

Rethinking

RETHINKING
THEMA



Rethinking

Wat moeten al die onzekere gevoels-
mensen die weinig fiducie in de toe-
komst hebben met rationeel op plan-
ning geënt beleid?

02

RETHINKING
BEREIKBAARHEID



Overall bereikbaar kan niet!

Er is geen plek waar zoveel treinen
over één spoor en zoveel auto's over
één weg worden gejaagd. Over de
mismatch tussen ruimte en infra-
structuur.

04

RETHINKING
LANDSCHAP



Het Waterschap van de toekomst

Behoud en verbetering van het
Groene Hart is mogelijk als voor
vijf problemen een oplossing wordt
gevonden.

06

RETHINKING HET
METROPOLITANE PROGRAMMA

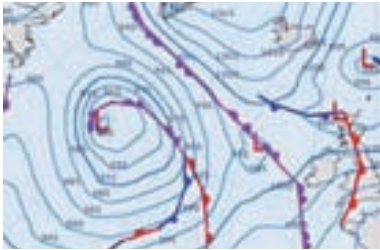


Post Vinex

Bij de overheid zou enige reflectie
naar aanleiding van de kredietcri-
sis wel op zijn plaats zijn.

07

RETHINKING
BEREIKBAARHEID

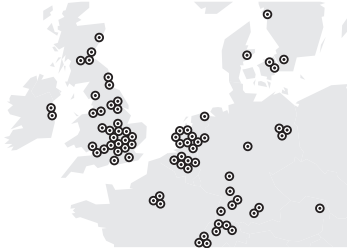


L'heure n'est ni au "laisser-faire..."

We kunnen niet wachten tot het
overgaat, of de ambities voor duur-
zaamheid en klimaatadaptatie even
terugschroeven.

08

HET METROPOLITANE
PROGRAMMA



Het geheim van onze Universiteiten

Waarom houden we geheim dat we
zo ontzettend goed zijn in interuni-
versitaire samenwerking?

10

HET METROPOLITANE
PROGRAMMA

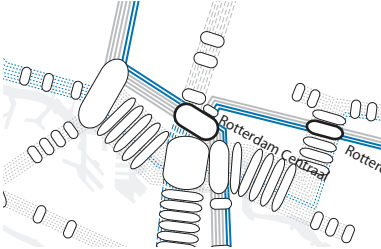


Dát is de kracht van de Randstad

Sociale connectiviteit met aspecten
als stedelijke kwaliteit, inspiratie,
beleving, ontmoeting en identiteit,
wordt steeds belangrijker.

14

HET METROPOLITANE
PROGRAMMA



SprintStad 2020

De groei van het regionale OV-ver-
keer in West-Nederland in kaart
gebracht.

18

LANDSCHAP



Grote schoonmaak in het IJmeer

Het niet aanleggen van de Mar-
kerwaard is geen vrijbrief om Mar-
kermeer en IJmeer dan maar aan
hun lot over te laten.

24

BEELDEXPOSITIE



Rethinking Image

De sfeer van een metropool in beeld.

03/05/09/23

REDACTIONEEL

Redactioneel

Bij de start van het politieke seizoen
een nieuw Hollandblad, het onregel-
matig verschijnende jaarlijkse peri-
odiek van de Vereniging. Aan die
onregelmatigheid gaat een einde ko-
men: de Vereniging wil naar een fre-
quentie van twee keer per jaar. Het
Hollandblad heeft een nieuwe vorm-
geving gekregen en gaat wat meer
de diepte in deze keer: minder inter-
views, meer essays en een thema-
artikel, waar we Yvonne Zonderop
voor hebben aangetrokken.

Het lijkt even niet de tijd voor de gro-
te concepten. Maar wel om na te den-
ken over de meest zinvolle keuzes
voor de Randstad en alle in gang ge-
zette onderhandelingen en toekomst-
visies. Dat hebben we gedaan in dit
nummer: rethinking, balans opma-
ken, agenda herschikken. Daarvoor
hebben we aantal deskundigen uit
onze leden en relaties gevraagd ver-
schillende thema's te belichten. Het
totaalbeeld is redelijk optimistisch:
wat is er nog veel zinvol werk te doen!
Wat gebeurt er op het ministerie? Vo-
rig jaar zomer heerste er een sfeer
van gematigd optimisme onder de
Randstadwatchers. Minister Cramer

zou de resultaten van de ontwerpate-
liers vertalen in de Randstadvisie, die
meteen als Structuurvisie werd vorm-
gegeven. Er kwam een integraal
Meerjaren Investeringsprogramma
Ruimte én Transport, het MIRT. Het
Urgentieprogramma Randstad werd
serieus gemonitord en zou een meer
ruimtelijk vervolg krijgen. Dat begon
te lijken op integrale beleidsvorming
voor de Randstad, op een inspirerend
toekomstperspectief, op meerjarige
uitvoeringsprogramma's. Randstad-
projecten met grotere reikwijdte en
duurzaamheid en al die wensen die
het kabinet naar het hoofd geslingerd
heeft gekregen van de vakwereld en

de vereniging Deltametropool. Een
jaar verder is veel optimisme ver-
damppt, ook op het dossier Randstad-
visie. Inhoudelijk groeit de teleurstel-
ling, ondanks het zo gewenste
Ontwerpen aan Randstad 2040. Er is
geen krachtige strategie uitgezet,
Noord- en Zuidvleugel worden apart
behandeld. Het denken is te klein-
schalig, en te veel gericht op de ster-
kere Noordvleugel. Dit laat onverlet,
dat er enthousiaste pleitbezorgers
voor de Randstad rondlopen in Den
Haag, en dat het gesubsidieerde koor
van 'Weg met de overheid' bijna is uit-
gezongen. Maar zolang het geld voor

investeringen in ruimtelijke kwaliteit
moeizaam bij elkaar gesprokkeld
moet worden en geld voor parken van
een niet meer functionerende markt
moet komen is hernieuwd élan moei-
lijk vol te houden. Stel, dat de afbeta-
lingen van de kredieten van de ban-
ken in een investeringsfonds gestopt
zouden kunnen worden... We den-
ken namelijk, dat die investeringen
hard nodig zijn om onze mooie maar
overbelaste Metropool op orde te
brengen en te houden.

*Annemiek Rijckenberg,
hoofdredacteur.*

Rethinking

De kunst van het haalbare

Yvonne Zonderop

Afgemeten aan de lauwe, welhaast onverschillige reacties in het land, doet de economische crisis veel mensen maar weinig. De werkloosheid loopt snel op, inkomens dalen, de bouw ligt nagenoeg stil, maar bankiers zijn niet gekielhaald, economen niet uitgejouwd, toezichthouders niet ontslagen. Niemand staat op en klaagt: ‘ik voel mij beroofd van mijn toekomstige verwachtingen’. Integendeel, regelmatig klinkt de verzuchting: ‘dit kon niet goed blijven gaan’. Nog voor hij goed en wel is voltrokken, lijkt de crisis geaccepteerd als de onafwendbare uitkomst van een dolgedraaid systeem.

Hoe anders is het onthaal in kringen van deskundigen en economisch georiënteerde wetenschappers. Gelatenheid is niet de juiste term om hun gemoedstoestand te beschrijven. Men vraagt zich vertwijfeld af: ‘hadden we deze crisis kunnen – en moeten – voorzien?’ Aangespoord door de Britse vorstin Elizabeth, die dezelfde vraag stelde bij een bezoek aan de London School of Economics, zijn vooraanstaande wetenschappers aan een interessant zelfonderzoek begonnen. Hielden economen zich inderdaad onledig met het verplaatsen van dekstoelen op de Titanic terwijl het schip op een ijsschots afkoerste, zoals een commentator schreef in de *Financial Times*? Of brengt deze crisis serieuze feiten aan het licht in de moderne economische theorie?

Onderling weerklinkt het verwijt dat rekensommen de overhand hebben gekregen in een domein dat ooit als menswetenschap bekend stond. Econometrische modellen zetten de toon, want ze konden alles precies uitrekenen: van het effect van prijsprikkels op klanten tot het risico op wanbetaling van een schuldenaar. Althans, zo leek het. Verschijnselen die minder grijpbaar zijn zoals emoties, instincten, overtuigingen en toevalligheden, verdwenen uit zicht. Tot het te laat was, zeggen nu steeds meer critici.



RETHINKING

De ratio moet iets van zijn bevoorrechte positie prijs geven, zelfs in de van oudsher rationeel georiënteerde economie, zo lijkt het. Het motto van John Maynard Keynes dat economie een morele wetenschap is en geen natuurwetenschap, wint aan populariteit. Rekenmeesters zullen zich vaker van andere dan wiskundige methodes moeten gaan bedienen om te beschrijven en te verklaren – laat staan te voorspellen - wat er gebeurt. What's new? zou menig burger vragen. De economen lopen gewoon achter op de tijdgeest. In de gewone wereld is de ratio al tijden uit de mode. Het gevoel heeft thans het primaat. Zelfs Cup-a-soup, zo industrieel vervaardigd als maar kan, afficheert zich nu als een product dat met meer gevoel is gemaakt.

Nederland lijkt vol met onzekere gevoelsmensen die weinig fiducia hebben in de toekomst. Zelfs de jonge generatie die van nostalgie domweg geen last kán hebben, is sceptisch over rationeel, op planning geënt beleid. Zij werpt ouderen de vraag voor de voeten: 'waarom zadelen jullie ons op met de rekening van jullie doorgeschoten vooruitgangsgeloof? Wat heeft jullie maakbaarheidsdenken eigenlijk voortgebracht?'

Voor beleidsmakers en bestuurders breekt een nieuw tijdperk aan. Het marktdenken, dat tot in de haarvaten van de ambtenarij en het bestuur was geslopen, is op zijn retour. Economen geven immers zelf toe dat hun professie zelfonderzoek behoeft. Bestuurders moeten op zoek naar nieuwe maatstaven. En de vraag rijst: welke?

De vraag is gemakkelijker gesteld dan beantwoord, zoals menig bestuurder inmiddels wel weet. De bevolking volgen en ratio inruilen voor emotie kan zomaar niet – en is ook bepaald niet wenselijk. Misschien is het nuttiger om de recente economische crisis op te vatten als de laatste in een rij teleurstellingen in 'het grote verhaal'. De markt als de zoveelste totem die van zijn sokkel valt. Als dat zo is, ligt de reactie voor de hand: geen speurtocht naar het volgende, nieuwe, allesomvattende idee. Liever aansluiten bij de algemeen menselijke ervaring, waar de economen na schade en schande nu ook op terugvallen.

De mens – zo weten wij allemaal – is een vat vol tegenstrijdigheden, uit op eigen voordeel én opofferingsgezind, individualistisch én een groepsdier, verstandig én gevoelig. Beleid dat daarmee rekening houdt verstaat de kunst van het haalbare. Geen *sweeping statements*, liever *piecemeal engineering*, een term van wetenschapsfilosoof Karl Popper. Per geval, per keer per stap bekijken hoe je het beste verder kunt, dat bedoelde Popper. Hij plaatste deze pragmatische handelwijze tegenover de totalitaire ideologieën van het nazisme en het communisme die in de vorige eeuw zoveel schade aanrichtten. Op een niet-ideologische manier is het inderdaad een ideologische gedachte: het maant tot bescheidenheid en het erkent dat situaties verschillen. Het dwingt je ertoe jezelf steeds weer af te vragen wat je eigenlijk wilt bereiken.

Wie bijvoorbeeld al in deze tijdgeest opereert, is TCN's Rudy Stroink. In zijn halfjaarbericht over de eerste helft van 2009 schrijft hij dat 'dit geen bui is die overwaait'. Daarmee bedoelt hij de economische crisis en haar gevolgen. Projectontwikkelaar TCN ziet onder ogen dat het sinds de kredietcrisis een nieuwe manier van werken moet vinden.

Stroink's antwoord is: herontwikkeling. Geen nieuwe projecten onderneemen, maar bestaande gebouwen en complexen opnieuw onder de loop ne-

men. Wat is er van deze projecten geworden? Is onze bedoeling gerealiseerd? Past het nog bij de huidige tijd? Wat kan anders, wat kan beter? Deze aanpak past helemaal in de trend van herwaardering van het cultuurlandschap. Maar ze sluit ook aan bij de wens – en de noodzaak – om door middel van hergebruik goedkoper en ecologisch verantwoord te werken.

Herontwikkeling is een bescheiden maar effectieve manier van zelfonderzoek, die helpt hedendaagse vraagstukken te benoemen alsook praktische verbetering aan te brengen. Marjolijn Februari, columnist en zelfbenoemd freelance filosoof, maakte dat punt vorig jaar op speelse wijze in het boek *De Publieke Zaak*. 'Vernieuwing is *so very last century*', schreef zij met kenmerkende tongue in cheek. Te midden van essays van ondernemende doeners en denkers onder aanvoering van oud McKinsey-topman Mickey Huibregtse viel haar verhaal doelbewust een beetje uit de toon. Haar boodschap luidde: met het optimisme, de betrokkenheid en de daadkracht die De Publieke Zaak uitstraalt is niks mis, integendeel. Maar laten we niet in de valkuil trappen dat verbetering per se vernieuwing betekent. Het publieke domein moet beter, niet nieuwer.

Herontwikkeling is daartoe een uitstekend middel. Het is een aanpak die dwingt om na te denken over wat we ooit wilden bereiken en of we daar in geslaagd zijn. Het drukt iedereen met de neus op minder prettige feiten die niettemin onder ogen moeten worden zien. En het stelt de vraag: wat leert ons dat?

In de Nederlandse stadsontwikkeling kan zo'n proces geen kwaad. In nieuwe woonwijken is de laatste jaren een amalgaam van *do it yourself* stijlen verzeen. De fotografe Korrie Besems, die hieraan het lichtelijk onthutsende boek *Verzonnen Verleden* wijdde, verwoordde het onlangs op de website Cubra van Cultureel Brabant als volgt: 'Ik heb verbaasd gestaan over wat er anno 2005-2008 allemaal mogelijk is geworden: kopiëren, jatten, herhalen, vervormen. Je kunt in een nieuwe woonwijk om de drie à vier straten in een ander 'thema' belanden: in Saendelft West in Zaanstad tref je pal naast kopieën van de Amsterdamse school, een Brabants dorp aan met daarnaast blauwe Zaanse huisjes en meteen daarnaast weer Toscaanse villa's! Je gelooft soms je eigen ogen niet! Kennelijk is dit de tijdgeest van de jaren 2000.' Besems voegt hieraan toe dat ze nu al halsreikend uitkijkt naar de tegenreactie. Maar als de tekenen niet bedriegen, laat die nog even op zich wachten. De markt als allesbepalende maat zit in de beklagdenbank. Een nieuw alomvattend richtinggevend idee botst met de lessen die economen nu met pijn en moeite uit de kredietcrisis trekken: wie te ver afdwaalt van de menselijke ervaring krijgt vroeger of later het lid op de neus. Ontwerpers zoals stedenbouwers en architecten moeten hun toegevoegde waarde weer duidelijk maken, die is niet meer vanzelfsprekend. Dat vergt zelfonderzoek en bezinning op de vraag wat je eigenlijk wilt bereiken – niet per se een *grand design*.

Meer dan ooit zijn mensen zelf in staat hun leven en hun omgeving mede vorm te geven. Voor beleidsmakers behoort dat een gegeven te zijn. Zonder vormen van inbreng van de burger wordt beleid bloedeloos. Tegelijkertijd leert de ervaring dat burgers hun wensen voor de korte termijn pas weten te overstijgen als ze kennis en voorbeelden krijgen aangereikt. Geïnspireerd samen streven naar het praktisch haalbare, dat lijkt de boodschap voor de komende tijd.

Yvonne Zonderop is zelfstandig journalist en programmamaker en ondermeer organisator van de Ruimtelijke Agenda een multimedial project van de Volkskrant dat in interactief naar oplossingen zoekt voor ruimtelijke vraagstukken uitgevoerd in samenwerking met de VROMraad.

Overal bereikbaar kan niet!

Rigoureuze keuzen in het infra-ontwerp noodzakelijk

Erik Verroen

De Randstad functioneert steeds meer als stedelijk netwerk, met sterk samenhangende economische activiteiten en een gevarieerd leefklimaat. Dit biedt ontegenzeggelijk kansen voor een internationaal concurrerende, innovatieve en kennisgerichte bedrijvigheid, en voor interessante woonmilieus. De vraag is alleen of we die kansen voldoende onderkennen en benutten. Welke kwaliteiten moeten we versterken, en zijn we op dit moment met de juiste vraagstukken bezig op de juiste manier? Dit artikel gaat in op deze vragen vanuit het perspectief van de infrastructuur. Aan bod komen de sterke en zwakke punten van de Randstad (infra)structuur en de belangrijkste uitdagingen én de vraag of hierop met programma's als Randstad Urgent voldoende wordt ingespeeld.

Waar komen we vandaan?

Het beeld van 'een' Randstad is ontstaan vanuit de ring van steden rond het Groene Hart. Van oudsher waren dit betrekkelijk kleine steden die relatief zelfstandig functioneerden. Ze zijn ontstaan op de plekken in onze delta die beter bewoonbaar waren (zandgronden) en strategisch gelegen (langs rivieren en open water). Aanvankelijk waren waterwegen en later ook spoorlijnen de belangrijkste verbindingen. Bovendien was naast de hoofd railverbindingen in de jaren dertig ook een fijn vertakt stelsel van regionale raillijnen ontstaan. Deze lijnen zijn echter vanaf de jaren zestig weer voor een groot deel ontmanteld. Zo zullen niet veel autorijders op de noordelijke randweg van Den Haag beseffen dat ze over het oude baanlichaam van de tram naar Scheveningen rijden. Veel van deze verbindingen zijn we de laatste tijd aan het herontdekken (zoals de westelijke tak van de Rijn Gouwe Lijn) en dit geldt ook voor oude waterverbindingen en dijklichamen. In de tweede helft van de vorige eeuw begon de auto aan zijn onstuitbare opmars. In eerste instantie ontwikkelde het wegennet zich vrij organisch en werden de wegen verbeterd. Omdat de ondergrond niet erg geschikt bleek voor wegaanleg, en er veel waterwegen moesten worden gekruist, zijn vooral bestaande wegen opgewaardeerd tot auto(snel)wegen, en zijn tussen de steden relatief weinig parallele verbindingen ontstaan. De auto(snel)wegen eindigden vaak plompverloren aan de rand van de stad. Het autoverkeer wrong zich vervolgens noodgedwongen dwars door de steden heen. Dit systeem liep al gauw tegen zijn grenzen aan. In 1966 is in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening een *grand design* voor het snelwegennet in Nederland voorgesteld, gebaseerd op een grid met een maaswijdte van zo'n 25 km (het 'Dambord van Beukers', zie afbeelding). Het was een ambitieus plan, met bijvoorbeeld drie parallele snelwegen tussen Den Haag en Rotterdam (de A4, de A13 en de A16). Hiervan zien we nog steeds sporen terug in de nummering van onze snelwegen (waar was die A3 ook al weer voor?).

Een deel van het Dambord van Beukers heeft daadwerkelijk de ontwikkeling van het snelwegennet bepaald. Rond de grote steden zijn ringen aangelegd, die met hun vele op- en afritten ook van grote betekenis zijn voor kortere autoverplaatsingen. Het ontwikkelen van extra gridverbindingen tussen de steden bleek echter een omvangrijke fysieke ingreep met hoge kosten. Hierdoor zijn weinig parallele verbindingen ontstaan, maar omdat er ook geen volwaardig onderliggend wegennet is ontwikkeld, is alle groei van het autoverkeer tussen twee steden noodgedwongen geconcentreerd op één autosnelweg (A2, A4, A12, A13, A16 etc.). Ook de autoverbindingen vanaf de ringen naar de centrale delen van de stad zijn op veel plaatsen relatief slecht ontwikkeld. Het spoorwegennet was van oudsher ver ontwikkeld. Maar in de tweede helft van de vorige eeuw zijn veel regionale verbindingen gesloten. De capaciteit van het hoofd railnet is nauwelijks uitgebreid, en er zijn slechts een paar nieuwe verbindingen gerealiseerd (Zoetermeerlijn, Schiphollijn, Flevolijn.). Dit heeft eind vorige eeuw weliswaar geleid tot een inhaalslag bij het spoor (Rail 21 e.a.) en bij het regionale Openbaar Vervoer (OVx2), maar er is nog steeds een achterstand, met name in de regionale railverbindingen.

Waar staan we nu?

Door ontwikkelingen en keuzes in het verleden heeft het huidige infrastructuurnetwerk van de Randstad zowel een kwantitatief als een kwalitatief probleem. Eerst het kwantitatieve probleem: in vergelijking met onze meerkernige 'metropolitane' concurrenten zoals de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied hebben we in de Randstad weinig kilometers spoor per inwoner, en een onderontwikkeld onderliggend wegennet. Ook de lengte van ons autosnelwegennet en in mindere mate het aantal rijstrookkilometers blijven achter ^{1 & 2}. Een schaars aanbod blijkt wel de creativiteit te stimuleren want er is geen land in Europa waar zo veel treinen over één spoor en zo veel auto's over één rijstrook worden gejaagd als in Nederland. Verkeersmanagement is bij ons dus zowel voor weg als spoor goed ontwikkeld. Dit maakt onze infrastructuur echter ook extra kwetsbaar want er is nauwelijks restcapaciteit om verstoringen op te vangen. Vandaar ook dat onze files zo hardnekkig zijn, en er grote inspanningen nodig waren en zijn om de punctualiteit van het spoorvervoer te verbeteren en de groeiende vraag naar spoorvervoer op te vangen. Dan het kwalitatieve probleem: er is iets bijzonders aan de hand in de Randstad. Door de uiteengelegde structuur van centra en subcentra ontstaat een kris kras patroon aan relaties, vooral op het niveau van de 'vleugels', maar ook steeds meer op het niveau van de Randstad en de Stedenring Centraal Nederland. Daarnaast zijn onze stedelijke gebieden de laatste decennia relatief sterk 'naar buiten geklapt'. De grootste ruimtelijke groei is opgetreden aan de randen van de steden, de nevencentra en de satellietkernen verder van de stad. Hier is juist de kwaliteit van het wegennet sterk verbeterd terwijl het openbaar vervoer ernstig is achter ge-

bleven. Daartegenover staat de ontwikkeling van onze traditionele centra, met hun relatief goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en slechte bereikbaarheid per auto. Door deze ontwikkelingen is een structurele mismatch ontstaan tussen de ruimtelijke structuur en de infrastructuur van de Randstad: de ruimtelijke dynamiek vindt vooral plaats op 'autoplekken', de verkeersdruk op de open ruimte is groot, en er treedt een ruimtelijke vervlakking op.

Wat zijn de uitdagingen?

We hebben te maken met een sterke stedelijke netwerkmix in de Randstad. Naast de traditionele centra ontstaan nieuwe hoogdynamische nevencentra en tussenmilieus ('spaces of flows'). Deze netwerkvorming stelt relatief hoge eisen aan de (multimodale) regionale bereikbaarheid om daarmee de Randstad concurrerend te houden. Onze huidige infrastructuur is hier nog onvoldoende op toegesneden en de beleidsinzet is nog sterk kwantitatief, normatief en generiek. In bestaande plannen als de Mobiliteitsaanpak en het actieprogramma hoogfrequent spoor wordt vooral geïnvesteerd in capaciteitsuitbreidingen, gebaseerd op reistijdnormen voor autosnelwegen en frequentieverhogingen op hoofd railnet. Dat is op zich prima, maar de vraag is of de programma's ook voldoende inspelen op de eerder geconstateerde kwalitatieve *mismatch* tussen ruimte en mobiliteit. We zouden fundamenteeler naar de structuur van ons netwerk en de gewenste bereikbaarheid van bepaalde plekken moeten kijken ('redesign'). Regelmatig laait de discussie op over hoe het 'ideale' netwerk van de Randstad eruit zou moeten zien. Mooie voorbeelden uit de jaren negentig zijn het plan ARGUS (met HSL shuttles tussen hoofd- en nevencentra in de Randstad), het ladderconcept van RUIPAD (met parallele autowegen en dwarsverbindingen ('sporten') die de Openbaar Vervoerslijnen kruisen. Rond de eeuwwisseling zijn in het kader van 'Rondje Randstad' en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) interessante verkenningen uitgevoerd naar een samenhangend OV-systeem op Randstadniveau die recent verder zijn uitgewerkt door de Stichting Deltametropool (Deltanet) en Movares (Randstad Express Rail). Interessant zijn ook de recente plannen voor Stedenbaan en de ambities op het gebied van Openbaar Vervoer in de regio Utrecht, waar nadrukkelijk een verbinding met ruimtelijke ontwikkelingen wordt gelegd. Ook is er een recente studie van TNO, waarin het 'ideale' wegennet van begin tot eind is uitgewerkt, met als resultaat een forse uitbreiding van het wegennet, zowel in omvang als in capaciteit.

Wat kan er anders?

Aan ideeën over het gewenste Randstadnetwerk lijkt geen gebrek, maar doen we er voldoende mee? Ik pleit voor een meer fundamenteel debat over de bereikbaarheid en de infrastructuur die de Randstad in de toekomst nodig heeft om de gewenste ruimtelijke kwaliteiten te versterken, zoals deze zijn aangegeven in ruimtelijke verkenningen als Randstad 2040. Daarbij zouden we scherper onderscheid moeten maken in verschillende soorten 'ontwerpogaven' voor de Randstedelijke bereikbaarheid:

1. Het versterken van het verbindende netwerk tussen de stedelijke gebieden tot een robuust en multimodaal regionaal netwerk dat de agglomeratie-effecten versterkt (integrale connectiviteit). Belangrijke bouwstenen hiervoor zijn een samenhangend netwerk van overstappunten tussen en aan de randen van de steden, het realiseren van missende parallelverbindingen, het gericht 'opschakelbaar' maken van het onderliggende wegennet, en een versterking van het openbaar vervoer op regionale schaal (snel, hoogfrequent, gekoppeld aan de ruimtelijke ordening, en niet in de laatste plaats herkenbaar en gebruiksvriendelijk).
2. Het beter bedienen van onze nieuwe 'stars', de hoogdynamische multimodale nevencentra door een betere aansluiting op de regionale en bovenregionale netwerken, en een betere lokale bereikbaarheid (inrichting, parkeren, flexibele vormen van natransport).
3. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de centraal stedelijke gebieden, juist door te kiezen voor een onderscheidende bereikbaarheid: hoogwaardig openbaar vervoer, veel ruimte voor de fiets, en een veel meer op kwaliteit in plaats van kwantiteit gerichte autobereikbaarheid (goed maar duur parkeren, volop overstapmogelijkheden op Openbaar Vervoer en fiets).
4. Het ontwikkelen van gerichte bereikbaarheidsprogramma's voor speciale locaties van metropolitane betekenis, zoals mainports en metropolitane parken. Op dit vlak is bijvoorbeeld de Verkeersonderneming Rotterdam een mooi voorbeeld.
5. Het verminderen van de verkeersdruk op waardevolle 'laagdynamische' open gebieden, door het creëren van luwtes in het netwerk en het aanbieden van alternatieve vervoerwijzen voor de toegang tot die gebieden.



Erik Verroen is vervoersplanoloog en partner bij Twijnstra Gudde. Hij zet zich al jaren als adviseur, manager en moderator in om oplossingen voor inhoudelijke vervoersvraagstukken toepasbaar te krijgen bij nieuw beleid van overheden.

Er is geen land in Europa waar zo veel treinen over één spoor en zo veel auto's over één rijstrook worden gejaagd als in Nederland.

Voetnoten

1. TNO (2006), Randstad Holland in international perspectief, De top 20 van de Europese Stedelijke regio's, TNO-rapport 2006-974.
2. KIM (2008), Mobiliteitsbalans 2008

Het Waterschap van de toekomst is het Landschap

Annemiek Rijckenberg

Na jaren van convenanten en intentieovereenkomsten komen de echte onderzoeken en projecten nu los. Het Groene Hart dreigde sneller te verdwijnen dan dat de waardering en gebruikswaarde konden worden opgevijseld, maar het tij lijkt inmiddels te keren. Toch is een aantal problemen hardnekkig.

Met een breed gesteunde motie verwees Roos Vermeij vorig jaar het ideaal van een metropolitaan parklandschap naar de mestvaalt. Haar partijgenoot, minister Cramer moest daarmee afstand nemen van één van de weinige richtinggevende uitspraken in de structuurvisie Randstad 2040. Grote termen en concepten zijn blijkbaar beangstigend. De suggestie van een metropolitaan parklandschap is wellicht door de ongelukkige koppeling aan hoogbouw en Central Park verdwenen uit de structuurvisie Randstad. Ruimtelijke concepten en ambities moeten bestand zijn tegen de waan van de dag van de Tweede Kamersbespreking, en daarbij helpt maatschappelijk draagvlak. Is misschien de door ons altijd zo verfoeide strategie van kleine stappen, convenanten, programma's en projecten toch de nieuwe lijn? En is deze voldoende?

De problemen aangaande behoud en verbetering van het Groene Hart zijn vrij overzichtelijk samen te vatten, en dat geldt ook voor mogelijke oplossingen.

Probleem 1: het debat over de toekomst van de landbouw en met name de melkveehouderij in het veenweidegebied is altijd toegedekt. Het is de officiële doelstelling om alles te blijven combineren – dat heet vitaal platteland en betekent verlaging van waterpeil en schaalvergroting om de veehouderij in stand te houden. Er komt nu gelukkig een onderzoek naar herstructurering en toekomstperspectieven van de landbouw. De tijdelijke stijging van de melkprijzen betekent immers niet dat de toekomst van de landbouw op alle grondsoorten opeens geweldig is en dat er geen wijzigingen in de waterpeilen meer nodig zijn. Keuzes voor behoud van unieke landschappen kunnen de provincies niet blijven uitstellen, hoeveel voorstudies en voorwerkjes voor structuurvisies er ook gepleegd worden.

Probleem 2: doorgaande versnippering en verlies van openheid door verkeerd geplaatste bebouwing, toenemende doorsnijding door infrastructuur, kassen op landbouwbestemmingen en schaalvergroting van bedrijven. De financiële crisis en de terugloop in de glastuinbouw zouden twee kansen kunnen opleveren: een meer natuurlijke en eenvoudige verplaatsing van de storende glastuinbouw en het nadenken over een nieuwe structuur voor het landschap en nieuwe dragers voor gemengd kleinschalig gebied. Er is een duidelijke kentering gaande in het denken over de rol van wegen, dijken en rails. Infrastructuur kan als ontwerpogave en kans tot verbetering worden behandeld, in plaats van als noodzakelijk kwaad – sober en doelmatig in uitvoering.

Probleem 3: uitbreiding woningbouw in open gebied in plaats van binnen de bestaande contouren. Iedere kleine gemeente vindt zichzelf uniek en bewoners vrezten voor identiteitsverlies. Er mag dus niet grootschalig gebouwd worden voor mensen van buiten. Tegelijkertijd moeten mensen van buiten wél de bestaande huizen kunnen kopen. Die prijzen zijn zo hoog, dat starters uit de gemeente zelf zich geen woning meer kunnen permitteren. Voor hen moet dus toch kunnen worden bijgebouwd. De reflex is dan een pleidooi te houden voor opschaling. Zonder bestuurlijke schaalvergroting blijft iedere gemeente zoeken naar eigen bouwmogelijkheden en is het streven naar behoud van openheid en kwaliteit van het landschap zinloos. De mogelijkheden van de nieuwe provinciale structuurvisies en de verstedelijkingsafspraken die bijvoorbeeld in de Zuidvleugel zijn gemaakt gaan tegen die reflex in: het kan ook anders! Een monitor voor bouwvergunningen en wijzigingen per gemeente lijkt een nuttige taak voor de provincies, nu grotendeels is vastgesteld welke waarden moeten worden behouden en versterkt. Want gemeentevlees blijft zwak...

Probleem 4: onvoldoende geld voor de herinrichting van het landschap, en voor de gebruiksmogelijkheden van het Groene Hart. Waarom zijn er zo weinig wandelroutes, met geheime plekken waar je geen fietsers en skaters en skeelers en scooters hoeft te zien of te horen? Uit de inventarisatie van het Eindrapport recreatief routenetwerk Randstad van juli 2008 blijkt dat voor fietsverbindingen onvoldoende geld beschikbaar is, maar dat de situatie voor wandelpaden dramatisch is te noemen. Te veel fiets- en wandelroutes lopen over bestaande verharde wegen naast het

verkeer, en dat is niet aantrekkelijk genoeg. Ook is in de publicatie *Waterrijk, verkenning van een metropolitaan parksysteem* (Vereniging Deltametropool, 2002) al gepleit voor herstel van de oude (recreatieve) vaarroutes en ook dat is nog grotendeels een fata morgana. Nu hebben we in Nederland zeer veel bestuursstructuren en heffingsmogelijkheden, die deze problemen van geld en tempo zouden kunnen oplossen. Biedt een nieuwe autoriteit de oplossing? Of de eenmalige opbrengst uit Rood voor Groen? Nee, een oplossing bestaat al: het zijn de recreatieschappen. Met meer financiële armslag (dus met centen verhoogde inwonersbijdragen) zouden zij meer kunnen bijdragen aan het beheer van het landschap, een reële gebruiksvergoeding voor de boeren, aan gebruikswaarde voor recreanten, nieuwe fiets- en wandelroutes, extra vaar- en zwemwater. Natuurorganisaties en landschapsbeheerders kunnen nog veel bijdragen aan een betere ontsluiting en aansluiting van routes. En dat geldt ook voor het in Nederland onderontwikkelde recht van overpad. Padenstructuren worden onterecht als gemeentelijke aangelegenheid gezien, terwijl de gebruiker ervan meer verwacht dan het toevallige al dan niet aansluiten van dakpansgewijze gemeentelijke plannetjes. De Randstad zou veel kunnen leren van Drenthe in dit opzicht! Belangrijkste eis aan recreatieve netwerken is dat ze toegankelijk en verbonden zijn. Met slimme subsidieregelingen (premie op verbindingen maken) op het niveau van individuele boeren, is een wandelwereld te winnen, stelde Dirk Sijmons jaren geleden al. Maar toen was de tijd nog niet rijp voor eenvoudige zelfsturende mechanismen.

Probleem 5 is natuurlijk de bestuurlijke drukte gekoppeld aan een totaal gebrek aan doorzettingsvermogen en continuïteit. Er worden grote sprongen gemaakt in de nieuwe structuurvisies en landschapsplannen, waarbij echter elke bestuurlijke herstructurering geheel taboe is. De vraag is natuurlijk wanneer we het probleem nu eens inhoudelijk gaan benaderen. De opgave voor het landschap van de toekomst is namelijk een wateropgave en de samenhang tussen waterbeheer en landschappelijke waarde is onmiskenbaar. Zou het wellicht te overwegen zijn om de waterschappen tot landschappen te maken? De waterschappen zijn immers taakgerichte en democratische organen, ook gericht op natuur-, recreatie en gebiedsontwikkeling. Momenteel hebben de Waterschappen beperkte mogelijkheden want zij moeten zich richten op hun kerntaken, maar waarom starten we geen proef om een deel van het Groene Hart onder het beheer van één van de vijf waterschappen te brengen? Er zou een ideeëncompetitie onder deze Waterschappen gestart kunnen worden, als prikkeling om verder te kijken dan de kerntaken.

Is dit nu alle heroverweging?

Echte liefde is loslaten, goed bestuur is delegeren, en goede samenwerking kenmerkt zich door vertrouwen en iets aan anderen overlaten. Er zijn nu absoluut genoeg intentieovereenkomsten met algemene doelstellingen en genoeg convenanten. De inkt van de één is nog niet droog of de volgende taart met Groene Hart glazuur wordt al weer aangesneden. De vooruitgang is dan ook onmiskenbaar. Er zijn bestuurlijk vastgestelde programma's, er is geld, de informatievoorziening is zeer verbeterd. Maar het allerbelangrijkste is: er zijn steeds meer betrokken burgers en bedrijven en prachtige initiatieven met streekproducten, boerenmarkten en nieuwe overnachtingsmogelijkheden. Het Groene Hart is er weer!

Alleen prijsvragen en best *practices* bieden echter geen oplossing voor het ontbreken van een totaalbeeld over de toekomst van het landschap in de Randstad. Dat landschap omvat ook veel meer dan alleen het Groene Hart. Voor veel bewoners van de Zuidvleugel of van Amsterdam ligt het Groene Hart te ver weg en de barrières zijn te groot. Het beeld van de attractiewaarde, van wat je er kunt doen, zijn vaag. Ooit heb ik de wens geuit, dat het Groene Hart de gebruikswaarde van het Griftpark in Utrecht zou kunnen hebben. Een park met zeer veel voorgeschiedenis, waarvoor is geknokt door bewoners en ontwerpers, en waar alle bestuurders nu trots op zijn. De benaming 'Metropolitaan parklandschap' roept dat beeld van onaantastbaarheid van het Griftpark niet op, maar er is ook voor het Groene Hart een toekomstbeeld nodig met de elementen park, water, diversiteit, ontwerp en de al uitgesproken bestuurlijke opgaven.

Post Vinex: keuzes en flexibiliteit vereist

Ries van der Wouden

Al ruim vóór het uitbarsten van de kredietcrisis kondigt zich een heroriëntatie van het verstedelijkingsbeleid in Nederland aan. De stedelijke ontwikkeling begint in 2010 aan een nieuwe fase na Vinex, en die werpt zijn schaduw vooruit in de planvorming. Bovendien is ook het speelveld sterk veranderd door de inwerkingtreding van de nieuwe WRO per 1 juli 2008. Er zijn nieuwe planfiguren, overheden voegen zich in een andere rol, en de grondexploitatie is transparanter en meer gereguleerd. De kredietcrisis legt een flinke hypotheek op de heroriëntatie. Woningverkoop en bouwproductie stagneert, op waardestijging gebaseerde grondexploitaties blijken niet meer te kloppen, en publiekprivate gebiedsontwikkeling wordt een stuk lastiger. Wat betekent dit voor de stedelijke ontwikkeling in de Randstad? Dat niet meer alles kan, is wel duidelijk. En keuzes komen in het verschiet, ook bij de verstedelijkingsopgaven.

Crisis en innovatie

De reacties op de kredietcrisis verschillen nogal. Bij de overheden lijken de ambities van de beleidsprogramma's op het gebied van stedelijke ontwikkeling nauwelijks aangetast. Wel is er een pakket crisismaatregelen uitgevoerd en heeft minister Van der Laan de sfeer rond de kredietcrisis benut om het thema 'krimp' hoger op de agenda te krijgen. Dat de beleidsmachine doordraait is misschien goed met het oog op de continuïteit, maar bij de plannenmakerij voor de toekomst zou enige reflectie naar aanleiding van de kredietcrisis wel op zijn plaats zijn. Vanuit de markt zijn de geluiden volkomen anders, zeker als het gaat om de projectontwikkelaars. Kopstukken als Neprom-voorzitter Peter Noordanus en Friso de Zeeuw van Bouwfonds benadrukken de ernst van de situatie op een toon die doet denken aan die van toenmalig premier Joop den Uyl ten tijde van de oliecrisis van de jaren zeventig. 'Het feest is voorbij', aldus de titel van een recent artikel van Friso de Zeeuw. Deze ernstige constateringën gaan niet zelden vergezeld met een verzoek aan de overheid om een actieve investeringspolitiek te voeren en zo de projectontwikkelaars door de crisis te helpen.

In korte tijd zijn de verhoudingen omgekeerd. In plaats van de verwarring kwam er bij de publieke partijen herwonnen trots, bij de private partijen veranderde zelfbewustzijn met een vleugje hoogmoed in verlatingsangst. In dat klimaat komen weinig innovaties in de stedelijke ontwikkeling tot stand. Een nieuw inhoudelijk debat tussen publieke en private partijen is nodig, maar dat kan alleen op basis van het besef dat het maken van inhoudelijke keuzes urgent is.

Tuinieren

Dit besef is zeker aanwezig bij de altijd ideeënrijke projectontwikkelaar Rudy Stroink van TCN, die de ernst van de crisis wil benutten voor vernieuwing. Hij noemt in een recent interview met het tijdschrift Blauwe Kamer de kredietcrisis een *blessing in disguise*. Ze dwingt af te zien van grootschalige projecten, die jaren in beslag nemen en altijd weer leiden tot problemen en kostenoverschrijdingen. Zijn optie: laten we ons de komende jaren richten op het 'tuinieren', onderhoud en herstel van het stedelijk weefsel op een kleinschaliger niveau. En: de overheid moet kaders stellen en strenger zijn in de handhaving, maar zich minder inhoudelijk bemoeien met de ruimtelijke ontwikkeling. Meer *piecemeal engineering*, minder *grand design*. Maar hoe zit het dan met die stedelijke megaprojecten als de Amsterdamse Zuidas, de Rotterdamse Stadshavens en De Binckhorst in Den Haag? Opmerkelijk genoeg dwingt de grotere transparantie in de grondexploitatie binnen de nieuwe WRO tot het denken in de door Stroink voorgestane richting. Deze grote projecten beslaan vaak decennia, maar bestemmingsplannen en exploitatieplannen hebben een maximale wettelijke tijdshorizon van tien jaar. Die kunnen dus niet meer voor het hele gebied worden opgesteld. De wet dwingt hier tot het opknippen van deze megaprojecten in deelplannen. Verevening tussen winstgevende en verliesmakende deelplannen is daarmee niet meer mogelijk. Deze consequentie van de nieuwe WRO is pas onlangs gesignaleerd en het zoeken naar oplossingen moet nog beginnen. Wellicht leidt dat strakke wettelijke kader wel tot onvermoede keuzes en creativiteit in de stedelijke ontwikkeling.

Grand design

Bij de invulling van de Schaalsprong Almere in de Noordvleugel van de Randstad zijn de ambities voorsnog niet door de kredietcrisis aangetast. Die blijven in stand vanwege het ingewikkelde politieke spel, waarbij de groeiopgave van Almere is gekoppeld aan uitbreiding van infrastructuur. Niemand heeft er in die situatie belang bij de ambities ter discussie te stellen. Toch is het in de huidige crisis onvermijdelijk dat dit een keer ge-

beurt, want het gat tussen ambitie en mogelijkheden zal groeien. Voor de periode tot 2030 is een uitbreiding van het aantal woningen met 60.000 en van het aantal banen met maar liefst 100.000 gepland. Dat is fors. Natuurlijk, Almere is al snel gegroeid, maar de jaarlijkse woningbouwproductie was al in de jaren vóór de kredietcrisis gedaald tot net boven de 1100 woningen in 2007. Voor de realisatie van de Schaalsprong is dus bijna een verdrievoudiging nodig. De gemeente Almere wil daar, zoals blijkt uit de in juni en juli 2009 gepubliceerde Structuurvisie en Woonvisie/Woonagenda, invulling aan geven met een programma dat sterk is geënt op nieuwe (hoog) stedelijke woon- en werkmilieus inclusief de creatieve sector, teneinde Almere van een suburbane stad in een 'complete' stad om te vormen. Een stad die zich vooral aan de westkant ontwikkelt en zich oriënteert op de Amsterdamse regio. Kort gezegd wil Almere in 2030 meer lijken op de traditionele grote stad dan op het Almere van nu. Dat is een duidelijke keuze en tegelijkertijd een flinke trendbreuk. Almere gaat hiermee bewust in tegen de marktvraag naar grondgebonden woningen. Maar het is de vraag of deze om politieke reden in beton gegoten voorkeur op zijn plaats is. Het stedelijk programma is erg kwetsbaar. Kan Almere echt aantrekkelijke condities creëren voor creatieve milieus, terwijl deze ook aan de noordelijke IJ-oeveren in Amsterdam worden gerealiseerd? De gewenste verdere integratie met de Amsterdamse regio zou wel eens als een boemerang bij Almere terug kunnen komen: door verhevigde concurrentie met Amsterdamse hoogstedelijke milieus delft Almere het onderspit. Het probleem bij Almere is niet *zoozeer* dat er geen keuzes zijn gemaakt, maar dat de keuze uitsluitend is gebaseerd op het *grand design*. Meer fasering, tussentijdse toetsing en een flexibeler programmering zouden voor de hand liggen.

Flexibiliteit en keuzes

Ook in de Zuidvleugel van de Randstad zijn de ambities groot. Met name bij het binnenstedelijk bouwen is de lat hoog gelegd: tachtig procent van de verstedelijkingsopgave 2010-2020 zou binnen bestaand stedelijk gebied plaats moeten vinden. Die ambitie wordt nu nog niet waargemaakt. In de huidige planvorming is ongeveer vijftienzigstig procent binnenstedelijk, aldus een overzicht van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. Ook hier dus veel ambitie, maar een groot voordeel is dat in het project Stedenbaan en de daaraan verbonden monitor de voortgang van deze ambitie nauwkeurig kan worden gevolgd en dat tussen-tijdse bijstelling mogelijk is.

Tegelijkertijd is die flexibiliteit aan een kader gebonden, namelijk dat van de keuze voor binnenstedelijk bouwen. De uitweg naar het ongebreideld doorbouwen in het landelijk gebied is voor een belangrijk deel afgesloten. Als er programma's moeten worden aangepast en keuzes moeten worden gemaakt zal dat vooral binnen het bestaand stedelijk gebied moeten gebeuren, alleen de Zuidplaspolder kan in de regio nog functioneren als een 'ventiel' voor als de stedelijke druk te hoog wordt. Maar desondanks zal ook in de Zuidvleugel het maken van nieuwe keuzes en het stellen van prioriteiten onvermijdelijk worden. Neem bijvoorbeeld het Rotterdamse stadsgebied, waar niet alleen Stedenbaan doorheen loopt, maar ook de rivier een belangrijke ontwikkelingsas is. Daar staat na de Kop van Zuid en het Lloydkwartier nu het megaproject Stadshavens op stapel. Als niet alle ambities te realiseren zijn, wordt een keuze onvermijdelijk. Daarbij kan niet aan de voorkeuren van bedrijven en bewoners voor de haven dan wel de OV-knoop worden voorbijgaan.

Bij de realisering van de verstedelijkingsopgave in Nederland zullen de veranderde omstandigheden ons op den duur confronteren met de noodzaak keuzes te maken. Het is beter dat moment vóór te zijn en de kredietcrisis te benutten voor het bijstellen van ambities en het zoeken naar nieuwe oplossingen.

Annemiek Rijckenberg is hoofdredacteur van het Hollandblad en lid van de VROMraad. Als wethouder RO van de gemeente Utrecht stond ze aan de wieg van de Vereniging Deltametropool en heeft zich sindsdien niet aflatend ingezet voor de vereniging.

L'heure n'est ni au "laisser-faire..."

Koersvastheid en creativiteit gevraagd in ruimtelijk beleid

Marianne Kuijpers-Linde

Jarenlang heeft de Vereniging Deltametropool zich sterk gemaakt voor een langetermijnvisie op de Randstad, gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma. Een jaar later alweer de vraag stellen naar de houdbaarheid van de Randstadvisie lijkt dan wel erg kritisch. Maar niet wanneer dit gebeurt door Marianne Kuijpers-Linde, directeur van Geodan Next en voormalig lid van het directieteam van het Milieu- en Natuurplanbureau.

De koers voor de lange termijn in het ruimtelijk beleid voor de Randstad in de Randstadvisie 2040 luidt: het realiseren van een duurzame en internationaal concurrerende topregio. Bereikbaarheid en sterke nadruk op de metropolitane diversiteit en kracht van Amsterdam en daarnaast de specifieke topfuncties in Rotterdam, Den Haag en Utrecht, staan centraal. De visie is een vertaling van sectorale beleidsvisies naar één langetermijnvisie voor het ruimtelijk beleid. Met name de provincies zijn aan zet om conform het credo 'decentraal wat kan en centraal wat moet' de beleidskeuzes verder uit te werken.

In het inleidende artikel stelt Yvonne Zonderop dat ook ruimtelijke ordenaars de vraag moeten beantwoorden hoe we verder willen. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is het zaak goed te weten welke keuzes waarom gemaakt zijn en welke keuzes op grond van nieuwe inzichten, heroverwogen zouden moeten worden. Voor het ruimtelijk beleid is de melding van het KNMI relevant: uit waarnemingen blijkt dat de klimaatverandering in Nederland sneller gaat dan het wereldgemiddelde. Natuurlijk moet ook gekeken worden naar de gevolgen van de economische crisis en de daarmee samenhangende maatschappelijke onzekerheden (energievoorziening, voedselvoorziening en sociale stabiliteit). Geven nieuwe inzichten in het klimaatvraagstuk, de energiecrisis, de economische crisis en de aard van het publieke debat aanleiding voor aanpassingen in de probleemanalyse, de uitgestippelde beleidsstrategie en de wijze waarop provincies en gemeenten de uitwerking oppakken?

Bij het beantwoorden van deze vraag is het belangrijk onderscheid te maken tussen inhoud van beleid en beleidsuitvoering. Ruimtelijk beleid is een kwestie van lange adem. Datgene wat nu in de Randstad wordt gebouwd, is vaak al tien jaar geleden in gang gezet. Concepten en principes in het ruimtelijk beleid voor de Randstad kunnen dus niet worden beoordeeld op de uitvoering van vandaag. In plaats daarvan moet worden gekeken of beleidsdoelen en beleidsstrategieën inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen en klimaatveranderingen, en of deze ook zijn gebaseerd op kennis over deze ontwikkelingen.

Ruimtelijk beleid speelt goed in op de klimaatopgaven voor de Randstad

In de Randstadvisie, het uitvoeringsprogramma van de Nota Ruimte en in provinciale structuurvisies is veel aandacht besteed aan de noodzakelijke wijzigingen in het watersysteem als gevolg van klimaatveranderingen. De kennisbasis daarvoor is het rapport van het Intergovernmental Panel on Climate Change en de vertaling van dit rapport door het KNMI naar de Nederlandse situatie in vier scenario's. Deze scenario's omvatten ongeveer tachtig procent van de uitkomsten van de berekeningen. Hiermee worden dus op basis van de huidige kennis de onzekerheden over klimaatverandering in de volle breedte in beeld gebracht. Het gaat om zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren in de winter, lagere rivierafvoeren in de zomer, verzilting, zoetwaterschaarste en versnelde afbraak van het veen. Wat opvalt is dat het klimaatvraagstuk in ruimtelijke visies in de volle breedte veel aandacht krijgt. Waterveiligheid wordt via ordening (AMvB en provinciale verordeningen) geregeld. Op het schaalniveau van de Randstad wil men via de ontwikkeling van een fijnmazig systeem de wateropgaven in de stad en in de omliggende groene ruimten meer met elkaar verbinden. In de nieuwe ruimtelijke strategie wordt meer ruimte gereserveerd voor het opvangen van water in de stedelijke gebieden en bij extreme neerslag kan het overtollige water via dit fijnmazige systeem worden afgevoerd.

De inrichting van deze systemen houdt rekening met de meerwaarde die sloten, rivieren en kanalen en groene oevers voor natuur, recreatie en andere kwaliteiten kunnen hebben. In de visieontwikkeling bij provincies wordt deze lijn overgenomen. Naast het uitwerken van de inhoudelijke vraagstukken, is er ook aandacht voor de betaalbaarheid: via verzekeringen of via directe koppeling met belastingen

Sectorale beleidswijziging laten nog op zich wachten
Op het gebied van wonen, natuur, energie en de landbouw wordt nog volop gediscussieerd over de gevolgen van het klimaatbeleid voor het sectorale beleid. Hier bestaan nog veel blokkades om te komen tot een ruimtelijke strategie. Het is bijvoorbeeld lastig om energiezuinige systemen in de bestaande woningvoorraad door te voeren. Een bewoner kan ervoor zorgen dat energiebesparende maatregelen van de woningbouwcorporatie worden tegengehouden.

Het natuurbeleid worstelt met de aanpassing van beleidsdoelen aan klimaatveranderingen. Het natuurbeleid dat momenteel door de Randstadprovincies wordt uitgewerkt, legt meer nadruk op de aaneengeslotenheid van natuurgebieden: niet meer overal een beetje natuur maar vooral inzetten op de inrichting van grote natuurgebieden die via robuuste verbindingen één geheel vormen. De provincies zetten in op een groene ruggengraat die de Delta en het IJsselmeer verbindt en waarvan het Groene Hart deel gaat uitmaken. Hoe dit vormt krijgt (smalle verbindingen of brede zones) is nog niet duidelijk.

De landbouw als drager van landschap en natuur is een wat sleets begrip geworden. De belangen van landschap, natuur en water staan op gespannen voet met de economische belangen van de boer en de landbouw dreigt kind van de rekening te worden, vooral in gebieden zoals het Groene Hart en de Delta. In de Randstadvisie is aangekondigd dat er een nieuwe beleidsstrategie voor de landbouw moet worden ontwikkeld. Onderwerpen die hierbij spelen zijn de rol van de landbouw als beheerder van het landschap, de relatie tussen landbouw en de stedelijke economie en de gespannen relatie tussen de landbouw en veranderingen in het watersysteem (vernatting en verzilting). Keuzes op dit punt zijn vooruitgeschoven omdat het om grote economische belangen gaat en de nieuwe beleidskaders uit Brussel niet helemaal duidelijk zijn.

Kortom op dit moment zijn er nog geen inhoudelijke argumenten om op basis van de klimaatveranderingen de in de Randstadvisie geformuleerde uitgangspunten, de gepresenteerde ruimtelijke concepten en de beleidsstrategie aan te passen. Wel is het belangrijk om de bestaande regelgeving van het sectoraal beleid in het licht van ruimtelijke klimaatstrategieën nog eens kritisch te bezien.

Er zijn de komende tijd voldoende middelen beschikbaar zijn om de geformuleerde doelen te realiseren. De investeringen nodig voor waterveiligheid en energievraagstukken zijn juist voor het losbarsten van de economische crisis in beleidskaders vastgelegd en zijn deels gekoppeld aan belastinginkomsten. Omdat vooral de publieke sector aan zet is, liggen hier geen hele grote problemen, tenzij op Prinsjesdag duidelijk wordt dat op deze punten fors bezuinigd gaat worden. Door het wegvallen van orders in het buitenland is de concurrentie bij de uitvoering van deze projecten door private partijen toegenomen en kan de overheid meer vragen voor dezelfde prijs.

Langetermijnambities voor de Randstad blijven intact
Zoals Ries van der Wouden elders in dit blad constateert, zijn de effecten van de economische crisis in de Randstad duidelijk zichtbaar. Niet alleen via het stilleggen van woningbouwprojecten maar ook in de hapering van ambitieuze gebiedsontwikkelingen zoals de Zuidas. Private partijen moeten noodgedwongen hun rol aanpassen waardoor de gemaakte afspraken moeten worden herzien. Wat betekent dit voor de ambitie om het metropolitane karakter van steden via herstructurering en het investeren in knooppunten te versterken? Moeten de gehanteerde uitgangspunten 'wat internationaal sterk is, sterker maken' en de nadruk op 'duurzame steden en regionale bereikbaarheid', worden herzien? Ik ken geen analyses die deze twee uitgangspunten en de noodzaak tot het toepassen van de SER-ladder nu onderuit halen. Wel kan men zich afvragen of de ruimtelijke vertaling van deze uitgangspunten met een sterke nadruk op het creëren van schaarste en torenhoge ambities op het gebied van herstructurering en compact bouwen overeind kan blijven. Binnenstedelijk bouwen is niet alleen duurder maar vraagt ook veel meer afstemming.

Hoe verder?

Rethinking is niet aan de orde wat betreft de gekozen ruimtelijke beleidsstrategie die gericht is op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaand stedelijk gebied en het versterken van de kernkwaliteiten van de Randstad. Ook voor de andere (nog grotere) metropolitane gebieden worden dergelijke conclusies getrokken. In de inleiding van een consultatieronde langs grote architecten voor de toekomst van de Parijse regio stelt Sarkozy: 'L'heure n'est ni au "laisser-faire" ni à la table rase. Nous devons "faire avec", composer, recomposer, transformer, requalifier, les friches industrielles comme le grands ensembles'. De Parijse studie laat beelden zien zoals die ook voor de lange termijn voor de Randstad zijn gemaakt. Meer nadruk op het aanpassend vermogen van de ruimtelijke inrichting aan veranderingen in de behoeften van bewoners. Dit kan worden opgevat als tuinieren in de stad in plaats van *grand design* of ingewikkelde beleidstrategieën en procesontwerpen, of als een extra onzekerheid in het

realiseren van de bestaande opgaven. Net zoals het hoofd van een huis-houding of bedrijf creativiteit moet gebruiken om zich in tijden van schaarste staande te houden, zal ook in het ruimtelijk beleid de komende tijd veel creativiteit in beleidsontwikkeling en vooral beleidsuitvoering worden gevraagd. Wat betreft de uitvoering is *rethinking* wel aan de orde. We kunnen niet wachten tot het overgaat, of de ambities voor duurzaamheid en klimaatadaptatie even terugschroeven. *Rethinking* vraagt om het zoeken naar oplossingen voor knelpunten die men bij de realisatie van de ambities tegenkomt, het vraagt niet om nieuwe nota's. De focus blijft liggen op het sterker maken van de kernkwaliteiten van het concept van de Deltametropool. Het is spannend om het bewaren van een inhoudelijke koers te combineren met creativiteit in de uitvoeringsagenda via samenwerking tussen overheid en andere partijen. Wordt vervolgd.

Marianne Kuijpers-Linde is sociaal geograaf en directeur van Geodan Next. Ze heeft een lange staat van dienst als onderzoeksmanager bij het RIVM en is gespecialiseerd in het modelleren van de invloed van ruimtelijke en verkeerskundige factoren in de ruimtelijke ordening.



Voetnoten

- Velden, N.J.A. van der en P.X. Smit, Energiemonitor van de Nederlandse glastuinbouw 2007 Den Haag, LEI, 2008, Rapport 2008-084

Het geheim van onze universiteiten

Sijbolt Noorda

‘Waarom houden jullie het geheim dat jullie zo ontzettend goed zijn in interuniversitaire samenwerking?’

10

Figuur 1

HET METROPOLITANE PROGRAMMA



Top Universiteiten in Europa

Sijbolt Noorda is voorzitter van de Vereniging van Universiteiten (VSNU) en doceert aan de Universiteit van Amsterdam. Eerder was hij collegevoorzitter van deze universiteit. Hij studeerde en promoveerde aan de Vrije Universiteit Amsterdam, Universiteit Utrecht en de Union Theological Seminary/Columbia University New York. Hij zit namens Nederland in de Council van de European University Association.

12

Hoger opgeleiden zijn de sleutel voor een vitale, open samenleving en wetenschappelijk onderzoek is de sleutel voor de bedrijvigheid van de toekomst. Daarbij zijn innovatie en creativiteit in internationale verbanden van groot belang. De complexe en veelzijdige structuur van de vele verschillende universiteiten in Nederland is een sterk punt. Maar deze kwaliteit moeten we wel beter zichtbaar maken en intensiveren door op de juiste schaal beslissingen te nemen en te investeren en door te werken aan gevarieerde clusters en netwerken.

derzoeksprogramma's, leiden ze promovendi op, maar reserveren ook tijd bij de Hubble-telescoop. Zo worden dus echt krachten gebundeld. Twee andere voorbeelden van samenwerkingsvormen zijn het Tinbergen Instituut en de Duisenberg School of Finance, scholen voor economisch onderzoek op basis van samenwerkingen tussen de Erasmus Universiteit, de VU en de UvA. Bij de tweede, die specifiek gericht is op *finance*, doen ook de universiteit van Tilburg en een aantal grote banken mee. Echter, de presentatie en de reputatie van de beste universiteiten laten nog te vaak te wensen over. De collectieve kwaliteiten kunnen beter zichtbaar worden gemaakt en de samenwerkingsvormen geïntensiveerd. De combinatie van UvA en VU, inclusief de Amsterdamse NWO en KNAW-instituten, zou een topspeler van wereldformaat opleveren. Illustratief is het voorbeeld van Kopenhagen. In Denemarken zijn drie jaar geleden de meeste nationale onderzoeksinstituten gefuseerd met drie universiteiten. Hierdoor is de universiteit van Kopenhagen ineens een veel sterkere speler geworden. Het gaat hierbij overigens nadrukkelijk niet om de grootte of omvang. Imperia bouwen heeft geen zin en qua studentenaantallen zijn de Nederlandse universiteiten vaak al te groot. We moeten juist kleinschaliger leren werken. Evenmin heeft het zin om vestigingsplaatsen te concentreren. Nee, het geheim ligt in het vormen van gevarieerde clusters en kwalitatieve bundelingen: netwerkintensivering. In die zin is de configuratie in de Randstad, met vele verschillende universiteiten dichtbij elkaar, een enorme kans. Maar de universiteiten moeten het wel willen.

Dit betekent ook dat we moeten investeren en beslissen op de juiste schaal, en met meer partners dan universiteiten alleen. Alleen kijken naar het lokale belang binnen de gemeentegrenzen is funest. Huisvesting voor internationale studenten en wetenschappers moet niet worden beoordeeld op de kaart van Zuid-Holland maar op de kaart van Europa. Overigens ligt niet alleen in Nederland dit type beslissingen in handen van de laagste overheden. In New York hebben ze met dezelfde problematiek te maken. In die zin staan we voor dezelfde uitdagingen. Het gaat er dus om de handen ineen te slaan. En dat gebeurt gelukkig ook, en in toenemende mate. Wanneer Rotterdam en Delft zeggen 'wij zijn conceptueel één universiteit' maken ze optimaal gebruik van de kansen die het netwerk van universiteiten in de Randstad biedt. Het geheim van het succes ligt in kwalitatieve bundelingen, gevarieerde clusters en intensieve netwerken die vervolgens wel in samenhang en eensgezind worden gepresenteerd. Dat bevordert de reputatie in de directe omgeving van de Randstad en evenzeer internationaal.

13

Dát is de kracht van de Randstad Uitvoeringsprogramma voor een Internationale Topregio

Joop de Boer

Op 27 mei 2009 gaf René Buck op uitnodiging van Vereniging Deltametropool en de Gemeente Den Haag een lezing over het rapport *Uitvoeringsstrategie duurzame internationale concurrentiepositie Randstad 2040*. De Randstad Oploop getiteld Dát is de kracht van de Randstad, was de aanleiding voor dit artikel. Het kwam tot stand met behulp van de kritische reflecties van een leesgroep met leden van de Vereniging Deltametropool.

14

HET METROPOLITANE PROGRAMMA

dus het Rijk, (1) internationaal oriënteren en (2) duurzaam ontwikkelen, gezien tegen de achtergrond van een samenleving die steeds minder wordt bepaald door productie en distributie en steeds meer door kennis, creativiteit en diensten. Dit klinkt als een duidelijke keuze, maar hiermee is de vraag, wat er nu in termen van ruimtelijk-economisch beleid moet worden gedaan, nog niet beantwoord.

De Randstad sterker maken
Buck komt met aanbevelingen. Sommige daarvan, zoals inzetten op talent, onderwijs technologie en bereikbaarheid, zijn voor de hand liggend, maar daarmee niet minder waar en juist. Een punt van kritiek hierbij is dat de aanbevelingen toch weer algemeen zijn terwijl juist in de analyse heel precies naar tweëndertig verschillende economische segmenten werd gekeken. Interessanter zijn daarom de minder algemene en voor de handliggende aanbevelingen zoals: zet in op stedelijke kwaliteiten, *branding*, businessnetwerken en technologieparken. Hiermee wordt een nieuw onderwerp aangesneden als het gaat om metropolitane kwaliteiten, het creëren van nieuwe 'interactiemilieus', van plekken die tegemoet komen aan de menselijke behoefte aan uitwisseling van kennis, ideeën en informatie.

Op alle fronten verbonden
Integrale connectiviteit moet het streven zijn. Hiermee duidt Buck op een verandering in het begrip van verbondenheid. In de jaren tachtig en negentig ging het vooral om bereikbaarheid via weg, spoor, water en lucht. Gedurende de jaren negentig kwam hier de ICT bij. De laatste jaren is steeds vaker te zien dat bedrijven gevestigd willen zijn in een aantrekkelijke omgeving. Waar overigens alfa's (zoeken cultuur) iets heel anders onder verstaan dan bèta's (willen groen). Bedrijven zoeken internationaal georiënteerd personeel en houden bij hun locatiekeuze rekening met elementen als dynamiek, beleving en ruimtelijke kwaliteit. Een plek, stad of regio is meer (internationaal) aantrekkelijk of succesvol wanneer deze zowel fysieke, informatieve als sociale 'connectiviteit' heeft met (internationale) netwerken.

Stedelijke cultuur
Beleid is nog sterk gericht op structuurversterkende maatregelen, terwijl de focus van multinationals zich richt op de mens. De internationale concurrentiepositie van een plek, stad of regio is geen object en ook geen doel op zich. Het gaat om de welvaart en het welzijn van de huidige en toekomstige bewoners, bezoekers en bedrijven. De sociale connectiviteit – met aspecten als stedelijke kwaliteit, inspiratie, beleving, ontmoeting en iden-

16

Wat zijn de economische clusters die er toe doen in de Randstad? Waar is de Randstad nou echt goed in? En waar moet dus op worden ingezet? René Buck is directeur en oprichter van Buck Consultants International (BCI), een internationaal opererend adviesbureau op het gebied van ruimtelijke economie. Hij adviseert onder meer buitenlandse bedrijven bij het maken van vestigingskeuzes. Door zijn ervaring vanuit *boardrooms* over de gehele wereld weet Buck waarom internationaal opererende bedrijven kiezen voor Londen, Parijs of toch de Randstad.

Sterker maken wat sterk is
Onlangs is BCI in opdracht van het Ministerie van VROM op zoek gegaan naar het antwoord op de vraag hoe we in de Randstad de sterke economische segmenten verder kunnen ontwikkelen. 'Wat sterk is sterker maken' dus. Resultaat is het rapport *Uitvoeringsstrategie duurzame internationale concurrentiepositie Randstad 2040*. Natuurlijk, de sterke economische clusters van de Randstad zijn al vaker uitgezocht, in rijtjes gezet en in rapporten verwerkt, maar niet vaak zo specifiek en precies. Terwijl juist een precieze benadering nodig is om toegespitst beleid te kunnen formuleren. Buck stelt dat we aan algemeenheden zoals 'de kenniseconomie versterken' niet zoveel hebben. 'Een bio-medicus houdt zich per slot van rekening met heel andere dingen bezig dan een *game developer*. En toch horen ze allebei bij die kenniseconomie'. Uiteindelijk moeten er keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld over geld. De vraag is dan in welke onderdelen van die omvangrijke kenniseconomie de Randstad een buitengewone positie heeft.

Tweëndertig sterke segmenten
Buck onderscheidt in zijn advies tweëndertig economische segmenten, variërend van bonteelt en nanotechnologie tot medi-tech en media/creatief. Daarbij zijn verschillende ontwikkelingsfasen te onderscheiden waarin een segment zich kan bevinden. Een segment kan beginnend zijn (medi-tech), in ontwikkeling (media/creatief) of volwassen (bonteelt). Het handelen van de overheid moet mede daarom per segment verschillend zijn. Sommige segmenten hebben een sterk stimulerende en ontwikkelende overheid nodig. In andere segmenten kan een faciliterende rol van de overheid, en met name het Rijk, juist in de weg staan en is een terughoudende kaderscheppende rol nodig.

Randstad 2040
Aanleiding voor het rapport is de ambitie die het kabinet heeft met de Randstad, verwoord in de Nota Randstad 2040 (VROM, 2008): *Naar een duurzame en concurrerende Europese Topregio*. De Randstad moet zich, al-

titeit (stedelijke cultuur) – is in toenemende mate belangrijk. Het artikel van Saskia Sassen, *Specialised Differences of Global Cities*, legt vervolgens de evidente link met de internationale concurrentiepositie. Juist omdat steden op wereldschaal steeds meer op elkaar gaan lijken, is stedelijke cultuur in brede zin belangrijk voor ruimtelijk ontwikkelingsbeleid en kan die het verschil maken. Stedelijke cultuur is de voedingsbodem voor ontwikkeling van internationale topsegmenten.

De Metropool
Hoe kunnen deze stedelijke kwaliteiten zich verder ontplooiën? En binnen welk stedelijk schaalniveau moeten culturele kwaliteiten en identiteiten vorm krijgen? Binnen de discussie of deze meerwaarde zich (slechts) kan ontplooiën op het schaalniveau van de metropool neemt Buck evenals de nota Randstad 2040 geen stelling in. En de vraag is ook of dat nodig is. Als je de Randstad als onderdeel ziet van een groter internationaal samenhangend netwerk dan blijkt dat economisch gezien de banden tussen Rotterdam en Antwerpen op delen wellicht interessanter zijn dan die tussen Rotterdam en Amsterdam. Net als de relatie tussen Den Haag en Brussel. Maar het breder kijken dan de Randstadgrenzen maakt tegelijkertijd duidelijk dat de Randstad toch een gemeenschappelijke entiteit is. Een plek waar mensen kris kras door elkaar bewegen, wonen, werken en recreëren. Waar mensen in de ene stad werken en in de andere stad wonen of uitgaan.

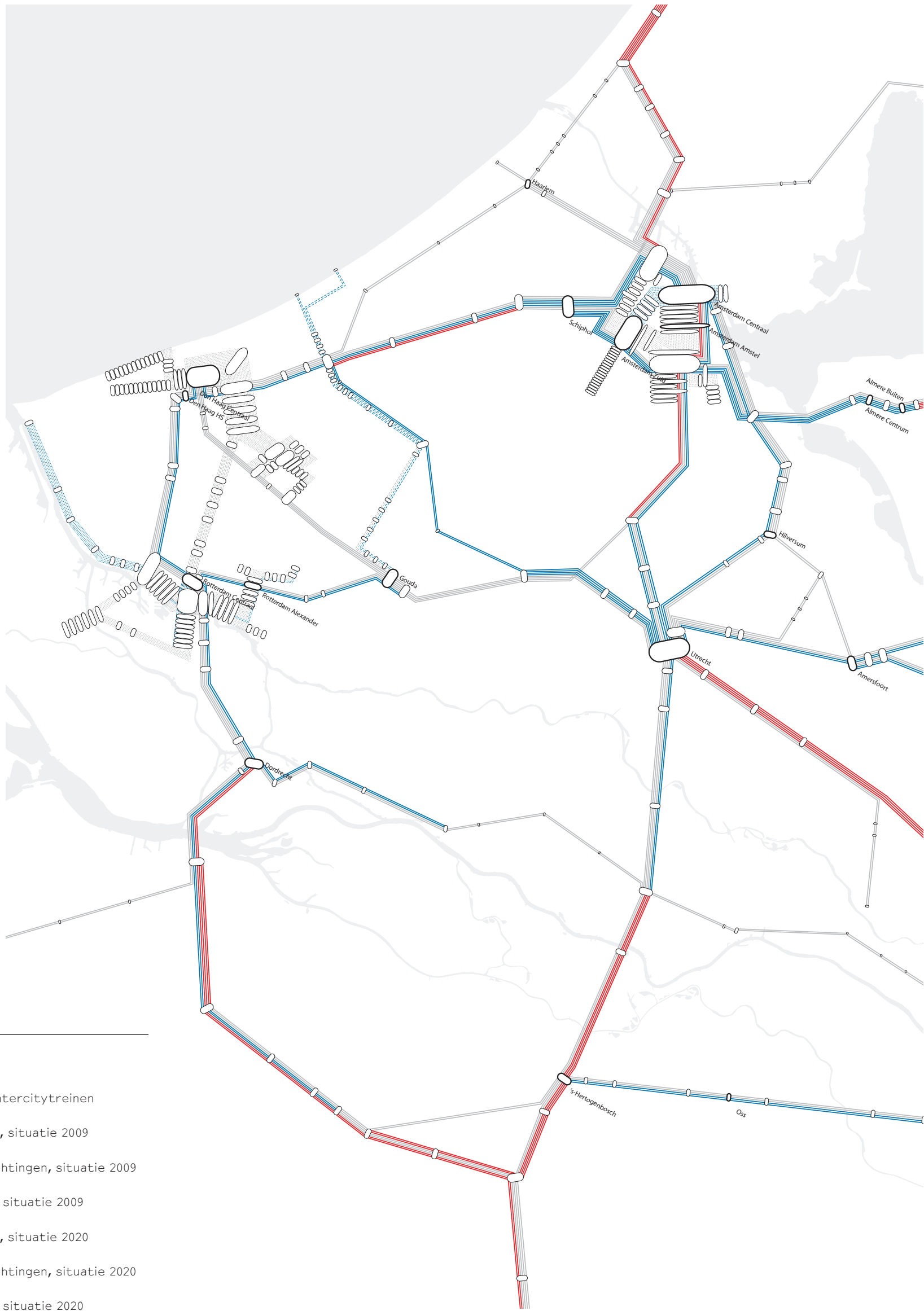
Talentport
De Randstad is een plek waar zich een internationaal georiënteerde *talentport* ontwikkelt, compleet met verder te ontwikkelen businessnetwerken en technologieparken. Voor de fans van de samenhang in de Randstad biedt dit begrip talentport uit het Buck-rapport hoop. Hiermee is een kwaliteit benoemd die niet direct aan één van de steden in de Randstad wordt gekoppeld, een kwaliteit waarvan we gezamenlijk moeten onderzoeken hoe Randstadsteden er aanvullend in kunnen zijn. Talent zit overal in de Randstad. Wellicht dat er in de talentport een voorhoede kan worden gevonden in de Randstad. Mensen die zich zowel verbonden voelen aan hun stad als aan de Randstad. Die zich wellicht in de eerste plaats Hagenees voelen, maar tegelijkertijd in Utrecht werken, in Rotterdam uitgaan en hun internationale bezoekers meemenen naar Amsterdam. Het is een kleine groep, maar ze zijn er al. En er komen er meer.

17

SprintStad 2020

De Randstad ontwikkelt zich, op regionale schaal, verder tot een stedelijk netwerk. De frequentie van de Sprinter verdubbelt tot verdrievoudigd tussen 2009 en 2020. Deze kaart toont de plannen en ambities van de verschillende overheden voor de verhoging van de frequentie per uur (buiten het spitsuur) van de sprinter. De basis is de frequentie van 2009. De ambities tot 2020 van de verschillende (stads)regionale en provinciale overheden is ten opzichte van de frequentie in 2009 getekend. Dit is aangevuld, waar nodig, met de ambitie van het Rijk: spoorboekloos reizen met bij voorkeur 6 Sprinters per uur op bepaalde lijnen.

Deze kaart is een product van de Vereniging Deltametropool, voor opmerkingen of reacties contacteer:
david.dooغه@deltametropool.nl



Europa biedt kansen voor versterking kennispositie Randstad

Gido ten Dolle

Landen proberen na positieve ervaringen elders de ontwikkeling van deze grootschalige EU-faciliteiten op eigen grondgebied te huisvesten

ren na positieve ervaringen elders de ontwikkeling van deze grootschalige EU-instituten op eigen grondgebied te huisvesten. Zo heeft de regio Lyon kunnen profiteren van de spin-off van de Europese synchrotonfaciliteit op eigen grondgebied, en heeft Leuven veel baat van de neutronen-reactor. In beide regio's hebben de instituten veel nieuwe research en development-intensieve bedrijven aangetrokken. In tijden van crisis is het aantrekken van grootschalige instituten een kans om de eigen economie vlot te trekken. Deze kans ligt ook voor het grijpen voor de Randstad. In potentie heeft onze regio veel te bieden. We hebben zes universiteiten en een groot aantal kennisinstellingen, zoals TNO, het RIVM en het KNMI, die allen op verschillende onderzoeksterreinen een stevige internationale positie hebben. Deze positie kunnen zij uitbuiten op het moment dat zij deelnemen aan de ontwikkeling van de Europese onderzoeksinstituten. Onze universiteiten kunnen in consortia de leiding nemen en bevorderen dat onderzoeksactiviteiten ook plaatshebben op Nederlands grondgebied. Voorwaarde is wel dat Nederland richting Europa een stevig commitment uitspreekt voor deelname. Minister Plasterk van OCW heeft in Europa begin dit jaar een eerste, zij het voorzichtige, stap gezet. Hij heeft de Europese Commissie laten weten bereid te zijn op vijf terreinen te willen investeren. Het gaat om onderzoeksinstituten op het gebied van astrofysica (KM3NET), biomedisch onderzoek (BBMRI), sociaal wetenschappelijk onderzoek (ESSurvey), astronomie (E-ELT) en taalkunde (CLARIN).

Deze eerste stap verdient waardering, maar is zeker nog niet voldoende om een beslissende impact te hebben op het innovatieve vermogen van de Randstad. Daarvoor is meer nodig. In de eerste plaats moet deelname aan de ontwikkeling van een grootschalig Europees instituut ook betekenen dat de onderzoeksactiviteiten plaats gaan vinden op het Nederlandse grondgebied, zodat een regio als de Randstad, ook kan profiteren van de spin-off. Deelnemende universiteiten en kennisinstellingen hebben hier een eigen verantwoordelijkheid. Zij moeten ook kunnen rekenen op steun van hun gemeente, provincie en het Rijk om de omgeving van de onderzoeks-faciliteit aantrekkelijk te laten zijn voor buitenlandse onderzoekers. Die moeten in Nederland willen wonen en werken. In de tweede plaats moeten we ervoor zorgen dat – uitgaande vanuit onze eigen kracht – de onderzoeksinfrastructuren van nationale waarde ook een plaats krijgen op de Europese groslijst. De lijst van ESFRI is niet statisch. Volgend jaar

Europa zit in een recessie. Dat is voelbaar, ook in de Randstad. Lange tijd was onze regio een snelle groeier, met een economische groei van 2,9% per jaar. Sinds 1995 deden we het gemiddeld 0,3% beter dan andere grootstedelijke regio's in Europa. Alleen de regio's Londen, Parijs en het Duitse Ruhrgebied waren in staat in dezelfde periode hogere groeipercentages te bereiken. De economische crisis zet deze prestaties nu onder druk. De activiteiten in onze havens en in de transport- en bouwsector lopen terug, de werkloosheid groeit. Om te herstellen is een economie afhankelijk van het eigen innovatieve vermogen: de mogelijkheid van bedrijven om nieuwe producten te ontwikkelen en deze hun weg te laten vinden naar de markt. Een economie die veel investeert in research en development slaagt hier beter in. Juist op dit punt zijn de prestaties van de Randstad minder rooskleurig. Waar in vele andere grootstedelijke regio's in Europa de publieke en private investeringen in kennis de laatste tien jaar zijn gestegen, zijn deze in de Randstad gedaald, van 2,2% van het Bruto Binnenlands Product in 1995 naar 1,6% in 2007. De Randstad neemt met deze score slechts een elfde positie in op de lijst van twintig grootstedelijke regio's. En dat is geen benijdenswaardige positie, zeker niet nu de crisis om zich heen slaat. Het is de opgave voor onze regio om de komende periode deze investeringen op te voeren.

Eind vorig jaar heeft de Europese Commissie concrete maatregelen aangekondigd om de vorming van een Europese onderzoeksruimte te versnellen. Een belangrijk onderdeel van deze maatregelen is de vorming van grootschalige Europese onderzoeksinstituten. De Europese Commissie heeft een Comité van Wijzen ingesteld, het Europese Strategie Forum voor Onderzoeksinfrastructuren (ESFRI) met de opdracht een groslijst te maken van onderzoeksterreinen waar de vorming van een gezamenlijke infrastructuur kansrijk is. De ESFRI is eind 2008 met een lijst gekomen van vierenvertig instituten op zes terreinen, waaronder die van energie, medische wetenschappen, physical engineering en sociale wetenschappen. De Europese Commissie roept sindsdien lidstaten op te investeren in deze vierenvertig gezamenlijke instituten. Om hen over de streep te trekken, stelt de Europese Commissie aanvullende financiële middelen beschikbaar vanuit het zevende kaderprogramma voor onderzoek en technologie. De laatste tender in deze soort is op 30 juli uitgeschreven. De belangstelling van lidstaten om te investeren groeit. En dat is op zich logisch. Landen als Finland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk probe-

volgt een nieuw overzicht. We zullen ervoor moeten zorgen dat op die nieuwe lijst aandacht komt voor terreinen waar we als Randstad goed in zijn, denk aan de bioscience, de delta- en watertechnologie of de voedsel-industrie. Op deze manier krijgen we niet alleen meer kans om deze instituten ook op ons grondgebied te vestigen, er komt meteen meer geld vrij vanuit de Europese subsidiepoten om onze kennispositie te versterken. Op deze manier snijdt het mes aan twee kanten. Versterking van de kennispositie van de Randstad vraagt kortom de komende periode om een proactieve houding en agenda richting Europa. De overheid zal hierbij samen met het bedrijfsleven en de wetenschap als partners moeten opereren. Samen zullen we er harder voor moeten werken dat we geen kansen laten liggen.



Beeldexpositie

Elke editie van het Hollandblad bevat een beeldexpositie. Een gast beeldredacteur wordt gevraagd om eenmalig zijn of haar beeldende interpretatie te geven op het thema van dat nummer. Internet biedt daarbij een onuitputtelijk bron van digitaal beeldmateriaal, gemaakt door mensen over de hele wereld. De wereld ligt in die zin op straat. De kunst van het zoeken, selecteren en assembleren staat bij het maken van het beeldessay centraal. We maken dus geen nieuw beeld, maar hergebruiken de ready mades.

Rethinking Image
In deze editie staat als opdracht Rethinking image centraal. Joop de Boer is op zoek gegaan naar een ander type beeld van de metropool. Geen luchtfoto's van steden, geen skylines, en geen projectfoto's, maar beeld dat gaat over sfeer en stedelijke beleving. De serie gaat over de gewone wereld in andere metropolen, gefotografeerd zoals die is.

Photo's: from Flickr
Exvertebrate's photostream
Typographer's photostream

Grote schoonmaak in het IJmeer

Dirk Frieling

Het IJmeer vormt onderdeel van maar liefst drie verschillende projecten in het Urgentieprogramma Randstad. In totaal dertien bestuursorganen zijn direct betrokken bij beheer en inrichting van het IJmeer, elk met eigen beleidsnota's, belangen en verantwoordelijkheden. Thema van dit Hollandblad is het heroverwegen van beleid in het licht van diverse actuele crises. In Nederland kan een opgave als het IJmeer ook zonder crises in een impasse raken. De eerste stap lijkt gezet, nu betrokken provincies gezamenlijk het 'Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer' hebben gepresenteerd aan het Rijk. Maar is hiermee nu écht overeenstemming tussen alle partijen bereikt? Dirk Frieling, stelt voor een inhoudelijke agenda centraal te stellen.

in randmeren en polderplassen ligt op vijf à zes per hectare, die van grotendeels dezelfde soorten op IJsselmeer, Markermeer en IJmeer op 0,5 à 1 per hectare. Zo bezien kan door het scheppen van met randmeren en polderplassen vergelijkbare milieuoedities in het Markermeer, het IJmeer als natuurgebied worden gemist. Voor verstedelijking hoeft in dit stadium maar één vraag te worden beantwoord: waar ligt een westelijke verbinding van Almere met Noord-Holland? Om tot de geprojecteerde omvang van 350.000 inwoners uit te groeien is een betere alzijdige inbedding van Almere in nationale, regionale en lokale verkeersnetwerken zonder meer nodig (met Almere vergelijkbare steden als Eindhoven en Utrecht tellen ruwweg twee keer zoveel verbindingen met hun omgeving). In de actuele Randstadprojecten is uitsluitend een zuidwestelijke verbinding richting IJburg aan de orde. Voor een zorgvuldige besluitvorming is het zinnig om ook enkele andere mogelijkheden te onderzoeken. Deze sluiten westwaarts en noordwestwaarts aan op Noord-Holland benoorden het Noordzeekanaal. Voor recreatie kan het voorstel zijn om de capaciteit van het IJmeer als recreatiegebied te verdubbelen. Dat vergt een inrichtingsplan voor het IJmeer, dat de recreatieve waarde ervan flink vergroot, kwalitatief én kwantitatief. In dat perspectief is oeverlengte van meer betekenis dan wateroppervlak, omdat overgangen (gradiënten) tussen land en water zowel voor natuur als recreatie rijkere milieus opleveren dan homogene oppervlakken van het een of van het ander. Ook voor zeilers levert een meer gedifferentieerd waterlandschap een grotere variatie in routes op, een groter aanbod aan vaardoelen en ankerplaatsen en meer verschillen tussen stil en druk.

Voor landschap is het allereerst van belang dit begrip als zelfstandig onderwerp te behandelen en dus los te koppelen van de bovengenoemde programmaonderdelen. Dat is nodig omdat bijvoorbeeld een koppeling landschap-natuur zaken als een fraai uitzicht voor de inwoners van Durgerdam op één hoop gooit met voedselvoorziening voor vogels. Een koppeling landschap en recreatie wekt de suggestie dat een IJmeerverbinding alleen als een tien kilometer lange tunnel kan worden uitgevoerd, terwijl een combinatie van dam, tunnel en brug tot een verrijking van het landschap kan leiden. Landschappelijk is ook aan de orde hoe de belangen dienen te worden afgewogen tussen aanwonenden, recreanten die misschien dertig keer per jaar op het IJmeer varen en forenzen, die meer dan tweehonderd werkdagen per jaar van dat uitzicht kunnen genieten als ze niet onder, maar boven water kunnen reizen.

Het IJmeer vormt onderdeel van de volgende projecten uit het Urgentieprogramma Randstad, waarover het kabinet dit najaar wil beslissen: Toekomstagenda Markermeer en IJmeer, Schaalsprong Almere en Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Daarnaast worden plannen gemaakt op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water en loopt de procedure tot aanwijzing van Markermeer en IJmeer als beschermd natuurgebied. De Staten van Noord-Holland hebben in juni een motie aangenomen tegen een verbinding door het IJmeer, waarop Almere heeft laten weten dan ook de schaalsprong af te blazen. De minister van VROM heeft vervolgens direct aangekondigd een beslissing dan maar uit te stellen. De bij het IJmeer direct betrokken drie departementen, twee provincies, vijf gemeenten en drie waterschappen zijn samen goed voor dertien zelfstandige democratische beslissingsprocedures. Een politieke impasse kondigt zich aan. Wie weet kan deze impasse worden voorkomen door in deze discussie grote schoonmaak te houden via een korte gemeenschappelijke agenda. Die agenda zou uit zes punten kunnen bestaan: (1) waterhuishouding, (2) natuurbescherming, (3) verstedelijking, (4) recreatie, (5) landschap (6) projectorganisatie.

Voor waterhuishouding kan worden volstaan met de vraag of alle dertien partijen kunnen instemmen met het loskoppelen van de waterpeilen in IJsselmeer en Markermeer/IJmeer (conform het advies van de Deltacommissie II). Het IJsselmeer vangt dan de gevolgen op van klimaatverandering, waardoor in Markermeer/IJmeer op dit punt geen bijzondere maatregelen nodig zijn. Desgewenst kan dan, met het oog op natuurontwikkeling, een seizoenvolgend peil worden ingesteld. Voor natuurbescherming kan het voorstel zijn om in het Markermeer een speciale beschermingszone (oermoeras) van de omvang van het IJmeer aan te wijzen terwijl tegelijkertijd de natuurbescherming van het IJmeer wordt opgeheven. Dit voorstel berust op een kritische herijking van het ontwerp-aanwijzingsbesluit van Markermeer/IJmeer als Natura 2000 gebied. Naar blijkt zijn in Randmeren en de binnendijkse Oostvaarders- en Lepelaarplassen (samen 17.000 ha) meer vogelsoorten en meer exemplaren per soort aanwezig dan in het Markermeer/IJmeer (samen 68.000 ha). De ruimteclaim voor natuurbescherming lijkt zo gezien een factor vier te hoog. De Nederlandse voordracht om al het water van Oranjesluizen tot Schiermonnikoog via de Europese Vogelrichtlijn te beschermen is destijds wetenschappelijk volstrekt onvoldoende onderbouwd. De vogeldichtheid

Voor de projectorganisatie kan het voorstel zijn om het IJmeer op basis van de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening aan te wijzen als een rijksproject. Een breed besef dat een inrichting van het IJmeer door dertien formeel gelijkwaardige bestuursorganen nagenoeg zeker tot besluiteloosheid zal leiden, kan bijdragen aan de bereidheid om mee te werken aan een wettelijke organisatievorm. Daarbij is belangrijk dat het Rijk als grondeigenaar en waterbeheerder de eindverantwoordelijkheid voor het project IJmeer aanvaardt. Daarvoor pleit ook dat het Rijk het IJmeer heeft voorgedragen als vogelrichtlijngebied en Almere heeft aangewezen als groeistad. En het Rijk, zo weet iedereen, zal ook de kosten van verbindingen door het IJmeer moeten dragen. Onder verwijzing naar de oorspronkelijke wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee kan het Rijk worden gevraagd dat project gewoon netjes af te maken. Het niet aanleggen van de Markerwaard is geen vrijbrief om Markermeer en IJmeer dan maar aan hun lot over te laten.

INFO	BEREIKBAARHEID RANDSTAD	DANK!
Hollandblad is het officiële orgaan van de Vereniging Deltametropool. Het biedt een platvorm voor ideeën over de ontwikkeling van de Randstad. Hollandblad verschijnt met ingang van 2009 twee keer per jaar, een abonnement is kosteloos. Nog beschikbare nummers uit eerdere jaargangen zijn te bestellen bij de Vereniging Deltametropool. Alle artikelen staan ook op www.deltametropool.nl. Aanvragen, opmerkingen of bijdragen kunnen worden gericht aan de redactie per adres van het Agentschap van de Verenging Deltametropool: communicatie@deltametropool.nl Postbus 2885 2601 CW Delft TAFELREDE SIJBOLT NOORDA Augustus 2009 is de tafelrede van Sijbolt Noorda (VSNU) ter gelegenheid van de vergadering van het Algemeen Bestuur in 2008 in een beperkte oplage als boekje verschenen. Deze uitgave is alleen voor leden en bestuursleden van de Vereniging Deltametropool beschikbaar, maar exclusief voor lezers van het Hollandblad zijn tien genummerde exemplaren beschikbaar. Deze zijn te verkrijgen door middel van een e-mail aan communicatie@deltametropool.nl. Alleen de eerste tien e-mails kunnen worden gehonoreerd, wees er dus snel bij! lees verder op pagina 10...	Deltanet is een centraal thema van de Vereniging Deltametropool. Na een werkconferentie op Schiphol in 2003 gevolgd door een aantal publicaties in de jaren daarna, is het vrij stil rond dit onderwerp. De reden is het geldgebrek om verder onderzoek te doen, maar ook een rethinking van de te volgen strategie. Gelukkig sijpelt het gedachtegoed achter Deltanet steeds verder in het beleid door. Het Deltanet is een model voor de hele Randstad en richt zich op een grotere samenhang in het wegen- en spoorwegnet. Met een hiërarchie van (multimodale) knopen waarop verschillende particuliere en openbare vervoersmogelijkheden worden aangeboden én door de reizigers te verleiden om van meer dan één vervoermiddel gebruik te maken, kan de reistijd in de Randstad aanzienlijk worden verkort. Het toverwoord ‘ketenmobiliteit’ betekent dat de reiziger niet in de auto blijft zitten, maar met de auto of – beter nog – de fiets naar een station reist, daar de trein of Randstadrail pakt en daarna lopend of met aanvullend openbaar vervoer (metro, tram of bus) naar de plaats van bestemming reist en vice versa. Ideeën achter het Deltanet sijpelen langzaam in het beleid door. Andere organisaties, zoals de ANWB, hebben daarbij overigens flink geholpen. In de Nota Mobiliteitsaanpak uit het najaar 2008 wordt het idee over een robuust wegennet overgenomen en vind je ook ideeën over ketenmobiliteit terug. Toch ligt het accent in de uitvoering heel sterk op het oplossen van concrete knelpunten in een beperkt aantal regio’s. Daarbij wordt niet gewerkt vanuit een totaalvisie op een grotere samenhang tussen wegen en openbaar vervoeren en het stimuleren van ketenmobiliteit, zo is onze indruk. Deze zomer zijn twee interessante adviezen uitgebracht en door een leesgroep van onze leden bescommentarieerd. Het VROM-raadadvies Acupunctuur in de hoofdstructuur bepleit dat de zogenaamde multimodale knopen de kristallisatiepunten worden voor zowel het verstedelijkings- als het mobiliteitsbeleid. Aanbevolen wordt nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen beter af te stemmen op bestaande mobiliteitsnetwerken en daarbij de aandacht te richten op multimodale stations. Dit lukt niet zonder de stimulerende rol van het Rijk. In het V&W-raadadvies De Randstad altijd bereikbaar wordt geconstateerd dat steeds meer zogenaamde incidentele files voorkomen. Dat zijn files die ontstaan door ongelukken, slecht weer of technische mankementen. Het advies bepleit daarom te gaan werken aan het aanleggen van ‘robuuste netwerken’. Let wel: het gaat hier niet om robuuste wegennetwerken, maar juist om robuuste multimodale netwerken. Daarbij is het probleem dat het onderliggende wegennetwerk daarvoor nog ontoereikend is, en net dit punt werd als ‘Oproep voor sluiproutes’ helaas breed uitgemeten in de reacties op het advies. De Vereniging Deltametropool heeft het basisgedachtegoed van het Deltanet hernomen in haar nieuwe werkprogramma. Overigens wel langs een andere weg: niet meer top down, maar bottom up en vooral door het verbinden van bestaande initiatieven. Veel netwerken worden eerst uitgewerkt op regionale schaal, dus in de regio’s Rotterdam–Den Haag en Amsterdam–Utrecht. Dat past ook beter bij de huidige wijze van denken en werken in Den Haag. Er wordt nu zelfs voorzichtig gewerkt aan een OV-bureau voor de Randstad. De concentratie van het nieuwe Deltanet komt met dit alles meer te liggen op het begrip bereikbaarheid en minder op (infra)structuur. Het ontwerp van het vervoerssysteem wordt sterker aan het ontwerp van verstedelijking gekoppeld en verliest daarmee de nadruk op een systeemomslag. Het Deltanet wordt sterker door het van onder af vorm te geven met projecten die al lopen, reeds af zijn of waarop momenteel gestudeerd wordt. De Vereniging hoopt duidelijk te maken dat men eigenlijk al gezamenlijk en onvermijdelijk bezig is om het Deltanet te maken!	Adriaan Mellegers, Alfons Hooikaas – www.thisisplanetearth.net Agentschap Vereniging Deltametropool – www.deltametropool.nl Annemiek Rijckenberg Catja Edens – www.spatie.org Dirk Frieling Duco Stadig Erik Verroen – www.twynstragudde.nl Exvertebrate’s photostream Guido ten Dolle – www.regio-randstad.nl Hein Hamer Jelte Boeijenga – www.boeijenga.nl Marianne Kuijpers–Linde – www.geodan.com Sijbolt Noorda – www.vsnunl.nl Typographer’s photostream Raddraaier – www.raddraaier.nl Ries van der Wouden – www.stedplan.nl www.snelwegen.nl Yvonne Zonderop – www.yvonnezonderop.nl OVERZICHT LEDEN VAN DE VERENIGING DELTAMETROPOOL De Vereniging is verheugd de volgende nieuwe institutionele leden te kunnen aankondigen: ABN AMRO APPM Connexxion Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij BV Gemeente Amstelveen Palmbout Urban Landscapes Stadgenoot Vrije Universiteit Amsterdam Woonstichting De Key De ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat hebben besloten tot een speciaal spon-sorschap voor de komende twee jaar. Het ministerie van LNV overweegt een soortgelijke sponsorschap. De keuze van de Vereniging zich te ontwikkelen tot brede civic organisation voor de ontwikkeling van de Randstad krijgt hiermee gaandeweg steeds meer vorm. De komende maanden worden in een actieve campagne nieuwe leden onder diverse doelgroepen geworven om zo het bestaansrecht en de slagkracht van de Vereniging te versterken. Institutionele leden AM Vastgoedontwikkeling BV ANWB BAM Vastgoed BV Bouwfonds Ontwikkeling Dura Vermeergroep NV Gemeente Amsterdam Gemeente Delft Gemeente Den Haag Gemeente Dordrecht Gemeente Haarlemmermeer Gemeente Leiden Gemeente Utrecht Gemeente Zoetermeer Hoogheemraadschap AGV Hoogheemraadschap Delfland Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard ING Real Estate Development BV Kristal NV Milieufederatie Randstad OVG Projectontwikkeling BV Provincie Utrecht Provincie Zuid-Holland Schiphol Group Staatsbosbeheer Vereniging Natuurmonumenten Vestia Groep VNO–NCW West Waterschap Hollandse Delta Zmere Particuliere leden Behalve institutionele leden heeft de Vereniging Deltametropool sinds 1 januari 2008 ook particuliere leden. Inmiddels zijn er bijna vijftig particuliere leden.

In 1927 maakte Fritz Lang de film Metropolis, een eerste uiting in een lange reeks betogen tegen de stad. De dystopie die Lang schetste, verbeeldde het gevoel dat de mens zichzelf kwijt raakt en overweldigd wordt door metropolitane grootsheid die het menselijke overstijgt. Lang schetst een oncontroleerbare stedelijke fabriek, waarin de mens niets meer is dan een klein onderdeel van de voortrazende machinerie.

De angst voor de metropool heeft altijd samengehangen met de angst voor het nieuwe. Lang’s film was vooral een aanklacht tegen de zich toen ontwikkelende moderne stad. Dezelfde angst om onze eigenheid kwijt raken aan iets groters, speelt nog steeds een dominante rol in het denken over de ontwikkeling van de Randstad.

Het volgende nummer van Hollandblad heeft als thema: de angst

voor de metropool. Het zoomt in op de negatieve gevoelens die zich breed etaleren wanneer het gaat over metropolitane ontwikkeling. Waar komen die gevoelens vandaan?

Zijn ze terecht en waarop zijn ze eigenlijk gefundeerd? Bij het thema hoort ook de andere kant. Wat biedt de metropool? En welke rol kan die spelen bij het benaderen van huidige opgaven en problemen? Zit

er ook een positief perspectief aan de metropolitane cultuur?

Leden en potentiële leden kunnen hun bijdrage leveren aan het volgende nummer van Hollandblad. Daarnaast wordt weer een aantal essayisten uitgenodigd. De deadline voor bijdragen is 1 november 2009. De redactie beoordeelt de bijdragen inhoudelijk en behoudt zich het recht voor inzendingen niet te plaatsen.

WERKPLAN + VERBREIDING VERENIGING

Tien jaar na haar oprichting heeft de Vereniging Deltametropool in 2008 haar maatschappelijke basis verbreed. Oorspronkelijk konden alleen overheden en maatschappelijke organisaties lid worden, maar nu kunnen ook bedrijven en particulieren zich aansluiten. Het nieuwe werkprogramma van de Vereniging sluit aan bij deze verbreding.

Eind juni verscheen het werkplan van de Vereniging Deltametropool. Het is een stap in de richting van een brede vereniging die zich als civic organisation voor de ontwikkeling van de Randstad inzet. Het werkplan richt zich op het beter benutten van de kennis en kwaliteiten van de leden. Daarbij worden de onderlinge verbanden tussen leden versterkt maar wordt er tegelijkertijd ook gezocht naar scherpe opinies. Met haar functie als platform voor de uitwisseling van ideeën en het debat over de Randstad,

speelt de Deltametropool een evidente rol. Geen andere organisatie richt zich immers primair op de ontwikkeling van de Randstad. Ook in de ontwikkeling van nieuwe kennis en nieuwe projecten is een actieve houding gevraagd. Deze laboratoriumfunctie lukt alleen met extra inzet en investeringen van de leden. In twee gevallen krijgt die samenwerking nu vorm: in de projecten Interactiemilieus (dat in met de TUDelft en DSO Amsterdam is geïnitieerd) en SprintStad (waarvoor een partnerschap met NG–Infra en de TUDelft is aangegaan).

In het afgelopen jaar is het aantal leden van de Vereniging gestaag gegroeid. Inmiddels zijn naast twintig ‘oude’ leden (overheden en maatschappelijke organisaties) een kleine twintig grote en kleinere bedrijven lid, naast een vijftigtal particulieren. De Vereniging wil haar basis graag verder verbreden en haar activiteiten uitbouwen en

professionaliseren ze blijft dus actief leden werven. De institutionele leden van de Vereniging (de overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven) betalen een contributie naar draagkracht. De particuliere leden betalen vijftig euro per jaar en steunen op die wijze de Vereniging, haar ideeën en haar activiteiten. Sinds vorig jaar kent de Vereniging, behalve een Algemeen Bestuur die bestaat uit topmensen van institutionele leden, ook een Dagelijks Bestuur van vrijwilligers. Het grootste deel van de werkzaamheden wordt gedaan door de professionals van het Agentschap: de Agent en zijn medewerkers.

In activiteiten en publicaties wordt meer interactie met leden en andere partijen gezocht. Zo is met De Leesclub een kleinschalig initiatief gestart waarin de deskundigheid van leden wordt gebruikt om op de zin en onzin van

publicaties over de Randstad te reageren. Met de nieuwsbrief Private Picks wordt een subjectieve selectie van het schier oneindige nieuws over de Randstad gegeven. Exclusief voor leden is er binnenkort de Randstad Factsheet waarin één actueel feit over de Randstad van achtergrond wordt voorzien. Succesvolle bestaande activiteiten worden voortgezet. De Randstad Oploop is zo’n activiteit: één spreker, één onderwerp, één reactie – aan het eind van de middag ergens in de Randstad. Begin 2010 wordt er weer een grote conferentie georganiseerd dit keer gewijd aan de vele initiatieven die de afgelopen tijd zijn ontstaan om de bereikbaarheid in de Randstad te verbeteren. De website is er voor nieuws over activiteiten en publicaties, maar ook voor het opvragen van het werkplan of om lid te worden – www.deltametropool.nl