



Vereniging Deltametropool

Randstad na Urgent Conferentie over het tijdperk na Randstad Urgent en vóór 2040

Gemeentemuseum Den Haag, 7 juli 2008

Opening

Voorzitter Duco Stadig heet de vele belangstellenden welkom in het Gemeentemuseum in Den Haag.

Randstad Urgent van minister Eurlings omvat iets meer dan 30 projecten voor de korte termijn. Daarnaast is er het programma Randstad 2040 van minister Cramer dat richt zich op het vormen van een visie voor de lange termijn. Vanmiddag gaat het over de middellange termijn; welke projecten moeten op de agenda komen om uit te voeren ná Randstad Urgent? Welke projecten zorgen ervoor dat de Randstad zo goed mogelijk voorbereid is op de toekomst?

De Vereniging Deltametropool beschouwt de Randstad al tien jaar als een *metropool in ontwikkeling* en vele deskundigen hebben zich daarmee in de loop van die tijd beziggehouden. Uit hun bevindingen en de schriftelijke weerslag daarvan komt een beeld naar voren van de Randstad als dynamisch geheel van knooppunten, een netwerk waarvan de precieze begrenzing niet scherp is af te bakenen, maar dat toch een min of meer samenhangend systeem vormt. Vrijwel iedereen is het erover eens dat de verbindingen tussen de verschillende knooppunten sterke verbetering behoeven; het verkeers- en vervoerssysteem in het gebied schiet tekort. Beprijzing van het wegverkeer is daarvoor een mogelijke oplossing, evenals verbetering van het openbaar vervoersnetwerk. Dat geldt ook voor het verbeteren van internationale verbindinglijnen. Er moet op vervoersgebied dringend iets gebeuren en dat zou dan een eerste vervolgproject van Randstad Urgent kunnen zijn.

Vereniging Deltametropool

In 2007 heeft de Vereniging Deltametropool serieus over opheffen nagedacht omdat het onderwerp *Randstad* inclusief bijbehorende knelpunten immers brede aandacht had verworven. De conclusie was echter dat er nog genoeg te doen was en daarom is de vereniging doorggegaan. Door middel van conferenties als deze, studiebijeenkomsten en workshops wil de vereniging aandacht voor de Randstad blijven vragen. Behalve beleidsmakers en bewindslieden interesseren ook anderen zich voor de Randstad en daarom is het lidmaatschap opengesteld voor individuele leden, ook geïnteresseerde particulieren. Daarvan kan de Vereniging Deltametropool er nog heel veel gebruiken.

Advies voor het vervolg

Dagvoorzitter Klaas van Egmond verwelkomt Henry Meijdam (voorzitter VROM-raad) en Ries van der Wouden (sectordirecteur Planbureau voor de Leefomgeving). Hij spreekt met hen over de conclusies uit de adviezen van SER en VROM-raad "Zuinig op de Randstad," "Verbinden & Verknopen, advies over integrale langetermijnvisie Randstad 2040" en over de ex antetoets "Startnotitie 2040" van het Planbureau voor de Leefomgeving en het CPB.

Volgens sommige deskundigen is er niet één project binnen de Randstad waarin het belang van de Randstad als kwaliteit voorop staat. Bestuurders zijn nogal geneigd om prioriteit te geven aan hun



eigen deelbelangen. Klaas van Egmond hoopt dat alle aanwezigen zich vanmiddag zullen richten op zaken die er werkelijk toe doen.

Uit het VROM-advies komt het citaat “Randstad Urgent is het wegwerken van achterstallig onderhoud.” Henry Meijdam verduidelijkt dit en stelt dat je heel goede analyses moet hebben van de sterke en zwakke punten in het systeem als je er werkelijk voor wilt zorgen dat overheidsbeleid een bijdrage levert aan de ontwikkeling van een internationaal concurrerende Randstad. Op grond van die analyses moet je dan structureel beleid voeren, zodat de Randstad als systeem beter kan gaan functioneren. Een belangrijke aanwijzing daartoe moet van het kabinet komen: willen we dat de Randstad een compleet systeem is, of willen we blijven sturen op een Noord- en een Zuidvleugel, elk met hun eigen individuele kwaliteiten en individuele waarden? Echter, zodra het over bestuurlijke aansturing gaat, deinst men terug terwijl zo'n systeem *van bovenaf* functioneert. Draagvlak kan slechts worden bereikt als alle partijen in het systeem – ook de lager geplaatste partijen – zich willen verbinden aan de inzet op doelstellingen. In de *maakbare samenleving* gelooft de heer Meijdam niet erg, maar wel in goede analyses. Neem bijvoorbeeld Amsterdam: daar wordt gekeken hoe het verkeers- en vervoerssysteem zo goed mogelijk kan bijdragen aan economische ontwikkelingen. Dit principe kan over de gehele Randstad worden gelegd en dan kan de vraag gaan spelen of we nu al moeten investeren in bepaalde locaties en wat dit de samenleving dan oplevert.

Ries van der Wouden vindt dat de aanpak zich vooral moet richten op korte en lange termijn en niet zozeer op de benadering (top down of bottom up). Het spanningsveld spitst zich zijns inziens nu vooral toe op het eerder genoemde achterstallig onderhoud – wat heel belangrijk is – en de relatie met een langetermijnvisie. Zo'n visie moet gedragen kunnen worden door landelijk bestuur maar ook door decentraal bestuur en door de markt. Volgens Van der Wouden moet het vandaag vooral gaan over de korte en de lange termijn.

De groen-blaauwe ontwikkeling is robuust, aldus de heer Van Egmond, en die zou je dus op de agenda kunnen zetten. Het is echter onzeker hoe wonen en werken in de Randstad zich gaat ontwikkelen. Het Planbureau voor de Leefomgeving onderkent de uitdagingen, onder andere met betrekking tot de klimaatveranderingen en op het gebied van mobiliteit. Hier naderen beslist opgaven. De Planbureaus hebben scenario's voor Nederland op de lange termijn gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van bevolkingsgroei en economie. Deze verschillen nogal van elkaar omdat de samenstellers met de nodige onzekerheden te maken hebben. Het pleidooi van de heer Van der Wouden is om in dit specifieke geval dus niet alle ruimte direct weg te geven, maar om steeds nauwgezet de ontwikkelingen te blijven volgen en dan te handelen naar bevind van zaken. Er zal ruimte gereserveerd moeten worden waarin evenwel nog niet direct geïnvesteerd moet worden.

De Randstad wil een Europese topregio zijn – hoe kunnen we dat sturen? Is economische groei een doel op zichzelf? Welke gevolgen heeft dat voor ruimtelijke vraagstukken? Volgens de heer Meijdam is het belangrijk om te weten op welke economische sectoren we vooral willen inzetten en of de ontwikkelingen in de kenniswereld wel gelijk op gaan met de ontwikkelingen in de productiesector. Hebben we straks wel een beroepsbevolking die in staat is om de gewenste producten te leveren? Het omgaan met dat soort vragen vergt een goed *management van onzekerheden*. Investeringsbijvoorbeeld, moeten zó ingezet worden dat een koerswijziging halverwege niet onmogelijk is. Volgens de heer Van der Wouden is de stuurbaarheid niet zo groot; de politiek kan hoogstens een beetje bijsturen. Hij vindt ten aanzien van de beschikbare ruimte en de effecten van ruimtegebruik daarop, juist de woningmarkt een van de belangrijkste agendapunten. Een Randstadagenda zal naar de mening van de heer Van der Wouden snel een ruimtelijke agenda worden.

Voor welvaartsvorming in de Randstad is het van groot belang dat de vastgelopen woningmarkt wordt vlotgetrokken. Middeninkomens worden nog steeds de grote steden uitgejaagd; zij komen niet in aanmerking voor de sociale huursector maar kunnen tegelijk geen geschikte, betaalbare woning in de stad bemachtigen. Dit is de oorzaak van heel veel extra mobiliteit.



Ook de discussie over verstedelijking in de komende jaren zit vast. Na *Vinex* is er geen goed verstedelijkingsconcept meer geweest en gemakkelijk te ontwikkelen locaties raken op. Dit vraagstuk zou de heer Van der Wouden willen neerleggen tussen Randstad Urgent en Randstad 2040.

De heer Van Egmond verwijst naar het SER advies waarin wordt gesteld dat er ingezet moet worden op het accommoderen en aantrekken van zowel laag- als hoogopgeleiden. Waarvoor doen we dat dan? Wat is het doel, economische ontwikkeling of werkgelegenheid? De heer Meijdam geeft aan dat wat hem betreft economische ontwikkeling en groei geen doel op zichzelf is. Er staan ons echter financiële vraagstukken te wachten, bijvoorbeeld ten aanzien van de groen-blauwe hoofdstructuur. Daar is heel veel geld voor nodig. Randvoorwaarden zijn voldoende mobiliteit en voldoende voedsel en zo meer. Economische groei is gewenst om aan die randvoorwaarden te kunnen voldoen. Echter, kan dit uitsluitend worden vertaald in het opslokken van alle ruimte? Volgens de heer Meijdam is dat niet het geval, noch in de stad, noch op het platteland. De grenzen van de verstedelijking komen in zicht.

In de Vinexperiode werkten we met een generiek verstedelijkingsconcept, zo zegt de heer Van der Wouden. Hij vindt dat in de komende tijd het denken meer moet gaan in de richting van meerdere verstedelijkingsconcepten, dus niet slechts één concept dat van toepassing wordt verklaard op het gehele verstedelijkte gebied in Nederland. Verstedelijkingsconcepten moeten meer regionaal georiënteerd worden, bijvoorbeeld *binnenstedelijk* en *buitenstedelijk*. Concepten moeten dus langere tijd houdbaar zijn, maar moeten ook kunnen zorgen voor voldoende regionale differentiatie.

Volgens de heer Meijdam is een visie op hoger niveau gewenst. Het economische systeem is sterk verbonden aan locaties en de verbindingen tussen die locaties. Die locaties moeten zó worden ingepast dat zij optimaal effect hebben. De nabijheid van de rivierdelta bijvoorbeeld, biedt kansen. De regio kan er economische kracht aan ontlenen en dat geldt ook voor de aanwezigheid van een grote, internationale *mainport*. Zie echter de Haarlemmermeer: daar is veel meer gelegenheid om te werken dan te wonen en voor de regio Almere geldt precies het omgekeerde. Waarschijnlijk is de overheid niet in staat om alle functies precies op de gewenste plek te manoeuvreren, maar zij kan wel meer sturend beleid voeren (*begeleiden en verleiden*). Een woning wordt nu door gemiddeld 2,3 personen bewoond en dit gaat zakken naar ongeveer 1,8 personen per woning. Autonome groei van het aantal woningen met ongeveer 20% is het gevolg. Daarnaast is er een geplande groeiaccommodatie van ongeveer 1 miljoen woningen, maar er worden dit jaar 20.000 woningen gesloopt! In dat tempo duurt het ongeveer 350 jaar om de Nederlandse woningvoorraad te vervangen. De conclusie is dat de woningbouwopgave gigantisch is met daaraan verbonden economische consequenties. Op rijksniveau moet over deze opgave worden nagedacht en het politieke systeem moet zich niet laten sturen door degenen die het hardst roepen.

De commissie Kok heeft een autoriteit voor de Randstad aanbevolen en de heer Meijdam ondersteunt die aanbeveling. Zo'n democratisch gelegitimeerd orgaan acht hij in staat om dóór te pakken als essentiële problemen daar om vragen.

De heer Van der Wouden blijft van mening dat eerst de vastzittende woningmarkt moet worden aangepakt. Daarnaast moet er meer aandacht komen voor de manier waarop in Nederland bedrijventerreinen worden uitgegeven. Er is een verschuiving gaande van werkgelegenheid in productiebedrijven naar werkgelegenheid in kantoren. Veel kantoren zijn gevestigd op bedrijventerreinen waar zij goedbeschouwd niet thuishoren. Hier is een grote slag te winnen, aldus de heer Van der Wouden, en dergelijke zaken moeten op de agenda van de nationale overheid komen. Een Randstadautoriteit lost dit volgens hem niet zo gemakkelijk op.

Wat als eerste nodig is, vindt de heer Meijdam, is een helder geformuleerd politiek doel. Wat willen we bereiken en in welke tijd willen we dat bereiken? Allerlei elementen hebben positieve of negatieve invloed op het bereiken van het doel, zoals bijvoorbeeld mobiliteit, waterbeheer, inrichting van de openbare ruimte, kennisontwikkeling en zo meer. Is projectministerschap hiervoor de oplossing?



Moeten we ministers hebben die departementen sectoraal aansturen of wordt de internationale concurrentiepositie van de Randstad interdepartementaal aangepakt? Het projectministerschap wordt helaas niet verder ontwikkeld en de heer Meijdam vindt dat een gemiste kans.

Keuzes moeten er gemaakt worden, zegt de heer Van der Wouden; kiezen we voor groei in de Noordvleugel? Zo ja, welk investeringspatroon kiezen we daar dan voor en welke consequenties heeft dat voor de groei in de Zuidvleugel? Een structuurvisie maken betekent immers ook: keuzes maken. Volgens de heer Meijdam zijn op korte termijn niet alle betrokkenen en belanghebbenden tevreden te stellen. Daarom is het de taak van de politiek om het langetermijnperspectief te verbinden aan maatregelen op korte termijn. De heer Meijdam zou het liefst zien dat er wordt gekozen voor inzet op de kracht van de Randstad om vanuit die kracht in een latere fase in de periferie te kunnen investeren. Het is de keus tussen een investering in de richting die het grootste effect voor het land zal hebben of in rechtvaardigheid op korte termijn. "Pieken in de Delta" geeft daarvoor al een lijn aan; die lijn lijkt voorzichtig te worden voortgezet maar daarmee zijn grote bevolkingsgroepen op korte termijn zeker niet tevreden. De heer Meijdam pleit ervoor om nu toch maar even door de zure appel heen te bijten.

Heeft de VROM-raad een visie op de Randstad? Jazeker, zegt de heer Meijdam, en deze hangt nauw samen met de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland. Het is vreemd dat we een groot oppervlak rond luchthaven Schiphol ongebruikt laten terwijl daar ook de glastuinbouw een plaats zou kunnen vinden. De zone rond de luchthaven kan worden gebruikt voor recreatieve voorzieningen, maar dat gebeurt niet. Recreatieve- en sportvoorzieningen worden juist daarbuiten aangelegd, zodat de toch al zware woningbouwopgave in dat gebied op een nóg beperkter grondoppervlak zijn beslag moet krijgen. Het model "Boulevards aan zee" dat de VROM-raad noemt, is niet nieuw; het is in 1928 al door Van Eesteren bedacht voor Amsterdam.

De heer Meijdam pleit voor het denken in scenario's. Uit de modellen moet echter eerst een politieke keuze worden gemaakt, wat geen gemakkelijke opgave is. De VROM-raad wil het kabinet daarin zo goed mogelijk ondersteunen. De heer Van der Wouden onderschrijft de noodzaak tot keuzes maken, bijvoorbeeld door heel praktisch te kiezen of je woningbouw in hoger of lager gelegen gebieden gaat realiseren. Er speelt echter meer: tot hoe hoog zal het water t.z.t. komen? Moet je erg veel extra geld uitgeven om die woongebieden te ontsluiten? Daarvoor is economische groei onontbeerlijk. En wat bedrijventerreinen betreft moet de overheid veel duidelijker zijn; inzet op geconcentreerde bouw van bedrijventerreinen is nodig.

De heer Van der Wouden twijfelt eraan of alle ontwikkelingen te sturen zijn met inzet op infrastructuur en mobiliteit. De discussie moet gaan over het vervolg op Randstad Urgent en daarin zal mobiliteit een groot knelpunt blijven. De VROM-raad denkt dat inzet op mobiliteit en infrastructuur juist wel een goede bijdrage kan leveren. In grootschalige aanleg van nieuwe infrastructuur gelooft men niet; dat is de oplossing niet. Beter is het, het onderliggend wegennet en het onderliggend openbaar vervoernet goed te benutten en erop toe te zien dat knooppunten goed op elkaar aansluiten. Openbaar vervoer moet op een slimme manier aansluiten op de wegeninfrastructuur. Tenslotte meent de VROM-raad dat de files niet op te lossen zijn; hoogstens kunnen ze worden gehandhaafd op acceptabel niveau.

Minister C. Eurlings over Randstad Urgent

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over het Programma 'Randstad Urgent'.

De Randstad is helemaal geen stad! Geografisch niet en bestuurlijk niet. Zie echter het rapport van OESO en internationale rankings: daarin komt de Randstad wel degelijk voor. De Randstad is het economische hart van Nederland; als het slecht gaat met de Randstad, gaat het slecht met Nederland. Dit is de achtergrond van het programma Randstad Urgent. Een coördinerend Randstadminister is nodig, want de regio raakt internationaal gezien achterop. De internationale



concurrentiepositie staat onder druk tengevolge van knelpunten zoals bereikbaarheid, aantrekkelijkheid voor bedrijven om zich er te vestigen, de dreigende klimaatverandering en bovenal grote bestuurlijke drukte. Een besluit om dat laatste op te lossen, schuiven we steeds voor ons uit. Géén besluit nemen, is echter ook een besluit nemen en dat wekt natuurlijk geen vertrouwen bij het bedrijfsleven. De minister is van mening dat bestuurders een cultuuromslag moeten maken en voortaan op een andere manier over de Randstad moeten nadenken. Daarmee wordt in de nu lopende kabinetsperiode een begin gemaakt: anders denken en snel doorpakken. De minister is blij met de aandacht die de middellange termijn vandaag krijgt; in deze regeerperiode wordt immers niet meer dan een aanzet gemaakt.

Bij de aanvang van Randstad Urgent, aan het begin van deze kabinetsperiode, was er heel veel discussie over het programma. Velen hadden liever gezien dat het kabinet direct één Randstadprovincie had gevormd maar de tijd was daarvoor toen kennelijk nog niet rijp. De Randstad was 1,5 jaar geleden extreem verdeeld, maar dat is nu heel anders. De lijnen zijn korter en zaken worden veel sneller geregeld. Dit geeft een versnellingsdynamiek; neem bijvoorbeeld Scheveningen Boulevard: dergelijke extra's zijn nu veel sneller te realiseren. Scheveningen is in korte tijd echt een visitekaartje voor de internationale stad Den Haag geworden. Er moet echter nog wel veel gebeuren. Duco Stadig, voormalig wethouder Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, is al intensief en constructief bezig met de flessenhalzen A4 en A12. Voorstellen om die knelpunten op te lossen, worden voortvarend gedaan en vervolgens opgepakt: het blijkt echt mogelijk te zijn om met relatief kleine ingrepen en een beperkt budget dergelijke knelpunten op te lossen.

De minister wil de lat hoog leggen en hij zou graag zien dat samenwerkingspartners elkaar daarop afrekenen. Natuurlijk is er ondersteuning nodig om de deadlines te kunnen halen. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening bijvoorbeeld, biedt handgrepen waarmee besluitvorming structureel kan worden versneld. Dit is belangrijk want dan kan er ook sneller worden doorgepakt. Mensen merken dan dat alle inspanning werkelijk ergens toe leidt.

De heer Eurlings is onder andere coördinerend minister voor de Randstad. De politiek kan de problemen in de Randstad oplossen, zo zegt hij, maar partijen zoals de Vereniging Deltametropool dragen daaraan sterk bij. De vereniging vormt een uitstekend platform voor professionele gedachtenwisseling over de ontwikkeling van de Randstad. De minister verzoekt de Vereniging Deltametropool om niet alleen een visie te formuleren maar ook te komen met concrete voorbeelden. Hoe kan het anders? Als voorbeeld verwijst de heer Eurlings naar de aanpak van Capgemini; deze organisatie analyseert trends, doet aanbevelingen en neemt zelf maatschappelijke verantwoordelijkheid door werknemers bewust te maken van mogelijke keuzes in mobiliteit.

Ten slotte wenst de minister de aanwezigen een constructieve voortzetting van de conferentie toe.

Van projecten naar perspectieven

Strategische denkers over het tijdperk tussen 'Randstad Urgent' en Randstad 2040. Over de bestaande of potentiële samenhang tussen de Randstad Urgent projecten, de bijdragen aan de Randstad als geheel en over het verband tussen projecten en een perspectief.

Katrien Termeer, hoogleraar bestuurskunde WUR
Joost Schrijnen, directeur Structuurvisie Almere 2030+
Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid en logistieke organisatie TU Delft
Yttje Feddes, landschapsarchitecte

Aan het lijstje van met minister Cramer te bespreken onderwerpen is toegevoegd de benadering (top down – bottom up). Hoe benaderen we de visie? Welke projecten passen er bij de invulling tot 2011



die met de opvattingen van minister Eurlings sporen maar die ook passen in het grotere geheel van de Randstad? De voorzitter vraagt de strategische denkers, het onderwerp eerst eens globaal te belichten.

Volgens Katrien Termeer wordt er gevraagd naar het verschil tussen denken en doen. Een visie is waardevol, maar eerst doen en dan pas denken kan ook zinvol zijn. Het is een uitdaging om beide trajecten te volgen: werken aan projecten, werken aan een lange termijnvisie en tegelijkertijd trachten om tot krachtige verbindingen daartussen te komen. Het is dus de vraag in hoeverre de projecten bijdragen aan ambities voor de Randstad op abstracter niveau. Op die manier kan het visietraject wat meer concreet worden gemaakt. Het visietraject op zijn beurt, kan prikkelen om zoveel mogelijk rendement uit de projecten te halen. Knelpunten dienen zich dan vanzelf aan.

Wat is de Randstad? Is dat een heel grote Deltametropool of is het een verzameling van stadsgewesten? Volgens Joost Schrijnen bestaat de Randstad uit vier regio's die elk hun internationale positie bevechten. Deze vier regio's zijn het regelmatig structureel met elkaar oneens. Vragen op het gebied van schaalniveaus spelen al lang; neem bijvoorbeeld de afstemming inzake de stadsprovincies van ongeveer vijftien jaar geleden. Daarna kwam het onderscheid tussen Noord- en Zuidvleugel met Utrecht als flankerende regio. Deze gedachte wordt nu geïmplementeerd en dat zou je achterstallig onderhoud kunnen noemen. De vraag naar visie kwam destijds voort uit de bekende *motie Lemstra* en dit riep de vraag op in welk perspectief de projecten geplaatst zouden moeten worden. Een visie was er altijd al volgens de heer Schrijnen, en die moet nu simpelweg uitgevoerd worden.

Landschapsarchitecte Yttje Feddes heeft meegewerkt aan het maken van kaartbeelden en aan het onderzoek Randstad 2040. Er liggen de nodige opgaven, bijvoorbeeld bescherming tegen het water en bescherming van kwetsbare natuurgebieden. Aanpak daarvan dient naar de mening van mevrouw Feddes plaats te vinden op de schaal van de Deltametropool omdat landschap zich nu eenmaal niet zoveel aantrekt van door de mens gemaakte indelingen. Voor investeringen in groen en blauw geldt wat haar betreft *het grote geheel* en *de lange duur*, wat onverlet laat dat de aanpak nu al kan beginnen.

Zie de scenario's. In het concept *Kuststad* is een variant op gebundelde deconcentratie te zien: een compact stedelijk gebied waar Utrecht buiten valt. *Wereldstad* laat de voorzichtige lijn in Randstad 2040 zien: een nieuw programma, vooral in de regio Amsterdam. De steden Utrecht en Amsterdam groeien naar elkaar. *Buitenstad* is meer een projectontwikkelaarvariant; één metropool waarin je snel van A naar B kunt komen.

De vraag aan Bert van Wee is of wonen en werken de infrastructuur volgt of dat het juist omgekeerd is. Er is wel sprake van interactie, zo zegt hij, en beide varianten komen voor. In de praktijk is het een wisselwerking. Zelf zou hij het liefst het primaat bij de beschikbare ruimte willen leggen en de infrastructuur daarop willen aanpassen. Infrastructuur is echter heel duur en daarom moet goed gebruikt worden wat er al is. Als er dan toch nieuwe infrastructuur moet komen, ligt een top-down aansturing daarvan waarschijnlijk het meest voor de hand. Mensen willen zich nu eenmaal verplaatsen en dat moet natuurlijk wel betaalbaar blijven. Een goede afstemming op de bestaande ruimtelijke structuur is daarom van belang. Als het concept uitsluitend kan worden gerealiseerd door de kosten voor de infrastructuur bij de belastingbetaler neer te leggen en hem of haar daarna ook te belasten met de exploitatie gaat er iets mis, aldus de heer Van Wee. Van een top-down sturing is hij geen tegenstander. Als er eerder niet top-down gestuurd was, hadden wij wellicht allang het Groene Hart niet meer gehad en waren er geen IJsselmeerpolders geweest. De bottom-up benadering als enig normatief kader vindt de heer Van Wee niet wenselijk voor de samenleving. *Modellenfetisjisme* wijst de heer Van Wee af; hij is tegen het doorrekenen tot vele cijfers achter de komma, echter, op hoofdlijnen moet bekend zijn welke effecten er op lange termijn van bepaalde plannen te verwachten zijn.



De heer Schrijnen is in Zuid-Holland betrokken geweest bij het concept Stedenbaan. Uit studies is gebleken dat het mogelijk is om meer dan 40% van de totale woningbouwproductie in de komende 10 à 20 jaar te realiseren bij de kleine spoorstationnetjes aan het hoofdsysteem. Indien het bestaande systeem wordt opgeknapt en beter wordt beheerd, is er heel grote winst te halen. Het openbaar vervoersysteem – mits hoogwaardig – kan dan namelijk even effectief worden ingezet als individueel vervoer. Aansluitend hierop wordt van gedachten gewisseld over het belang van MKBA en maatschappelijke relevantie; *visie* en *MKBA* zijn absoluut niet tegenstrijdig, aldus de heer Van Wee.

De *groene kant* kwam in de afgelopen decennia wel eens wat in de knel; zal het groen in de toekomst werkelijk groen blijven? Volgens mevrouw Feddes zal – onder andere ten gevolge van de naderende klimaatopgaven – steeds duidelijker worden waar groene zones en waterbergingen het beste kunnen komen. Heel lang hebben we in Nederland gemeend dat we alles konden maken wat we wilden en waar we dat wilden, maar dat zal niet zo blijven. Het wordt steeds duidelijker waar zich de kwetsbare gebieden bevinden en dat dwingt tot keuzes.

Hoe passen de structuurvisie en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in dit geheel? Hoe zal dat gaan werken? Kunnen keuzes gewaarborgd worden dankzij de nieuwe wet? Mevrouw Termeer geeft aan dat het belangrijk is om het onderscheid goed in de gaten te houden; het gaat om het perspectief en *wat* we willen (de visie) maar stap twee is *hoe* we dat dan met elkaar gaan realiseren. Niet alles is bottom-up te bewerkstelligen – een spoorlijn of een snelweg zullen er niet komen met een bottom-up benadering. Voor andere beslissingen is die benadering echter heel geschikt. Top-down en bottom-up horen simpelweg bij elkaar. Zie bijvoorbeeld de projectenaanpak van minister Eurlings: hij maakt kleine netwerkjies waarbinnen zaken gerealiseerd kunnen worden.

Ten slotte de vraag aan het forum wat er écht moet gebeuren in de Randstad. De heer Schrijnen zou graag zien dat de Randstadvisie wordt voorzien van een paar sleutelopgaven die op betekenisvolle wijze uitdrukken wat we willen bereiken. Aan die sleutelopgaven moeten geld en idealisme worden gekoppeld; zo kom je steeds een stapje verder. Uiteindelijk gaat het immers om de instandhouding van Nederland. De heer Schrijnen doet de suggestie om vooral te kijken naar projecten op de grens van stad en land in het kader van nieuwe wateropgaven.

In aansluiting daarop wijst mevrouw Feddes op het gebied dat zich uitstrekt van de Biesbosch via Leiden richting IJmeer. In dat gebied kunnen waterwingebieden worden aangelegd op aanwijzingen van hogerhand waarbij detailinvulling plaatsvindt op het niveau van de betreffende locatie zelf. Te denken valt dan aan het gewenste waterpeil, agrarisch beheer, de ecologische hoofdstructuur en recreatieve voorzieningen. Het gaat in dit voorbeeld echt om een project op Randstadniveau. Mevrouw Termeer zou graag aandacht geven aan het systeem van bestuurlijke organisaties in de Randstad.

De heer Van Wee wil graag dat iedereen zich realiseert dat het einde van het olietijdperk nadert en dat ons een klimaatverandering te wachten staat. Dit heeft grote gevolgen voor onze mobiliteit. Er wordt al gewerkt aan de ontwikkeling van auto's die op elektriciteit rijden; zou elektriciteit ook kunnen worden ingezet voor collectieve vervoerssystemen? Als wij ons onvoldoende realiseren dat we aan de vooravond van een belangrijk nieuw tijdperk staan, zal dat volgens de heer Van Wee grote consequenties hebben. De veranderingen gaan zijns inziens verder dan ruimte en infrastructuur.

Suggesties van de deelnemers

Wat willen de deelnemers aandragen voor ná 2011? De voorzitter vraagt hen, projecten en/of noties in te brengen.

Een bewoner van Den Haag, "wereldstad aan zee," vraagt aandacht voor de bestuurlijke lappendeken die de Randstad is. In de omgeving van Den Haag hebben nogal wat gemeenten hun zelfstandigheid behouden en gemeenten hebben in Nederland heel veel macht. Er zijn wel regionale



samenwerkingsverbanden, maar het is volgens de spreker beter om tot gemeentelijke herindeling op een lagere schaal te komen.

Daarnaast is de spreker van mening dat het systeem van openbaar vervoer in geheel Nederland schromelijk tekort schiet. Steden zonder enige metropolitaine intenties doen dat veel beter: Hannover, Stuttgart, Moskou.

Een andere deelnemer vraagt zich af of de robuustheid van *groen* in de Randstad wel zo robuust is. De groene delta is zijns inziens onderdeel van het stedelijk gebied; hoe kun je daaraan zo goed mogelijk vorm geven? Behoud en ontwikkeling moeten daarin een volwaardige plaats krijgen zodat niet de afschuwelijke ontwikkelingen – zoals je die nu kunt zien als je langs het vliegveld van Rotterdam rijdt of over de A4 – de overhand krijgen. Eerder vandaag werd gezegd dat er geen verstedelijkingsvisie meer is, maar een plattelandsvisie is er kennelijk ook niet. Wordt het niet hoog tijd om dit te gaan doorbreken?

Erik Bussink stelt dat 2040 wordt verbonden met Randstad Urgent, terwijl er veel argumenten zijn om dat juist niet te doen. Randstad Urgent lijkt – dankzij de commissie Kok – eerder op een gedwongen koppeling van projecten, ter uitvoering van een oude visie. Zijn 2040 en Randstad Urgent werkelijk wel zo aan elkaar gekoppeld? De spreker meent op grond van politieke, bestuurlijke en ambtelijke ervaring van niet. Waarom wordt Randstad Urgent niet simpelweg uitgevoerd op basis van reeds geaccepteerde concepten? We kunnen daarna op academisch niveau verder nadenken over de lange termijn. De heer Bussink pleit er sterk voor om op een andere manier naar ruimtelijke ordeningsvraagstukken te gaan kijken.

In aansluiting daarop stelt Dirk Frieling dat er 33 projecten op stapel staan; dat is haast een verborgen structuurplan in de ogenschijnlijk losse verzameling van projecten. Hij zou graag zien dat men in Nederland ophoudt te proberen om een gemeenschappelijke visie voor 20, 30, 40 of 50 jaar te formuleren. Beter kunnen wij accepteren dat we voor de verder weg gelegen toekomst altijd zullen moeten werken met verschillende visies; laten we niet proberen om nu tot een compromis te komen voor een beeld dat pas over dertig jaar zal ontstaan. Wél moeten we concreet weten waarvoor we investeren, zo zegt de heer Frieling, en daarom pleit hij voor een structuurplan voor 2010.

Gert Jan Meijer (gemeente Den Haag) onderschrijft wat de heer Schrijnen aangaf ten aanzien van Stedenbaan, namelijk dat de gebieden rond kleine stations aan het hoofdsysteem heel geschikt zijn voor stedelijke verdichting. Er is voldoende ruimte voor woningbouw en een vervoersknooppunt met voldoende opstap- en aansluitmogelijkheden ligt op een steenworp afstand. Hiermee wordt zowel lokaal als regionaal belang gediend en bovendien het belang op Randstadniveau. Wat de heer Meijer betreft mag Stedenbaan het 34^e project in het kader van Randstad Urgent worden en zelfs worden meegenomen naar de volgende fase. Mevrouw Rijckenberg is net als de heer Meijer enthousiast over het concept Stedenbaan; het is onbegrijpelijk waarom dit tot de provincie Zuid Holland beperkt blijft; het zou gemakkelijk kunnen worden uitgerold richting Amsterdam en Almere.

Een medewerker van het ministerie van Economische zaken sluit zich aan bij hetgeen de heer Van der Wouden bepleitte met betrekking tot het vlottrekken van de vastgelopen woningmarkt.

Ellen Verkoelen, directeur van Milieufederatie Zuid Holland, erkent het belang van een visie maar vindt dat we ook iets moeten gaan doen. Steeds weer wordt haar organisatie geconfronteerd met nieuwe plannen, nieuwe visies en nieuwe ideeën, zonder dat er iets wordt ondernomen. We hebben dringend behoefte aan een visie voor de echte lange termijn, zo geeft zij aan, dus voor over twintig tot vijftig jaar. Een visie die slechts één regeerperiode houdbaar is, is het allergrootste knelpunt voor het maatschappelijk middenveld.

Een van de aanwezigen geeft aan dat hij in het geheel de kenniseconomie, de kennismaatschappij mist. Niet alle Nederlandse universiteiten hebben een campus, al dan niet internationaal georiënteerd.



In dit verband werd Delft-Zuid ook al even genoemd. Bereikbaarheid van kennismaatschappij en kennis-economie moet ook bij de ontwikkelingen worden betrokken.

Een wetenschapper van de Erasmus Universiteit vraagt aandacht voor de veranderingsfase die het verkeer- en transportsysteem te wachten staat. De landbouwsector maakt al langere tijd ook zo'n fase door en de zorgsector zit er middenin. Niet alleen Nederland heeft hiermee te maken; het speelt in België ook. Je kunt Nederland en België zien als twee bundels van systemen die een omslag aan het maken zijn naar een nieuwe, stabiele situatie; daarin kun je een bepaald gebied een rol geven in de voortgang van die omslagen. In het kader van ruimtelijke ordening is men echter niet gewend om zó te denken. Voor de fase waarin behoefte is aan grootschalige experimenten of behoefte aan opschaling van geslaagde experimenten kun je een bepaalde locatie aanwijzen die daarmee een rol krijgt in de voortgang van de omslag en daarmee een uitstekende internationale positie. Het gebied dat zich uitstrekt tussen Rotterdam en Antwerpen is in dit perspectief een echt sleutelgebied, bijvoorbeeld voor onze petrochemische activiteiten, voor watermanagement in de landbouw en voor het zoeken naar oplossingen voor verziltende boerengronden. De opdracht aan ontwikkelingsplanologen zou dus kunnen zijn: denk in termen van systeemomslagen en voorzie wat die systemen van de samenleving aan ruimte vragen in de komende vijftien à twintig jaar.

Het is de heer Verberk opgevallen dat het steeds gaat over plannen, structuren, visies, besluitvormingsprocessen en zo meer, maar dat het bedrijfsleven helemaal niet wordt genoemd!

Reacties van het forum

De heer Van Egmond verwijst naar hetgeen de heren Bussink en Frieling meenden, namelijk dat het steeds gaat om een oude theorie en dat Randstad Urgent de uitkomst is van een oude visie.

Volgens de heer Schrijnen wil dat beslist niet zeggen dat de oude visie slecht was. Toen de Nota Ruimte werd geschreven, bijvoorbeeld, werd er helemaal niet nagedacht over de instandhouding van Nederland terwijl dát zijns inziens de opgave is die zich nu aftekent. Er is dus sprake van een verandering van paradigma. Mevrouw Feddes vindt het interessant om deze paradigmawisseling op een goede manier te interpreteren en met nieuwe energie te gebruiken. Het is niet nodig om alle beschikbare ruimte om te vormen tot natuur. De heer Schrijnen verwacht binnen afzienbare tijd Randstad Urgent II; in het licht van de enorme potentiële veranderingsvraagstukken moeten we elkaar ruimte geven, zo vindt hij; we moeten het erover hebben maar we moeten niet stoppen met het uitvoeren van het oude beleid. Het oude beleid was echt niet zo slecht.

De heer Van Egmond wijst erop dat er een klimaatverandering nadert. Dit feit vraagt toch om een nieuwe visie? Het is toch vervelend voor de mensen die nu bezig zijn met het uitvoeren van het beleid, dat er een klimaatprobleem tussendoor komt? Mevrouw Termeer merkt op dat het klimaat beslist geen nieuw element in de discussie is. Van de naderende veranderingen zijn we al jaren op de hoogte; in 2000 en 2001 waren we er ook al mee bezig. De heer Schrijnen vindt de discussie over natuurwetgeving zeer fundamenteel, maar blijft van mening dat er knopen moeten worden doorgehakt en dat dit voor sommige plannen wellicht betekent dat ze in een ander perspectief komen te staan. Dat betekent echter niet dat de uitvoering van het oude beleid moet stoppen.

Dat een geactualiseerde visie dringend gewenst is, is evenwel duidelijk. Daarover is het forum het eens. Daaruit volgt de vraag: hoe kunnen we ervoor zorgen dat het door-rommelen stopt?

Planologische zekerheid is belangrijk, aldus mevrouw Feddes, dat kun je bijvoorbeeld zien in Midden-Delfland. Op de schaal van de Randstad moet je robuuste natuurgebieden aanwijzen en gebieden die wel wat kunnen hebben, moeten voor landbouw worden bestemd. In Midden-Delfland is het begin van het reconstructiegebied te zien. Daar kunnen gemakkelijk kassen worden weggehaald; dan ontstaat er



een gebied waarmee de landbouw goed uit de voeten kan en wat ook heel goed te gebruiken is voor stedenbouw, mits goed ontsloten.

De heer Van Wee vindt het een constructief idee om in kleine deelgebieden ervaring op te doen met bijvoorbeeld de oplossing van het ontsluitingsvraagstuk en om de ervaringen pas daarna toe te passen in het Groene Hart, om te voorkomen dat dit de komende dertig jaar wéér als een molensteen om onze nek hangt. De heer Van Wee is bang dat het Groene Hart in hoog tempo zal verstedelijken omdat het simpelweg 't gemakkelijkst is om het vol te zetten met nieuwbouwwijken. Eerst ervaring opdoen in kleine deelgebieden heeft zijn voorkeur.

De conferentiedeelnemers noemden ook de monstrueuze bestuurlijke constructie in de Randstad als groot knelpunt. Dat klopt, zo zegt mevrouw Termeer, maar zij spraken ook veelvuldig over een ideale schaalgrootte voor de Randstad. Dat is een mythe naar haar mening; de ideale schaal bestaat niet omdat een geschikte schaal voor natuur- en landbouwbeheer anders is dan die om het land klimaatbestendig te maken. Een sterke, regionale structuur is meer gewenst. De heer Schrijnen vindt dat grote regio's één bestuur zouden moeten krijgen. Neem bijvoorbeeld Haaglanden; dat moet worden bestuurd door middel van allerlei samenwerkingsverbanden. Een kleine gemeente heeft evenveel invloed op het dagelijks bestuur als de gemeente Den Haag en dat is zijns inziens een zeer ongewenste situatie. Mevrouw Termeer twijfelt er niet aan dat de opschaling zal doorgaan en dat het dus een belangrijke opgave is om te zoeken naar onorthodoxe samenwerkingsverbanden tussen gemeenten.

In dit verband wijst de heer Schrijnen op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Een briljante wet, zo vindt hij, want de volgorde is omgedraaid: de provincie stelt de structuurvisie vast en benoemt de strategische opgaven op het gebied van ruimte. Daardoor heeft de provincie recht van actie: zij geeft al eerste aan wat er belangrijk is.

Vanuit het publiek (Erasmus Universiteit) wordt erop gewezen dat het bestuur zélf in een overgangsfase is; zoals de spreker al eerder aangaf maakt de landbouwsector dit mee en zal de transportsector het ook gaan meemaken. Geografisch georiënteerde bestuursorganisatiemodellen zijn gewoon niet zo geschikt als je problemen wilt oplossen. Elk probleem heeft zijn eigen natuurlijke schaal van oplossing en je hebt daarbij niet zoveel aan een regio-, provincie- of landsgrens. De spreker denkt dat we verder komen als we oplossingsrichtingen naar thema gaan indelen en dat zich zó betere en meer wezenlijke organisatiemodellen ontwikkelen.

Als Noord-Europa één land was geweest, was al snel duidelijk geworden dat we veel geld aan het verspillen waren met het beconcurreren van elkaar, meent de heer Van Wee, en hij zou dan ook graag zien dat er op Noord-Europese schaal geïnvesteerd wordt, bijvoorbeeld in vervoersstromen van Noord Frankrijk tot aan de Duitse havens. Vervolgens zouden landen zich moeten specialiseren. Nederland, bijvoorbeeld is heel goed in binnenvaart en bereik van het achterland. Je kunt heel veel geld besparen door in ieders specifieke kwaliteit te investeren. De heer Van Wee vindt een *grensoverschrijdende overheid* een uitstekend idee dat interessant genoeg is om eens nader te bestuderen. De discussie vooraf dient echter eerst nog ergens anders over te gaan en dat leert elke eerstejaars student: welk doel wil je bereiken? Zijn er alternatieven om dat doel te bereiken? Hoe scoren die alternatieven?

Ten slotte wordt nog even teruggerepen op de discussie over de bandbreedte in de woningbouw van vóór de pauze. Hoe groot is die bandbreedte precies? Dit vergt nadere studie want het reserveren van gebieden voor woningbouw in de toekomst heeft nogal wat consequenties. Het aandachtspunt *bandbreedte* moet een goede plek krijgen.



Conclusies

De dagvoorzitter concludeert dat we het er wel over eens zijn dat zonder visie geen projecten mogelijk zijn en dat projecten zonder visie nauwelijks ergens toe leiden. De projecten in Randstad Urgent vormen een weerspiegeling van een vroegere visie; wat dat betreft is de noodzaak voor een nieuwe structuurvisie heel erg groot.

De heer Stadig vult daarop aan dat er een toekomstbeeld moet komen wat moet worden vastgelegd in een structuurvisie volgens de Wet ruimtelijke ordening. Studies hebben drie beelden van de Randstad opgeleverd en het is aan de minister om te bepalen welke van die drie beelden het moet worden en hoe dat door het besluitvormingstraject wordt geleid. De behoefte aan visie en duidelijkheid is enorm.

- Wat betreft de aspecten *groen* en *blauw* is er vrij veel overeenstemming over wat je daarmee op termijn zou moeten willen. Een investeringsprogramma hiervoor zou dus geen probleem moeten zijn.
- De ontwikkeling van een goed verkeers- en vervoerssysteem is dringend gewenst. In dit kader valt te denken aan Deltanet, een samenhangend systeem van ketenmobiliteit, hiërarchie van knooppunten, reizigersinformatie en voldoende capaciteit. Vervolgens kunnen de netwerken worden vastgesteld en dan heb je een investeringsprogramma voor infrastructuur.
- Denkend in de sfeer van verkeer en vervoer lijkt er op termijn behoefte te zijn aan een integrale verkeers- en vervoersautoriteit, te beginnen met een openbaar vervoersautoriteit. Verbetering van het openbaar vervoer wordt breed onderschreven en daarvoor zijn concrete knelpunten te benoemen. Een openbaar vervoersautoriteit zou de beslissende doorbraak kunnen zijn. Het zou fijn zijn als de minister deze ontwikkeling een zetje zou kunnen geven.
- In het kader van verstedelijking werd gesteld dat we nog niet precies weten wat we nodig hebben, vanwege de bandbreedte van een miljoen woningen. Verdichting in steden en rond vervoersknooppunten is goed, maar er moet voldoende ruimte overblijven voor het geval de bovenmarge benaderd wordt. Daarnaast duurt het nog dertig jaar voor het 2040 is en misschien moet een en ander tussentijds nog worden bijgesteld. Verdichten rond knooppunten en in steden wordt heel kostbaar; er is immers al een verstedelijkingsslag gemaakt en alle gemakkelijk te ontwikkelen locaties zijn vergeven. Het is wellicht mogelijk om nóg zo'n slag te maken, echter alleen als grote bedrijven worden verplaatst. Daarmee komt heel veel ruimte vrij, maar het kost ook heel veel geld.
- Er is lange termijnfinanciering nodig en die hoeft niet van de overheid alleen te komen. Het bedrijfsleven kan en wil meedoen maar dan moet de overheid eerst de richting wijzen (de structuurvisie) en het voortouw nemen.

Bovengenoemde punten waren al bekend en vandaag zijn daar bij gekomen:

- De woningmarkt vlottrekken. Dat kan niet lang meer wachten.
- Stedenbaan uitvoeren! Dit is een geweldig concept dat overal toegepast moet gaan worden.
- Olympische Spelen 2028, niet als sportieve manifestatie maar als richtinggevend kader dat we nodig hebben om tot iets te komen.
- Bestuurlijke drukte blijft een knagend aandachtspunt.

Minister mevrouw J. Cramer over Randstad 2040

Minister Cramer van VROM over de structuurvisie Randstad 2040

Randstad 2040 beoogt een lange termijnvisie te ontwikkelen, aldus de minister, in samenwerking met andere departementen en vertegenwoordigers van de Randstad. De aanpak lijkt op die van Randstad Urgent. Ten aanzien van de bestuurlijke drukte werkt de aanpak van Randstad Urgent heel goed. Net als de heer Eurlings maakt mevrouw Cramer melding van snellere procedures en vlottere conclusies.



Ingewikkeld blijft het echter wel; er opereren heel veel verschillende partijen in de Randstad. Deze partijen zijn het er gelukkig over eens dat we de mensen moeten vertrouwen die we afvaardigen om ons te vertegenwoordigen. Uiteindelijk moeten we immers allemaal door één deur.

De conferentie van vanmiddag is goed getimed, want de visie Randstad 2040 wordt op 5 september a.s. uitgebracht. Deze sluit aan bij wat we in het kader van Randstad Urgent op de agenda willen zetten. Daarover is met diverse partijen intensief overlegd, onder andere via internet ook met burgers. De VROM-raad heeft geadviseerd, evenals de SER. Er zijn ontwerpateliers geweest en er is de nodige inbreng vanuit de regio geweest. Uit alle activiteiten die werden ontplooid, bleek de grote bereidheid om mee te denken en mee te doen. De urgentie om de Randstad internationaal opnieuw op de kaart te zetten wordt breed gedragen. De minister is heel tevreden over het proces zoals dat is doorlopen.

De Randstad moet een duurzame, internationaal concurrerende Europese topregio worden. De concurrentiekracht van de Randstad als geheel wordt grotendeels bepaald door de steden, die deze kracht kunnen uitdragen en versterken. Verdere versterking van topkwaliteiten van de Randstad en inzet op onderscheidende kwaliteiten van de verschillende steden verdient ruime aandacht. Neem bijvoorbeeld de vele internationale functies in de Amsterdamse regio, de internationale instellingen op het gebied van recht, vrede en veiligheid in Den Haag, de ontwikkeling van de haven van Rotterdam en ten slotte Utrecht als *draaischijf* en kennisstad in het hart van het land. Als alle betrokkenen zich met elkaar inzetten voor versterken van deze kwaliteiten – en niet allemaal afzonderlijk – kan de Randstad fungeren als drager van al die sterke kwaliteiten. Minister Cramer voelt ervoor om af te stappen van het idee van een Noord- en een Zuidvleugel; er is immers één Randstad en er is één systeem om de krachten te versterken, namelijk het systeem van logistiek, distributie en dienstverlening. Dit blijven groeisectoren op lange termijn, evenals kennis en innovatie. Mede daarom legt de visie sterke nadruk op zee- en luchthavens en op internationale ontsluiting van Nederland voor kenniswerkers.

Los daarvan speelt de groen-blaue opgave. Er moet in de Randstad naast ruimte voor steden ook ruimte voor *groen* en *blauw* zijn, onder andere ten behoeve van recreatie en natuur. De groen-blaue structuur loopt uit richting Zeeland, de Wadden en de Veluwe en die uitlopers moeten goed worden benut. Hier liggen veel mogelijkheden om functies, samenhangend met groen-blaue functies, te verbinden.

We kunnen drie grote clusters onderscheiden, te weten de steden (concurrentiekracht), logistiek (goederen en kennis) en groen-blaue structuren. Hoe gaan we de opgaven op lager niveau tot uitvoering brengen? Daarvoor moeten ten eerste de zaken goed op orde zijn, en dat zijn ze nu niet. Het is noodzakelijk dat er een verbinding tussen de steden komt op Randstadniveau, zo beaamt de minister, en daarvoor hebben we een samenhangend vervoerssysteem op interregionale schaal nodig, een sterk systeem van collectief (openbaar) en individueel vervoer en dat is het nu (nog) niet. Dit is de eerste opgave.

De tweede grote opgave is het komen tot een gezamenlijke aanpak, dus niet langer *ieder voor zich*. In het kader van Randstad Urgent wordt er al gewerkt aan goed openbaar vervoer *onder de dijk* en de minister hoopt dat dit leidt tot goede regie, want dat is hard nodig om alles voor elkaar te krijgen. Zowel in openbaar vervoer als in het wegennet moet voor langere termijn worden geïnvesteerd en dat heeft topprioriteit. Alleen zó kan de Randstad internationaal aantrekkelijk zijn.

De woongebieden moeten aangenaam en leefbaar zijn zodat de bewoners er graag willen wonen en er niet vandaan vluchten. Ook dat vindt de minister een enorme opgave want men beweegt zich nu juist staduitwaarts. Het zal geld kosten om deze ontwikkeling te keren, maar de nu versnipperde aanpak en de versnipperde manier van investeren kunnen worden gebundeld. Investeringsprogramma's op lange termijn zijn nodig om aan de ambities op het gebied van



verstedelijking te kunnen voldoen en de financieringen daarvoor zijn nog niet rond. De overheid is immers niet gewend om investeringen zo lang vooruit te plannen. Ook voor veel projecten in het groen-blauwe segment is de financiering nog niet op orde. De minister verwacht dat de agrarische sector een belangrijke rol in de ontwikkeling van de groen-blauwe structuur kan spelen, mits deze sector wordt versterkt. Dat geldt ook voor de recreatieve sector; ook daar spelen investeringsvraagstukken die nog niet zijn opgelost. De naderende klimaatveranderingen vragen intensieve voorbereidingen die niet alleen veel geld kosten maar die er ook toe kunnen leiden dat tot nu toe groene gebieden blauw zullen moeten worden.

Komt er een structuurvisie? Mevrouw Cramer verwacht dat wel, want de Tweede én de Eerste Kamer hebben daar nadrukkelijk om gevraagd. Er wordt gewerkt aan een structuurvisie die door het gehele kabinet kan worden gedragen; men wil die visie namelijk zien als een *programma voor de toekomst*. De algemene visie moet vervolgens worden vertaald naar uitvoeringsprogramma's en die hangen weer samen met investeringsprogramma's die moeten aansluiten bij de visies van de provincies. In het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening – die op 1 juli jl. is ingegaan – hebben de provincies de taak om zelf een structuurvisie op te stellen. Het is de kunst, deze visie goed te laten aansluiten op de visie voor 2040.

Het is de overheid die het voortouw moet nemen voor de structuurvisie en moet proberen daarin private partijen mee te nemen. Op die manier verwacht men dat hetgeen in de visie wordt vastgelegd, wordt vertaald naar concrete uitvoeringsprogramma's. Daar zijn echter ook andere manieren voor: te denken valt aan de structuurvisies van de provincies, de lopende programma's en de agenda's van de verschillende departementen op het gebied van onder andere mobiliteitsaanpak, water en Schiphol. De collega's van mevrouw Cramer die daarmee nu bezig zijn, hebben toegezegd dat zij hun programma's zullen invoegen in de lange termijnvisie. Om zo dicht mogelijk bij de structuurvisie Randstad 2040 te komen, zullen er sleutelprojecten worden benoemd.

Het ministerie van VROM heeft het laatste woord over de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad nog lang niet gezegd; de visie komt binnenkort en over de vervolgstappen wil de minister zo snel mogelijk richting uitvoeringsprogramma's en investeringsstrategie.

Afsluiting

Er komt een visie, zo concludeert Duco Stadig, we gaan praten over de invulling en we gaan zoeken naar nieuwe sleutelprojecten. Hij bedankt de minister voor haar komst en toelichting.

De aanwezigen bedankt hij eveneens voor hun komst; degenen die het woord voerden, bedankt hij voor hun inbreng. Daarna sluit hij de conferentie.

Rosenbaum Select
notulisten & verslaggevers
in opdracht van de Vereniging Deltametropool

juli 2008