HollandB!ad

VERENIGING DELTAMETROPOOL STELT ZICH TEN DOEL OM:
GEGEVEN HET ONTSTAAN VAN DE EUROPESE UNIE, IN WEST-NEDERLAND DE IN BEGINSEL REEDS AANWEZIGE METROPOOL TOT ONTWIKKELING TE BRENGEN

UITGAVE VOORJAAR 2007

NUMMER 2
JAARGANG 3
VERSCHIJNT ONREGELMATIG

P2 Hamit Karakus en Maarten van Poelgeest: een dubbelinterview

P7-10 ECONOMISCH KATERN: Randstad Holland kan zoveel beter;
Ruimtelijk investeringsprogramma voor de Deltametropool; Ruimtelijke strategische investeringen

P11 People are happy, the Green Heart is boring, and there are no mountains

P12-13 Backbone van de Zuidvleugel

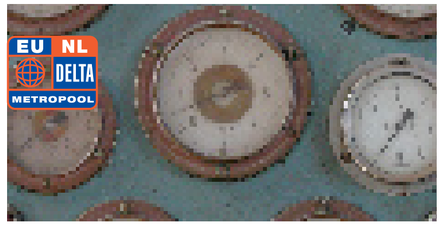
P14 Voor de schoonheid van Nederland: stop bouwen

P16 Planbureau droomt over Randstad

De vereniging in 2007

Duco Stadig,
voorzitter Vereniging Deltametropool

De Vereniging Deltametropool heeft zich de afgelopen twee jaar ingezet voor één provincie Randstad Holland, door middel van de voorstellen voor een Hollandwet en voor een Agenda voor die provincie. Wij waren het dan ook van harte eens met de noodkreet van de Holland Acht. Vier burgemeesters en vier commissarissen van de Koningin constateerden gezamenlijk dat het de Randstad door de bestuurlijke versnippering ontbreekt aan bestuurskracht. De BestuursCommissie Randstad, die een oplossing had moeten zijn, is verworden tot een machteloos overlegorgaan dat lijdt onder toenemend absenteïsme.
Het voorlaatste kabinet Balkenende honoreerde het verzoek van de Holland Acht en vroeg de commissie Kok om advies. Dit advies is januari jl. verschenen en heeft veel aandacht gekregen, zij het niet van de formerende partijen. Het heeft ook tot grote verdeeldheid geleid, zelfs in de Vereniging Deltametropool, die zich nog in november zo eensgezind achter de agenda voor de provincie Randstad Holland schaarde. Vele van onze leden uit het openbaar bestuur vroegen zich af of de vereniging zich wel met staatkundige kwesties moet bemoeien. Onze leden uit het maatschappelijk middenveld vinden daarentegen dat de bestuurders zich meer met de samenleving bezig moeten houden en minder met elkaar, en denken dat een opschaling van provincies daarbij helpt.
Onze vereniging is ooit opgericht om de achteruitgang van de Randstad in sociaal, economisch en ruimtelijk opzicht te keren en een Europees perspectief te introduceren. Ons vertrekpunt is de ruimtelijke ordening en onze prioriteiten liggen bij verkeer en vervoer, economische structuurversterking en het watersysteem als onderlegger voor het landschap en voor een metropolitaan parksysteem. Bij alle ideeën en voorstellen, hoe breed gedragen ook, liepen we echter op tegen het woud aan bestuurlijke organen en het gebrek aan doorzettingsmacht bij regio's, provincies en ministeries. Het is uit nood, niet uit voorliefde, dat we ons ook met de bestuurlijke ordening zijn gaan bezighouden.
Als zou blijken, dat deze acties geen resultaat opleveren, zelfs niet na een advies van een topcommissie dat deels is overgenomen in het regeerakkoord, moeten we ons als vereniging bezinnen op onze verdere agenda. Dat geldt ook voor de nieuwe generatie bestuurders in de steden, in het kabinet en binnenkort ook in de provincies en in onze vereniging. Ik nodig u hierbij uit, u hoort nog van ons.



Vergeten hoofdstuk regeerakkoord:

Randstad Holland in Europa

Annemiek Rijckenberg, Duco Stadig

"Het kabinet stelt in samenspraak met betrokken provincies en gemeenten een urgentieprogramma op voor de Randstad (Randstadoffensief), waarmee vermindering van bestuurslast, meer bereikbaarheid, een beter woon- , werk- en leefklimaat en versterking van kennis en innovatie worden bevorderd. Eén minister krijgt voor dit project de coördinatie."

De eerste reactie van het bestuur en van vele betrokkenen op de bovenstaande tekst uit het nieuwe Coalitieakkoord was er een van teleurstelling. Geen extra geld, geen stip op de horizon, geen aparte minister. Het onderwerp Randstad leeft in het Haagse kennelijk niet of nauwelijks. De teksten over dierenwelzijn zijn langer dan die over de Randstad!
Eigenlijk krijgt de regio een koekje van eigen deeg: blijf vergaderen en maak samen een urgentieprogramma. Zonder extra geld betekent dat echter vergaderen over herverdeling, met een vetorecht voor iedereen. Dat wordt dus niks. En het samen eens worden over vermindering van de bestuurslast hebben de Holland Acht al anderhalf jaar lang vergeefs geprobeerd.
Er is echter ook een iets hoopvoller interpretatie mogelijk, zeker als bovenstaande passage wordt bezien in samenhang met andere passages uit het coalitieakkoord.
De regeringsverklaring spreekt immers over een Randstad-

> lees door op pagina 15

Redactioneel

Annemiek Rijckenberg,
hoofdredacteur

Ook tegen bestuurlijk overgewicht helpt alleen minder eten. Minder bestuursorganen, minder vergaderen en rapporteren in dit geval. Dat is de boodschap van de commissie Kok met haar advies over de versterking van de Randstad. Het urgentieprogramma Randstad is op te vatten als het noodzakelijke dieet om op de Europese catwalk mee te mogen blijven lopen.

Dit regeerakkoord heeft terecht veel aandacht voor de inkomenspositie van mensen met lage inkomens, voor onderwijs en jeugd, en voor de behoefte aan zekerheid. Geweldig dat er een minister komt die de slechte wijken onder haar hoede krijgt. Eindelijk een minister voor milieu, inclusief energie- en klimaatbeleid. Jammer dat ruimtelijke ordening, infrastructuur en landschappelijke kwaliteit niet zijn gebundeld tot één ministerie.

Vanuit de vereniging bezien missen we de aandacht voor de grotere schaal en voor de specifieke positie van de Randstad. De voorgestelde bestuursstijl van overleg met maatschappelijke partners en herwaardering van het poldermodel na de 'daadkracht' van Peijs en het 'laissez faire' van Dekker sluit niet alle hoop voor de Randstad uit. De bestuurders kunnen de mooiste zin uit het rapport Kok ten uitvoer brengen: zich gedragen als waren zij reeds één provincie. Alleen dan kan Eurlings, coördinerende minister voor het 'project' Randstad, resultaten boeken. Wanneer het ook afgesproken urgentieprogramma daarbij als worst aan bestuur en samenleving wordt voorgehouden kan er wel degelijk ook met dit regeerakkoord vooruitgang worden geboekt. Het sluit bijvoorbeeld niet uit, dat er één vervoersautoriteit komt, wanneer te veel partijen zich met hetzelfde bezig houden. Op het terrein van de zakelijke promotie van de Randstad in het buitenland is het eindelijk zo ver: de Holland Business Promotion office gaat de inspanningen van de provincies, grote steden, Schiphol de Rotterdamse haven en bedrijven bundelen. Willen we wachten op nog meer initiatieven van onderop of gaat de regering hier een stimulerende rol in spelen?
Op het moment van een regeerakkoord lijkt het alsof de hele Nederlandse werkelijkheid in steen is gebeiteld. Maar die werkelijkheid verandert altijd weer, en je kunt een regeerakkoord misschien beter opvatten als de tekst van een wapenstilstand tussen partijen[1].
([1] staatsrechtgeleerde en ex-D66-senator Vis in het Buitenhof, 04-02-07)

In dit Hollandblad treft u vooral inhoudelijke artikelen over nut en noodzaak van de grotere schaal in de Randstad. We hebben geprobeerd baten en lasten te inventariseren, door de bekende bedragen uit begrotingen en meerjarenplanningen naast ons programma voor de Randstad te zetten. De eerste uitslagen van deze exercitie vindt u in het middenkatern, nog incompleet en voor aanvulling vatbaar, maar met een duidelijke conclusie: er is veel geld gereserveerd voor investeringen, maar het wordt te exclusief voor wegen gereserveerd, en nog niet voor water of openbaar vervoer. We hebben enthousiaste medewerkers van het atelier Zuidvleugel gesproken over de Stedenbaan. En het OESO-rapport nog eens samengevat en de opstellers om commentaar op het rapport Kok gevraagd.
Een aantal betrokkenen van binnen en buiten de Vereniging geven hun visie op de toekomst van de Randstad. Bijvoorbeeld de twee nieuwe wethouders ruimtelijke ordening van Amsterdam en Rotterdam, Van Poelgeest en Karakus. En de vliegende ontwikkelaar Rudy Stroink. Maarten Kloos vertelt waarom hij met de Ronde van het Groene Hart is begonnen. Ook dat heeft met vliegen en kwaliteit te maken. En met fietsen, een van de thema's in dit Hollandblad.

U zoekt vergeefs naar een bijdrage van de agent van de Vereniging. Donald van Dansik heeft per 1 februari de Vereniging verlaten voor werkzaamheden elders. In het cahier over ons congres 'Naar een agenda voor de Randstad Holland' treft u voor de laatste keer zijn creatieve graphics en waterval aan ideeën. Het profiel van een nieuwe agent is afhankelijk van de inhoud van de toekomstige activiteiten van de Vereniging. Gelukkig heeft Dirk Frieling, onze ex-agent, voor ons een verhaal geschreven over een uitweg uit de bestuurlijke drukte. Een uitweg die te vinden is in een veel intensievere interactie tussen burgerij en volksvertegenwoordigers, nu de politieke partijen die rol niet meer vervullen.

We hopen op net zulke positieve reacties als bij de vorige edities. Blijft u vooral reageren, via communicatie@deltametropool.nl.

Hamit Karakus en Maarten van Poelgeest:

Liever urgentieprogramma dan structuuringrepen

Annemiek Rijckenberg, Joop de Boer

Primeur Hollandblad: eerste dubbelinterview wethouders ruimtelijke ordening Amsterdam en Rotterdam.

Maarten van Poelgeest en Hamit Karakus

Een week na het uitkomen van het rapport van de commissie Kok spraken wij de beide wethouders over hun gezamenlijke agenda.

Wat vindt u van het advies Kok?

MP: "Heel goed dat er een inhoudelijke agenda wordt voorgesteld. Die moet breder zijn dan alleen versterking van de economie, maar ook over verkeer en vervoer, interne bereikbaarheid, water en verrommeling van het landschap gaan, op Randstadniveau."

Welk probleem lost het op, welk niet?

HK en MP: "De bestuurlijke drukte is met het fuseren tot één provincie natuurlijk niet opgelost. Die zit ook rondom de steden, in de regio's, de hoeveelheid omringende gemeenten. Er zijn te veel intergemeentelijke vraagstukken, ieder met z'n eigen overleg. Het gebrek aan doorzettingsmacht wordt met dit voorstel nog slechts gedeeltelijk tegengegaan. De schuldvraag is voor ons niet interessant, wel regievoeren en aanpakken. Bevoegdheden zijn belangrijker dan omvang of precieze vormgeving."

Wat staat op uw urgentieprogramma?

HK: "Economie, de werkloosheidsbestrijding, en de bereikbaarheid. Dat raakt iedereen! MP: Vooral de OV-bereikbaarheid schiet zwaar tekort, dat toont het OESO-rapport ook weer aan. Het feit, dat we 4 verschillende gewestelijke vervoerssystemen hebben gemaakt in de Randstad, die niet op elkaar aansluiten, is een bewijs van onvermogen."

Wat vindt u van de aansporing tot gedragsverandering, alsof er al één provincie was?

HK: "Belangrijkste is of we over grenzen heen durven springen. Iemand moet de problemen gaan oplossen, en dat hangt ook van mensen af, meer dan van mandaten.
Dat verhaal om ons al als een provincie te gaan gedragen zie ik een beetje als de aansporing van de coach in de hoek van de boksring: je kunt het, kom op! "
MP: "Ik vind dat een nieuwe Randstadprovincie een andere provincie moet worden, niet het anonieme a-politieke lichaam, dat provincies nu zijn. Een einde aan de verdelende rechtvaardigheid, herkenbare politieke afwegingen. Het rapport Kok is daar wat dubbelzinnig in: enerzijds behoud van strijd en concurrentie tussen steden, anderzijds afstemming en afweging, de oude bevoegdheid en cultuur van provincies. Eigenlijk is de vraag wat die nieuwe provincie gaat doen belangrijker dan de vraag waar de grenzen liggen."
HK: "Kijk, daar ga je al. Met deze discussie kun je elkaar wel een aantal jaren bezighouden, maar de uitvoering van dat urgentieprogramma is veel belangrijker."
MP: "Ja, dat klopt, maar het is natuurlijk wel ergens om begonnen, die nieuwe provincie."

Waarom zou het rijk het urgentieprogramma gaan betalen? Gedragen jullie je niet als subsidiejunks?

MP: "Het rijk heeft jarenlang geen regie op ruimtelijk beleid gevoerd en nu komt de vraag om sturing als terugslag van de decentralisatie, die bijna op bestuurlijke uitlokking is gaan lijken. Tot hoever kunnen we teruggaan? De betrokkenheid van het rijk bij de grote steden en de randstad is te gering geworden."
HK: "Geld voor een urgentieprogramma zou een signaal voor de Randstad kunnen zijn. Dat moet op basis van objectieve criteria worden verstrekt, bijvoorbeeld voor de 140 slechte wijken.
Niet met verdeel en heers, maar op grond van de feiten. Op basis daarvan 40 wijken kiezen en die gaan aanpakken."

U bent een nieuwe generatie bestuurders. Wat kunt u nu al samen gaan doen?
MP: "De interne bereikbaarheid gaan verbeteren, OV-systemen laten aansluiten, meer interdependentie organiseren."
HK: "Onze afzonderlijke krachten erkennen en samenwerken in taakverdeling. We kunnen bijvoorbeeld allemaal het inter nationale karakter van Den Haag versterken door bedrijven en instellingen door te verwijzen. Dat is natuurlijk best moeilijk, want ik zeg niet gauw nee tegen een kantoor dat voor Rotterdam kiest. Maar openheid, vermijden van dubbele agenda's, dan komen we daaruit."

Dat is afstemming, wat zou u concreet willen doen?

MP: "Samenwerken tussen de havens."
HK: "En daar Dordrecht ook bij betrekken!"
MP: "Toeristen in Amsterdam op Rotterdam wijzen. Amsterdam vergroot daarmee het aanbod en Rotterdam krijgt mensen die een hele dag geld uitgeven in de stad."
HK en MP: "Zorgen dat de HSL betaalbaar wordt en echt de afstand tussen de steden gaat verkorten. Sturing is moeilijk, maar uitwisseling creëert voor beide steden nieuwe kansen."

Maarten van Poelgeest is wethouder Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam en sinds 1998 raadslid voor GroenLinks.
Hamit Karakus is wethouder Wonen en Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Rotterdam en lid van PvdA.

Bestuurlijke drukte duidt op verzwakte democratie

Dirk Frieling

Bestuurlijke drukte wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de onzekerheid van volksvertegenwoordigers over de vraag namens wie ze eigenlijk beslissen. De beste remedie hiertegen is dan ook het directer en frequenter betrekken van de burgerij in belangrijke politieke beslissingen. Bijvoorbeeld over de inrichting van Holland en, in het verlengde daarvan, de voorstellen van de commissie Kok.

Zoals bekend is van de politieke partijen weinig meer over. Zij worden bij wijze van politieke monumentenzorg via rijkssubsidies overeind gehouden. Als forum voor indringend maatschappelijk debat hebben zij hun functie verloren. En zo missen volksvertegenwoordigers houvast bij het bepalen van hun houding bij belangrijke politieke vraagstukken. De kiezers, welvarender, beter opgeleid, onafhankelijker en kritischer dan voorheen, zijn selectiever geworden bij het uitbrengen van hun stem.
Volksvertegenwoordigers worden zo door wisselende en voor hen moeilijk te traceren burgers gekozen. Zo missen zij ook op dit punt houvast bij het nemen van politieke beslissingen, want namens wie spreken zij eigenlijk? Een derde aanleiding tot onzekerheid is het postmoderne geloof in het einde van de grote politieke verhalen. Alsof begrippen als vrijheid, recht en democratie iets anders zijn dan grote verhalen, die opeenvolgende generaties aan elkaar doorvertellen. Maar wie niet in die grote verhalen gelooft zoekt houvast in de media en zwemt mee in de stroom van dagelijkse gebeurtenissen. Als volksvertegenwoordigers door deze samenloop van structurele maatschappelijke veranderingen niet meer kunnen doen waarvoor ze zijn gekozen is sprake van een ernstige verzwakking van de democratie als bestuurlijk systeem. De vraag is dan hoe het zelfvertrouwen van volksvertegenwoordigers weer zou kunnen toenemen.

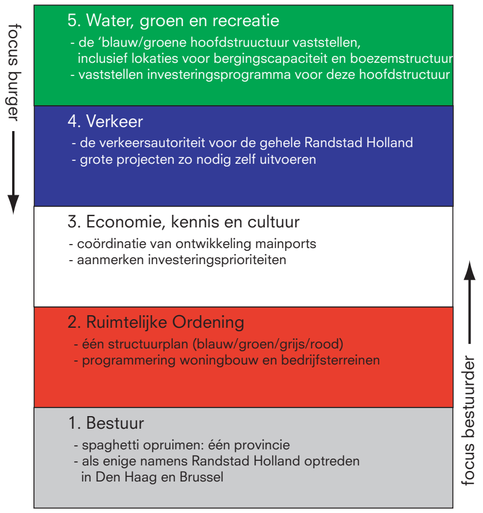
Vervelende gevolgen

De gevolgen van de verzwakte democratie voor de ruimtelijke inrichting van Holland zijn tweeledig. In de dagelijkse omgeving leidt het tot het verrommelde aanzien van het democratisch gemakslandschap, waarin de voortgaande stroom van bouwinitiatieven consequent langs de weg van de minste politieke weerstand wordt geaccommodeerd. Op de schaal van de metropool komt het tot uitdrukking in het achterwege blijven van noodzakelijke strategische investeringen, in het bijzonder op het gebied van waterbeheer en mobiliteit. De voorbeelden liggen voor het oprapen,
zoals de A4 tussen Delft en Schiedam/Vlaardingen (waar het rijk niet durft door te pakken) en het Groene Hart (waar de provincies het tot voor kort geheel lieten afweten). Een recent voorbeeld is het mislukte in bedrijf stellen van de Randstadrail (waarbij volgens krantenberichten zo'n twaalf bestuursorganen zijn betrokken). Dit treft niet alleen de politici (die allemaal klagen over 'bestuurlijke drukte'), maar ook de burgerij, die de gevolgen daarvan dagelijks ondervindt in de vorm van opstoppingen en vertragingen en een armoedige omgeving.

Politieke keuzen

Als voorbeeld kan dienen de vraag of de Randstad moet worden beschouwd als samenhangend geheel (een deltametropool), een samenstel van vier (of vijf) stadsgewesten, namelijk Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (en het Groene Hart) of als twee 'vleugels', met het groene hart in de rol van geamputeerde vogel. Die kwestie houdt het openbaar bestuur nu al sinds 1958 bezig, zonder dat men tot een beslissing kan komen. Deze drie opties zijn te beschouwen als drie 'perspectieven', die vérgaande consequenties hebben voor de selectie van 'projecten' om zo'n perspectief ook te realiseren. Elk van deze drie perspectieven heeft een eigen politiek draagvlak. Deze houden elkaar blijkbaar al vijftig jaar in evenwicht (niet vreemd met vierjaarlijkse verkiezingen en steeds wisselende coalities), maar per saldo wordt er dus niet gekozen.
Het recente RPB-rapport 'Vele steden maken nog geen Randstad' is in dit kader te zien als een serieuze poging om het begrip stedelijk netwerk te operationaliseren door criteria te benoemen en verschillende relatiepatronen tussen de steden in de Randstad daaraan te toetsen. De conclusie is dan dat de Randstad functioneert als een samenstel van stadsgewesten. Nadrukkelijk wordt vermeld dat daarmee geen uitspraak wordt gedaan over de eventuele wenselijkheid daarvan en al helemaal niet over de bestuurlijke dimensie van dit onderwerp. De directeur van het RPB heeft het rapport een politieke draai gegeven door er de vraag aan toe te voegen of niet onderlinge concurrentie eerder dan onderlinge verbindingen de kracht van de Randstad uitmaakt. Het is een duidelijke politieke keuze voor het perspectief van de vier stadsgewesten.
Het perspectief van de Vereniging Deltametropool is een duidelijke politieke keuze voor de Randstad als samenhangend stedelijk netwerk. De tegenstelling tussen onderlinge verbindingen en onderlinge concurrentie, die de directeur van het RPB suggereert, is in dat perspectief niet aanwezig. Integendeel, onderlinge verbindingen versterken de onderlinge concurrentie juist. Wie de internationale concurrentiekracht van de Randstad wil verbeteren zal dan ook de *interne* concurrentie tussen deze stadsgewesten bevorderen ter wille van hun gezamenlijke *externe* concurrentiepositie. Goede onderlinge verbindingen zijn voor die interne concurrentie een noodzakelijke voorwaarde, zoals goede internationale verbindingen dat zijn voor externe concurrentie.

AGENDA RANDSTAD HOLLAND



Schematische weergave van de 'Agenda voor een Provincie Randstad Holland'.
Zie ook op pagina 16 Cahier Najaarsconferentie

Interactief beslissen

Omdat een verzwakte volksvertegenwoordiging niet bij machte zal zijn om de door de maatschappelijke ontwikkelingen veroorzaakte gevoelens van onzekerheid op eigen kracht te overwinnen zal de burgerij, uit welbegrepen eigenbelang, zich met de kwestie moeten gaan bemoeien. Het ligt voor de hand om het zelfvertrouwen van de volksvertegenwoordigers te herstellen door intensievere interactie tussen kiezers en gekozenen. Zo krijgen kiezers beter inzicht in (en dus ook meer begrip voor) de opgaven, waar de gekozenen mee worden geconfronteerd, terwijl de gekozenen op hun beurt de maatschappelijke prioriteiten van hun kiezers beter leren kennen.
Een interactieve besluitvormingsprocedure voor dit vraagstuk, die de internationale positie van de Randstad in het oog houdt, de toonaangevende positie van het parlement in de openbare discussie versterkt en de burgerij veel directer bij de te nemen beslissingen betrekt zou bijvoorbeeld de volgende drie stappen kunnen omvatten:

1. internationale audit, om de probleemstelling te verhelderen;
2. parlementaire toekomstverkenning om perspectieven en projecten te identificeren;
3. interactief selectieproces van perspectieven en projecten.

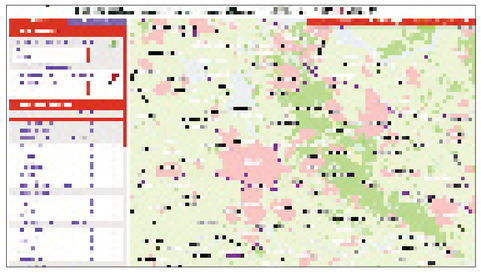
Een internationale audit, bij voorkeur via de televisie uitgezonden, toetst de positie van de Randstad als internationaal vestigingsmilieu. Het verschil tussen een dergelijke audit en rapporten van de OESO, of de plaats in de rangorde op allerhande internationale lijstjes, is dat in de audit deskundigen met ervaring in metropolen elders in de wereld zich persoonlijk op de hoogte stellen van het leven hier en persoonlijk verslag uitbrengen van hun bevindingen. Voor de leden daarvan is dan te denken aan de burgemeester van Atlanta, de directeur openbare werken van Singapore, de directeur openbaar vervoer van Parijs en de projectleider van de 'Big Dig' in Boston.
De parlementaire toekomstverkenning is een variant op de bekende parlementaire enquête. Laatstgenoemde richt zich altijd op het verleden, met het onvermijdelijke zwarte pieten om de schuldvraag als weinig verheffend bijverschijnsel. De toekomstverkenning daarentegen richt zich op het inventariseren van perspectieven en projecten. Burgers en bedrijven kunnen in elke gewenste opstelling een combinatie van perspectief en projecten inbrengen. Deze nieuwe Verkenningscommissie laat de planbureaus perspectieven en projecten toetsen ten behoeve van het interactieve selectieproces dat daarop volgt.
De interactieve selectie vindt plaats door de politieke partijen te vragen om hun voorkeuren uit te spreken over de *perspectieven* en daar een eigen selectie van de voorgestelde projecten aan toe te voegen. De kiezers krijgen vervolgens de mogelijkheid om zowel over perspectieven als projecten hun voorkeur kenbaar te maken. Dit selectieproces verloopt in verschillende ronden, waarbij na een kiezersuitspraak het parlement (of de Verkenningscommissie) beslist welke perspectieven en projecten nog in de race blijven (zoals in presidentsverkiezingen, waarbij wordt doorgestemd tot één persoon meer dan 50 procent van de stemmen haalt).
In deze procedure vindt selectie van perspectieven en projecten dus plaats in een wisselwerking tussen parlementaire uitspraken en kiezersuitspraken. Er is voortdurend sprake van meerkeuzevragen, zodat de botte ja/nee beslissingen van referenda worden vermeden.
Op donderdag 1 maart, een week voor de statenverkiezingen, wordt geoefend met deze derde fase. Als voorbeeld dient het Groene Hart. Daarvoor heeft in dit geval niet een parlementaire, maar een provinciale toekomstverkenning plaatsgevonden. Deze is uitgemond in een ontwikkelingsperspectief en een serie projecten, aangeduid als 'iconen'. De deelnemers aan de interactieve selectie (in dit geval als oefening) zullen daarin prioriteiten aanbrengen en zich bovendien uitspreken over kwaliteitsbewaking en de bestuurlijke en financiële voorwaarden om de uitvoering ervan veilig te stellen.

Dirk Frieling is medeoprichter en oud-agent van de Vereniging Deltametropool

Het fietswiel is al uitgevonden

Jan Willem Kooijmans

Fietsroute-planner voor provincie Utrecht kan van groot algemeen nut zijn



De fietsrouteplanner voor de provincie Utrecht, ontwikkeld door de Fietsersbond, is een koploper als het gaat om maatwerk voor de fietser. Aan dit maatwerk is veel nuttige studie voorafgegaan. De diverse bestuurslagen die nu bezig zijn met het Projectenplan Stad-Land zouden er dan ook goed aan doen het wiel niet opnieuw uit te vinden, maar het Utrechtse voorbeeld als 'vlaggenschip' te beschouwen. De gegevens die aan de basis van de routeplanner liggen zijn van onschatbare waarde voor het gebruik én de ontwikkeling van het landschap in West-Nederland.

Via de website van de Fietsersbond (www.fietsersbond.nl) is de fietsrouteplanner voor de provincie Utrecht eenvoudig te bereiken. Daar aangekomen kun je je route van en naar elke willekeurige plek in de provincie uitstippelen. Niet alleen de snelste of kortste route, zoals we van de bekende autorouteplanner gewend zijn, maar ook bijvoorbeeld een natuur- of waterroute. Sterker nog: je kunt je eigen profiel aanmaken door je waardering te geven aan tientallen aspecten, variërend van wegdeksoort tot schoonheid. Een aanrader voor wie het landschap echt wil zien, beleven en gebruiken. Maar ook voor de bestuurders die zich sterk maken voor structurele verbetering van de bereikbaarheid en bruikbaarheid van het landschap in West-Nederland.
Nu ministeries, provincies en grote steden samenwerken aan het Projectenplan Stad-Land, dat moet zorgen voor doorlopende routestructuren tussen de G4 en het Groene Hart, zou het zonde zijn als zij niet uitvoerig putten uit het vele en waardevolle voorwerk dat de Fietsersbond verricht heeft.

Recreatieve bereikbaarheid

Uniek aan de Deltametropool is dat het een aaneengesloten stedelijk gebied is met een overduidelijk centrum en daaromheen buitenwijken. In de Hollandse metropool ligt een verscheidenheid aan grote en minder grote steden en plaatsen her en der verspreid in de waterrijke landschappen van de delta van Rijn en Maas. Voor de onderlinge bereikbaarheid van de stedelijke centra is dit misschien een nadeel, maar voor de bewoners en bezoekers van de Deltametropool biedt dit juist prima mogelijkheden om van de verschillende landschappen te genieten. Immers, hemelsbreed is landschap altijd dichtbij. Dat landschap moet dan wel goed en eenvoudig te bereiken zijn voor bewoners en bezoekers. Deze 'recreatieve bereikbaarheid' heeft dan ook altijd een prominente plaats gehad in de ideeën en plannen van de Vereniging Deltametropool onder de noemer Waterrijk. De in 2005 uitgebrachte fietskaarten in de 'Gids naar het Waterrijk' zijn daar een goed voorbeeld van. Op deze kaarten worden waterrijke fietsverbindingen uitgewerkt tussen de centra van Amsterdam en Rotterdam – langs Amstel, Oude Rijn en Rotte – en tussen Utrecht en Den Haag – langs Leidse en Oude Rijn en Vliet.

Bestuurders in actie

Uit de as van het Bestuurlijk Platform Groene Hart is de Stuurgroep Groene Hart herrezen, waarin de provincies Holland en Utrecht samenwerken en die onlangs haar Uitvoeringsprogramma tot 2013 presenteerde. Eén van de tien icoonprojecten uit dit programma is het Recreatief Routenetwerk –compleet met bronvermelding naar de Vereniging Deltametropool– en kent een investeringsbehoefte van 104 miljoen euro. Het lijkt er dan ook op dat bestuurders zich nu echt sterk gaan maken voor de recreatieve bereikbaarheid van het landschap in West-Nederland. Helemaal nu ministeries (VROM namens de ruimte, Verkeer en Waterstaat namens het water en de wegen), provincies (de drie eerder genoemde in de Stuurgroep Groene Hart) en steden (de vier grootste (G4)) een akkoord hebben gesloten over een Projectenplan Stad-Land. Zij gaan dat plan – dat moet zorgen voor doorlopende routestructuren tussen de vier grote steden en het tussenliggende Groene Hart – gezamenlijk uitvoeren. Cees Vriesman wordt de projectdirecteur.

Maatwerk

De Fietsersbond heeft, behalve voor Utrecht, ook, en eveneens op internet te vinden, een fietsrouteplanner voor de provincie Zuid-Holland ontwikkeld. Deze laatste is, vergeleken met de uitgebreide en gedetailleerde versie van Utrecht, tamelijk rudimentair. Met de provincie Noord-Holland vindt over de totstandkoming van een dergelijke planner nog overleg plaats. De Utrechtse variant mag met recht het ´vlaggenschip´ heten. Uiteraard kun je invoeren waar je fietstocht begint en waar deze eindigt. En natuurlijk kun je – net als bij de autoplanners – kiezen voor de snelste of de kortste route. Maar, en hier begint het interessant te worden, als je wilt zijn er nog veel meer mogelijkheden. Zo is er de autoluwe route, de waterroute of de natuurroute. Voor de 'diehard' is het zelfs mogelijk een eigen profiel aan te maken en van tientallen aspecten in zo´n tien categorieën – van wegdeksoort en verkeershinder tot schoonheid en groen/bebouwd – aan te geven hoeveel waarde je eraan hecht. Maatwerk dus, dat op het lijf van de individuele fietser geschreven is. Voor wie een indruk wil krijgen: op de website van de Fietsersbond staan verschillende ervaringen en meningen van gebruikers te lezen.

Niet opnieuw het wiel uitvinden

Het is duidelijk dat zo´n fietsrouteplanner een enorm uitgebreide database vereist. Alle weggetjes, doorsteekjes en fietspaden moeten worden beoordeeld op hun verschillende eigenschappen. De vrijwilligers van de Fietsersbond hebben hier veel tijd in gestoken en doen dat nog steeds, want het succes van de planner hangt mede af van een constante update. Het zeer uitgebreide en actuele databestand is dus van cruciaal belang. Nu het erop lijkt dat er in de provincies Holland en Utrecht binnenkort zo´n databestand beschikbaar is, ligt het voor de hand om deze voor meerdere doeleinden te gebruiken. Allereerst moeten de gegevens aan elkaar worden gekoppeld, zodat de drie provinciale samenvloeien tot één metropolitane fietsrouteplanner. Bijkomend voordeel is dat de fietsplanner niet wordt gehinderd door bestuurlijke barrières, zoals belangentegenstellingen tussen steden en provincies of tussen gedeputeerden en wethouders voor verkeer enerzijds en voor groen anderzijds. De fietsrouteplanner plant gewoon tussen start- en eindpunt, ongeacht waar de route nu stad of land passeert, binnen of buiten de grens van het Groene Hart ligt of onder de verantwoordelijkheid van bestuurder x of y valt.
Bij het analyseren, beoordelen en uitvoeren van de projecten uit het Projectenplan Stad-Land kunnen de databestanden van de fietsrouteplanner van onschatbare waarde zijn. Ze beschrijven immers tot in detail de eigenschappen van de ´toestand van het bestaande´ in zowel stad als land in de Deltametropool. Projecteert men nu ´het wenselijke´ op ´het bestaande´ dan wordt zichtbaar waar deze niet overeenkomen en acties geboden zijn.

Kortom, Cees Vriesman, oogst allereerst wat de Fietsersbond heeft gezaaid en wend dit aan voor nog meer algemeen nut. Dat levert minstens 'dubbel grondgebruik'op.

Tracéwet moet ook voor fietspaden gelden

Jan Willem Kooijmans

London City per fiets (foto: flickr.com)

Een route aanleggen of wijzigen is een omslachtige aangelegenheid en vraagt dikwijls van tientallen organisaties de nodige bemoeienis. Voor dit probleem is in Nederland een instrument bedacht: de Tracéwet. De wet is echter alleen van toepassing op "(…) de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg." (artikel 2, lid 1a). Terwijl er alle reden is om ook fietsverbindingen hieronder te laten vallen.

Nemen we als voorbeeld de aanleg van fietsroute 1. Amstel-Oude Rijn-Rotte (Amsterdam-Rotterdam) uit de Gids van het Waterrijk, dan is meteen duidelijk hoe nuttig een dergelijke aanpassing van de wet kan zijn.

Deze fietsroute gaat een directe recreatieve fietsverbinding vormen tussen Amsterdam en Rotterdam (hart op hart) via uiteenlopende agrarische en natuurlijke landschappen. De route begint bij de Stopera in Amsterdam en volgt de Amstel via de Amstelscheg richting Nes aan de Amstel. Na Uithoorn gaat de tocht langs de Kromme Mijdrecht rond de Ronde Venen. Na Woerdens Verlaat wordt de Meije gevolgd langs de Nieuwkoopse Plassen. In Zwammerdam wordt de Oude Rijn overgestoken richting de bomen- en struikenteelt van Boskoop. Op de grens van Zuidplaspolder en Noordplaspolder wordt bij de 'bron' de Rotte opgepakt. Deze leidt via de Rotte Meren naar de Binnenrotte midden in Rotterdam..

Barrières

Om deze route tot stand te brengen moet een zevental barrières worden opgelost:
1) Aanleg vrijliggend fietspad op kade van de Amstel (0,5 km).
2) Aanleg van twee ontbrekende stukken fietspad langs Kromme Mijdrecht (1 en 0,5 km).
3) Aanleg van ontbrekend stuk fietspad langs Meije (1,5 km).
4) Bewegwijzering van onduidelijke route door woonwijk Zwammerdam (0,5 km).
5) Zeer onaantrekkelijke route langs weg met veel verkeer (3,5 km).
6) Aanleg van twee ontbrekende stukken fietspad op dijk tussen Noordplaspolder en Polder de Wilde Veenen (2 en 0,5 km).
7) Aanleg van fietspad over de kade van de Rotte (0,5 km).
Het uitwerken van slechts één van deze actiepunten is al voldoende om te illustreren hoeveel en welke bestuursorganen hier allemaal bij betrokken zijn.
Nemen we actiepunt 3. Aanleg van ontbrekend stuk fietspad langs Meije (1,5 km).
- De Meije ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De dijk waarop het ontbrekende stuk fietspad moet worden aangelegd is in het bezit en beheer van AGV.
- Het beheersgebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is direct aangrenzend, dus afstemming moet zeker plaatsvinden.
- Bij de aanleg van een fietspad moet de gemeente Nieuwkoop de vergunning verlenen.
- De provincies hebben verantwoordelijkheden voor recreatieve (fiets-)voorzieningen. Dit stukje fietspad valt dus binnen de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht.
- Maar ook de WGR+- (vroegere Kaderwet-)gebieden hebben verantwoordelijkheden en middelen op dit vlak. Dit stukje ligt echter net buiten de invloedssfeer van Stadsregio Amsterdam (vroeger ROA) en Bestuur Regio Utrecht (BRU).

De strekking van dit voorbeeld gaat op voor alle zeven actiepunten in de route. In totaal zijn er 3 provincies, 4 waterschappen en 17 gemeenten. Plus 2 WGR+-gebieden en de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam. In totaal zijn er dus zo'n 26 organisaties die zich bemoeien, of zich zouden moeten bemoeien, met de aanleg van deze route. En deze organisaties zouden bij elkaar meer dan honderd verschillende besluiten moeten nemen.

Het is tijd om de Tracéwet op dit punt als volgt aan te vullen: "(…) de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg, hoofdvaarweg of metropolitaan recreatief netwerk." In artikel 1 van de wet kan dit begrip metropolitaan recreatief netwerk, net als alle andere begrippen, worden toegelicht. Een schot voor de boeg; toevoegen van artikel 1, lid 1i: "metropolitaan recreatief netwerk: een netwerk van voet-, fietspaden en vaarwegen waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve verbindingen, die behoort tot een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening."

Zo is met lichte aanpassingen van een bestaand instrument de aanleg van een metropolitaan recreatief netwerk een stuk eenvoudiger te maken.

Eerste wielerronde door het Groene Hart

Jeffrey The

Maarten Kloos is directeur van ARCAM (Architectuurcentrum Amsterdam) en van oorsprong architect. Hij is een van de initiatiefnemers van de Ronde van het Groene Hart en als directeur cultureel programma betrokken bij de organisatie. De ronde gaat 25 maart a.s. voor het eerste van start.

Verliefd op het Groene Hart?
Nee, wel een duurzame liefdesrelatie met het klassieke Nederlandse landschap, vooral door de zo bijzondere combinatie van openheid en intimiteit.

Verliefd op fietsen en wielrennen?
Nee, wel intensief gebruiker van de fiets, ook van de sportfiets als ideaal middel om snel, geruisloos en op een ontspannen manier overal te kunnen komen.

In 2000 bracht u het idee voor deze ronde naar buiten. Wanneer dacht u: dit gaat werkelijk lukken?
In 2004 werd door Belvedere de vraag gesteld of er een cultureel project te bedenken zou zijn voor het gebied dat de vier grote steden in de randstad met elkaar verbindt. Vanaf dit moment was er een soort verbazing: zou het echt een keer kunnen lukken? Begin 2006 werd besloten een serieuze poging te doen om de datum op de internationale wielerkalender gereserveerd te krijgen en in de zomer van dat jaar kwamen de eerste geruchten dat de internationale wielerunie positief op dit verzoek leek te gaan reageren. Toen ontstond ineens het gevoel dat de ronde wel eens werkelijkheid zou kunnen worden.

Wie zijn uw broeders van het eerste uur? Mensen hebben wel vaker goede ideeën maar vaak blijft het daarbij.
Al in 2004 werd Marc Visser, directeur van het bureau Stedenbouw@Architectuurmanagement, bij het project betrokken. De gedachte was dat hij en zijn medewerkers de centrale organisatie zouden kunnen vormen. In een later stadium kwam Herman Brinkhoff, organisator van professionele wielerevenementen, erbij en via hem werd Paul Nouwen, grootheid in de wielerwereld, benaderd als voorzitter van de op te richten Stichting Ronde van het Groene Hart. Het is vooral aan de inspanningen van deze drie invloedrijke personen te danken dat de ronde er komt.

Hoe is het parcours tot stand gekomen? Ook nog rekening gehouden met de landschappelijken?
Het parcours moest aan een aantal duidelijke criteria voldoen. Inhoudelijk moest het een route zijn waarmee het Groene Hart, zijnde ongeveer het gebied tussen (in de noord-zuidrichting) Amsterdam en Rotterdam en (in de oost-westrichting) Utrecht en Leiden) op de kaart wordt gemarkeerd. Het peloton zou daarbij kunnen 'spelen' met de grenzen van het gebied en zowel landschappelijk schoon als dramatisch verpeste gebieden kunnen passeren. Wielertechnisch was een harde eis dat het parcours niet langer zou zijn dan 200 km en dat het gevarieerd zou zijn (met rechte en bochtige trajecten in alle verschillende windrichtingen). De startplaats moest in de eerste plaats fotogeniek zijn, de finishplaats moest vooral de ruimte bieden voor een mogelijke massasprint van 144 beroepswielrenners.

Een van de doelstellingen is door televisieregistratie het Groene Hart in beeld brengen. Welke omroep / zender zendt uit? Gebeurt dit rechtstreeks? Hebben jullie als organisatie zeggenschap over de regie? Welke beelden moeten bij het televisiepubliek blijven hangen?
Een van de belangrijkste doelstellingen is inderdaad een rechtstreeks televisieverslag van de wielerwedstrijd. Daartoe is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met SBS6. De uitzending duurt van 11.15 tot 16.45 uur. De productie ervan is in handen van een door SBS6 ingehuurd productiebureau maar komt tot stand in nauwe samenwerking met de Stichting Ronde van het Groene Hart. Belangrijk onderdeel is een reeks van elf of twaalf zogenaamde 'instarts', korte 'clips' waarmee de rapportage wordt onderbroken en waarvan de inhoud wordt bepaald door sponsors en subsidiegevers (onder andere de ministeries van LNV en VROM, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, de belangrijkste steden en hoofdsponsor Campina). Beelden die moeten blijven hangen, betreffen natuurlijk de combinatie sport en landschap, een kleurrijk peloton in een prachtig veenweidelandschap of fietsend langs de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Vlaamse koersen hebben hun eigen karakter. Wat maakt voor u de Ronde van het Groene Hart onvergelijkbaar?
Karakteristiek voor de Ronde van het Groene Hart zal zijn dat het peloton start en finisht in charmante, middelgrote Hollandse steden, zowel Amsterdam als Rotterdam aandoet en daartussen met een grote variëteit aan meer of minder natuurlijke, respectievelijk meer of minder verstedelijkte gebieden wordt geconfronteerd.

Goed voorbeeld doet goed volgen. Ik word geïnspireerd en wil ook fietsen in het Groene Hart. Hoe eenvoudig bereik ik op de fiets vanuit de stad het Groene Hart. Of valt er nog het nodige te verbeteren?
Het vergroten van de toegankelijkheid voor recreanten van het Groene Hart is een belangrijk agendapunt voor de toekomst. Op dit moment hangt het gemak waarmee de stedeling het groene gebied kan bereiken in hoge mate af van de stad waarin hij woont. De structuur van Amsterdam voorziet in 'groene scheggen' die diep de stad in steken en via welke het ommeland zeer nabij is. Voor de Rotterdammer is de afstand groter.

Het Groene Hart is geen openlucht museum. Waar ligt voor u de toekomst van het Groene Hart? Wat mag veranderen? Wat niet?
De kracht van het Groene Hart is dat het kan worden behouden zonder dat afbreuk hoeft te worden gedaan aan de dynamiek van het gebied. Waar het gebied vooral behoefte aan heeft is een strategisch beleid op grond waarvan dierbaar landschap wordt gekoesterd, behoud van landschap gepaard gaat met doordachte ingrepen (bijvoorbeeld in het kader van het waterbeheer) en bebouwing vooral gericht is op een goed gedoseerde vergroting van de recreatiemogelijkheden.

Als ik deze zomer een groepje buitenlandse toeristen 'Holland op zijn best' moet laten zien welk deel van het parcours mag ik dan beslist niet overslaan?
Voor buitenlanders blijft het fascinerend om te zien hoe groot de afwisseling is in een gebied als het Groene Hart. Dit aspect van het parcours is het allerbelangrijkste, ook omdat de ervaring daarvan onvermijdelijk aan het denken zet over de betekenis van de verschillende menselijke ingrepen die hebben geleid tot het huidige beeld van het gebied.

Waar hoopt u dat de Ronde over 5 jaar sportief gezien staat?
In het bestuur van de Stichting Ronde van het Groene Hart is al wel gesproken over de mogelijkheid om een vijftal rondes te gaan organiseren. Hoofdsponsor Campina garandeert er twee en heeft een optie op een derde. Sportief gezien is er natuurlijk de hoop dat over vijf jaar de Ronde van het Groene Hart een niet meer weg te denken voorjaarsklassieker is waarvoor toprenners uit de hele wereld naar Nederland komen.

Tot slot: van welk weer droomt u op zondag 25 maart a.s.?
Fris voorjaarsweer, Hollandse luchten met veel blauw en prachtige witte wolken, zuidwestenwind, kracht 5 à 6.

Leven als een God in Holland!

Pi de Bruijn

Aangenaam zal het zijn, te leven in de Deltametropool van 2030. Althans, als we de komende jaren de juiste beslissingen nemen. Grofweg staan ons twee keuzes ter beschikking: niets doen en alles op zijn beloop laten of actief ertegenaan gaan en de dynamiek van de Deltametropool opvoeren. Beide zijn actieve vormen van kiezen waarbij de eerste de Deltametropool in 2030 zal hebben veranderd in een statisch Venetië, terwijl de tweede nieuwe werelden zal openen. Als optimist vertrouw ik erop dat we voor de tweede mogelijkheid zullen kiezen.
Deze keuze verdraagt zich beter met de dominante trend van de verschuiving naar een kenniseconomie onder een toenemende globalisering. Om onder deze omstandigheden succesvol te zijn en vooral succesvol te blijven pleit ik voor een op het eerste gezicht schijnbaar tegengestelde strategie: namelijk het streven naar een zelfvoorzienend of autarkisch Holland in 2030. Dit is geen autarkie in de zin van een naar binnen gerichte op xenofobie gestoelde samenleving, maar een kwaliteitsdoelstelling die binnen de opkomende kenniseconomie juist als aanjager en stabilisator van de hele Nederlandse economie zal fungeren. Het is een bewuste kwaliteitsdoelstelling, gedreven door een antikoloniale en duurzame ideologie.
Laat ik u schetsen hoe de Deltametropool er dan in 2030 uit zal zien. De provincies van de Deltametropool zullen aaneengesmeed zijn tot één nieuw bestuurslichaam onder de naam Holland. Dit regionale schaalniveau zal bij uitstek geschikt zijn om een van de vier Europese autarkische proeftuinen te zijn. In 2030 worden alle minimale basisbehoeften binnen de regio geproduceerd: drinkwater, voedsel en energie. De aanwezigheid van deze productielijnen fungeert als golfbreker voor de ergste uitwassen van het Russische energiebeleid en eventuele explosieve stijgingen van transportkosten. Het economisch hart van Nederland zal door de autarkische strategie van stabiliteit zijn verzekerd, zonder zich af te sluiten van de wereld.
De strategie van autarkie stelt de regio in staat om juist optimaal als zelfstandige eenheid binnen het mondiale netwerk in de geglobaliseerde wereld te functioneren. De financiële welstand van de vroege 21ste eeuw heeft Holland in staat gesteld om het proces van autarkie op gang te brengen. Vervolgens heeft het zich tot een zichzelf versterkend mechanisme ontwikkeld. De inwoners worden constant voor ongekende uitdagingen gesteld die steeds opnieuw nieuwe kennisontwikkeling en innovatie eisen. De resultaten blijken een succesvol exportproduct, terwijl de autarkie tevens alle vormen van concrete productie levensvatbaar houdt. De exportproducten van de regio zullen naast conceptuele ideeën en kennis dan ook tevens concrete en tastbare producten zijn. Holland zal zich ontwikkelen tot een van de meest brede en innovatieve mondiale productieregio's.
De ruimtelijke orde zal eveneens op de nieuwe strategie zijn aangepast. Functionaliteit en optimale efficiency zijn gekoppeld aan aantrekkelijkheid. Naar voorbeeld van Hong Kong is het ruimtegebruik maximaal gestapeld zodat open ruimte is gegarandeerd. Het groene hart is geen buffer meer, maar een verbindend landschapspark. Voormalige polders zorgen voor waterberging en drinkwatervoorziening. De gefragmenteerde identiteiten van de regio zijn uitgekristalliseerd tot steunpilaren.
Transportverbindingen zijn geoptimaliseerd en de reistijden verkort met ideale vertakkingen naar het mondiale netwerk. Het agrarisch grondgebruik is getransformeerd in high tech voedselwinning en verwerking in combinatie met lokale waterstofwinning. Dit alles zonder de kracht van de landschappen te ruïneren.
Deze inrichting van de ruimtelijke orde in combinatie met het culturele klimaat van constante vernieuwing en innovatie en directe praktische uitvoerbaarheid zal ertoe bijdragen dat nieuwe creatieve geesten er zich constant zullen willen vestigen en de gevestigden er worden vastgehouden. Mondiaal zal de uitdrukking 'leven als een God in Holland' zwanger van betekenis worden.

Pi de Bruijn is architect en stedenbouwkundige en medeoprichter/partner van Architekten Cie Amsterdam.
(met dank aan Frank Suurenbroek, Cie R&D)
(afb. De Architekten Cie, Marie Rival)

Deltawonen3 vervolgt het onderzoek naar nieuwe woonmilieus

Joop de Boer

In de grote steden ontbreekt het aan voldoende, betaalbare woonruimte voor de middenklasse. Er zijn, voor zowel hoge als lage inkomens, te weinig bijzondere woonmilieus. En de relatie van de woonomgeving met andere functies is vaak erg dun. Dat zijn de voorlopige conclusies na een excursiereeks in het kader van Deltawonen3.

Het doel van de excursies, die een klein jaar geleden plaatsvonden, was ideeën aanreiken om de kwaliteit van het wonen en leven in de Randstad te verbeteren. Die ideeën zijn inderdaad geopperd én krijgen een vervolg. Onderweg zijn verschillende vragen naar voren gekomen die nader onderzoek verdienen. De belangrijkste zijn:
1) Hoe kan de woonomgeving meer relaties aangaan met andere regionale activiteiten?,
2) Hoe kan flexibiliteit zodanig in planprocessen worden ingebouwd, dat deze kunnen inspelen op veranderingen in vraag en aanbod?,
3) Moeten bewoners niet meer vrijheden krijgen bij de inrichting van hun woonomgeving? en
4) Hoe kan voor een dynamische woonomgeving een verbinding ontstaan tussen wonen, werk en voorzieningen?

De resultaten van het excursieonderzoek dat de werkgroep Deltawonen3 heeft uitgevoerd worden momenteel door Bureau Urhahn geanalyseerd. Urhahn heeft daarbij de opdracht gekregen om een aantal concrete handelingsperspectieven op te stellen. Die moeten namelijk gaan dienen als handreikingen voor opdrachtgevers van grootschalige ontwikkelingsopgaven om daarmee tot een vernieuwende locatieontwikkeling op metropolitane schaal te komen. Zo kan het wonen de metropoolconcept versterken en, omgekeerd, het metropoolconcept bijdragen aan de kwaliteit van het wonen.

In de komende maanden verwachten we het resultaat: een inspirerend en hanteerbaar overzicht van mogelijkheden voor het realiseren van vernieuwende woonmilieus die het metropolitane woonpalet compleet maken. Deze ruimtelijke perspectieven moeten natuurlijk aansluiten bij de werkelijkheid van ruimtelijke planprocessen en aangevuld worden met bestuurlijke handelingsperspectieven. Daartoe wordt dit voorjaar een extra sessie, in de vorm van een minisymposium georganiseerd.

Nieuwe woonmilieus aan de onder- en bovenkant van de markt (foto's: flickr.com)

Randstad Holland kan zoveel beter

Jan Willem Kooijmans

De bouwstenen voor een international concurrerend Randstad Holland zijn ruimschoots aanwezig. Dat is de conclusie van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), een denktank van 30 rijkste industrielanden in Parijs, in haar rapport Territorial Review: Randstad Holland, The Netherlands.

Het rapport in het kort

In haar rapport stelt de OESO dat de Randstad beter gebruik kan maken van haar potenties. Als policentrisch gebied kan het veel meer profiteren van de nabijheid van verschillende steden [en dus de tussenliggende niet-verstedelijkte aantrekkelijke en groene gebieden, JWK]. Dat gebeurt nu niet omdat het te veel moeite kost om zich binnen de Randstad te verplaatsen. Bovendien is er een tekort aan kwalitatief hoogwaardige huisvesting, zowel in de stadscentra als in natuurlandschappen. Ten slotte is er sprake van dubbeling van bepaalde economische sectoren.
Om de potenties van de Randstad beter aan te boren en te benutten doet het rapport de volgende aanbevelingen:
- De congestie oplossen. Dit is de laatste jaren wel geprobeerd, maar moet met meer urgentie gebeuren. Voor de weg geldt: het versneld aanleggen van nieuwe wegen, verkeersmanagement en snel invoeren van wegbeprijzing. Voor het openbaar vervoer geldt: maak één coherent openbaar-vervoersysteem voor de Randstad, dat lokale en regionale vervoersnetwerken aan elkaar knoopt.
- De mismatch op de huizenmarkt bestrijden. In Amsterdam en Rotterdam moeten meer huizen voor midden- en hogere inkomens komen. Dit kan door meer mogelijkheden voor huurverhogingen.
- Meer gebruik maken van het Groene Hart, voor recreatie, wateropslag en kwalitatief hoogwaardige huisvesting.
- Kennis beter benutten, onder andere door de kwaliteit van universiteiten te verhogen, commerciële benutting van bestaande kennis en meer buitenlands talent en investeringen aan te trekken.
- Door centrale bemoeienis de coördinatie verbeteren tussen de economische specialisaties van de diverse steden in de Randstad.
- Bestuur op het niveau van de Randstad is geschikt om een beperkt aantal problemen op te lossen. Sterkere rijkscoördinatie is nodig voor de hele Randstad. Bijvoorbeeld één minister voor de Randstad. Op de langere termijn kan het nodig zijn om de vier Randstadprovincies te fuseren.

Een interview met Olaf Merk, penvoerder van het rapport

Is het advies van de commissie Kok over bestuurlijke hervormingen een goede vertaling van de aanbevelingen uit het OESO-rapport?

"Er is veel overlap tussen het rapport van de commissie Kok en dat van ons.
De analyse van de economische en bestuurlijke knelpunten komt in de kern grotendeels overeen. Ons rapport gaat dieper op de situatie in, maar dat is niet verrassend als je bedenkt dat ons rapport 150 pagina's telt en dat van de commissie Kok 36.
Wat me erg aanspreekt in het rapport van de commissie Kok is het zogenoemde 'urgentieprogramma', een programma van punten die de komende jaren met urgentie moeten worden aangepakt. In ons rapport heet dit de 'Randstadagenda' die snel moet worden opgesteld met alle betrokken partijen. Een van de urgente aandachtspunten daarin moet een betere aansluiting van openbaar vervoer in de Randstad zijn. Voor de oplossing van dit soort problemen wordt wat ons betreft een projectorganisatie in het leven geroepen.
Andere overeenkomsten zijn de noodzaak tot opschaling van gemeenten en de afschaffing van deelraden.

Het grootste verschil tussen beide rapport is het antwoord op de vraag of er één Randstadprovincie moet komen.
Voor de commissie Kok is dit een oplossing voor de problemen in de Randstad; wij zijn daar nog niet van overtuigd. De meeste problemen spelen op het niveau van de stadsregio, terwijl hiervoor slechts een bestuurlijk noodverband bestaat, de WGR-plus-regio. In onze visie zou dit niveau versterkt moeten worden, bijvoorbeeld door gemeenten in de stadsregio te laten fuseren. Als ik het goed begrijp wil de commissie Kok juist taken wegnemen van dit niveau en aan de nieuwe Randstadprovincie geven. Wij zien de Randstadprovincie meer als een optie voor de langere termijn, wanneer meer problemen zich op dit niveau zouden gaan manifesteren.

Meer dan de commissie Kok voelen wij ervoor om de centrale regie over de Randstad neer te leggen bij een minister. Geen minister die zich exclusief met de Randstad bezighoudt, maar een vakminister die de Randstad als één van zijn verantwoordelijkheden onder zijn hoede heeft.

Maar belangrijker dan de verschillen vind ik de noodzaak om hardnekkige problemen op te lossen. En die noodzaak spreekt uit beide rapporten."

Dan een vraag ter verduidelijking. Op pagina 19 van het rapport staat in figuur 1.3 een staatje met dichtheden (inw./opp.) van Europese metropolen. De Randstad staat bovenaan. Is dat niet raar? Waarom staan steden als Parijs en Barcelona niet hoger?
"De afbakening van het gebied ten behoeve van de bevolkingsdichtheid heeft betrekking op de totale stedelijke regio. We hebben hiervoor gekozen omdat een benadering die alleen uitgaat van stedelijke kernen geen recht doet aan de Randstad als geheel. Vandaar dat de uitkomst misschien vreemd lijkt, als je in gedachten de stadskernen van Amsterdam en Parijs met elkaar vergelijkt. Maar de vergelijking heeft dus betrekking op de hele stedelijke regio."

Hoe gaat men in buitenlandse metropolen met deze problematiek om? Wat zijn goede voorbeelden? Wat slechte?

"De Randstad is echt niet het enige gebied binnen de OESO dat veel overheidslagen en samenwerkingsverbanden kent. In zekere zin zijn die lagen ook onvermijdelijk en soms zelfs helemaal niet erg.
Sub-nationale overheden in Nederland zijn voor veel goederen en diensten verantwoordelijk. Deze diensten worden niet allemaal op een optimaal niveau aangeboden. Zo werkt achterstandenbeleid het beste op buurtniveau, omdat problemen per buurt kunnen verschillen. Maar het is niet doelmatig om in elke buurt een ziekenhuis te hebben. Het gewenste bestuurlijke schaalniveau kan dus per taak verschillen. Oplossing van bestuurlijke drukte is dus op zich een mooi streven, maar het is niet altijd wenselijk en zeker niet altijd mogelijk.

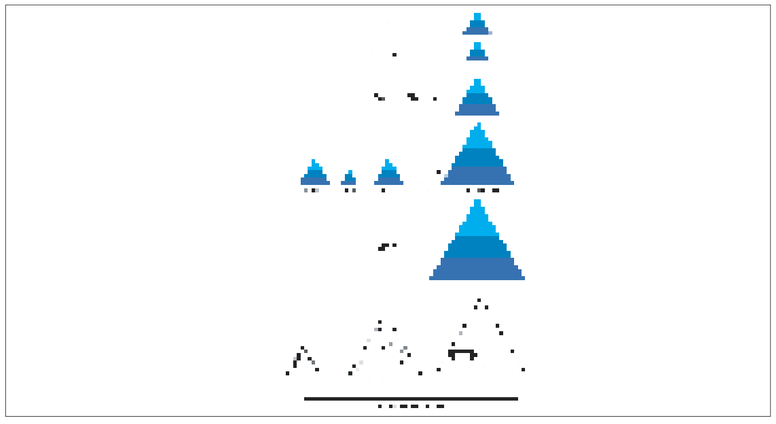
Een voorbeeld van hoe het niet moet is wat mij betreft Istanbul. Hoewel het een hele grote metropool is heeft het stadsbestuur weinig autonomie en hebben de stadsdeelraden nog minder in de melk te brokkelen. Die stadsdelen tellen gemiddeld 200.000 inwoners, maar zijn nog niet eens verantwoordelijk voor basale lokale taken, zoals stadsreiniging. Een ander voorbeeld is Milaan. Daar werken regio, provincie en gemeente flink langs elkaar heen, en dat ook nog eens op beleidsterreinen die elkaar overlappen. Omdat de taakverdeling niet helder is moet het Constitutioneel Hof er regelmatig aan te pas komen om verantwoordelijkheden toe te kennen.

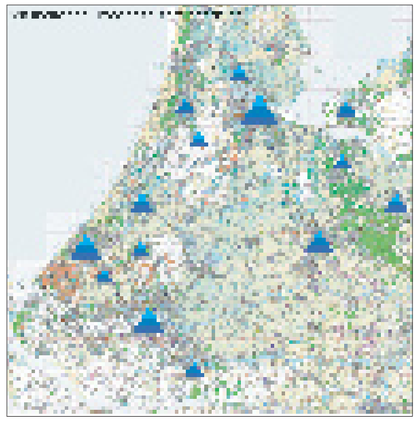
Maar er zijn ook positievere voorbeelden. De Greater London Authority bijvoorbeeld, die sinds 2000 functioneert als strategisch orgaan voor the 'City of London' en de 32 gemeenten daaromheen. Dit orgaan is geslaagd in het doorvoeren van een coherente visie op tal van terreinen, zoals verkeer, ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling. Overigens niet in de laatste plaats door het krachtige leiderschap van de burgemeester, Ken Livingstone."
Hoe valt te verklaren dat ondanks de overmatige bestuursstructuren in de Randstad er, na een periode van economische stagnatie, nu meer groei is waar te nemen terwijl er weinig is veranderd in de bestuurstructuren?

"De economie van de Randstad heeft tussen 2001 en 2004 in een dip gezeten. Net als de Nederlandse economie overigens en de economieën van veel van de landen waarmee Nederland handel drijft, zoals Duitsland. Nu gaat het weer een stuk beter. Dit toont aan dat niet alleen het bestuur de economische prestaties bepaalt. Er zijn veel meer factoren in het spel. Bijvoorbeeld de inflexibile arbeidsmarkt, die ertoe leidde dat de Nederlandse dip groter was dan die in veel andere landen. Maar natuurlijk heeft goed of slecht bestuur wel degelijk economische invloed. We hebben bijvoorbeeld berekend dat files de Randstad jaarlijks € 1,6 miljard kosten. Goed bestuur kan dit probleem krachtdadig aanpakken en er dus voor zorgen dat de Randstad efficiënter produceert."

Olaf Merk is penvoerder van het OESO rapport "Terririal Reviews: Randstad, The Netherlands".

De OESO presenteert woensdag 11 april 2007 in Den Haag haar rapport aan de opdrachtgevers: de minister van Economische Zaken en de voorzitter van Regio Randstad. Aansluitend is er een congres "Randstad Holland kan zoveel beter".





Ruimtelijk investeringsprogramma voor de Deltametropool: een schot voor de boeg

Joop de Boer, Jan Willem Kooijmans

“Het is een feit dat de Randstad niet één grote stad is, maar het is evenzeer een feit dat de Randstad op internationale schaal wel als één gebied moet worden gezien. En dat betekent dat op een aantal essentiële onderwerpen een strategie op Randstadniveau noodzakelijk is.” Dit stelt de adviescommissie Randstad (commissie Kok) in haar advies aan de minister van binnenlandse zaken. Het doel van de Randstadstrategie is dat de Randstad als economische kernregio in Nederland binnen een paar jaar weer bij de top 5 van succesvolle stedelijke regio’s in Europa hoort. Onderstaand een schot voor de boeg om het – bij deze strategie behorende – ‘urgentieprogramma’ inhoud te geven.

De commissie Kok had de opdracht om “een oordeel te geven over de bestaande analyses omtrent de (internationale) concurrentiepositie van de Randstad, alsmede over de aard en rol van bestuurlijke knelpunten daarbij”. Hierbij zijn de thema’s vestigingslocaties, verkeers- en vervoersinfrastructuur, verstedelijking in relatie tot groen-blauw, kennisinfrastructuur en marketing in aanmerking genomen.

‘Ownership’ ontbreekt

De analyse van de commissie is helder: “Volgens de commissie ontbreekt het op het moment aan ‘ownership’. Niemand is verantwoordelijk voor de gemeenschappelijke Randstadzaak. Daarbij ontbreekt het aan doorzettingskracht en realisatievermogen. Als toekomstscenario voor het middenbestuur heeft de commissie zich daarom duidelijk uitgesproken voor één provincie Holland. Dit kán binnen de normale termijn van één kabinet gerealiseerd worden”, aldus Kok.
Verder stelt de commissie dat de problemen die de Randstad momenteel op zijn bord heeft urgent zijn, en niet kunnen wachten op een bestuurlijke herindeling. Daarom moet er nu al een ‘urgentieprogramma’ komen dat inhoudelijke zaken die op het niveau van de hele Randstad spelen regelt. Hieronder alvast een schot voor de boeg voor een ruimtelijk investeringsprogramma, waarmee dit urgentieprogramma alvast een begin kan maken.

Investeringsprogramma

In het kader van het Uitvoeringsprogramma van de Nota Ruimte is de afgelopen jaren gewerkt aan de vleugelprogramma’s (Noord-, Zuidvleugel en Groene Hart). Vleugeloverstijgende zaken – bij uitstek zijn dit de essentiële zaken op Randstadniveau die ook door de commissie Kok worden genoemd – waren ‘kind van de rekening’ van deze aanpak. De Adviescommissie Primaire Waterkering heeft in een recent rapport (december 2006) aangegeven dat bij de kustverdediging aanvullende investeringen nodig zijn om deze duurzaam op orde te brengen. Specialisten van Onderzoeksinstituut OTB te Delft hebben een vergelijkbaar verhaal voor wat betreft de stedelijke investeringsopgave voor de periode tot 2014.
Naast de projecten van de bestaande vleugelprogramma’s moet het ruimtelijk investeringsprogramma in ieder geval acties en investeringen bevatten die gericht zijn op de volgende twee pijlers van de Deltametropool:

Waterrijk

Het verbeteren van de netwerken die stad en land onderling verbinden:
1) aangename recreatieve verbindingen zodat de aantrekkelijke landschappen (selectief) toegankelijk en vindbaar worden gemaakt voor inwoners en bezoekers, en
2) een robuust watersysteem dat antwoord geeft op de watervraagstukken van stad en land.

Dit vergt de volgende maatregelen:

Waterrijk

Het verbeteren van de netwerken die stad en land onderling verbinden:
(1) aangename recreatieve verbindingen zodat de aantrekkelijke landschappen (selectief) toegankelijk en vindbaar worden gemaakt voor inwoners en bezoekers, en
(2) een robuust watersysteem dat antwoord geeft op de watervraagstukken van stad en land.
Dit vergt de volgende maatregelen:

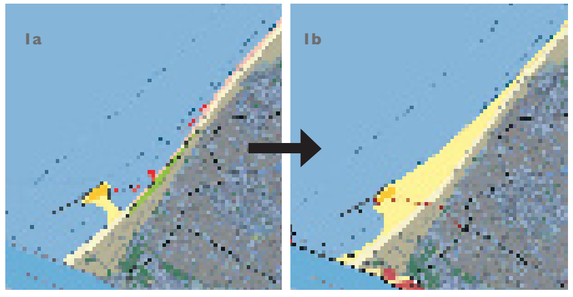
A-1	**Kustverdediging en kustontwikkeling**	**De aanleg van een nieuwe duinenrij voor de kust van Zuid-Holland, zodat de primaire waterkering wordt versterkt. De exacte invulling van het gebruik kan op termijn worden bepaald.**
A-2	**Regionaal watersysteem**	**Een aanvullende ruimtelijke reservering (zodat periodieke waterberging mogelijk is) van 9.000 ha naast de 7.000 ha waterberging die de waterschappen nu al realiseren.**
A-3	**IJmeer en Markermeer**	**Ontwikkelen en zoneren van 25 kilometer IJmeeroever als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling met wonen, werken, recreëren en het verkeer tussen Amsterdam en Almere.**
A-4	**Recreatief routenetwerk**	**De aanleg van een fietsroute Amsterdam-Rotterdam. Dit vraagt om de aanpak van 7 actiepunten = 10 km nog aan te leggen fietspad op een totaal van 80 km.**

Deltanet

De constructie van één verkeers- en vervoerssysteem dat beide vleugels en de belangrijke centra die daarin gelegen zijn onderling verbindt en ook de aansluiting van Randstad Holland op de internationale hoofdstructuur waarborgt. Dat betekent:

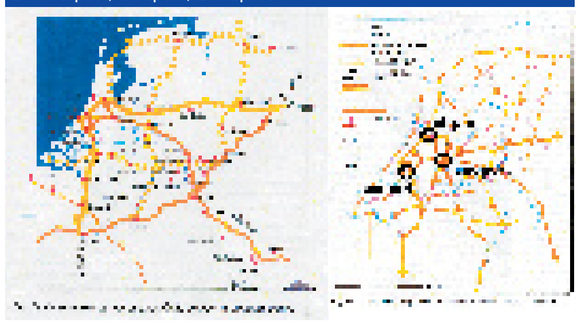
B-1	**Airport, Seaport en Landport**	**Opname van de Deltametropool in het Europese HSL-netwerk door aanleg HSL-Oost (Landport), onmiddellijke aanleg van de Tweede Maasvlakte (Seaport) en beslissen over hoe en waar de ontwikkeling van Schiphol (Airport) moet plaatsvinden.**
B-2	**Metro Holland**	**Viersporigheid van ‘Rondje Randstad’ (= verdubbeling van het spoor waar nog niet gerealiseerd), met een frequente 24-uurs dienstregeling (links- en rechtsom) die alle regionale openbaar-vervoersdiensten zoals Stedenbaan, Randstadrail, RijnGouweLijn, Regionet en Randstadspoor aan elkaar rijgt en verknoopt aan het hoofdwegennet (HWN).**
B-3	**Hoofdwegennet en onderliggend wegennet**	**Constructie van een bovenliggend hoofdwegennet tussen de grote steden door het aantal op- en afritten terug te brengen van 200 naar 27. Een nog te ontwikkelen robuust onderliggend wegennet (een samenhangend stelsel van provinciale- en rijkswegen) dient te voorzien in de lokale verbindingen.**
B-4	**Beprijzen mobiliteit**	**Snel invoeren van betaald gebruik van auto-infrastructuur, een vorm van bijvoorbeeld rekening rijden.**

A-1. kustverdediging & kustontwikkeling



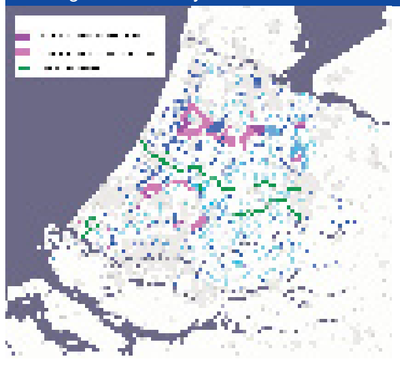
bron: Kustboekje, Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust, iov Provincie Zuid-Holland, maart 2006

B-1. Airport, Seaport, Landport

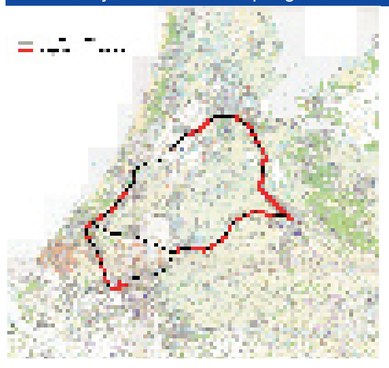


bron: Een vocabulaire voor besluitvorming over de kaart van Nederland, HMD 1998

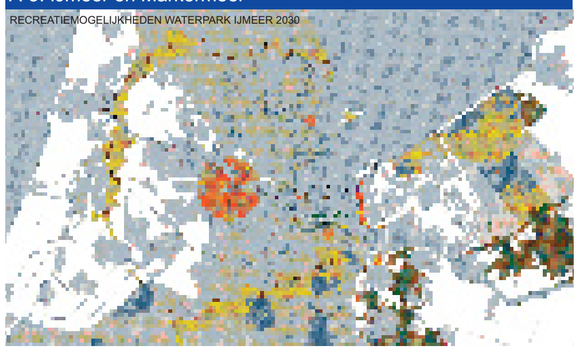
A-2. regionaal watersysteem



B-2. ‘Rondje Randstad’ / 4-sporigheid



A-3. IJmeer en Markermeer

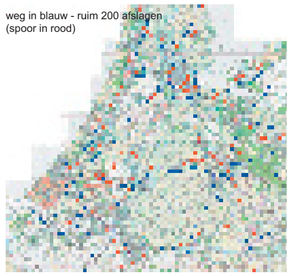


bron: Toekomstvisie IJmeer, naar een Waterpark IJmeer binnen het wetland IJsselmeer, ANWB, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Gemeente Almere, Gemeente Amsterdam, Provincie Flevoland, Provincie Noord-Holland, december 2005

B-3. hoofdwegennet & onderliggend wegennet

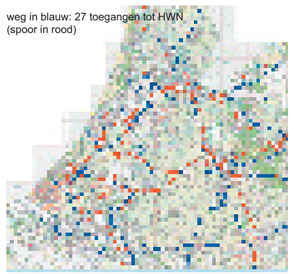
BESTAAND NETWERK

weg in blauw - ruim 200 afslagen
(spoor in rood)



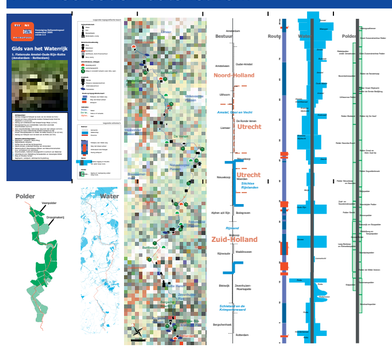
DELTANET

weg in blauw: 27 toegangen tot HWN
(spoor in rood)



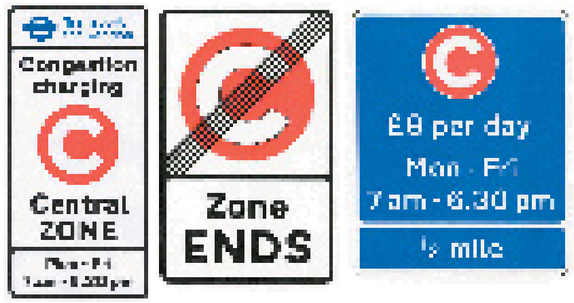
bron: Werkweek Deltanet, Verenging Deltametropool, oktober 2003

A-4. recreatief routenetwerk



bron: Waterrijk, Verenging Deltametropool, september 2005

B-4. beprijzen mobiliteit



bron: http://www.cclondon.com

Ruimtelijk strategische investeringen: er is wel geld?

Jan Willem Kooijmans

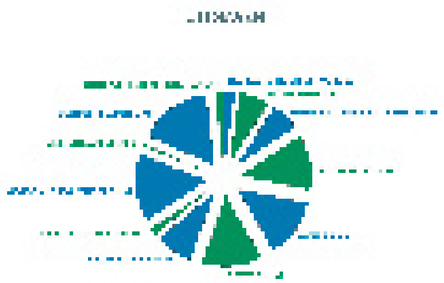
'Slimmer investeren'. Dat is de titel van een advies over strategische rijksinvesteringen, dat de VROM-raad onlangs uitbracht. 'Slim' staat dan vooral voor de koppeling van het beschikbare geld aan een strategische agenda.

"In Nederland bestaat er momenteel te weinig aandacht voor strategische investeringen", vindt de VROM-raad. Zowel bij de planning, de beoordeling, de financiering als de monitoring stuiten langetermijnplannen op serieuze drempels. Te vrezen valt dat hierdoor noodzakelijke strategische investeringen niet of te laat tot stand komen. De besluitvorming verloopt traag en de effecten op lange termijn zijn moeilijk te beoordelen met de huidige systematiek, zoals de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Voor strategische investeringen blijkt bovendien moeilijk adequate financiering te vinden." (pag. 7)
De raad stelt voor vier algemene richtlijnen aan te houden:
1) langetermijnuitdagingen en –beleidsopties opnemen in nationaal ruimtelijk beleid;
2) doe voorbereidend werk: zorg voor planologische reserveringen, het inzetten van 'no-regret' opties, slimme fasering en financiële reservering;
3) zorg voor een snelle besluitvorming en uitvoering;
4) verbeter de beoordelingssystematiek, onder andere door goede evaluatie.

Een echt fonds

Voor een grotere doelmatigheid van strategische investeringen is een andere financieringswijze nodig. Sinds 1995 bestaat het Fonds Economische Structuurversterking (FES), maar die is niet gekoppeld aan een langetermijnagenda. De raad adviseert dan ook om van het FES een echt fonds te maken en het te koppelen aan zo'n strategische investeringsagenda.
In het Tweede Kamer stuk 'Vaststelling van de begrotingsstaat van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 2007' (zie tabel 4 in dit document op pagina 8 voor een totaaloverzicht van het fonds) kunnen we zien dat tot en met 2005 de inkomsten van het FES een kleine € 19 miljard bedroegen. Voor de periode 2006 tot en met 2011 worden de inkomsten op ruim € 19 miljard berekend. Deze middelen zijn grotendeels of al uitgegeven (zoals HSL-Zuid en Betuweroute), of al geraamd. Laten we eens aannemen dat voor de periode 2012-2018 een vergelijkbare hoeveelheid middelen in het FES beschikbaar is, dus ook zo'n € 19 miljard. Tabel 4 laat niet zien welke toezeggingen er na 2011 zijn gedaan met FES-middelen. De potentiële projecten moeten voor een groot deel natuurlijk ook nog worden ingediend. De projecten uit een Ruimtelijk investeringsprogramma Holland of een Urgentieprogramma Randstad zoals bedoeld door de Adviescommissie Versterking Randstad (commissie Kok) moeten uiteraard in dit licht worden gezien.

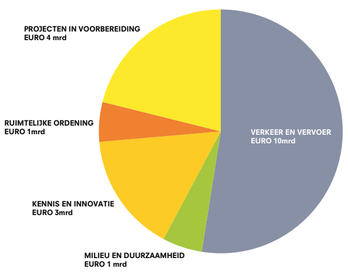
POTJES GROENE HART



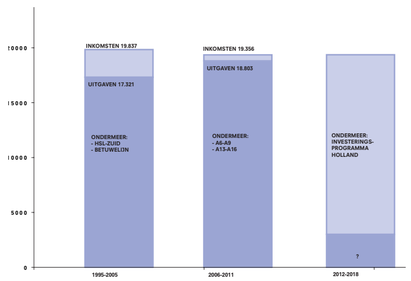
RIJKSINVESTERINGEN IN VLEUGELPROGRAMMA'S

TOTAALOVERZICHT VLEUGELPROGRAMMA'S	TOEGEZEGDE RIJKSBIJDRAGE (PERIODE 2006-2013)	GEVRAAGDE RIJKSBIJDRAGE
Zuidvleugel	€2.501 mln	€??? mln
Noordvleugel	€5.245 mln	€??? mln
Groene Hart	€368 mln	€683 mln (-2013) €1.443 mln (lange termijn)

THEMATISCHE INDELING FES-UITGAVEN 2006—2011



FONDS ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING (FES)

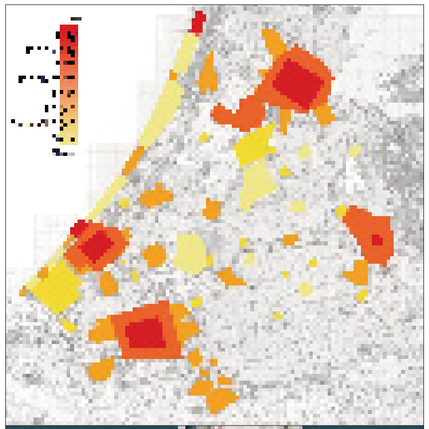


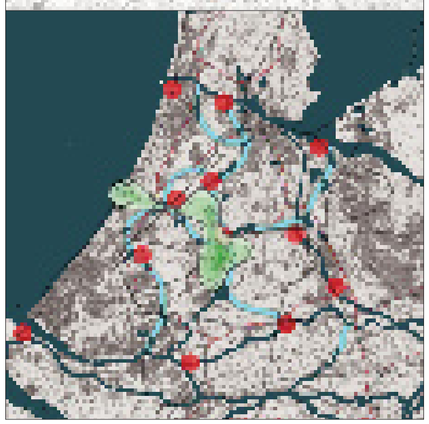
De grafiek "inkomsten" toont de diverse 'potten' (geoormerkte fondsen) waaruit het Groene Hart programma wordt gefinancierd. De gele taartpunt is het verschil tussen de kosten van dit programma en de reeds beschikbare fondsen.
De grafiek "uitgaven" toont de projecten in het Uitvoeringsprogramma Groene Hart met de benodigde investeringen. Je zou zeggen er is een (door het kabinet geaccepteerd) programma, er is een door de kamer (in stukken) goedgekeurd budget, genoeg voor 2/3 van het programma, dus aan de slag. (bedragen in miljoenen euro's)

Holland door een Chinese bril

In China hebben ze weinig last van bestuurlijke congestie en vertraagde planvormingsprocessen. Complete stadsdelen worden als paddenstoelen uit de grond gestampt en nieuwe megasteden ontstaan binnen de periode van enkele decennia. De ruige en snelle planningstraditie die zich de afgelopen jaren in China ontwikkelt lijkt haaks te staan op de Nederlandse traditie van overwegen, dubben en polderen. In het kader van de summerschool 2006 (georganiseerd door de TU Delft) werden veertien Chinese stedenbouwstudenten afgelopen zomer ingevlogen om onze metropool als ontwerpopdracht te bekijken. De eerste dag kregen zij onder leiding van Rogier van den Berg naar goede Aziatische vakantiegewoonte alle hotspots van de Deltametropool te zien. En na slechts één dag van ideeën verzamelen en schetsen werden 's avonds de eerste frisse ontwerpen gepresenteerd en besproken op het agentschap van de Vereniging Deltametropool. Dit was het startschot van een week intensief ontwerp met het thema 'Urban Landscapes in the Deltametropolis'.
Niet gehinderd door enige kennis van Nederlandse beleidsnota's, 20 KE-zones en kennis van 'Dutch planning traditions' leverde dit megalomane, absurde en vooral inspirerende ideeën op. Hier een overzicht.

Rogier van den Berg, Joop de Boer





'people are happy',
'the Green Heart is boring' en
'there are no mountains'.

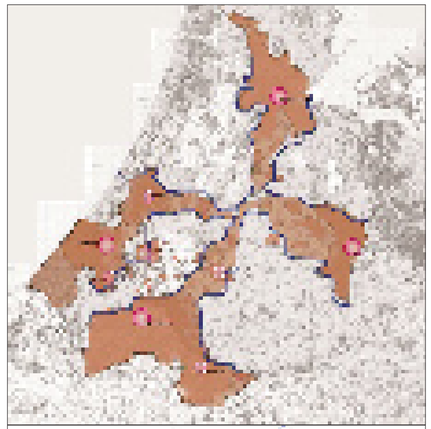
Elke groep bedacht een perspectief voor de lange termijn op schaal van de Deltametropool. Hierna werd een sleutelproject op de lagere schaal verder uitgewerkt. De beelden die hiernaast zijn afgebeeld spreken voor zich en tonen alleen het perspectief. Grote moeite hadden de Chinese studenten met het begrip strategie. In de Chinese planningstraditie speelt het masterplan de hoofdrol. Alles wordt uitgetekend en zo moet het worden. Ook op de schaal van de Deltametropool werd deze methode zonder twijfel toegepast.

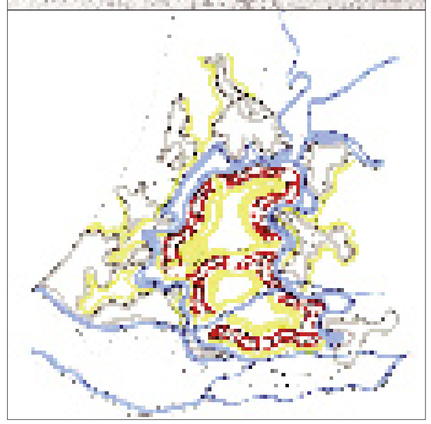
Speed up, slow down.
Het afsluiten van delen van landschappen, gehuchten en kleine steden en het ontsluiten van de grote steden leiden tot een grotere diversiteit aan woon-, werk- en recreatielandschappen.

Four Green Hearts.
Een nieuw watersysteem vormt de contour van een verstedelijkingsconcept waarin de grote steden richting het centrum van het Groene Hart groeien. Resultaat: vier keer een Groen Hart.

Dutch mountains.
Het uitgraven van nieuwe plassen en kanalen levert de grondstof voor een 'dutch mountain'. Dit modderige heuvellandschap met een rijkdom aan planten en dieren verbindt de kust met de Kagerplassen.

New city belt.
Rond het Groene Hart wordt een ring van water aangelegd. Nieuwe bandsteden worden ontwikkeld aan de waterkant inclusief 'manmade beaches'.





Backbone van de Zuidvleugel

Joop de Boer

In de vorige edities van het Hollandblad deden we verslag van het project Stedenbaan. Als lichtend voorbeeld van een project dat integraal vervoers- en verstedelijkingsvraagstukken behandelt. Op uitnodiging van de uitvoerders volgen we dit project kritisch. Op het atelier Zuidvleugel hadden we een gesprek met Paul Gerretsen (ateliermeester Atelier Zuidvleugel) en Beeno Radema (projectleider Stedenbaan bij de provincie Zuid-Holland).
We vroegen ons af wat de ruimtelijke ambities achter dit project zijn, wat de betekenis voor de Deltametropool is en hoe het met de uitvoering gaat?

Netwerkstad Zuidvleugel heeft geen netwerk!

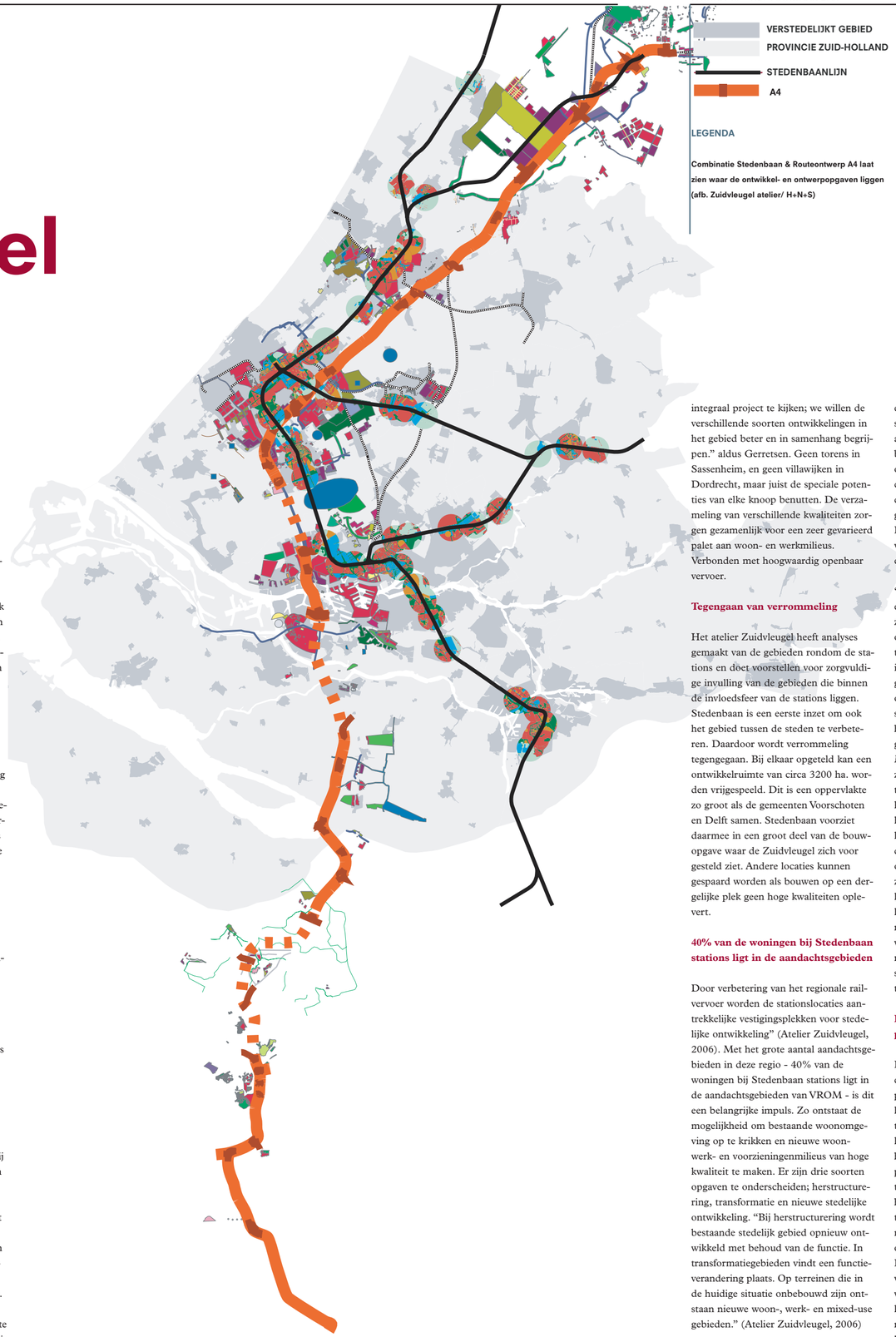
De Zuidvleugel is volgens Gerretsen en Radema een netwerkstad zonder netwerk! Het verkeers- en vervoersconcept Stedenbaan moet de losse onderdelen van de Zuidvleugel aan elkaar stikken. Daarom is Stedenbaan gekozen als een van de thema's van het Atelier Zuidvleugel dat door de Provincie Zuid-Holland is ingesteld om het ontwikkelingsvraagstuk in de Zuidvleugel van de Randstad inzichtelijk te maken. Eigenlijk is of wordt Stedenbaan de backbone van de Zuidvleugel, of zoals Gerretsen stelt: "er gaat een netwerkstad ontstaan, waarin Stedenbaan een van de centrale assen is".

De Zuidvleugel bestaat al

Gerretsen vindt dat de Zuidvleugel al lang bestaat. "Vertegenwoordigers van lagere overheden in de minder onstuimig ontwikkelende dorpen onderkennen dit nog niet altijd, maar het is toch wel degelijk waar en niet te ontkennen." Als voorbeeld wordt Hillegom genoemd. "Het is een onjuist beeld dat ze een klein dorpje op het platteland van Holland zijn. De ligging in het stedelijk netwerk is ook dáár zeer bepalend." Ze zijn onderdeel van de netwerkstad Zuidvleugel.
Dat juist de Zuidvleugel is gekozen als schaalniveau van ontwerp heeft volgens Gerretsen vooral te maken met de huidige beleidscontext die op de vleugels is gericht. Daarnaast is het ontwerptechnisch een haalbaar schaalniveau. Het biedt cartografisch gelijktijdig overzicht over het geheel als herkenbaarheid op menselijke schaal; 'iedereen kan zijn huis nog vinden'.

Stedenbaan is niet alleen verdichting!

Het beeld dat veel mensen hebben bij Stedenbaan is dat van groepen torens bij de stations. Dit is volgens Gerretsen een hardnekkig misverstand dat snel de wereld uitgeholpen moet worden. Gerretsen geeft aan dat Stedenbaan niet perse om hoge dichtheden gaat. "Vaak wordt verondersteld dat het bouwen van hoge dichtheden rond de stations noodzakelijk is om een rendabele openbaar vervoersverbinding te kunnen realiseren. In dit geval is dat niet nodig. De NS heeft al aangeven een metroachtige lijn te gaan exploiteren op dit traject, hierover is overeenstemming tussen het platform Zuidvleugel en de Nederlandse Spoorwegen. Het imago van torens bij stations in het weiland is volstrekt onterecht. Dit willen we juist voorkomen door naar de gehele Stedenbaan als



LEGENDA

Combinatie Stedenbaan & Routeontwerp A4 laat zien waar de ontwikkel- en ontwerpopgaven liggen (afb. Zuidvleugel atelier/ H+N+S)

integraal project te kijken; we willen de verschillende soorten ontwikkelingen in het gebied beter en in samenhang begrijpen." aldus Gerretsen. Geen torens in Sassenheim, en geen villawijken in Dordrecht, maar juist de speciale potenties van elke knoop benutten. De verzameling van verschillende kwaliteiten zorgen gezamenlijk voor een zeer gevarieerd palet aan woon- en werkmilieus. Verbonden met hoogwaardig openbaar vervoer.

Tegengaan van verrommeling

Het atelier Zuidvleugel heeft analyses gemaakt van de gebieden rondom de stations en doet voorstellen voor zorgvuldige invulling van de gebieden die binnen de invloedsfeer van de stations liggen. Stedenbaan is een eerste inzet om ook het gebied tussen de steden te verbeteren. Daardoor wordt verrommeling tegengegaan. Bij elkaar opgeteld kan een ontwikkelruimte van circa 3200 ha. worden vrijgespeeld. Dit is een oppervlakte zo groot als de gemeenten Voorschoten en Delft samen. Stedenbaan voorziet daarmee in een groot deel van de bouwopgave waar de Zuidvleugel zich voor gesteld ziet. Andere locaties kunnen gespaard worden als bouwen op een dergelijke plek geen hoge kwaliteiten oplevert.

40% van de woningen bij Stedenbaan stations ligt in de aandachtsgebieden

Door verbetering van het regionale railvervoer worden de stationslocaties aantrekkelijke vestigingsplekken voor stedelijke ontwikkeling" (Atelier Zuidvleugel, 2006). Met het grote aantal aandachtsgebieden in deze regio - 40% van de woningen bij Stedenbaan stations ligt in de aandachtsgebieden van VROM - is dit een belangrijke impuls. Zo ontstaat de mogelijkheid om bestaande woonomgeving op te krikken en nieuwe woon- werk- en voorzieningenmilieus van hoge kwaliteit te maken. Er zijn drie soorten opgaven te onderscheiden; herstructurering, transformatie en nieuwe stedelijke ontwikkeling. "Bij herstructurering wordt bestaande stedelijk gebied opnieuw ontwikkeld met behoud van de functie. In transformatiegebieden vindt een functieverandering plaats. Op terreinen die in de huidige situatie onbebouwd zijn ontstaan nieuwe woon-, werk- en mixed-use gebieden." (Atelier Zuidvleugel, 2006)

Regie op regionale projecten

We zitten met Stedenbaan met veel partijen aan tafel aldus Radema. Voor het vervoer zijn het Rijk die de concessie moet uitgeven, en de NS die de lijn gaan exploiteren, bepalend. Daarnaast is er sprake van veel concurrerende gebiedsautoriteiten. Dat kan in Nederland blijkbaar niet anders wanneer je zoiets wilt oppakken. De WGR regio's doen in principe de ontwikkelingsaansturing rondom de stationlocaties. De ingewikkelde gebieden liggen ook bijna allemaal in Haaglanden of regio Rijnmond. De provincie heeft een rol op complexe grenslocaties.

"Uiteindelijk wil elke stad of dorp en elke ontwikkelingslocatie het beste voor zichzelf. Regie op hogere schaal is daarom soms nodig om de juiste afwegingen te maken. Het gaat om het generen van inhoud, buiten alle bestuurlijke en strategische verlangenlijstjes en overleggremia om", aldus Radema. "De koppeling tussen infrastructuur en verstedelijking is hier succesvol en baandoorbrekend gelegd.
Maar niet elke gemeente kan een theaterzaal of een megabioscoop op zijn stationslocatie krijgen. Ook zullen sommige locaties meer en duurder kunnen ontwikkelen dan andere. Dit levert soms moeilijkheden op, als partijen samen in een dergelijk project zitten terwijl de opbrengsten op de ene plek veel hoger zullen zijn dan elders. Verevenen van kosten en opbrengsten tussen gemeentes kan, maar dan wel vrijwillig. Ook met de nieuwe grondexploitatiewet en de nieuwe wet ruimtelijke ordening blijft het zeer moeilijk om tussen locaties een gemeenschappelijke grondexploitatie op te zetten"

Publiekpublieke samenwerking vóór publiekprivate samenwerking

De moeilijkheid zit volgens Radema in de beperkte bestuurskracht bij dit soort projecten. "Veel overleggen en daardoor komt men niet tot de kern. Het blijkt toch erg moeilijk om over iets anders dan kwantiteit afspraken te maken. Vooral in het middenbestuur is een te groot aantal partijen actief. In Nederland is de situatie zo, dat er veel (beleids)ruimte is voor het rijk, en voor de gemeenten. In het toch al smalle (beleids)gebied waarin het middenbestuur zich manifesteert, zijn ook nog eens meerdere partijen actief. Dit is een echt obstakel bij het realiseren van regionale projecten. Vastgoed partijen willen investeren bij duidelijke harde en lange termijn garanties, die kunnen nu niet worden gegeven door politieke willekeur en een overheid die met meerdere monden spreekt. Het bedrijfsleven eist heldere prioriteiten in de tijd. Duidelijke publiek-publieke samenwerkingen zijn daarom noodzakelijk"

Het vervolg

Stedenbaan is een eerste stap richting een integrale en grootschalige aanpak van vervoers– en verstedelijkingsvraagstukken binnen de Zuidvleugel. De aansluiting op de Noordvleugel en Oostvleugel van de Randstad is echter nog niet gemaakt. De Stedenbaan stopt bij de provinciegrens. Dat is jammer vinden ook Radema en Gerretsen; "maar je moet ergens de grens trekken". Het is nu vooral belangrijk om Stedenbaan zichtbaar te houden, te beginnen met realiseren, en door te zetten. Dat voorkomt dat er op andere locaties alvast met bouwen wordt begonnen..
Het atelier Zuidvleugel bestaat nog 10 maanden. Daarna kan gekeken worden of ook de overstap naar de Noordvleugel of het Groene Hart gemaakt kan worden. Volgens Gerretsen is een atelier op de schaal van de Deltametropool misschien wel het beste vervolg.

Paul Gerretsen is ateliermeester Atelier Zuidvleugel, Beeno Radema is projectleider Stedenbaan bij de provincie Zuid-Holland.

Ideeën Deltanet:

steeds meer partners

Jan Willem Kooijmans

De Stuurgroep Deltanet is met behulp van Hein Hamer van de Vrienden van de Deltametropool weer volop bezig. Het gedachtegoed van Deltanet in het kort: verkeer en vervoer in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling bekijken, verknoping openbaar vervoer en autoverkeer over rail en weg, en ontvlechten verkeer in doorstroomroutes en regionaal verkeer.
Dit wordt door steeds meer partijen als uitgangspunt gebruikt en nader uitgewerkt. In 2006 zijn per provincie regionale netwerkanalyses gemaakt. Voor het initiatief van de Vereniging Deltametropool om met een 'metropolitane netwerkanalyse' een flinke stap te maken in de uitwerking en detaillering van Deltanet is veel belangstelling. Momenteel wordt verkend hoe dit in het vat gegoten kan worden. De website van de vereniging houdt u op de hoogte. Via deze site zijn nog steeds te bestellen de publicaties Deltaplan Bereikbaarheid en Holland Centraal.

Verschillende regionale vervoerssystemen in één metropool:
- Randstad Rail
- Stoptrein NS
- Sprinter
- Sneltram Amsterdam
- Uithofbus Utrecht
- Sneltram Utrecht-Nieuwegein
- Metro Amsterdam
- Zuidtangent
- Metro Rotterdam

Voor de schoonheid van Nederland:

stop bouwen

Annemiek Rijckenberg

Rudy Stroink is directeur van TCN en als adviseur samen met Elco Brinkman, betrokken bij de werkgroep van jonge marktpartijen "Laten we Nederland mooier maken", een denktank van ondernemers uit verschillende disciplines binnen de vastgoedsector. Vanuit een persoonlijke betrokkenheid en met professionele expertise wil deze werkgroep een brede discussie over ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland op gang brengen.

U bent gaan vliegen in het lelijkste stuk van Nederland om iedereen wakker te schudden, vooral de nieuwe kamerleden. Volgende maand is de Ronde van het Groene Hart om te laten zien wat er is aangetast en wat het behouden waard is. De beelden vanaf de grond lijken niet schokkend genoeg meer.

Ook tijdens onze vliegtocht hebben we mooi en lelijk gezien. De ergste plekken liggen bij Waddinxveen en Zoetermeer, dan zwermt de bebouwing uit naar Gouda en Woerden, alsmaar kassen en distributiecentra; je ziet de groei van Alphen heel goed vanuit de lucht. In het noorden, tussen Utrecht en Vinkeveen is het nog heel prachtig, het veenweidegebied en de noordrand van het Groene Hart zijn nog in stand.

Wat moet er volgens u gebeuren?

Om de Randstad weer goed te krijgen zijn absoluut drie dingen noodzakelijk. Het debat over kwaliteit moet gevoerd worden tussen bestuurders, ambtenaren, architecten en stedenbouwers en marktpartijen. Nu zijn het allemaal gescheiden circuits, zonder gemeenschappelijke taal, met ieder eigen bijeenkomsten en blaadjes. Men is vriendelijk, maar communiceert niet echt. Waarom is iets een mooie straat of wijk, daar hebben we het niet over. Wat zijn onze ambities, die moeten geheim blijven lijkt het wel. Dus de eerste voorwaarde is een gemeenschappelijke taal, kwaliteitsdebat.

Ten tweede is de bestuurlijke structuur niet dekkend voor de omvang van de problemen. De gemeentegrenzen komen niet overeen met woningmarkt of arbeidsmarktgebieden. Per gemeente worden alle leuke functies in het centrum ondergebracht en de rotzooi aan de grenzen. Met het uitdijen van gemeentes groeien die randen van lelijkheid aan elkaar vast.

Tot slot is de rol van marktpartijen niet helder en onze kennis onderbenut. We zitten enerzijds nog in de cultuur van de wederopbouw: productie, productie, met de overheid in de allesbepalende rol. Fietsen met hulpwieltjes. Aan de andere kant krijgt de markt –ontwikkelaars en woningcorporaties- steeds meer vrijheid, maar kan die nog niet invullen.
In de nieuwbouw zoals Ypenburg zie je rij woningen achter rij woningen, met een singel die tegen de rand klotst, en één winkelcentrum en zeer weinig voorzieningen. Wat is daar de kwaliteit? En het kan zo veel mooier en beter, daar zie ik vele voorbeelden van, in Denver, Colorado, maar ook in Nederland gelukkig.

We zitten in een spannende overgangsperiode, en jonge ondernemers zoeken het debat over de schoonheid van Nederland.

Wat vindt u van de schaal waarop dat debat gevoerd moet worden en waar beslissingen nodig zijn?

Ik ben blij, dat de discussie over de totale randstad weer gevoerd wordt. Ook al hebben de vleugels hun eigen karakteristiek, met 1 vleugel kun je niet vliegen. De opgaven liggen op een hoger schaalniveau, en ik ben het zeer eens met de analyse van de commissie Kok. Het lijkt echter zeer moeilijk om tot bestuurlijke eenheid te komen, en als dat niet lukt zie ik graag als tussenoplossing een autoriteit voor verkeer en vervoer of voor water of voor de ruimtelijke ordening, voor binnensteden en bedrijventerreinen. Dan moeten daar bevoegdheden aan worden overgedragen.

U pleit ook op andere plekken voor een sterke rol voor de overheid. Maar wordt u ook niet moe van al het procesgeneuzel, van markt zowel als gemeenten en provincies?

Absoluut, er is bij alle partijen een overmaat aan procesplanners en consensusarrangeurs, in plaats van ontwerpers en outputplanners. Gemeenten hebben hun kennis laten wegkopen door de markt, ook ambitieuze bestuurders hebben weinig ondersteuning. Regie via het grondbezit wordt als ouderwets beschouwd, maar verkoop van grond is bijna nog de enige resterende inkomstenbron voor gemeenten bij gebiedsontwikkeling. Dat is natuurlijk geen kwaliteitsbevorderende positie.

In het vorige Hollandblad hebben wij een moratorium op bedrijventerreinen bepleit. Ik was blij verrast met uw uitspraak in de Volkskrant daarover.

De enige manier om marktpartijen weer in een ondernemende en risicodragende rol te krijgen is door herontwikkeling van al die extensieve bedrijventerreinen noodzakelijk te maken. Dus niet alsmaar de weilanden in, maar langjarige zekerheid over de perspectieven van de bestaande gebieden.
Want ontwikkelen in Nederland is natuurlijk erg lang een tamme bedoening met gegarandeerde afzet geweest. Het gaat nu om veel complexere opgaven.

Deltametropool op wereldforum Aquaterra

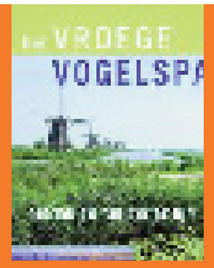
Prins Willem-Alexander legt aan ex-staatssecretaris Schultz onze maquette Waterrijk uit. Links kijkt Jan Willem Kooijmans van de vereniging goedkeurend toe.
(foto: ANP/Robin Utrecht)

> vervolg van pagina 1

programma, niet over de vleugels, en in termen van een offensief. Dat is een uitnodiging aan de lokale bestuurders om echt samen te werken, en niet alleen maar af te stemmen en te coördineren.
De lessen van Teisman over de Bestuurlijke Commissie Randstad kunnen dan van pas komen: neem besluiten met meerderheid van stemmen en vooral: benoem een onafhankelijk voorzitter, van het kaliber Wijffels bijvoorbeeld.
In hetzelfde hoofdstuk Bestuur staat daarnaast, dat de 'bestuurlijke drukte' wordt verminderd en dat het effectieve optreden van de overheid als geheel wordt bevorderd door het aantal bestuurslagen dat zich met een bepaald onderwerp bemoeit, stelselmatig te verminderen - zonder de grondwettelijk verankerde bestuurlijke inrichting te veranderen. Sleutelwoorden bij deze aanpak zijn differentiatie en maatwerk. Differentiatie in taken, bevoegdheden en bestuurlijke inrichting van gemeenten en provincies zal in de Gemeentewet en in de Provinciewet mogelijk worden gemaakt. Wanneer overheidslagen hun taken niet goed uitvoeren, worden als stok achter de deur wetswijzigingen mogelijk gemaakt om problemen toch te kunnen oplossen.
In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is bovendien het instrument structuurvisie geïntroduceerd, gekoppeld aan de financieel verantwoordelijke bestuurslaag.
"Het rijk stelt structuurvisies op voor ruimtelijke ordeningsvraagstukken en projecten, die het lokale en of regionale niveau overstijgen", zegt het coalitieakkoord daarover. Een door het rijk in samenspraak met de regio opgestelde structuurvisie Randstad als basis voor het urgentieprogramma zou kunnen voorkomen dat de provinciale structuurvisies, omgevingsplannen, regionale en gemeentelijke visies over elkaar heen blijven buitelen zonder enige samenhang en zonder enige garantie op kwaliteit of uitvoering.

De coördinerende minister is een minimale variant, vergeleken met het afzonderlijke Randstadsbestuur dat wij voorstaan. Het is bovendien een minister die dat coördineren 'erbij' doet, naast de overige portefeuilles. Meer samenhang kan worden bereikt omdat het investeringsprogramma verkeer en infrastructuur, het MIT, wordt uitgebreid met de ruimtelijke investeringen tot een MIRT. Ook wordt de kilometerheffing naar tijd en plaats versneld ingevoerd, en dat is de meeste effectieve wijze om de filedruk in de Deltametropool te verminderen.
Wie weet komt het zo zelfs nog tot een bestuurlijk samenwerkingsverband voor mobiliteitsbeheer. Daarvan zijn voldoende voorbeelden in het buitenland om te zien hoe dat werkt. Daarnaast krijgt Milieu een hogere prioriteit en een eigen minister, zij het met weinig geld. Ook dat is belangrijk voor de Randstad.
Ruimtelijke ordening wordt in samenhang gebracht met water, landschap en een duurzame leefomgeving. In dialoog met de samenleving kan het beleid worden uitgewerkt, zo staat er. Het woord is dus aan die samenleving, en ook aan ons! Dit alles neemt niet weg dat de Europese inzet van dit akkoord mager is. Europa wordt vooral genoemd in relatie tot de Europese verdragswijziging en de regelgeving. Mondiale ambities, zoals neergelegd in de Lissabon-agenda, worden niet gekoppeld aan kansen in en voor de Randstad. Het urgentieprogramma Randstad wordt ondergebracht bij de bestuurlijke pijler 'De overheid als bondgenoot', en niet bij de pijlers 'Een actieve internationale en Europese rol' of 'Een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie'.
De ambities voor de Randstad zijn dus niet de Europese catwalks. Het tonen van onze zelfmaakmode in patronaatszaaltjes lijkt deze coalitie al voldoende.

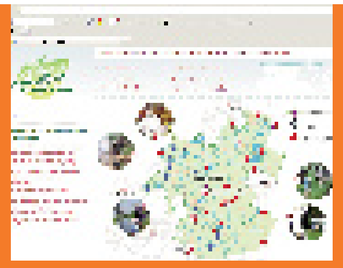
Jan Willem Kooijmans



Het Vroege Vogels Pad

Nederland is het enige land ter wereld dat half onder en half boven de zeespiegel ligt. Onze natuurlijke kustlijn loopt midden door ons land. Het zeespiegelpad voert u langs deze nulmeterlijn. U trekt over gemarkeerde wandelpaden van de Zeeuwse kust naar de Wadden en passeert beroemde landschappen en waterrijke natuurgebieden die alles met de 'nullijn' te maken hebben.
In dit boek is niet alleen aandacht voor de geschiedenis en ontstaanswijze van onze beroemde cultuurlandschappen en natuurgebieden. U leest ook over de onvermijdelijke veranderingen die ons landschap te wachten staan nu de zeespiegel stijgt en het klimaat wijzigt. De auteurs, in het dagelijks leven werkzaam in het water- en natuurbeheer, zorgen er in ieder geval voor dat na uw wandeltocht niets in het Nederlandse landschap meer vanzelfsprekend is.

Bron: De Tweevoeter, http://www.tweevoeter.nl/boeken/vroegevogelspad.php



Fietsrouteplanner provincie Utrecht

www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner/

Met deze site kan op eenvoudige wijze, maar zo u wilt ook op meer geavanceerde wijze, een route voor een fietstocht gepland worden.
Zie ook artikel op pagina 4. in dit blad.

Groene Hart, kloppend hart

www.groenehartkloppendhart.nl/

Een website waar een wereld aan informatie over toeristische en recreatiemogelijkheden in het Groene Hart zijn samengebracht en eenvoudig toegankelijk gemaakt. Bevat informatie over 250 aanbieders van recreatie, verblijfplaatsen en streekproducten.

London Loop

The London Loop, pioneered by the London Walking Forum, is London's first official orbital footpath, a fascinating journey around the edge of greater London down hidden alleyways through residential areas, along rivers and canals, across public parks, nature reserves, woods, occasional enclaves of farmland and surprisingly few roads, with many unexpected gems along the way. It is easily reachable by public transport.
Some parts of the route on the north of the Thames still remain to be waymarked but it is walkable throughout using the official guide. Adopted by the Greater London Authority as a strategic walking route. (241km)

Bron: www.ramblers.org.uk/info/paths/londonloop.html

martine@parijs.nu

In deze rubriek wordt elke aflevering een bewoner van een andere metropool aan de tand gevoeld over de woonsituatie.

Naam: Martine Willemse-Rutgers

Leeftijd: 29

Woont in: Parijs

Sinds: Augustus 2005

Werk: Projectmanager Overcome

Waarom Parijs?
Omdat mijn man voor z'n werk naar Parijs is overgeplaatst

Hoeveel huur betaal je voor je huis en hoeveel vierkante meter beslaat het?
1800 euro per maand voor 75 m²

Met hoeveel personen deel je deze ruimte?
Alleen met mijn man

Wat doet Parijs met je dagelijks leven?
Hiervoor woonde ik in Bilthoven, dus dat is nogal een verschil! Daar moest ik alles met de auto doen. Hier zitten de bakker, slager, restaurants, bioscoop, enzovoort om de hoek. Dus de boodschappen en het avondje uit kan ik lopend af. Naar mijn werk pak ik de metro, want er zijn zoveel files in Parijs dat ik net zo snel ben met het openbaar vervoer als met de auto. Mijn werk hier is overigens niet zo uitdagend als in Nederland, waar ik marketingconsultant was. Maar als buitenlander kun je nu eenmaal minder hoge eisen stellen.

Wat maakt Parijs volgens jou tot een metropool?
Een metropool is een stad met meer dan een miljoen inwoners. Parijs heeft er, alleen al in de stad zelf, zes miljoen. Met de voorsteden erbij elf miljoen! Als dat geen metropool is…En het is natuurlijk een wereldstad. Dat spreekt voor zich.

Welk voordelen heeft het leven in een metropool als Parijs? En wat spreekt je het minst aan?
Wat ik het meest waardeer is het gemak waarmee je dingen kunt ondernemen. Als ik geen zin heb om te koken, heb ik de keuze uit wel vijftig verschillende restaurants bij mij in de buurt. Wanneer ik zin heb om naar de film te gaan, loop ik zo naar de bioscoop. Noem maar op. Het minst aantrekkelijk zijn de drukte, de uitlaatgassen, de files.

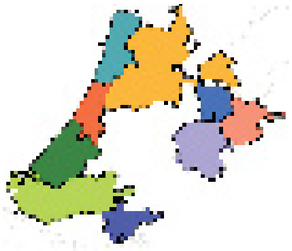
Hoe zit het met de reistijden, naar werk, winkel, vrienden, enzovoort?
Dat is heel goed te doen. Voor mijn werk zit ik een half uur in de bus, naar de supermarkt loop ik in5 minuten. Voor vriendenbezoek en uitgaan verschilt het natuurlijk, afhankelijk van de bestemming. Maar laten we zeggen dat dat varieert van vijf minuten lopen tot een klein half uurtje met de metro.

Kent Nederland een metropool?
Als je kijkt naar het aantal inwoners, niet. Trouwens, geen enkele stad in Nederland heeft meer dan een miljoen inwoners. Aan de andere kant denk ik dat je Amsterdam wel als wereldstad kunt beschouwen.

Een aanrader, wonen in Parijs?
Tot je 50ste zeker, daarboven niet, vanwege de drukte en het gebrek aan groen. Maar dat is ook heel persoonlijk.

Hoe zie je je eigen kansen in Parijs op een schaal van 1 tot 5 op het gebied van:
- wonen 3
- carrière 3
- sociaal leven 3
- cultureel leven 5

Planbureau droomt over Randstad



Léon Groenemeijer

Begin november publiceerde het Ruimtelijk Planbureau Vele steden maken nog geen Randstad. Het rapport is, zoals we van het RPB gewend zijn, mooi vormgegeven. Helaas, schone schijn bedriegt: het is naar de conclusies toegeschreven.

De directeur van het bureau, bestuurskundige Wim Derksen, maakte er een zorgvuldig geregisseerd media-event van. Hij verkondigde dat zijn standpunt – aan structuurdiscussies over de bestuurlijke toekomst van de Randstad moet je niet beginnen – van een extra argument werd voorzien: "De Randstad functioneert niet als een samenhangend geheel, en ontwikkelt zich ook niet in die richting." Het onderzoek van zijn medewerkers kwam dus als geroepen en wordt sindsdien ongelezen in tal van kranten opgevoerd als bewijs voor wat "we" eigenlijk altijd al wisten. Tijd voor een beargumenteerd tegengeluid.

Uitgangspunten

Het hart wordt in dit rapport niet alleen figuurlijk uit de Randstad gesneden, maar ook letterlijk. Negen stadsgewesten worden er onderscheiden. Het Groene Hart hoort er met zijn ruim 700.000 inwoners niet bij. Nijkerk en Zeevang weer wel , maar Weesp, Gouda en Alphen aan den Rijn niet.
Een ander uitgangspunt is de betekenis die aan het concept 'stedelijk netwerk Randstad' wordt toegekend. Volgens het RPB horen daar sectoraal specialiserende stadsgewesten bij waartussen toenemende stromen en relaties ontstaan. Als meer Rotterdammers in de haven gaan werken en Amsterdam meer bankemployees telt dan hebben we volgens het RPB specialisatie. Als dat gepaard gaat met Rotterdamse havenbaronnen die Amsterdamse bankiers meer opdrachten verstrekken hebben we 'integratie' en als Amsterdammers ook nog meer goederen uit de Rotterdamse haven laten aanslepen spreekt het planbureau van toenemende 'complementariteit'. Het summum is dan symmetrie: een verdergaande uitsortering van complete sectoren, die gepaard gaan met allerlei soorten groeiend eenrichtingsverkeer die tezamen symmetrische stromen en relaties opleveren. Deze interpretatie van het beleidsconcept stedelijk netwerk wordt niet getoetst aan referentiemateriaal. Het is dus niet bekend in hoeverre een metropool als Londen of het Roergebied op deze wijze functioneert.

Homogenisering of structuurverandering

Het rapport noemt de stadsgewesten in de Randstad "in aanzienlijke mate" gespecialiseerd. In de periode 1992-2003 krijgen ze echter een meer homogene sectorstructuur. Dat geldt niet voor de arbeids-, kapitaal- en kennisintensieve industrie. Deze drie sectoren verliezen werkgelegenheid wat gepaard blijkt te gaan met een lichte toename van de specialisatie naar stadsgewest. Het geldt ook niet voor de sector consumentdiensten, die laat overal hetzelfde patroon zien. Distributie en instituties groeien met 26 c.q. 30 procent en de specialisatie naar stadsgewesten laat een kleine afname zien. De zevende sector, de zakelijke dienstverlening, is de boosdoener. Deze sector is momenteel goed voor een kwart van de werkgelegenheid in de Randstad en heeft met 55 procent meer banen tussen 1992 en 2003 een verbluffende groeispurt achter de rug. Van oudsher is deze sector sterk geconcentreerd in Utrecht en Amsterdam. De relatieve toename is in de andere stadsgewesten echter hoger. Het zijn met name Hilversum en Amersfoort die het beeld bepalen met groeicijfers boven de 100 procent. Het RPB ziet "een eerste aanwijzing voor verminderde samenhang".
Is die homogenisering nu zo erg? Het lijkt eerder een consequentie van de onder invloed van globalisering veranderende economische structuur van de Randstad. Bij specialisatie in een stedelijk netwerk gaat het toch eerder om verbreding en verdieping van de totale economische structuur. Om meer (door)groei van bedrijven die nieuwe en bestaande nichemarkten bedenken, bedienen en laten bloeien. In een stedelijk netwerk zou de kans dat zo'n bedrijf ontstaat en kan doorgroeien groter moeten zijn dan in een verzameling stadsgewesten. De markt voor ontmoetingen, goede ideeën, het juiste personeel, de spullen die je nodig hebt, is er groter. Een effectief stedelijk netwerk zorgt ook voor meer draagvlak zodat bedrijven en instellingen die opereren op internationaal topniveau behouden kunnen blijven of tot op dit niveau kunnen doorgroeien. Dit concept van een stedelijk netwerk, of zo je wilt metropolitane economie, laat zich echter lastig onderzoeken. In de werkgelegenheidscijfers zie je bijvoorbeeld niet of een bureau Boekel de Nerée, Moszkowicz of Jansen heet; advocaten krijgen allemaal SBI-code 74111.

Relaties tussen bedrijven

Om stromen tussen bedrijven in beeld te brengen is een enquête uitgevoerd. Daarbij is gevraagd naar de locaties van de vijf [qua bedragen? getalsmatig?naar winst?] belangrijkste inkoop- en verkooprelaties. Deze relaties komen volgens het RPB tussen bedrijven uit verschillende stadsgewesten minder voor dan verwacht zou mogen worden, "als afstand geen rol speelt". De theoretische verwachtingen zijn puur gebaseerd op gemeentegrottes. De werkelijkheid voldoet natuurlijk niet aan dit afstandloze "beam-me-up, Scotty"-beeld. Een vergelijking in de tijd is echter niet mogelijk, de enquête is voor het eerst uitgevoerd. Zie hier wat moet doorgaan voor het 'pièce de résistance' van de bewijsvoering.

Zwakke argumenten

De andere argumenten in het rapport snijden namelijk helemaal geen hout. Zo wordt de toegenomen spreiding van de groeiende groep academici opgevoerd. De ex-studenten blijven minder dan voorheen in en om de universiteitssteden hangen en verhuizen wat meer naar andere stadsgewesten. Dat lijkt mij gezien het uit de statistieken bekende pendelgedrag van deze groep te wijzen op meer samenhang. Nee hoor, "homogenisering van de arbeidsmarkt" concludeert het RPB en dat mag niet in een stedelijk netwerk. Dan de exercitie over winkelverkeer. Op een gemiddelde werkdag blijken onze boodschappenverplaatsingen zich voor 90 procent binnen het stadsgewest af te spelen. Tja, waar halen we ons dagelijks brood? Het mag ook opvallend genoemd worden dat het rapport geen woord wijdt aan de beperkte statistische betrouwbaarheid van vergelijkingen in de tijd die zich baseren op zo'n beperkt aantal respondenten.

Meer of minder samenhang

Aanwijzingen die op meer samenhang wijzen zijn het RPB niet sterk genoeg. Het aandeel van de tussen stadsgewesten pendelende beroepsbevolking is volgens de gebruikte steekproeven in tien jaar toegenomen van 16 tot 18 procent. Bij een sterk gegroeide beroepsbevolking passeert een steeds groter aandeel de grenzen van stadsgewesten. Het is deze in absolute termen forse groei van het woon-werkverkeer die een groot deel van de capaciteitsproblemen op weg en spoor veroorzaakt. De groei zit vooral in de kleine stadsgewesten. Daar gingen toch al die academici naartoe? De beroepsbevolking van de stadsgewesten Leiden, Amersfoort, Dordrecht, Haarlem en Hilversum pendelt voor 35 tot 41 procent naar andere stadsgewesten. Ook de pendel tussen Noord- en Zuidvleugel neemt toe, zij het in beperkte mate. Het planbureau ziet in deze ontwikkelingen geen 'eenduidige' aanwijzing voor meer samenhang. De stromen blijven achter bij de afstandsloze theoretische verwachtingen. Er zou hoogstens sprake zijn van "losjes met elkaar verbonden stadsgewestelijke arbeidsmarkten".
Het is gezien de congestieverschijnselen maar goed dat de grote stromen binnen de stadsgewesten blijven. Het concept stedelijk netwerk, of Deltametropool zo je wilt, is dan ook geen pleidooi om in de stadsgewesten niets te doen. Het staat voor het opschalen van markten daar waar dat voordelen biedt, zoals de arbeidsmarkt voor hoger opgeleiden. Dit kan bijvoorbeeld door een groter draagvlak te creëren voor topinstellingen en in nichemarkten opererende bedrijven. Dat betekent dus niet de afstandsloze stad, maar "the best of both worlds". Een wereldstad op zijn Hollands, unieke woon- en recreatiemogelijkheden combinerend met schaalvoordelen op punten die ertoe doen.
De kranten kopten: "De Randstad? Nee hoor, die bestaat niet; en die gaat ook niet bestaan." Volgens mij bestaat het niet om op basis van dit onderzoek deze conclusies te trekken.
Léon Groenemeijer is werkzaam als senior onderzoeker/adviseur bij ABF Research te Delft.

Cahier Najaarsconferentie Vereniging Deltametropool

Vrijdag 10 november jl. organiseerde de Vereniging Deltametropool een zeer goed bezochte najaarsconferentie "Naar een Agenda voor een Provincie Randstad Holland" in Het Prinsenhof te Delft.

Centraal op deze conferentie stond de vraag: "Stel dat er een provincie Randstad Holland komt, wat zou ze dan moeten doen?" Een nog immer actuele vraag, zo mag blijken uit het in januari jl. verschenen advies van de Commissie Kok.

Van deze onderhoudende en inspirerende middag is nu een cahier verschenen met verslagen en informatie, achtergronden en historie.

Met bijdragen van Commissaris van de Koningin Franssen, Directeur Generaal van Halder (namens Minister Remkes), agent Van Dansik en voorzitter Stadig. Het cahier bevat ook het verslag van de vaststelling van de Agenda en de discussie met kandidaat-kamerleden onder leiding van burgemeester Cohen.

Het cahier is kosteloos te bestellen bij het agentschap van de Vereniging Deltametropool. Stuur een e-mail met uw naam, adres, organisatie en telefoonnummer naar communicatie@deltametropool.nl onder vermelding van Cahier Najaarsconferentie 2006.

Ook nog verkrijgbaar is het cahier "Verslag Congres Hollandwet, *een metropool op zoek naar zijn bestuur*" uit april 2005.

Reageren?

Heeft u een onderwerp dat u graag in deze krant ziet verschijnen, heeft u tips, of wilt u reageren op een artikel in deze krant? Laat het ons weten en stuur uw reactie naar:

Vereniging Deltametropool
t.a.v. redactie Hollandblad
Postbus 2885
2601 CW Delft
e-mail: redactie@deltametropool.nl
www.deltametropool.nl

Colofon

Hollandblad is een uitgave van Vereniging Deltametropool.
Hoofdredactie:
Annemiek Rijckenberg
Eindredactie:
Cathri van de Haar
Dit blad is tot stand gekomen met medewerking van:
Joop de Boer
Jan Willem Kooijmans
Roos Rutgers
Jeffery The
Vormgeving:
m/vg - ontwerpers Den Haag, Breda
Druk:
Drukkerij Modern
Oplage:
1.500 ex.

Vereniging en Leden

De Vereniging Deltametropool is opgericht op 2 februari 2000. Aan de wieg van de vereniging stond de Verklaring Deltametropool uit 1998.
De vereniging heeft 31 leden, deels overheden, deels maatschappelijke organisaties:
de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Delft, Leiden, Zoetermeer, Dordrecht , Zaanstad, Haarlemmermeer, Almere, Rijnstreekberaad (omvattende 6 gemeenten; de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht); de

waterschappen Schieland en de Krimpenerwaard, Hollandse Delta, Delfland, Rijnland en Amstel, Gooi en Vecht; de woningcorporaties Ymere, Vestia Groep, Kristal NV, Woonbron; de land- en tuinbouworganisatie LTO-Noord; de werkgeversorganisatie VNO-NCW West; vervoersorganisatie Haagse Tram Maatschappij; de ANWB, Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en Milieufederaties Randstad.

Stichting Vrienden

In de statuten van de vereniging is geregeld dat alleen institutionele leden zonder winstoogmerk kunnen toetreden tot de vereniging. Gebleken is echter dat ook veel bedrijven en particulieren het initiatief willen ondersteunen. Dit betreft zowel financiële als inhoudelijke steun. Voor bedrijven en particulieren is daarom de Stichting Vrienden van de Deltametropool opgericht. De stichting heeft dezelfde doelstelling als de vereniging en zal de vereniging in haar activiteiten ondersteunen.

Lid zijn o.m.: Ahold Vastgoed B.V.; AM NV; Koninklijk BAM Groep; Dura Vermeer Groep NV; Havenbedrijf Rotterdam N.V.; Bouwfonds Wonen B.V.; Flora Holland; Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen; ING Real Estate Development B.V.; NS Vastgoed; Schiphol Group; Pro Rail; Siemens Nederland N.V., Van Wijnen Groep.