloren te gaan; wat in honderden jaren aan uniek polderlandschap is ontstaan, dreigt te verdwijnen.

Er moet een echte visie komen; een document met uitgangspunten en een kaartbeeld. Een integrale structuurvisie is gewenst; de motie van kamerlid Roos Vermeij dringt daarop aan en de heer De Graeff steunt deze van harte.

De woningbouwopgave is in grote lijnen bekend. Er wordt voor gepleit, dit te doen door middel van herstructurering en bundeling met bestaande, grote woonkernen. Herstructurering is weliswaar een wat duurdere oplossing, maar beheer en onderhoud op lange termijn is aanzienlijk goedkoper. Woningbouwopgaven zouden wat aan de randen van het groene gebied moeten worden ingevuld en liever niet in het groene gebied zelf.

Er is een regionale waterbergingsopgave. Oplossing kan best nabij de grote steden worden gezocht want dat spaart oppervlak uit en bovendien komt daar het water vrij. De grote droogmakerijen kunnen waarschijnlijk prima fungeren als waterberging, bijvoorbeeld in combinatie met stedelijk groen. Voor wat betreft de grondgebonden landbouw zou niet per definitie de functie het peil moeten volgen; dat moet geen dogma zijn! De waterhuishouding kan worden aangepast, er is nu vooral duidelijkheid gewenst met het oog op de toekomst van de landbouw.

Wat natuur betreft moet de achterstand in de ecologische hoofdstructuur worden weggewerkt. Er moet nog veel gerealiseerd worden en daarvan moet nu echt werk gemaakt gaan worden.

De heer De Graeff is van mening dat de landschapsopgave nog onvoldoende is uitgekristalliseerd. Er is een groot nationaal landschap, maar de betekenis daarvan is betrekkelijk. Het ontbreekt aan centraal vastgelegde uitgangspunten. Welke plekken moeten er echt behouden blijven? Waar staat behoud en restauratie voorop? Het is dringend noodzakelijk dat er onderscheid wordt gemaakt tussen begeleiding (behoud) en ontwikkeling, anders komt er van het landschap in zijn geheel helemaal niets terecht.

Over de kust wordt door vele partijen nagedacht. Er moeten niet in een te vroeg stadium standpunten en analyses op worden losgelaten; dit is immers dodelijk voor verdere creativiteit. Ontwikkelingen buitengaats kunnen beslist overdruk wegnemen; vanuit natuur en landschap geredeneerd hebben ontwikkelingen (gradiënten) de aandacht.

Ten slotte benadrukt de heer De Graeff nogmaals het belang van een integrale structuurvisie. De Randstad kent veel plaatsen die echt de moeite waard zijn en de Nederlandse natuur is uniek. Het zou jammer zijn als deze uitsluitend zou voortleven op schilderijen en in gedichten. Zonder visie zal het hutspot worden en wat eenmaal hutspot is, zal geen hotspot meer worden.



Wim Hafkamp, wetenschappelijk directeur Nicis Institute

Tegenover de *groene* opgaven staan de *rode* opgaven. De heer Hafkamp is milieueconoom; hij houdt zich bezig met grootstedelijke vragen. Het Nicis Institute is het kenniscentrum van de grote steden. Daar spelen voornamelijk onderwerpen zoals wonen en werken, veiligheid, economie en innovatie en zo meer. Het gaat er dus minder over de ruimtelijke, grootschalige op de lange termijn gerichte discussie.

Met betrekking tot de Randstad spelen er de volgende vragen: wat is de actuele opgave? Waar staan we? Hoe moet het verder? Hier bepaalt het ruimtelijk schaalniveau het denken van de milieueconoom. De opgave speelt zich af op meerdere schaalniveaus, wat de zaak lastig maakt. De aanduiding *Randstad* zou door luchtvaartpionier Albert Plasman als eerste zijn gebruikt maar naar de normen van nu was die aanduiding natuurlijk volstrekt onjuist. Het gebied dat hij bedoelde, was geen stad en al helemaal geen Randstad. Het heeft lang geduurd vóór dit in termen van stedelijkheid de kenmerken van een stad begon te vertonen. “De Randstad bestaat niet” is de titel van een in de jaren 1990 gepubliceerd boekje van Niek de Boer. Daarin werd het ontbreken van samenhang eigenlijk bevestigd. Er is geen sprake van een Randstad, maar van een Noord- en een Zuidvleugel, elk met een eigen dynamiek en met eigen kenmerken. Toch bevindt zich in West-Nederland een verstedelijkt gebied, het is zelfs groter dan de Randstad zoals die op landkaarten is aangegeven. Toevoerwegen zijn gedurende de gehele dag overvol; zij stromen vol vanuit alle richtingen en treinen zitten in beide richtingen eveneens vol. Mensen die in de Randstad werken, komen overal vandaan.

Volgens onderzoeker Rem Koolhaas is het verstedelijkt gebied in onze streken een van de grootste ter wereld; het strekt zich over een veel groter gebied uit dan wat wij de Randstad noemen. Op de ‘lichtjeskaart’ van Europa bij nacht is dit goed te zien. Je kunt haast spreken van een *Eurodelta*. Het Verdrag van Rome dateert van nog maar twintig jaar geleden; de grenzen in Europa zijn pas sinds de jaren 1990 open. De Europese en mondiale industrie is zich ruimtelijk aan het herconfigureren en het is niet te overzien welke krachten dat losmaakt. Er komen steeds meer Europese richtlijnen waardoor het over een steeds groter schaalniveau gaat. Volgens de heer Hafkamp moet het denken over de Randstad beter inspelen op welke dynamiek zich op welk schaalniveau afspeelt. Nederlandse planningskaarten houden naar de mening van de heer Hafkamp ten onrechte op bij de Nederlandse grens.

Zie ter vergelijking “America 2050,” over ruimtelijke, stedelijke ontwikkelingen in de Verenigde Staten met als doel het denken in megaregio’s te ontwikkelen. Het gaat daarin dus om méér dan een verzameling steden bij elkaar. Deze denkwijze zou het debat over de Randstad en de verstedelijkingsopgave kunnen ondersteunen.

Zie de Startnotitie 2040 waarin de Randstad wordt neergezet als een duurzame, concurrerende topregio. Concurrerend op kracht, dynamiek, snelheid, efficiëntie en kostprijs en concurrerend met andere topregio’s zoals Londen, Parijs, Barcelona, het Ruhrgebied. Concurrerend in clusters: lifestyle, IT, financiën, verzekeringen, entertainment en design. Concurrerend als vestigingsplaats voor Europese hoofdkantoren, kenniscentra. Concurreren op bereikbaarheid. Dringend gewenst is een passende visie voor ná de Motie Lemstra, zegt de heer Hafkamp, die zich niet uitsluitend moet richten op de concurrentieretoriek. Daarin is Nederland te eenzijdig.

Als voorbeeld stelt de spreker Melbourne hier tegenover, *de stad van Jane Jacobs* die door omvang, diversiteit, specialisatie, breedte, kruisbestuiving en innovatieklimaat intrinsiek dynamisch is. Ontwikkelingen worden daar van binnenuit op gang gebracht. De stad is groot geworden in de twintigste eeuw met tal van activiteiten en ontwikkelingen en vervolgens ook weer in verval geraakt. Vanuit deze toestand is toen een beweging in gang gezet waarbij misstanden stap voor stap werden aangepakt, zowel op sociaal-maatschappelijk als ruimtelijk gebied. Melbourne is nu een zeer welvarende metropool en heeft dat bereikt zonder schaalvoordelen, zonder locatievoordelen. Ook dit



verhaal kan het debat Randstad 2040 helpen: het pleidooi om de eigen kracht in de stad te benutten. De partijen die nodig zijn om dat goed te doen, zijn er al en moeten niet verloren gaan tengevolge van het concurrentiedebat.

Volgens de heer Hafcamp vallen de opgaven in *de stad van Jane Jacobs* grotendeels samen met de opgaven in *de stad van Michael Porter* – het is een kwestie van maatvoering: aantrekkelijke woon- en werkmilieus, grote beroepsbevolking, een goed onderwijssysteem. Belangrijk aspect is een aantrekkelijk woon- en leefmilieu voor de inwoners. Schoon, heel, veilig, zuinig, respect uitstralend, rekening houdend met minderheidsgroepen. Daarnaast is een aantrekkelijke groen-blauwe structuur gewenst, onder andere ten behoeve van recreatiedoeleinden. Dit alles kan alleen maar functioneren als er uitstekende verkeers- en vervoersnetwerken zijn, zowel voor personen als voor goederen, inclusief een uitstekende infrastructuur. Op het gebied van infrastructuur staat de Randstad er niet goed voor en dat geldt ook voor de openbaar vervoersmogelijkheden.

Wat is er nodig voor Randstad 2040? Een robuust ruimtelijk raamwerk dat alle stromen aankan in verschillende dimensies: waterstromen, mensenstromen, goederenstromen. Ruimtelijke specificatie van verkeers- en vervoersnetwerken gaat voor, want deze bepaalt wáár mensen kunnen komen. Mensen gaan nu eenmaal alleen daarheen, waar zij *kunnen* komen. Dit vereist denken in een metropolitain vervoerssysteem van hoge kwaliteit zoals Stedenbaan, Randstadrail en de Zuidtangent. Ontwikkelingen op knooppunten, hoogintensief ruimtegebruik, multifunctioneel en van hoge ontwerp kwaliteit. Kortom, een robuust ruimtelijk raamwerk in combinatie met flexibele arrangementen.

De dagvoorzitter constateert hierna dat de opvattingen over schaalniveau aan het veranderen zijn. Interessant vindt hij de suggestie om het concurrentieaspect los te laten en voortaan meer van binnenuit en vanuit eigen kracht de stad te ontwikkelen.

Opgave: de nieuwe generatie aan het woord

Drie sprekers die in de Randstad wonen en werken vertellen over hun werk- en leefomgeving

Tracy Metz

Journaliste NRC, gastonderzoeker van het ruimtelijk planbureau en lid van de Deltacommissie. Schrijfster van het boek "Op de grond" over de problematiek in Amerikaanse megametropolen.

Wat is de Randstad, wat is zijn positie – nationaal en internationaal – en wat valt ervoor te kiezen? Mevrouw Metz ziet het als een *daily urban system* waarin het veel tijd kost om je te verplaatsen. De Randstad heeft zich tot *netwerkstad* ontwikkeld; eigenlijk is het *van alles een beetje*. Dit levert interessante landschappelijke- en mobiliteitsbelevissen op. Gemeenten lijken elkaar als concurrenten te beschouwen en daarom springen eerder de verschillen in het oog dan de samenhang van het geheel. Waarom, bijvoorbeeld, is er in de Randstad nog geen samenhangend parkeersysteem? De Randstad als netwerkstad tussen *servet en tafellaken*; afzonderlijk zijn de kernen niet groot genoeg en bovendien zijn deze niet hecht genoeg verbonden om samen als metropool te functioneren. Sommigen vinden dat de Randstad eerder een verzameling van stadsgewesten is dan een netwerk, maar hier – op ongeveer 20% van het Nederlands grondgebied – wordt wél de helft van het nationaal inkomen verdiend door de 40% van de bevolking die er woont.

Is het concept van de Randstad verouderd? Volgens prof. Dirk Frieling is dit het geval. Een groen middengebied met daar omheen een ring van verstedelijking is wel een krachtig concept, maar de kloof tussen concept en werkelijkheid is te groot geworden. Het is niet helemaal geworden zoals de planologen in 1958 hoopten. Bovendien lijkt Amsterdam met de Noordvleugel zich van de Randstad af te scheiden.



Hoe moet het verder met de realiteit van de Randstad? Volgens mevrouw Metz moet eerst de *bloedsomloop* worden verbeterd; projecten als Randstadrail, de OV-chipkaart, een eenduidig parkeersysteem en kilometerheffing moeten snel van de grond komen.

Roos Vermeij

Tweede Kamerlid voor de Partij van de Arbeid, woordvoester voor ruimtelijke ordening.

Een persoonlijke bijdrage als *vrouw in de Randstad* op uitdrukkelijk verzoek van de heer Frieling. De presentatie opent met een foto van de studie uit 1958, die de bibliotheek van de Tweede Kamer in de afgelopen tien jaar niet had uitgeleend. De toelichting was twaalf jaar niet uitgeleend. Toch is dit rapport de erkenning van de Randstad van regeringswege; geconcentreerde groei van de stedenring met behoud van ruimte tussen de steden en het Groene Hart als centrale ruimte van formaat. Verwijzend naar het boek van Niek de Boer stelt ook mevrouw Vermeij dat “de Randstad” niet bestaat. De metropool Amsterdam breidt zich uit en in de Zuidvleugel ontstaat een stedelijke brij, een crisisgebied. Wat is haar Randstadgevoel? Dat zit hem vooral in mobiliteit, zo geeft zij aan, je voelt je echt in de Randstad als je ergens in een file staat.

Het idee van een Deltametropool spreekt aan. Het is een heel aardige perspectiefverschuiving om naar het westen van het land te kijken als een dunbevolkte stad in plaats van als een dichtbevolkte regio. Het vormgeven van woon- en werkgebieden zal op regionaal niveau moeten plaatsvinden. Een open land met groene steden – volgens een studie uit 2002 onder leiding van Bram Peper en Adri van Duyvestein – wordt misschien afgedwongen als gevolg van de klimaatsverandering.

Fatima Mzallassi

Bouwkundige TU Delft, proefschrift over stedelijke vernieuwing.

Wat is de Randstad? Voor mevrouw Mzallassi persoonlijk wordt dat steeds meer Amsterdam en minder Delft, Den Haag, Utrecht en Rotterdam dan voorheen. Haar werk is verspreid over verschillende plaatsen in de Randstad op verschillende dagen van de week. Dus op de vraag naar wat de Randstad is, kijken planners naar de kaart. Mevrouw Mzallassi mist het culturele aspect. Zijn Rotterdammers bereid zichzelf als randstedelingen te zien, evenals Amsterdammers en Utrechters? Verschillende steden, verschillende culturen. Personen, instellingen, instituten en scholen zouden verder moeten kijken dan de eigen gemeentegrens, al is een vaste ankerplaats wel belangrijk. Echter, willen steden de Randstad zien als een geheel van delen die elkaar aanvullen? Wil bijvoorbeeld Rotterdam de architectuurstad zijn en is Amsterdam bereid om daarop wat minder nadruk te leggen?

De Randstad is mooi en divers. Binnen korte tijd reis je naar een andere stad met een heel ander karakter en een heel andere dynamiek. Naar egalisering zouden we niet moeten streven; ieder mag de eigen identiteit behouden, daarbij voorbij de eigen gemeentegrens kijkend.

Voorlopige conclusie. De dagvoorzitter constateert dat de Randstad samenhang nodig heeft; meerdere sprekers hebben daarop gewezen. Zonder samenhang wordt het niets. Daarnaast is specialisatie nodig – méér dus, dan alleen een fysieke opgave.

Naar een nieuw concept?

Het middagprogramma gaat in op de manier waarop de eerder toegelichte onderwerpen een plaats op de kaart kunnen krijgen.

Waardepatronen en normatieve criteria in ruimtelijk beleid – Marianne Kuijpers-Linde



Mevrouw Kuijpers is geograaf en werkte bij het Milieu en Natuur Planbureau als teamleidster ruimtelijke structuren en mobiliteit. Zij ontwikkelde het project "Nederland Later" en schreef in dat kader een programma. Dit betreft onze kennis over de Randstad waarbij de centrale vraag is: hoe zou Nederland er in 2040 uit kunnen zien?

In het ochtendprogramma zijn achtereenvolgens aan de orde geweest een terugblik op het beleid en de persoonlijke beleving van vrouwen in de Randstad. Het middagprogramma benadert de Randstad empirisch-rationeel en vervolgens creatief.

Bij het bepalen van ruimtelijke beelden is waardeoriëntatie in de samenleving van wezenlijk belang. Ruimtelijke beelden voor de toekomst zijn niet zonder meer objectief te maken omdat altijd die waardeoriëntatie een rol speelt. Daarvoor is een driedelig model ontwikkeld: sociaal, economisch en landschappelijk.

Bij sociaal-culturele aspecten van de ruimtelijke inrichting van Nederland gaat het onder andere om zaken zoals de kwaliteit van de woonomgeving, segregatie en beschikbaarheid van groen. Aan de economische kant draait het om zaken als bereikbaarheid, vestigingsklimaat en kosten. De landschappelijke kant richt zich op behoud van diversiteit, behoud van het landschap en het vermogen tot aanpassing aan veranderingen in het fysieke systeem.

De verschillende planbureaus hebben een toekomstverkenning gemaakt die de periode tot 2040 bestrijkt. Daarbij is gekeken naar de mogelijke ontwikkelingen op verschillende gebieden en hoe zich dat in ruimtelijke beelden vertaalt. Daarnaast speelt de klimaatverandering een belangrijke rol. De prognose is dat de zeespiegel tot het jaar 2100 zal stijgen met 35 tot 85 centimeter met een uitloop naar ca. 1,5 meter (worst case). Met die verandering in het fysieke systeem krijgt Nederland in de komende eeuw te maken. Er is dus het overstromingsrisico vanuit zee, waarna bij stijging van de zeespiegel het water uit de grote rivieren niet meer kan afvloeien. Bovendien kan er *zoute kwel* ontstaan. De technologie voor kustbescherming kan een zeespiegelstijging van 1,5 meter per eeuw opvangen. Studie heeft uitgewezen dat ook kweldruk niet zo'n heel groot probleem wordt en dat het bovendien slechts lokaal zal spelen. De afvoer van rivierwater wordt wél een probleem, met name bij Dordrecht, Rotterdam, Arnhem en Zwolle. Daarvoor is dus aanpassing op lange termijn nodig. Eén van de mogelijkheden is een wijziging van het peilbeheer van het IJsselmeer.

Wat betreft de bevolkingsontwikkeling wordt er een groei naar 19,7 miljoen mensen in 2040 verwacht. Er komen dus nog flink wat mensen bij, voornamelijk tengevolge van migratie. Nog belangrijker is het feit dat het aantal éénpersoonshuishoudens zal toenemen. Daarmee neemt de vraag naar stedelijk gebied toe, met name in het westen van het land. In een database is alle kennis over huidig en vroeger ruimtegebruik vastgelegd, evenals kennis over ontwikkeling per gebruiksfunctie en bestaande beleidskaarten. Dit heeft geleid tot de verwachting dat de verstedelijking in de huidige Zuidvleugel (Den Haag, Delft, Rotterdam) aan elkaar gaat groeien. Glastuinbouw wordt daarbij als het ware het Groene Hart *ingedrukt*. De transformatiezone en de Vechtstreek maken de verstedelijking compleet. Deze verstedelijking zal zijn beslag krijgen in de komende decennia.

Volgens mevrouw Kuijpers heeft vrijwel elk departement zijn eigen kaart van Nederland en zijn eigen bijbehorende ambities. Men wil rekening houden met klimaatverandering, verbetering van bereikbaarheid, verbetering van vestigingsplaatsfactoren, woonwensen, groene woonmilieus en zo meer. Consensus is er over de identiteit en diversiteit van het Nederlandse landschap; die wil men behouden. Met het trendscenario als uitgangspunt en aan de hand van de indicatoren *planet, people en profit* zijn de wensbeelden van elk departement uitgewerkt in ruimtelijke beelden (kijkrichtingen). Kijkend naar de kosten van de gebouwde omgeving vallen de investeringskosten op; die zijn goed in beeld. Daarnaast zijn er beheerskosten, bijvoorbeeld voor rioolbeheer. Die zijn zo goed mogelijk in beeld gebracht.

Op het onderwerp bereikbaarheid gaat mevrouw Kuijpers wat nader in; voor de overige aspecten wordt verwezen naar de presentatie en naar het rapport zelf. Er zijn verschillende mogelijkheden om



het bereikbaarheidsprobleem aan te pakken. Een alternatief kaartbeeld laat dat zien. Bundelingsbeleid en stedelijk verdichtingsbeleid conform de nota Ruimte is succesvol, en daarop kan worden ingespeeld. Wat betreft mobiliteit kan grofweg worden gesteld dat beprijzing het effectiefst zal zijn – daarmee wordt de grootste bereikbaarheidswinst geboekt. Goede tweede is bundeling; ook dat kan bij efficiënte toepassing een flinke bereikbaarheidswinst opleveren. Zelfs het beter benutten van het bestaande openbaar vervoer – meer treinen over reeds bestaand spoor – levert bereikbaarheidswinst op. In vergelijking daarmee is *meer asfalt* niet de meest voor de hand liggende oplossing en zal een extra investering van € 14,2 miljard niet zoveel opleveren.

Volgens een enquête van VROM is er sterke behoefte aan *ruim en groen wonen* in de Randstad. Een ander voorbeeld is het landschap; er ontstaan heel diverse ruimtelijke patronen als de verstedelijking restricties opgelegd worden en als er iets aan de manier van landbouw wordt veranderd. De onderzochte kijkrichtingen leveren heel verschillende beelden op en het is opvallend dat er op veel aspecten winst te behalen valt. Echter, zie de richting ruim en groen wonen: die richting verslechtert ten opzichte van het trendscenario. Het creëren van groene woonmilieus spoort nauwelijks met de andere opgaven zoals ruimte voor water, veiligheid, ruimte voor natuur en bereikbaarheid.

Met de aldus verzamelde kennis en informatie werd een optimalisatievariant gemaakt: verstedelijking van de Randstad op de ring met een uitbouw richting Gelderse Vallei en een opschaling van de Randstad waarbij Noord-Brabant en Gelderland een belangrijker rol gaan spelen. Welke ruimtelijke beelden zijn er nog meer denkbaar? Daartoe werden andere onderzoekers uitgenodigd om hun visie op het model te geven.

TU Delft (bouwkundigen, architecten) pleit voor het ruimte geven aan natuur; een nieuw Groen Hart waarop een hoog restrictief beleid van toepassing is. Daarnaast wordt nadruk gelegd op grootschaligheid van de stedelijke ontwikkeling door middel van negen nieuwe centra rond het Groene Hart met elk hun eigen specialiteit: zakelijke dienstverlening, haven, kennis, cultuur. Daarin is het mobiliteitsnetwerk belangrijke drager van de ruimtelijke structuur van de Randstad en van Nederland en daarom zijn er uitstekende internationale verbindingen nodig. Als de klimaatverandering doorzet, zullen handelsroutes via het Noorden steeds belangrijker worden en Nederland moet dus ook op Noord-Europa goed aangesloten zijn. Vergaande specialisatie binnen de Randstad dus, het goederenvervoer naar de zuidkant en het zakelijk passagiersvervoer naar de noordkant. In deze visie wordt de glastuinbouw naar Zeeland verplaatst. Aan het Groene Hart wordt hoge natuurwaarde toegekend.

Het concept van de Universiteit Utrecht (economisch geografen) omvat vier stedelijke centra. Ten behoeve daarvan is het noodzakelijk om te investeren in een infrastructuur die de stedelijke kernen adequaat ontsluit. Rond de steden moeten er aantrekkelijke woonmilieus ontstaan; bijvoorbeeld langs de Vecht, de Utrechtse Heuvelrug en de kust. De kust is tot nu toe tamelijk onderontwikkeld gebied dat een kwaliteitsslag goed kan gebruiken. Het gevolg van de economische benadering is een aanzienlijke verstedelijking van de Deltametropool met daarbij een aaneensluiting van nieuwe groene woonmilieus, zowel in het Utrechtse deel als in de strook Amsterdam-Leiden-Den Haag. De glastuinbouw wordt verdrongen door die nieuwe groene woonmilieus.

Met Wageningen, de *groene universiteit*, vond de lastigste briefing plaats. De milieumensen legden nadruk op de kwaliteit van het Groene Hart en pleitten er sterk voor om die kwaliteit te benutten, echter niet alleen vanuit behoudzucht. Durven experimenteren met de ruimte, was hun advies, met gebruik van technologie. Het idee van Holland Acht om eilanden in het Markermeer te maken of eilanden voor de kust kan beter worden benut. Dat leidt tot een heel ander ruimtelijk concept, namelijk een van verstedelijking langs de kust en op nieuwe locaties. In het Groene Hart wordt vanuit ontwikkelperspectief naar nieuw landschap gezocht.



De economen van de Universiteit van Amsterdam, de Vrije Universiteit en de Erasmus Universiteit kwamen met heel andere ideeën. Zij stelden *bereikbaarheid* en versterking van de concurrentiepositie van Nederland centraal. De economische concurrentiepositie wordt voornamelijk bepaald door de regio Amsterdam en het ligt dan ook voor de hand om in die regio te investeren. Voor natuur moet in die opzet plaats worden gevonden buiten de Deltametropool, wat het einde van het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug betekent. De Alblasserwaard kan als belangrijk natuurgebied wel bewaard blijven.

Wat betekenen deze vier studies voor de kwaliteit van Nederland? In de Delftse variant wordt bereikbaarheid wat lastig en die variant vergt bovendien forse investeringen. De economisch-geografische variant laat een verbetering van de woonomgeving en het internationaal vestigingsklimaat zien, maar landschap en segregatie scoren duidelijk minder.

Tengevolge van toepassing van nieuwe technologie zal de Wageningse variant vooral wat betreft investeringen heel kostbaar zijn. Deze investeringen staan echter in geen verhouding tot de beheerskosten, gezien de lange looptijd. Dit geldt voor elk van de vier varianten. De beheerskosten zijn vele malen hoger dan de investeringskosten, maar beheerskosten zijn nu eenmaal niet zo zichtbaar.

In de economische variant scoren veiligheid, biodiversiteit en kwaliteit van het landschap duidelijk minder dan zoals het Milieu en Natuur Planbureau die hebben gedefinieerd.

Discussiepunten

- a. schaalniveau van de Randstad.
- b. infrastructuur – welke concepten kiezen we en hoe gaan we om met beheersmaatregelen?
- c. internationale oriëntatie is nu vooral op het zuiden gericht; komen het oosten en het noorden erbij?
- d. ruimtelijke specialisatie van de stedelijke gebieden of niet?
- e. huidig stedelijk grondgebruik – hoogbouw, ondergronds?
- f. natuur – nationaal en internationaal en bescherming van nationale landschappen.
- g. woonwensen van de Nederlandse burgers.

De heer Van Huut (ministerie VROM) vindt het interessant om te horen wat er leeft ten behoeve van input in het project Randstad 2040. Het ruimtegebruik in de Randstad tot 2040 wordt verkend en in kaart gebracht, maar het is ook belangrijk om verschillende ontwerpdisciplines naast elkaar te zetten. In de afgelopen weken hebben er verschillende ontwerpateliers plaatsgevonden en die hebben waardevolle input geleverd voor Randstad 2040. Volgens de projectleiding is het schaalniveau van de Randstad niet zaligmakend; ook hogere en lagere schaalniveaus verdienen nadere bestudering. De urgentie is er zeker, gezien het feit dat Randstad 2040 is opgenomen in het Urgentieprogramma Randstad. De lange termijn is dus wel degelijk een politiek aandachtspunt. In het kader van het project wordt daarnaast getracht om de dialoog met de samenleving vorm te geven – in week 7 vindt de Week van de Dialoog plaats; van harte aanbevolen!

Mevrouw Rijkenberg verwijst naar de combinatie van feitelijke ontwikkelingen, belevingen en meningen die in de voordrachten van vandaag naar voren kwam. Wordt dat alles nu, samen met de bevindingen uit de Week van de Dialoog, op een grote hoop geveegd? Dat doet dan niet veel recht aan de inbreng van vandaag. Dat is niet de bedoeling, zo zegt de heer Van Huut; het ontwerpsspoor is belangrijk omdat daarin de vakdiscipline aan het woord komt over de vormgeving van alle wensen en belangen op lange termijn. Randstad 2040 heeft een deel van de uitvoering van de visie al wat naar voren gehaald door ideeën die al heel lang leven nu al uit te voeren. Als voorbeeld wordt het alliantiespoor genoemd; een visie moet naar de mening van de heer Van Huut een coproductie zijn. Dagvoorzitter de heer Van Egmond vraagt zich daarop af of één visie op de Randstad nu al wel gewenst is. Uiteindelijk zullen er keuzes op het juiste schaalniveau gemaakt moeten worden, maar of zij ook allemaal realiseerbaar zijn – de maakbaarheid – is eigenlijk een tweede vraag.

Moeten we terug naar de planning? De heer Frieling geeft aan dat mevrouw Kuijpers criteria heeft benoemd waaraan een waarde wordt toegekend. Dat zijn weliswaar de oordelen van het Milieu en Natuur Planbureau, maar worden die criteria in Nederland nu ook gebruikt om te kijken hoe de verschillende waardepatronen liggen? Hoe kan het project Randstad 2040 anders tot de afweging van de verschillende visies komen? Levert de benadering van het Milieu en Natuur Planbureau een middel op om in de openbare besluitvorming tot optimalisering te komen? De heer Van Egmond wijst erop dat het projectteam van mevrouw Kuijpers de inhoud van beleidsnota's – in de afgelopen jaren met algemene instemming vastgesteld – is gekwantificeerd. De meningen uit de afgelopen 5 à 10 jaar zijn zo objectief mogelijk in kaart gebracht. Het komt er dus op neer dat we voor elkaar moeten brengen wat er politiek al afgesproken is. Dit zal niet vanzelf gaan; wat dat betreft loopt het kabinet echt achter.

De heer Ruis, programmamanager Randstad Urgent, antwoordt op de vragen van de heer Frieling dat hij verwacht dat het rapport "Nederland Later" zal bijdragen. Er is een koppeling gemaakt tussen waarden en het ruimtelijk eindbeeld en dat is politiek zeer behulpzaam. De praktijk is echter anders. Door te erkennen dat op zichzelf waardevolle concepten niet altijd opleveren wat we in de praktijk willen, kun je efficiënter werken. De heer Ruis pleit ervoor om bij waardesystemen steeds de realiteit te blijven betrekken.

De reactie van mevrouw Kuijpers is dat keuzes ook worden gestuurd door investeringen, maar investeringen vormen slechts een deel. Want wat kost het de samenleving om op de gekozen manier te blijven functioneren? In "Nederland Later" komt nadrukkelijk aan de orde dat de focus in Nederland eigenlijk te zwaar op investeringen ligt. Beheer op lange termijn is echter van veel groter belang. Daar passen andere afwegingen bij. De dagvoorzitter constateert dat er urgentie is en dat er een visie nodig is.

Perspectieven en projecten in ruimtelijk beleid – Rogier van den Berg

De heer Van den Berg wijst op een mooi afstudeerwerkstuk, "Interventies in het watersysteem in Nederland", een plan voor een nieuwe spui tussen Maas en Haringvliet. Daardoor zou Spijkenisse aan het water komen te liggen en dat zou een nieuwe impuls kunnen geven aan het zuidelijk deel van de Randstad. Dus ook zonder dat je de discussie over de ruimtelijke ordening van Nederland kent, ben je kennelijk in staat om een functionerend concept voor de Randstad neer te leggen.

Het afstudeeronderzoek van de heer Van den Berg zelf heette "Superbia, a network of villages in the green" (2001), 273 dorpen verspreid over het Groene Hart, allemaal bereikbaar via het bestaande lokale wegennet. Als student had de heer Van den Berg 1.600 km. lokaal wegennet in het Groene Hart gemeten en 400 km. regionale wegen. Aan die regionale wegen werden alle diensten gevestigd in een speciale gebouwen. Werklocaties waren aan de ringweg gesitueerd in de buurt van grote steden. Veel later concludeerde de inmiddels afgestudeerde stedenbouwkundige dat hij kennelijk met een ander concept was bezig geweest dan anderen in Nederland. Zie de schetsen "The city as an egg". In een van die opzetten wordt naar de stad gekeken als naar een gekookt ei: een kern en een schil. De 17^e-19^e eeuwse stad is te karakteriseren als een omelet: een hart met een periferie. De hedendaagse stad lijkt nog het meest op een roerei; een stedelijk veld met hier en daar een stukje bacon.

Voor de discussie is het handig om enigszins tot een afstemming te komen over een zeer eenvoudig, logo-achtig beeldmerk voor een bepaald gebied. "The good, the bad and the ugly" is een voorbeeld daarvan: "the good" is het idyllische beeld van Nederland rond 1950 met steden in een groene ruimte. "The bad" is een weergave van de situatie zoals deze eigenlijk is: sterk verstedelijkt. "The ugly", ten slotte, is alles waar zo'n 25% van de Nederlandse bevolking woont. De heer Van den Berg heeft de indruk dat er eerder aan "the bad" als realistisch feit wordt gedacht van waaruit nieuwe plannen worden gemaakt en dat de tegenstanders daarvan zich liever vasthouden aan het idyllische beeld uit 1950.



Het bureau Zandbelt & Van den Berg heeft samen met de TU Delft en de provincie Zuid-Holland gestudeerd op regionaal ontwerpen op de schaal van de Zuidvleugel, parallel aan het Zuidvleugel-atelier. Doel was, te kijken of het mogelijk was een regionaal ontwerp te ontwikkelen en om te kijken of het mogelijk was, toekomstscenario's voor de Zuidvleugel te schetsen. Met een gebied als Midden-Delfland konden de ontwerpers goed uit de voeten, evenals met de mogelijkheden voor een regionaal park tussen Rotterdam en Den Haag.

In enkele eenvoudige beeldmerken worden vormen zoals de compacte stad, de waterstad en de zwermstad gedefinieerd. Deze beeldmerken voor de Randstad worden aan de aanwezigen voorgelegd met de vraag een keuze te maken. De keuze voor een logo of diagram impliceert niet automatisch de keuze voor een bepaald plan. Het gaat om een hoofdprincipe als uitgangspunt voor de discussie. Uitwerking volgt in een later stadium. De logo's zijn gemaakt naar aanleiding van gesprekken met de Vereniging Deltametropool en met universiteiten.

Cirkel met groen hart: de Randstad zoals zij al vijftig jaar is; krachtig en duurzaam.

Rood kruis: een nieuwe zone in het westen des lands; de A12, Oudenrijn, sterke verstedelijking die het huidige hart in tweeën deelt. De verticale lijn verbeeldt de corridor van verstedelijking parallel aan de A4.

Grote Randstad: gaat uit van de visie dat de Randstad blijft groeien en niet één hart maar meerdere harten heeft, namelijk het Groene Hart, de Veluwe en het rivierengebied, geflankeerd door de Noordzee, de Zeeuwse eilanden, het IJsselmeer en het Brabants landschap. Onder Randstad wordt hier verstaan: de Randstad plus de Brabantse stedenrij, inclusief steden tot aan het IJsselmeer.

Netwerkstad: dit logo werd in samenwerking met de Vereniging Deltametropool in 2003 ontwikkeld voor Deltanet. Er werd een poging gedaan om fundamenteel anders over de Randstad te denken, dus niet in de verhouding rood-groen maar als een stad met twee complementaire netwerken (snelweg en spoorwegennet) als dragers van de nieuwe Randstad. Het ging dus vooral over bereikbaarheid en niet in de eerste plaats over de verhouding stad – land.

Hotspots, of Landport, Seaport, Airport: een verzameling van focusgebieden. De Zuidvleugelstad, Utrecht, het Gooi, de Utrechtse Heuvelrug en Groot-Amsterdam. De huidige ontwikkelingen in de metropoolregio Amsterdam voldoen aan dit logo. Kiezen voor dit logo wijst erop dat je plannen wilt overlaten aan andere overheden dan de nationale overheid.

Boter, kaas en eieren: een variant op Hotspots, uitgaande van drie samenhangende systemen en kleinere eenheden. Dit duidt een stadslandschap met afzonderlijke kernen en afzonderlijke groengebieden aan. De universiteiten zagen dit logo én Hotspots als richtinggevend voor de toekomst van de Randstad. Ook in de ontwerpateliers werd de neiging tot beheren van meer diversiteit op kleiner schaalniveau duidelijk. Dat betekent niet dat per definitie de *groene waarden* overboord worden gezet, maar dat er een duidelijke vraag is naar scherper gedefinieerde eenheden.

Driehoek: tegelijk met Netwerkstad ontwikkeld; het is gebaseerd op een samenhangend systeem rond een open gebied en waarin de landport, airport en seaport (regio Utrecht, regio Amsterdam en de Zuidvleugelstad) zich sterk van elkaar onderscheiden.

Wat is, naar de mening van de aanwezigen, een geschikt logo voor de nieuwe Randstad? Dat wordt democratisch beslist.

Cirkel met groen hart: geen stemmen

Rood kruis: 6 stemmen



Grote Randstad: 11 stemmen
Hotspots: 17 stemmen
Boter, kaas en eieren: 5 stemmen
Netwerkstad: 9 stemmen
Driehoek: 11 stemmen

Uitkomsten enquête naar aanleiding van 7 stellingen

Mondelinge toelichting door de heer Frieling. De respons op de vragenlijst was niet zo groot en van een representatieve ondervraging is dan ook zeker geen sprake. Ongeveer 20 personen vulden de lijst in.

De Randstad als relevante gebiedseenheid van ruimtelijk beleid. De meerderheid van de respondenten vindt dat dit in theorie wel zo is, maar dat beslissingsprocessen eerder volgend dan sturend zijn.

Zie stelling 4, effectief ruimtelijk beleid berust op een combinatie van projecten en doelgericht grondbeleid. De heer Frieling merkt op dat het over grondbeleid vandaag nog niet is gegaan, terwijl juist dit een problematisch aspect in de discussie is. Het verschil tussen de agrarische en stedelijke grondmarkt is zeer beslissend voor wat er in het gebied gebeurt en dat blijft nu juist structureel buiten de discussie. In het kader van de Vijfde Nota werd weliswaar een poging gedaan om contourenbeleid te maken, maar daarover werd men het niet eens. Een meerderheid van de respondenten kruiste de *groenfondsheffing* aan als goed idee; ook oud-staatssecretaris van financiën Grapperhaus heeft daarvoor sterk gepleit in een recent artikel. Volgens de heer Frieling is dit het enige politieke discussiepunt, naast de normale discussies over verwerving van grond – het zijn immers projectontwikkelaars die inmiddels bijna alle agrarische grond hebben opgekocht.

Zie stelling 6, voor 20 van de 33 in het Urgentieprogramma Randstad genoemde projecten is nog geen geld beschikbaar. Er zullen dus prioriteiten moeten worden gesteld. Naar aanleiding hiervan wijst de heer Frieling op de werkwijze die het Milieu en Natuur Planbureau heeft gekozen. Er zijn immers waardepatronen in de samenleving en de verschillen in die waardepatronen geven aan welke keus men uiteindelijk maakt.

Op stelling 7, de vraag of we al voorbij 2020 moeten kiezen, geeft een meerderheid van de respondenten aan dat het beter is om aan de regering te vragen een goede structuurvisie bij het eigen urgentieprogramma te geven. Enkele respondenten vinden het beter om alvast te kijken naar de contouren van een Europese regio.

Discussie en conclusies

Hebben we de boodschap die de Vereniging Deltametropool al acht jaar uitzendt, goed begrepen? Wat betekent dit, nu we lijken te staan aan de vooravond van een nieuwe fase na de vijftig jaar dat we al met het groene land bezig zijn? Wat wilden we ook alweer en hoe gaan we dat doen? Dat is natuurlijk een vraag voor de politiek. De inhoudelijk deskundigen kunnen waardevolle inbreng leveren met betrekking tot criteria, zie o.a. het overzicht in het rapport "Nederland Later."

Er zijn vandaag enige aanvullingen ter sprake geweest. Zo heeft Wim Hafcamp ervoor gepleit om ons eens wat minder te laten opjagen door wat er bijvoorbeeld in China gebeurt; de kracht moet en kan simpelweg uit onszelf komen. Ook wees hij erop dat ongeveer 80% van de Nederlandse interactie plaatsvindt met Noordrhein-Westfalen en België; dit zet onze mainportrelaties in een ander licht. Mevrouw Mzallassi vroeg aandacht voor de effecten van interne concurrentie en de polemiek in de Randstad in het kader waarvan iedereen voor zichzelf bezig is. Randstad betekent ook interne



samenhang, compleet met goede afspraken over wáár we wat gaan doen. Concurrentiediscussies kunnen we simpelweg niet gebruiken.

In enkele bijdragen kwam de bijzondere aard van het Nederlandse volk ter sprake. Nederland is het *Australië van Europa* – verschillende groepen zijn hier ooit gekomen: hugenoten, vogelvrijen, misdadigers uit overige delen van Europa. Mensen die elders niet meer konden blijven zijn Nederlanders geworden en de non-interventiehouding is er op sommige plaatsen nog steeds. De Deltametropool zou dus ook een weerspiegeling van onze volksaard kunnen zijn.

Kunnen de criteria zoals vermeld in “Nederland Later” het nieuwe vertrekpunt zijn voor de al decennia lang durende discussie? Het zijn er teveel, zo wordt gezegd; kunnen we ze niet verdelen in rood, groen, cultuur en concurrentie? Volgens een van de aanwezigen is het nodig, de criteria aan schaalgrootten te verbinden. Bovendien zijn sommige criteria strijdig. We kunnen het aantal criteria wat terugbrengen door te analyseren wat daarmee wordt verondersteld. Zijn wij het bijvoorbeeld al eens over wat we op het gebied van biodiversiteit moeten doen? De concurrentiepositie was al een schalkwestie; gaan we concurreren met China of gaan de steden in de Randstad onderling concurreren? De dagvoorzitter geeft aan dat er over een criterium als biodiversiteit eigenlijk geen discussie is; wij zouden voor de moerassen in de delta zorgen en de Zwitsers zorgen voor de Alpen, zo simpel is het. Zie ook de enquête van de heer Frieling waaruit wel lijkt te blijken dat er althans in dit gezelschap voorkeur is voor het Randstedelijk schaalniveau voor interacties. De heer Frieling geeft aan dat de kosten ook een belangrijk criterium vormen, ongeacht of dit nu investerings- of beheerskosten zijn. Hoe denken de verschillende departementen daarover? Is het realistisch om te veronderstellen dat de bewindslieden bereid zijn om het besluitvormingsproces transparant te maken? Daarop wijst de heer Van Huut erop dat het kabinet al prioriteiten heeft gesteld in het kader van Randstad 2040. Op die hoofdtaken richten de departementen zich. Voor een uitvoerbare visie is primair de rijksoverheid verantwoordelijk en deskundigen kunnen het rijk daarbij ondersteunen door een duidelijke agenda op te stellen. De criteria zouden moeten worden toegespitst op de opgaven die zijn gesteld in het kader van Randstad 2040. De heer Van der Burg – die voor de inbreng vanuit VROM zorgt in het project Randstad 2040 – vindt dat de criteria een plek in het proces zouden moeten krijgen. Dat zou de transparantie dienen en bewindslieden kunnen er wel iets mee. Het voorwerk is niet hun verantwoordelijkheid; hen laten kiezen uit dertig varianten is niet werkbaar. Echter, de achter de criteria liggende vragen komen steeds weer terug. Mevrouw Versnel vraagt zich af of de criteria ertoe zouden kunnen leiden dat alle departementen met één kaart van Nederland gaan werken en dus niet meer allemaal hun eigen versie hanteren. Zouden de criteria er ook toe kunnen leiden dat het rijk de zaken terughaalt van gemeenten en provincies? De dagvoorzitter is geneigd om op beide vragen bevestigend te antwoorden. Volgens hem zijn alle relevante nota's tot in detail besproken. Er is vrijwel geen onderwerp niet behandeld. Verkeer, groen, wonen, werken, honderden pagina's met minutieuze beschrijvingen zijn minutieus behandeld en vastgesteld. Als het aankomt op uitvoering kan dit niet worden afgezwakt; de regering moet niet weglopen voor wat er is toegezegd en moet niet vluchten voor de door haarzelf opgeroepen complexiteit. In principe is de complexiteit hanteerbaar en het enige dat nu gevraagd wordt, is nakoming van de toezeggingen. Vanuit het ministerie van Verkeer & Waterstaat wordt opgemerkt dat er ook afspraken zijn gemaakt over het centraal en decentraal regelen van zaken: decentraal waar het kan en centraal waar het moet. Ook die afspraak moet worden bewaakt. De reactie van een medewerker van het ministerie van VROM is dat projecten uiteindelijk moeten worden uitgevoerd. Daarbij gaat het om het schaalniveau. Centraal wat moet en decentraal wat kan, goed, maar uiteindelijk gaat het erom, rijksbelangen te formuleren. Waarmee zou het rijk zich moeten bemoeien? Toch niet met de gewone werklocaties. Echter, als het gaat om economische vitaliteit is het zinvol om te veronderstellen dat dit het regionaal schaalniveau overstijgt. Het rijk is dan een onmisbare partij. Als we zó sober zouden kunnen zijn, levert dat een sobere agenda op. De spreker pleit voor een duidelijke agenda op rijksniveau met een duidelijke hoofdstructuur en dat is moeilijk, maar als wij het niet goed doen, doet niemand het goed.



De heer Kuiper (Milieu en Natuur Planbureau) onderschrijft de visie dat projecten manieren zijn om iets uit te voeren en dat de nieuwe Wet Ruimtelijke ordening er is om zaken tegen te houden. Met die nieuwe wet vervalt de goedkeuring van bestemmingsplannen en werken structuurvisies niet meer door. De bereidheid bij provincies om dóórwerkende instrumenten in te zetten lijkt erg klein. Als er een structuurvisie voor de Randstad komt terwijl de bereidheid ontbreekt om die instrumenten in te zetten, waarvoor doe je het dan? De heer Stadig legt hierop uit hoe de provincie Zuid-Holland Leiden bedreigde, wat tot een crisis in het college leidde. Inmiddels heeft het college de bereidheid uitgesproken om mee te werken aan een project waaraan het voorheen beslist niet wilde meewerken. Het lijkt dus ook wel anders te kunnen.

Schaalniveaus

Je moet zaken organiseren op het schaalniveau waarop zij spelen, zo geeft de dagvoorzitter een opvatting uit de fysica weer. Veel problemen spelen inmiddels op Randstadniveau en op dat niveau moeten dan ook keuzes worden gemaakt en zaken worden georganiseerd. Met betrekking tot vrijwel alle eerder genoemde criteria is de Randstadschaal aan de orde; op Randstadschaal zou daarover dan ook besloten moeten worden. Over natuur en mobiliteit hebben we het vandaag gehad. De mainportdiscussie – goederen in het zuiden, passagiers in het noorden – speelt op Randstadniveau. Dat geldt ook voor het water- en waterbergingsprobleem en de te verwachten klimaatproblemen. Over wonen en werken hebben we het nog niet gehad. Trends laten zien dat mensen op heel andere plaatsen wonen dan werken en dat dit effect lijkt toe te nemen.

De heer Van der Burg (VROM) merkt op dat de heer Frieling zijn verhaal over de Deltametropool destijds is gaan vertellen vanuit het besef dat deze regio op Europees schaalniveau een concurrerend gebied is en dat we daarmee veel beter moeten omgaan. Dat besef moet terugkomen, aldus de heer Van der Burg, en als dat niet gebeurt verwordt het proces waarmee we in de afgelopen vijftig jaar zijn bezig geweest tot een soort klassiek landinrichtingsspel. Als dat besef niet terugkomt, werken we op een te laag schaalniveau. De doelstelling van de Randstadvisie 2040 moet de Randstad als duurzame en concurrerende Europese topregio zijn. De spreker vindt *concurrerend* een moeilijk vatbaar begrip, omdat traditioneel niet steden of regio's concurreren, maar ondernemers. Daarnaast roept dat begrip de vraag op naar wat een redelijk ruimtelijk schaalniveau is voor concurrentie. De heer Van der Burg pleit ervoor om simpelweg te kijken naar de fysieke kant. Hij is van mening dat die discussie in Nederland nooit goed gevoerd is. Zie de Vierde Nota die extreem op *profit* was georiënteerd. Echter, er mocht toen niet worden gesproken over zaken die de Randstad als geheel betroffen. Bij de Vijfde Nota en bij de Nota Ruimte is te zien wat er overblijft van de Randstad: twee vleugels. Dat was politiek het maximaal haalbare. De Nota Ruimte vermeldt dus helemaal geen Randstad, maar een Groen Hart met twee vleugels. De discussie over concurrentie op dat schaalniveau moet worden gevoerd. Eerst de discussie over economie en concurrentie, pas dan weten we waarmee we bezig zijn. Mevrouw Versnel pleit voor een relatie tussen elk van de steden en het Groene Hart. Hierover wordt even van gedachten gewisseld.

Volgens mevrouw Rijckenberg (Vereniging Deltametropool) wordt vaak al snel gezegd dat er een visie op wonen en werken, lokaal en regionaal, gewenst is. Dat heeft in de afgelopen jaren geresulteerd in nogal wat slecht bereikbare locaties en een overmaat aan plannen voor winkels, woningen en bedrijventerreinen in het verkeerde segment. Enige samenhang in toetsing is er niet. Dit is zeer zorgelijk, ook met betrekking tot het Groene Hart. Het geheel moet in samenhang bekeken blijven worden en worden getoetst; dat is verre van gemakkelijk. Vervolgens moet er een visie op worden geformuleerd. De Wet Ruimtelijke ordening moet worden gekoppeld aan inhoudelijk perspectief.

Naar de mening van de heer Buijs zijn de indicatoren erg heterogeen. Sommige zijn direct gerelateerd aan één van de drie P's. Biodiversiteit, bijvoorbeeld, hangt nauw samen met *planet*. Bij *profit* is echter niet zo gemakkelijk een indicator te vinden. De concurrentiepositie komt enigszins in de richting, maar dat is voor de individuele burger toch wat minder interessant. De heer Buijs doet de suggestie om bij

profit als indicator te vermelden: inkomen per hoofd van de bevolking of welvaartsniveau. Kan bij *people* als indicator *geluk* worden neergezet, gesteld dat dit meetbaar zou zijn? De keus kan zijn om te werken met indicatoren, simpelweg om een goede afvinklijst te hebben, maar indicatoren kunnen óók worden gebruikt om effecten meetbaar en zichtbaar te maken. De spreker is geen voorstander van de laatstgenoemde methode terwijl die juist wel vaak wordt gehanteerd. Liever zou hij zien dat uit de maatschappelijke discussie belangrijke vragen worden gehaald. Kiezen we bijvoorbeeld een technologische kustverdediging met veel beton of maken we een zone met tientallen eilanden voor de kust? De heer Buijs zou de indicatoren het liefst gebruiken om systematisch oorzaken en gevolgen in kaart te brengen en dwarsverbanden te laten zien. Mevrouw Kuijpers is het met hem eens dat het lijstje ten aanzien van de drie P's voor Nederland niet volledig is. Het is echter lastig om bijvoorbeeld voor *profit* een oordeel te geven omdat veel zaken niet aan ruimte gerelateerd zijn. Profit is bijvoorbeeld de aantrekkelijkheid van het Nederlandse belastingklimaat maar daarbij speelt ruimte geen rol. Op die manier heeft het onderzoeksteam naar de drie P's gekeken en uit die zienswijze is gebleken dat de P van *planet* voor ruimtelijke samenhang heel belangrijk is terwijl voor het menselijk handelen in het economisch domein heel andere aspecten spelen. Die hebben niet direct te maken met de ruimtelijke inrichting van Nederland. Daarbij komt dat het lijstje niet als *checklist* is bedoeld maar om te kijken wat de samenhang is tussen alle beleidsdiscussies en hoe vanuit de ruimtelijke visie die samenhang is gewaarborgd. Gezien de discussies van vandaag is het lijstje voor verbetering vatbaar, zo erkent mevrouw Kuijpers, zie de gedachtenwisselingen over het netwerk en over het schaalniveau. Toch geeft het hopelijk een goede start aan de discussie.

De heer Van Dansik, tot voor kort agent van de Vereniging Deltametropool, pleit er sterk voor om plannen die op de plank liggen, met behulp van de indicatoren tot uitvoering te brengen. Wat hem betreft kan het plan Nouwen direct worden uitgevoerd met inachtneming van enkele eenvoudige criteria, namelijk: het moet aan de eisen voldoen, het moet geld opbrengen en het moet worden gebruikt als monetair speelveld waarmee de concurrentie om de vervoerscapaciteit op een maatschappelijk gecontroleerde manier wordt gevoerd. Dit zal volgens hem enorm effect hebben op het ruimtegebruik. Bij invoering van het plan Nouwen verdwijnt de verkeerscongestie in zijn huidige vorm en ontstaat er bovendien een regelmechanisme waarmee de bereikbaarheid van locaties kan worden veranderd. Het tweede is dat Guus van der Hoef zich maandenlang heeft ingespannen om alle partijen en betrokkenen rond het Groene Hart bij elkaar te brengen; een maatschappelijk kapitaal waarmee niets wordt gedaan. Uit discussies over de financiering van het Groene Hartprogramma kan worden geconcludeerd dat driekwart van het benodigde geld er al is en dat de tijdhorizon van het programma twintig jaar is. Er is dus al geld voor vijftien jaar! Over het plan Nouwen en het Groene Hartprogramma is maatschappelijke consensus en er gebeurt niets. De heer Van Dansik hoopt dat de bestuurlijke moed toeneemt in het licht van de indicatoren.

Conclusies

Route a: criteria → concept / visie → project uitvoeren.

Route b: knelpunten → projecten → ruimtelijke structuur

De vraag is nu of route b zinnig is en of wij geloven dat op die manier de problemen kunnen worden opgelost. Route a betreft een partiële benadering terwijl route b de totale benadering omvat. Neem bijvoorbeeld het mobiliteitsprobleem: kun je dat als partieel probleem bekijken of is het daarvoor te groot? Het is het verschil tussen de *ingenieursbenadering* en de *bestuurlijke benadering*. Daarop verwoordt de heer Van Dansik zijn ergernis over de vele uren die in Nederland worden besteed aan vergaderen. Over alles moet eindeloos vergaderd worden door de vele ambtenaren. Liever zou hij zien dat het plan Nouwen direct wordt ingevoerd. In 1953 werd in Zeeland al snel duidelijk dat er dijken moesten worden verhoogd en dat er nog wat aanvullende maatregelen nodig waren. Daarin werd een groot deel van het nationaal product geïnvesteerd en dat moet nu weer. Terwijl er vergaderd wordt, stroomt het goud het land uit, aldus de heer Van Dansik.



De heer Stadig stelt voor om de aanduiding *urgentie* terug te halen. Pas als het écht knelt, gebeurt er iets. Een goed voorbeeld is de spoedwet Dijkverhoging na de overstromingen bij de grote rivieren. In artikel 1 is een lijst van dijkvakken van ongeveer 200 km. lengte vermeld en artikel 2 vermeldt dat alle andere wetten in voorkomend geval buiten werking worden gesteld. Het proces heeft heel goed gewerkt; in korte tijd zijn alle dijken verhoogd en alle betrokkenen waren er tevreden over. De conclusie is dat er een spoedwet in werking treedt als er een echt knelpunt is. De vraag is dus hoe groot het knelpunt van de files is; valt dit misschien wel mee?

Volgens de heer Buijs vallen de twee door de heer Van Dansik genoemde projecten in vele scenario's. Het is niet erg als er verschillende visies zijn aan de hand waarvan er moet worden getoetst, als er maar een visie is.

De heer Van Huut noemt het een hardnekkig misverstand dat er eerst een visie moet zijn voor je aan projecten kunt gaan werken. Over sommige projecten wordt al heel lang gesproken en daarover zijn we het eigenlijk ook wel eens, vooral op het gebied van infrastructuur. Besluitvorming wordt gemakkelijker als de richting op lange termijn kan worden aangegeven, zie bijvoorbeeld de besluitvorming over de tweede Maasvlakte. De dagvoorzitter merkt op dat de burgers niet zo te spreken zijn over die tweede Maasvlakte – het is geen succes geworden op het gebied van mobiliteit en voorkomen van verrommeling.

De heer Buijs pleit voor een mengvorm van visie en actieprogramma, behoud van zoveel mogelijk vrijheid voor de toekomst en voor een goed gebruik van de indicatoren. Het is niet nodig om daarmee op paternalistische wijze om te gaan. Een besluit dat nu nog niet hoeft te worden genomen, moet niet worden genomen.

De heer Frieling meent dat urgentie als motief om in actie te komen, gekoppeld is aan de vraag of zij die in actie moeten komen een oplossing weten. Wellicht zijn politici niet zo geneigd om problemen als urgent te erkennen als zij niet weten hoe zij ze moeten oplossen. Het ongenoegen over de onbereikbaarheid in de Randstad lijkt nu een breed gevoelde urgentie te zijn die door de overheid evenwel niet wordt erkend omdat een oplossing niet voorhanden is. Zie de logo's van Rogier van den Berg, naar aanleiding waarvan werd opgemerkt dat Randstad 2040 zich probeert te beperken tot zaken die op rijksniveau spelen. De Netwerkstad zou het logo kunnen zijn van aspecten van onderlinge bereikbaarheid. Die spelen op rijksniveau. Het logo van de Deltametropool lijkt een weergave te zijn van drie verschillende manieren waarmee je het regionale niveau op het nationale niveau zou kunnen aansluiten. De heer Frieling verwijst als voorbeeld naar de nieuwe steden die destijds rond Parijs werden gecreëerd; de Franse regering liet heel duidelijk weten dat zij beslisten dat er nieuwe steden moesten komen en wáár die moesten komen. Aan de partijen die dit moesten uitvoeren werd alle ruimte gegeven, daarvoor werd zelfs een wet gemaakt. De gemeenten konden zelf kiezen hoe zij het wilden doen en de wet voorzag in alle keuzes. Wellicht kunnen we daarmee ons voordeel doen in de Randstad. Het criterium bereikbaarheid speelt op alle schaalniveaus, maar het krijgt op elk schaalniveau een andere invulling. Volgens de heer Frieling speelt het bereikbaarheidsprobleem weliswaar in internationaal verband, maar voor de bevolking zelf is het probleem veel groter! Zij worden er immers dagelijks mee geconfronteerd en de urgentie heeft dus eerder te maken met de leefkwaliteit ter plaatse, los van welke internationale concurrentiepositie dan ook.

De burger is niet iemand die zich de wet- en regelgeving maar laat welgevallen, zo zegt de heer Kuiper, hij of zij neemt zelf ook initiatief. Op gemeentelijk niveau blijken burgers vaak veel integraler te denken dan hun eigen bestuurders. Burgers vormen vaak de schakel waarmee zaken worden samengebracht.

Wat is het verschil tussen criteria en knelpunten? Criteria zijn maatschappelijke waarden, aldus de heer Kuiper, zaken waarvoor nog geen geld is. Die kunnen dus nog niet worden uitgevoerd en daarom werk je aan een visie waarbij je coalities probeert te smeden zodat uitvoering wél kan plaatsvinden. Voor de aanpak van knelpunten is doorgaans geld beschikbaar.



Afsluiting

De dagvoorzitter constateert dat er veel werk is verzet om op de kaart te zetten wat het kabinet wilde. Neem bijvoorbeeld het concept van de Universiteit Wageningen; dat haalde een heel hoge score op de tien punten uit het rapport "Nederland Later." Het kabinet moet zich – evenals de aanwezige beleidsmakers – realiseren dat nu de beste kaart voorligt die we vandaag kunnen bedenken. Deze kaart biedt de best denkbare oplossing tot nu toe, voor iets dat we al tien jaar willen. Waarom zouden de beleidsmakers die kaart niet gewoon omarmen en onder dankzegging mee naar huis nemen?

Het gaat om de toekenning van waarde, aldus een van de aanwezigen (ministerie van Verkeer & Waterstaat), dat is de essentie van politiek. Het gaat er niet om of de waarden de hoogste combinatie aangeven. Theoretisch is dat wel aardig, maar politiek is dat niet.

De dagvoorzitter meent dat het dan tóch waar is, dat elk departement een eigen kaart van Nederland heeft. Aan de hand van "Nederland Later" kan namelijk heel gedetailleerd worden aangetoond dat criteria samenvallen met beleidsnota's. We hebben dus toch een polynucleaire overheid. Volgens de spreker vanuit het ministerie van Verkeer & Waterstaat wordt er heus wel samengewerkt tussen departementen onderling, ook in het kader van het Urgentieprogramma Randstad. Er zijn visies, de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit; allemaal interdepartementaal gemaakt. Het is echter volstrekt onvoldoende. Uiteindelijk gaat het om het tastbare resultaat.

Zo komen we weer terug bij de criteria, aldus de dagvoorzitter. Hoe concreter, hoe beter! Als duidelijk is dat er iets moet gebeuren, is het om het even of daarvoor de ingenieursbenadering of de bestuurlijke benadering voor wordt gekozen. De conclusie van vandaag kan zijn dat Nederland er beslist beter van wordt als we met elkaar afspreken dat de criteria het vertrekpunt vormen en dat daarop de overheid wordt aangesproken. Afrekenbare doelen moeten er gesteld worden.

Slotwoord

De heer Stadig meldt tot zijn spijt dat minister Cramer, die enige slotwoorden zou spreken, helaas verhinderd is.

Zijn eigen conclusie is dat er niet één schaalniveau is, maar dat er vele zijn en dat we ons kunnen afvragen of het schaalniveau van de Randstad relevant is voor de oplossing van verschillende problemen. Minder belangrijk is wat hem betreft de grens van de Randstad; je kunt niet precies aangeven wat erbij hoort en wat niet en daarover moet je ook maar niet te gespannen doen. De werkconferentie heeft in elk geval weer veel stof voor discussie opgeleverd. Degenen die daaraan bijdroegen bedankt hij daarvoor. Daarna sluit hij de werkconferentie.

Rosenbaum Select
notulisten & verslaggevers
in opdracht van de Vereniging Deltametropool

februari 2008