Publiek forum over de metropolitane ontwikkeling van Nederland

METRO POOL FORUM 2012

Programmaboekje

Vereniging Deltametropool

Utrecht
Louis Hartlooper
Complex

METRO POOL FORUM 2012

Dinsdag 29 mei 2012

Vereniging Deltametropool is een onafhankelijke ledenorganisatie die door onderzoek en debat de ontwikkeling van metropolitaan Nederland bevordert. Draag bij, word lid!

12.30 uur	Inloop met koffie-/theebuffet
13.00 uur	Welkom en introductie Metropool Forum | Filmzaal 1
13.40 uur	Deelsessies:
	De Nieuwe Strategie | Filmzaal 1
	Hoe groot is de Metropool? | Filmzaal 4
	Verweving van Onderop | Das Kabinett
15.20 uur	Vervolg plenair programma
16.00 uur	Borrel

Deelsessies

DE NIEUWE STRATEGIE | Filmzaal 1
voorzitter: Paul Langeweg | rapporteur: Ernest Briët

Danny Schipper & Lasse Gerrits	METROPOOLVORMING ZONDER ONTWERP
Janjoost Jullens	MOETEN WE WEL GROEIEN EN VERBINDEN?
Remco van Dijk	GOVERNANCE STRATEGIEËN VOOR HET GROENE HART
Matthijs Bouw	NEVER LET A GOOD CRISIS GO TO WASTE
Gert de Visser & Herman Gelissen	"JE GAAT ER OVER OF NIET" IS FUNEST VOOR HET REALISEREN VAN TOD!
Hans Koster & Wendy Tan	KNOOPPUNTONTWIKKELING IN EEN NIEUW PERSPECTIEF
Léon Groenemeijer	METROPOLITANE STRATEGIE IS POLITIEK

HOE GROOT IS DE METROPOOL? | Filmzaal 4
voorzitter: Bert Mooren | rapporteur: Cees van Boven

David Evers	METROPOOLVORMING EN BESTUURLIJKE VORM
Arjan Harbers	LEREN VAN ZWITSERLAND
Thijs van Spaandonk, Katharina Hagg & Rick ten Doeschate	CORRIDORVISIE ALS INTEGRAAL PLANNINGSINSTRUMENT
Joop B. Buunk	VOORSTEL TOT EEN COMPACTE EN KLIMAAT BESTENDIGE METROPOOL HOLLAND ACHTER DE DUINEN
Helmut Thoele	DE WEERBARE REGIO
Koen Hollander, Marloes Hooger-brugge & Evert Meijers	METROPOOLVORMING IN DE PRAKTIJK: METROPOLITANE STRATEGIEËN IN EUROPA
Joost P. van Iersel	METROPOOLVORMING IN NEDERLAND EN NOORD-WEST EUROPA

VERWEVING VAN ONDEROP | Das Kabinett
voorzitter: Milène Junius | rapporteur: Hein Hamer

Gerard Titulaer & Jago van Bergen	PARK SUPERMARKT
Manita Koop & Jaap Brouwer	RANDSTAD WATERBAAN
Hans Ophuis	'RONDJE ROTTERDAM'
Philip J. van Beeck Calkoen	BEREIKBAARHEID ANNO 2020
Donica Buisman & Mathis J. Bout	INNOVATIEVE ONTMOETINGSPLAATSEN VOOR HET VERSTERKEN VAN DE OPENBARE RUIMTE IN NEDERLAND

Metropool Forum 2012

Paul Gerretsen

Vereniging Deltametropool neemt met het Metropool Forum 2012 het initiatief haar rol als platform voor de metropolitane ontwikkeling in Nederland verder gestalte te geven. Twee constateringen liggen daaraan ten grondslag: de metropool leeft in Nederland en tegelijkertijd is er weinig vakmatig en publiek debat hierover.
Het vorig jaar door het bestuur van de vereniging geschreven *mission statement* beschrijft de rol van de vereniging als brede ledenorganisatie. Overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen komen in de vereniging bij elkaar en daarmee zijn veel van de belangen die in de metropool spelen vertergenwoordigd. Maar de vereniging is vooral een netwerk van mensen, die professioneel of in hun dagelijks leven met de metropolitane ontwikkeling bezig zijn, zowel wat betreft het interne functioneren als in de internationale positionering.

In de praktijk blijkt dat veel mensen zich met de ontwikkeling van “de metropool” bezighouden. Dat is ook niet vreemd. De ontwikkeling van het leven in deze drukke delta is iets wat bijna iedereen in Nederland aangaat en waar ook mensen met zeer verschillende achtergronden bij betrokken horen te zijn. Meer dan de afgelopen decennia is het daarnaast ook een zaak van een breed publiek die in haar werken en leven zelf actief vormgeeft aan de metropool. Deze tendens is te horen en te zien in de vele publicaties en activiteiten die met metropoolvorming te maken hebben.

Het metropolitane debat dat hieruit zou moeten ontstaan krijgt in Nederland echter weinig ruimte. Er is, lijkt het, wel veel aandacht maar weinig mogelijkheid inzichten, ideeën en visies tot een resultaat te laten komen. In het politieke debat is het denken over de toekomst vernauwd tot de begroting van volgend jaar. En van onze bestuurders is er maar een enkeling die over zijn grenzen heen kijkt, in plaats van zich zich binnen zijn kaders en verantwoordelijkheden terug te trekken.

Daarbij bestaat er ook een merkwaardige claim op de term metropolitaan. Daar waar het zou moeten staan voor een open, divers en internationaal georiënteerde blik, lijkt in Nederland het copyright in bezit van organisaties die staan voor een onvolwassen bestuurlijke inrichting. De recente voorbeelden aanschouwend kan worden gesteld dat in deze gremia er onvoldoende intrinsieke drive is om de metropool van binnen uit gestalte te geven, noch voor het verbeteren van de dagelijkse leefomgeving, noch voor haar Europese en wereldwijde positionering. Het maakt werken aan de *metropool* bij voorbaat verdacht. Zijn dit de laatste stuiptrekkingen van een vergangen tijd? Laten we het hopen, de ingezonden bijdragen voor dit forum wijzen in ieder geval op nieuwe invalshoeken.

Op de open oproep om bij te dragen aan het Metropool Forum kwam opvallend veel respons. Velen reageerden met inzichten, nieuwe ontwerpen, meningen en recente onderzoeksresultaten. In de vele enthousiasmerende inzendingen tekent zich sterk een aantal nieuwe thema's af. Het heeft ons doen besluiten niet de oorspronkelijke drie inhoudelijke thema's (bereikbaarheid, landschap en metropolitaan programma) als leidraad te nemen, maar in plaats daarvan drie tendensen die blijkbaar algemeen geldend zijn:

Onder het thema De Nieuwe Strategie, zijn de bijdragen gegroepeerd die uitwerking geven aan het concept organisch groeien: Hoe kun je in deze tijd van geringe groei kleine vaak autonome incrementele ontwikkelingen laten samenkomen in een groter, metropolitaan, geheel?
Samenhang is sterk afhankelijk van het onderwerp van beschouwing. Hoe groot is de metropool? clustert de bijdragen die zich richten op de analyse en het gebruik van de verschillende schaalniveaus die in de metropool belangrijk zijn. Opvallend daarin is dat bij vrijwel alle bijdragen het dogma van het planologisch Randstad-concept is verlaten.
In Verweving van Onderop, komen de inzendingen samen die zich richten op het beschrijven van de verschillende programma's die in de metropolitane context onderlinge verbanden aangaan en elkaar daarin weten te versterken.

We hopen dat we van dit Metropool Forum een groeiend en jaarlijks terugkerend evenement te kunnen maken, dat onderlinge ideëenuitwisseling versterkt, nieuwe invalshoeken voor het werk van de vereniging naar voren brengt en bovenal leidt tot gezamenlijke actie.

DE NIEUWE STRATEGIE

Onder het thema **De Nieuwe Strategie,** zijn de bijdragen gegroepeerd die uitwerking geven aan het concept organisch groeien: Hoe kun je in deze tijd van geringe groei kleine vaak autonome incrementele ontwikkelingen laten samenkomen in een groter, metropolitaan, geheel?

Metropoolvorming zonder ontwerp

Danny Schipper & Lasse Gerrits

Sinds Peter Hall in World Cities (1966) de Randstad aanwees als één van de zeven wereldsteden naast New York, Londen en Parijs, lijkt er een vloek te rusten op het metropolitaanse debat. De vergelijking riep de vraag op hoe de Randstad, toen vooral een planningsconcept zonder bestuurlijke eenheid, kon blijven concurreren met andere wereldsteden, allemaal monocentrische metropolen. Hall stookte het vuurtje op door te wijzen op het belang van een goed georganiseerde metropool voor de internationale concurrentiestrijd.

De angst de concurrentiestrijd te verliezen heeft de afgelopen decennia tot verscheidene bestuurlijke ingrepen geleid, vanuit de gedachte dat herstructurering en opschaling leiden tot verbetering van de concurrentiepositie. Meestal kwamen de initiatieven tot herstructurering, zoals de stadsprovincie, niet verder dan de tekentafel. Verschillende commissies, wezen eind jaren tachtig op de erbarmelijke staat van de grote steden en het gevaar van de Duitse eenwording voor de concurrentiepositie van de Nederlandse stedelijke regio's. De stadsprovincie werd het wondermiddel dat de welvaart binnen de regio's beter zou verdelen en hen krachtig genoeg zou maken om de concurrentie aan te gaan.

Een langdurig onderhandelingsproces startte en afspraken werden vastgelegd in wetten. Het daadwerkelijke doel verloor men uit het oog: bewoners en lokale bestuurders zaten niet te wachten op de stadsprovincie. Bovendien was Amsterdam uitgegroeid tot een grote vitale stad en motor van de regionale en landelijke economie. Vraag is dan ook of bestuurlijke indeling echt bijdraagt aan het economisch presteren van stedelijke regio's. Toch is er iedere tien jaar wel weer een commissie of minister die oproept tot een opschaling van het bestuur, meestal nadat een onderzoek aantoont dat de polycentrische Randstad minder presteert dan zijn monocentrische tegenhangers.

Tegelijkertijd krijgt de opvatting dat metropolen eigenlijk netwerken zijn steeds meer aandacht; stedelijk bestuur zou vooral gaan over samenwerken over grenzen heen en hiërarchieën zouden er minder toe doen dan oorspronkelijk gedacht. Dat vereist flexibele en tijdelijke bestuurlijke arrangementen die zich kunnen aanpassen aan de socio-economische veranderingen en zich richten op de inhoud in plaats van op structuur en bestuurlijke grenzen.

Maar wat is een optimaal bestuurlijk arrangement? Nadat de Amsterdamse bevolking massaal de opdeling van de eigen stad en daarmee de stadsprovincie had afgekeurd, werd eind jaren negentig in de Amsterdamse regio ook gekozen voor deze grensoverschrijdende benadering van bestuur. De Regionale

Samenwerking Amsterdam was bedoeld om bovenregionale opgaven binnen tijdelijke arrangementen op te pakken. In praktijk bleken deze de vorm aan te nemen van informele borrelclubjes met weinig gevoel voor urgentie. Wat dat betreft is de benadering van flexibele arrangementen de volgende 'oplossing' in de structuurdiscussie, waarbij voorbijgegaan wordt aan de inhoud en de mensen die het uiteindelijk moeten doen.

Metropoolvorming moet zich alleen richten op de vorm, maar op de het proces van gezamenlijke wilsvorming en onderling vertrouwen. Vaak hebben bestuurders de neiging om bekenden uit eerdere pogingen tot samenwerking opnieuw op te zoeken waardoor samenwerking vaak niet meer is dan herhaling van zetten, zowel inhoudelijk als in structuur. Om dit te vermijden is een langdurig en open zoekproces nodig zonder een van tevoren vastgelegd eindbeeld. Misschien wel het meest succesvolle voorbeeld van een bestuurlijk arrangement in Nederland is de Metropoolregio Amsterdam (MRA); er is er nooit een masterplan voorafgegaan aan de MRA. Het is een lange zoektocht geweest, waarbij de vraag van het rijk aan de regio om ruimte te vinden voor 150.000 woningen tot 2030, het loskoppelen van de Utrechtse regio en 7 conferenties essentieel waren voor het succes. De MRA toont dat een goede samenwerking niet van tevoren doorgedacht en opgezet hoeft te zijn, maar dat metropolitaans bestuur een gevolg is van, in plaats van leidend aan de inhoud.

Cruciaal is, dat metropolitaanse samenwerking niet zozeer wordt gehinderd door het vaak genoemde gebrek aan durf, visie, daadkracht of leiderschap, maar juist door een overdaad aan pogingen om alles bestuurlijk op orde te krijgen en houden. Men kan nog decennia volpraten over het gebrek aan integraal beleid en bestuur, maar ondanks deze beleidsdiscussie ontwikkelt de Randstad zich al meer dan een halve eeuw min of meer autonoom, vooral gedreven door demografische, economische en sociale veranderingen die zich weinig aantrekken van bestuurlijke arrangementen, die nooit optimaal zijn, omdat ze voortborduren op het verleden en dus per definitie een stap achterblijven op de actuele sociale, economische en fysieke ontwikkelingen.

We kunnen nu spreken over de Randstad als een polycentrische metropool omdat deze ontstaan is door de wereldwijde ontwikkelingen die lokaal gefilterd doordringen, niet omdat er een 'God-planner' bestaat die de metropool in zijn huidige vorm heeft voorzien. Een metropool is een zelfregulerend ecosysteem, een optelsom van ingrepen die altijd lokaal in plaats en temporeel in tijd zijn. Het wordt tijd dat we stoppen met praten over grandioze vergezichten en bestuurlijke reorganisatie: de metropool ligt al lang aan onze voeten en metropoolvorming vraagt juist om kleine experimenten en stap-voor-stap voortborduren op het bestaande sociale en fysieke weefsel.

Danny Schipper is als onderzoeker werkzaam aan de Erasmus Universiteit bij de opleiding Bestuurskunde.
Dr. Lasse Gerrits is universitair-hoofddocent Bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Moeten we wel groeien en verbinden?

Janjoost Jullens

Het redeneren in ‘groeien en verbinden’ is wellicht dominant in het metropolitaan denken, maar is allang niet meer de enige manier om vooruit te kijken. Een belangrijk deel van de bevolking en experts ziet een andere toekomst voor zich. Met ontspoorde complexiteit als ’s werelds grootste opgave, zijn nieuwe ziens- en handelwijzen noodzakelijk.

Door alle grote transities en globalisering heen speelt één leidend thema: de toenemende complexiteit van zaken. We hebben zulke ingewikkelde ketens ontwikkeld, van eiwitten tot hypotheekpakketten, dat onze grootste uitdaging qua toekomstbestendige ontwikkeling nu schuilt in het tackelen van complexiteiten. Dit geldt voor alle grote vraagstukken van deze tijd: energie, water, voedsel, grondstoffen, logistiek, zorg, financiën, regelgeving en besturen. Alles is met alles verknoopt. Wie kan dan nog een wezenlijke verandering in gang zetten?

Afgelopen jaar mocht ik vanuit het Instituut Maatschappelijke Innovatie, in opdracht van het Nationaal Deltaprogramma, vier toekomstperspectieven ontwikkelen voor het transitiethema water. De vier perspectieven, met inbreng van meer dan 50 experts, schetsen de hoekpunten van het speelveld van de toekomst. Ze zijn gebaseerd op de meest dominante en kansrijke trends en waardesystemen die wij nu (soms onderhuids) zien opbloeien. Elk van de toekomstperspectieven heeft haar eigen logica, volgend uit de onderliggende waarden, en heeft daardoor ook haar eigen coping strategieën. Die gelden niet alleen voor water maar voor diverse vraagstukken en voor het omgaan met een steeds globalere en verder vertakte wereld.

1) Veiligheid en stabiliteit: de complexiteit tackelen door strenge ordening en veel zekerheden. Ervoor (laten) zorgen dat de zaken op orde zijn. Robuuste maatregelen, beheersen, zo min mogelijk onduidelijkheden, service.

2) Lokaal en herkenbaar: risico’s van buiten uitsluiten, richting lokale gemeenschappen en toenemende autarkie. Zelforganisatie, eigen initiatief, lokale kringloopeconomieën. Zelf verantwoordelijkheid en regie houden, niet afwentelen.

3) Ondernemerschap en groei: de vertakte netwerken en globalisering tegemoet treden als kans, er individueel doorheen bewegen – meer dwarsverbanden is meer vrijheid. Zo min mogelijk belemmeringen.

4) Verantwoordelijkheid en verbinding: op weg naar internationale netwerken die samenwerken rond maatschappelijke thema’s – het verknopen als leidend principe.

Alle vier stromingen zijn in de samenleving aanwezig en alle vier zijn legitiem. Sterker nog, de meeste mensen hebben iets van alle vier in zich. Om voor mijzelf te spreken: mijn financiën en woonsituatie probeer ik veilig en stabiel te houden, mijn gevoelsleven en zielenroerselen gaarne lokaal en herkenbaar, mijn carrière is grotendeels ingegeven door ondernemerschap en groei en het feit dat ik dit stukje schrijf op Hemelvaartsmiddag is te wijten aan mijn neiging tot verantwoordelijkheid en verbinding.

Welnu, de kern van mijn pleidooi ten opzichte van de metropolitane ontwikkeling is: doe alle vier deze benaderingen recht. Veel professionals in stedelijke ontwikkeling leunen vooral op 3) en 4) en hierin schuilt een risico. Ten eerste doet U daarmee slechts een beperkt deel van de bevolking een plezier. U bent een ambitieuze professional die graag nieuwe verbanden legt. Maar hoeveel mensen zouden niet liever een heldere, behapbare en beïnvloedbare omgeving hebben dan een groeiende, versnellende, vertakkende?

Ten tweede en in de context van ‘professionals onderling’ wellicht meer aansprekend: diverse experts benadrukken dat groeien en verknopen hun langste tijd gehad hebben. Juist daardoor is de wereld zo complex geworden. Zie Europa, de financiële crisis en de grote transitiethema’s. Kleine kringloopeconomieën, lokaal voedsel en lokale energie, directe transacties zoals de Triodos die voorstaat – dat is volgens velen de beweging van de toekomst. Wat dichtbij kan, dichtbij doen. Wat simpel kan, simpel doen.

Dit alles hoeft de ontwikkeling van een metropool niet in de weg te zitten. Integendeel, het kan een belangrijke verrijking vormen. Een brede blik op de toekomst plaatst de ambities en mogelijke beroepsdeformaties van metropolitanen in perspectief en helpt wellicht om nieuwe wegen te zien - naar een toekomstbestendige metropool.

Visies en beleid zouden aan de perspectieven getoetst moeten worden: hoe pakt een interventie uit in geval 1, 2, 3 en 4? En: kunnen liefhebbers van 1, 2, 3, en 4 hier allen gelukkig leven? Bovendien kunnen de verschillende coping strategieën worden ingezet bij het nadenken over interventies: hoe zouden we dit in toekomst 1, 2, 3, 4 aanpakken? De ervaring leert dat dit daadwerkelijk tot nieuw handelingsperspectief leidt – en uiteraard geldt dat ook voor vergelijkbare methodieken of toekomstmodellen.

Ergo, mijn oproep dan wel stelling voor het Metropool Forum is als volgt: Focus niet vanzelfsprekend op ‘groeien en verbinden’ maar gebruik toekomstverkenningen en andere technieken om met een brede blik en open houding de gehele samenleving en de gehele toekomst recht te doen.

Our technological environment has become so complex, omnipresent and uncontrollable: a Nature of its own. (Roadshow, Hubert Blanz, via www.nextnature.net)

Janjoost Jullens is verbonden aan het Instituut Maatschappelijke Innovatie en heeft zich gespecialiseerd in toekomstverkenningen en creatieve processen.

Governance strategieën voor het groene hart

Remco van Dijk

Het ruimtelijk planningsinstrument Greenbelts is onderdeel geworden van een universeel planningscanon dat de verstedelijkingsdruk onder controle wil houden. Het Groene Hart kan beschouwd worden als een inverse Greenbelt; een aan vorm gerelateerd planningsinstrument dat gebieden vrij houdt van verstedelijking ten behoeve van een duidelijke scheiding stad – land.

Het Groene Hart omringt echter geen mononucleaire metropool, maar ligt midden in de polinucleaire conurbatie van de Randstad. De effectiviteit van het Greenbelts instrument staat onder druk nu er wereldwijd een verstedelijkingsproces gaande is, gekarakteriseerd door het ontstaan van een nieuw soort ruimtelijke configuratie: de metropolitan region.

Metropolitan regions zijn nieuw door hun extreme omvang en grootte en omdat zij binnen dezelfde ruimtelijke eenheid veronderstelde tegenstellingen – rurale gebieden en hyper verstedelijkte gebieden, open ruimte en suburbane gebieden – omvat. Randstad Holland is een metropolitan region avant la lettre, al in de jaren '60 werd de Randstad geïdentificeerd als een policentrische conurbatie, gegroepeerd rondom een grote open ruimte: the Green Heart Metropolis. Nu het Groene Hart en de Greenbelts onderdeel worden van eenzelfde ruimtelijke eenheid als bijvoorbeeld de hyper stedelijkheid, wordt het voor Greenbelts lastig nog de heldere scheiding tussen stad en land te handhaven. Metropolitan regions kennen bovendien weinig samenhang op het gebied van governance. Resultante is een complex systeem van publieke en private spelers, vaak zonder redenen of mogelijkheden gezamenlijk problemen aan te pakken. Dit raakt Greenbelts des te meer, omdat ze vaak het brandpunt van deze overlappingen zijn. Het vasthouden aan de uitgangspunten van deze wereldwijd ontwikkelde Greenbelts lijkt dus vrijwel kansloos; in 2005 concludeerde het Ruimtelijk Planbureau al dat het beleid voor het Groene Hart gefaald heeft.

Vraag is welke rol deze Greenbelts in de metropolitan region kan spelen en hoe deze rol effectief kan worden geïmplementeerd en bestendigd, bijvoorbeeld in het geval van het Groene Hart in de Randstad. De ontstane complexiteit maakt duidelijk dat de overheid alleen deze vragen niet meer kan beantwoorden. Wellicht kunnen vernetwerkte samenwerkingsprocessen veel van de noodzakelijke taken die regionaal governance vraagt overnemen; naast betrokkenheid van overheid(instellingen) ook bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld. Deze processen worden gekenmerkt door het gezamenlijk bediscussiëren van en werken aan publieke vraagstukken om zo een bredere groep van actoren actief bij het proces te betrekken. Vaak gebeurt dit op autonome en decentrale manier, binnen een niet altijd volledig te vatten complexiteit. Vanuit dit perspectief vraagt regionaal governance om het vermogen verbindingen te leggen tussen en door deze gefragmenteerde en op verschillende schalen opererende beslissingssystemen heen.

Ruimtelijke planning speelt hierin een sleutelrol. Voorheen was er een duidelijke scheiding tussen de overheid en de publieke sector aan de ene kant en de private sector aan de andere. Binnen dit raamwerk had een stedelijke regio een gemeentelijk of provinciaal bestuur dat een coherent toekomstperspectief nastreefde. De ruimtelijke planning streefde een vergelijkbaar samenhangend ruimtelijk toekomstperspectief en paste naadloos in deze vorm van besturen – Greenbelts zijn hier een goed voorbeeld van. De huidige situatie is compleet anders. De scheiding tussen de publieke en private sector is volledig vertroebeld, tegelijkertijd is het ook niet meer mogelijk eensluidende grenzen van een regio aan te geven. Waar de ruimtelijke planning zich de afgelopen eeuw vooral met fixity en mobility heeft bezig gehouden, gaat het nu om de spaces of place en de spaces of flow. Dit benadrukt de hiervoor beschreven complexe invloed die elkaar overlappende en onderling verbonden netwerken op regio's hebben. Regio's zijn geen samenhangende, geïntegreerde en duidelijk begrensde eenheden meer, maar complexe constellaties die tot stand komen door de interactie van actoren in meervoudige netwerken die investeren in materiële projecten en betekenis geven aan de kwaliteiten van plekken. Dit betekent dat het ontwikkelen van een toekomstperspectief voor een regio onlosmakelijk verbonden is met de wijze waarop een regio in bestuurlijke en materiële zin wordt begrepen; het is een governance project. Centraal hierin staat dus de ruimtelijke planning, waarbij de term ruimtelijk de focus op het waar – welke plek – van dingen legt. De ruimtelijke planning moet daarbij wel het idee van een ontwerp en vastomlijnde eindbeeld, zoals Greenbelts loslaten. De metropolitan region is veel te dynamisch en complex voor dit soort instrumenten om succesvol te zijn. In plaats daarvan zijn er ruimtelijke strategieën nodig die gericht zijn op het beïnvloeden van de hiervoor beschreven vernetwerkte samenwerkingsprocessen. Dit geldt vooral voor de Greenbelts aangezien deze juist in de overlap van invloedssferen liggen.

Concluderend kan worden gesteld dat door zijn op actoren georiënteerde benadering ruimtelijke strategieën die gericht zijn op het beïnvloeden van vernetwerkte samenwerkingsprocessen een duurzaam antwoord kunnen bieden op zowel de vraag wat het Groene Hart in de toekomst kan betekenen voor de Randstad, als op hoe dit duurzaam gerealiseerd zou kunnen worden.

Remco van Dijk heeft meer dan 10 jaar ervaring met stedenbouwkundige en architectonische projecten en rondt momenteel zijn tweede Master studie af aan de TUDelft.

Never let a good crisis go to waste

Matthijs Bouw

Door de huidige crisis zijn veel ficties uit de Nederlandse ruimtelijke ordening doorgeprikt. Zo blijkt nu dat er weinig schaarste is: burgers en bedrijven kunnen bewust hun omgeving kiezen. Verder blijkt dat de bijna decadente bemoeizucht van alles en iedereen met veel plannen niet alleen ontwikkeling in de weg stond, maar ook niet heeft geleid tot efficiënte alternatieven. Met eigen portemonnee blijken er vaak, heel andere prioriteiten te bestaan.

Een crisis is een bijzondere tijd waarin de markt op geheel eigen manier vast zit en niet transparant is. Het oude adagium 'never let a good crisis go to waste' kan al op een bescheiden manier worden ingevuld door vooral goed te kijken naar huidige ontwikkelingen. Het zou zomaar kunnen zijn dat die ontwikkelingen minder het gevolg zijn van de crisis, als van het einde van de 'bubble', daarmee de basis vormend

Learning from Lehman

Onze omgeving ziet er steeds vrolijker en divers uit: 'pop-up' en 'DIY' zijn het nieuwe motto, projecten kregen een kleinere schaal, institutionele partijen trokken zich terug van de markt en grote woningbouwontwikkelingen vinden nauwelijks plaats. Wel succesvol is woningbouw 'dicht bij huis', vaak direct georganiseerd door eindgebruikers. De kleine ondernemer en de kleine belegger doen het ook liever zelf. Ook het collectieve blijft dicht bij huis; er ontstaan gedeelde moestuinen, postzegelparkjes en kleine energiecorporaties.

De crisis werkt als een sorteringmechanisme; eindelijk zien we wat we de afgelopen decennia goed of fout is gegaan. Kantoren op onhandige of onaantrekkelijke locaties blijven na afloop van het tienjarige huurcontract steeds verder leegstaan. De 30% kantoren die er op elk bedrijventerrein gebouwd werd, wordt ook niet meer gevuld. Bedrijventerreinen worden weer echt bedrijventerrein, of ze blijken niet levensvatbaar.

Steeds duidelijker is, dat we het moeten doen met het bestaande. Naast de extra rijstroken en de ontvlechting bij de steden investeert het Rijk vooral in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS); op basis van het bestaande netwerk worden de belangrijkste bestemmingen in de Deltametropool en haar flanken beter met elkaar verbonden.

Twee systemen

Dit verbeterde netwerk, het uitsorteringsmechanisme van bestemmingen en de dynamiek op het kleine schaalniveau zijn aanleiding om af te stappen van de Hollandse pindakaasplanning, waar alles van bovenaf gelijkelijk uitgesmeerd wordt. Er zijn eigenlijk twee complementaire planninglogica's te formuleren.

Enerzijds de logica van de herkomst 'waar we wonen (en een beetje werken)', geïnformeerd door overwegingen, persoonlijke keuzes en geïndividualiseerd transport. Planning dient hier radicaler te durven om vooral faciliterend te zijn.

Anderzijds de logica van de bestemmingen: grote werklocaties voor kantoren en zorg, en plekken van maatschappelijke samenkomst, die worden geïnformeerd door instituties en het grootbedrijf, culturele waarde hebben en zijn verbonden door zware weg- en railinfrastructuur. Planning moet hier radicaler sturen op een beperkt aantal plekken.

Eenmaal binnen dit netwerk van bestemmingen kunnen verschillende werklocaties in de tijdspanne van één dag bezocht worden – ze vormt zo de economische en culturele ruggengraat van Nederland.

Knooppunten zijn binnen die logica niet zwaartepunten binnen een systeem, maar plekken waar mensen vanuit de lokale woonomgevingen opstappen op het systeem van bestemmingen. Knooppuntontwikkeling betekent dan vooral aandacht voor P+R, fietsenstallingen, fietsroutes, een tijdschrift en een kop koffie.

We kunnen afscheid nemen van die ene planningslogica die we nu hanteren. Het loslaten van de logica van de herkomst betekent waarschijnlijk meer landelijk of dorps wonen op de 'flanken' en een intensiever gebruik van de stad. De woningbouwopgave profiteert daar van het verder te versterken uitsorteringmechanisme; veel van de huidige bedrijventerreinen en kantoorlocaties kunnen zo weer langzaam 'opgegeten' worden door steden of dorpen en zich ontwikkelen tot gemengde omgevingen voor wonen en lokaal werken. In het faciliteren van de transformatie van deze gebieden ligt de grote opgave op lokaal niveau, waarbij 'leren faciliteren' mogelijk een grotere opgave is dan transformeren.

Bij het netwerk van bestemmingen moeten overheden, maatschappelijke ondernemingen en het grootbedrijf sturen op concentratie van programma en op de culturele kwaliteit van de plek. Goede bereikbaarheid is méér dan een cirkel van 800 meter op een kaart; de bestemmingen moeten ook aantrekkelijk zijn om te werken en te verblijven.

Voor veel plekken is wel duidelijk tot welk systeem ze behoren: hier geldt vooral de huidige crisis te gebruiken om de ontwikkelingen te radicaliseren. Voor een aantal plekken, zoals Amsterdam-Sloterdijk, is de keuze echter nog niet helder: of het gunstige bereikbaarheidsprofiel gebruiken om er echt een bestemming van te maken (met verdere concentratie en diversificatie van programma en een meer publieke conceptie van de niet-bebouwde ruimte), of het los te laten en de organische ontwikkeling haar werk laten doen en op de schroothopen van de crisis stad te worden.

Meer sturen enerzijds en durven loslaten anderzijds,: dat is de les van de crisis. Het radicaliseren van twee te onderscheiden planningslogica's scheelt een hoop verkeerd besteedde energie.

Matthijs Bouw is directeur van One Architecture, een Amsterdams stedenbouw- en architectuurbureau.

“Je gaat er over of niet” is funest voor het realiseren van TOD!

Gert de Visser & Herman Gelissen

Transit Oriented Development (TOD) is een openbaar vervoer- en ruimtelijk ordeningsconcept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt. In de Zuidvleugel wordt daarbij het hoogwaardige openbaar vervoersysteem als de ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling gezien.

StedenbaanPlus is een netwerkorganisatie waarin Nederlandse Spoorwegen, gemeenten, regio’s, provincie en Rijk elkaar ontmoeten rondom de gezamenlijke ambitie: een wederkerige versterking van kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke ontwikkeling (wonen, werken en bezoeken) en bereikbaarheid ten behoeve van de economische potentie van de Zuidvleugel.

StedenbaanPlus bestaat uit een netwerk van verbindingen dat met hoogwaardig openbaar vervoer het daily urban system van de Zuidvleugel kan bedienen. Door samenwerking tussen de provincie Zuid-Holland en 5 regio’s, wordt afstemming georganiseerd tussen drie OV-autoriteiten, tussen de verschillende OV-modaliteiten én tussen vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. Ook de versterking van de keten is daar onderdeel van.

De economische crisis maakt de beperkingen van de vastgoedmarkt zichtbaar. Daardoor vragen zowel overheden als private vastgoedpartijen steeds meer om duidelijke keuzes. Die prioritering valt voor een deel samen met de keuze voor het verder ontwikkelen van aantrekkelijke multimodale en multifunctionele knooppunten. Knooppunten zijn economische centra van kennis, arbeidsplaatsen en bezoekers, goed voor de bereikbaarheid van de Zuidvleugel en daarmee ondersteunend aan de economische concurrentiepositie van de Randstad als geheel.

De ontwikkeling van knooppunten vergt echter een veel constructievere samenwerking tussen de betrokken overheden en de vastgoedmarkt. Dat begint bij een gezamenlijke prioritering, waarbij de uiteenlopende verantwoordelijkheden, middelen en instrumenten worden uitgelijnd op gemeenschappelijke doelstellingen. Omdat bij ruimtelijke ontwikkelingen op multimodale knooppunten meerdere partijen hun eigen belangen hebben, is het contraproductief om als overheid terug te trekken binnen veilige marges. Ook de vastgoedmarkt van institutionele beleggers, investeerders en projectontwikkelaars moeten naar buiten treden en samenwerking met de overheden aangaan.

Een dergelijke complexe opgave begint met het aanbrengen van een verbinding tussen verschillende partijen die nu opgeknipt zijn naar specialismen, belangen en verantwoordelijkheden. Daarvoor is ‘overlappend meerwerk’ nodig om de gaten tussen specialismen en schaalniveau’s op te lossen. Zonder deze instelling komt er geen gemeenschappelijke regie en komt niets van de grond. Dat is nog schadelijker dan per ongeluk breder kijken dan eigen taakstellingen. De trends om op Rijksniveau terug te trekken (SVIR), de kerntakendiscussie binnen de provincies en de ontmanteling van regionale samenwerking zijn daarom desastreus voor een succesvolle ontwikkeling van Transit Oriented Development in de Zuidvleugel van de Randstad.

Een succesvolle ontwikkeling van knooppunten vergt brede en wisselende allianties. Gemeenten moeten in regionaal verband, samen met de provincie, de belangrijkste ontwikkelgebieden aanwijzen en daar hun beschikbare middelen uit gemeentefondsen, provinciefondsen, regionale fondsen en BDU-gelden op inzetten ten gunste van de meest optimale economische ontwikkeling van de Zuidvleugel in het algemeen en duurzame OV-bereikbaarheid in het bijzonder. Het Ministerie van I&M moet zich daarbij aansluiten als ambassadeur naar de verschillende departementen om instrumenten beschikbaar te krijgen, middelen los te weken en inventieve fiscale financieringsconstructies mogelijk te maken om die locaties optimaal te ontwikkelen en te ontsluiten. Het ontwikkelend bedrijfsleven, tenslotte, moet actiever (kunnen) deelnemen aan de prioriteitsdiscussie binnen de overheden. Alleen dan komt het juiste gesprek op gang.

StedenbaanPlus is een platform om samen te werken aan die gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als basis daarvoor werkt StedenbaanPlus aan een gezamenlijke taal voor ontwikkelaars en overheden die OV-bereikbaarheid verbindt aan ontwikkeling van woningen en werklocaties. Aan het Metropoolforum 2012 leggen we graag voor hoe we naast informatie verzamelen en procesmanagement de discussie nog beter naar de juiste tafel brengen, hoe je samenwerkt en wie het initiatief moet nemen. Iedereen heeft een stukje van de sleutel in handen om tot uitvoer te komen, dus iedereen gaat erover!

Gert de Visser is projectleider Ruimtelijke Ontwikkeling,
Herman Gelissen is programmadirecteur, beide bij het Programmabureau StedenbaanPlus.

Knooppuntontwikkeling in een nieuw perspectief

Hans Koster & Wendy Tan

Metropolitaan Nederland staat voor een grote uitdaging. Een toenemende bevolkingsdichtheid en gebrek aan ruimte voor de bouw van snelwegen dwingen beleidsmakers en wetenschappers na te denken over andere mogelijkheden om Nederland bereikbaar te houden. Als alternatief wordt het zogenaamde Transit-Oriented Development (TOD)-concept door velen omarmt: toekomstige urbane ontwikkelingen zouden rondom OV-knooppunten moeten plaatsvinden.

Echter, in tegenstelling tot steden als Tokyo en Londen blijkt knooppuntontwikkeling in Nederland vaak moeilijk uitvoerbaar te zijn. Recent economisch onderzoek toont aan dat bedrijven en huishoudens locaties nabij stations niet lijken te prefereren. Dit heeft te maken met zowel het overvloedige aanbod van stationslocaties als de over het algemeen goede bereikbaarheid in de Randstad. Naast het nagenoeg ontbreken van economische prikkels blijkt ook een vicieuze cirkel van formele en informele barrières op institutioneel vlak een goede knooppuntontwikkeling in de weg te staan. De fragmentatie van sectoren leidt tot een versnippering en complexiteit van wet- en regelgeving die marktpartijen ervan weerhouden om mee te doen aan knooppuntontwikkeling. Uit onderzoek naar TOD in het buitenland blijkt dat er eerst een fundamentele discussie over institutionele veranderingen moet komen voordat we überhaupt over incentives kunnen spreken. De buitenlandse voorbeelden tonen aan dat succesvolle uitvoeringen van knooppuntontwikkelingen een pakket van juridische, financiële en sociaal-culturele prikkels vereist om de barrières te slechten. Belanghebbenden van de overheid, praktijk en wetenschap moeten een fundamentele discussie over wat nodig is om innovaties en incentives voor knooppuntontwikkeling te bevorderen zelf aanzwengelen.

Pogingen tot TOD in de huidige vorm lijkt dus niet het alternatief om een toekomstige ontwikkeling van metropolitaan Nederland te waarborgen. TOD zal alleen werken in een aangepaste vorm. Bijvoorbeeld, als er duidelijke economische baten zijn voor zowel private als publieke partijen om hieraan mee te werken en als institutionele complexiteit tot een minimum wordt beperkt.

Bepleiten voor knooppunten

Aandacht voor knooppunten in Nederland is in de laatste decennia sterk toegenomen. In bepaalde beleids- en academische kringen zijn er veel stukken geschreven over knooppuntontwikkeling. De kern van het verhaal gaat om de integratie van mobiliteit en ruimtelijke ordening en zodanig de bijbehorende economische, duurzaamheids -en agglomeratievoordelen te behalen. De

redenering is dat het concentreren van ontwikkeling, functies en programma's rondom OV-knooppunten kan leiden tot stedelijke vitaliteit, economische kansen en sociale veiligheid. Zo bespaar je schaars landschap en buitengebieden. Als mensen wonen, werken en recreëren in een corridor van knooppunten dan is de neiging tot autogebruik ook verkleind. Klinkt simpel en gewenst maar de grootste belemmeringen zitten niet zozeer in het ontbreken van kennis maar in het ontbreken van politieke urgentie, wil en daadkracht tot uitvoering. Eerder onderzoek over institutionele barrières toont aan dat de complexiteit van wet- en regelgeving en het ontbreken van een sterke cultuur en imago van het OV leiden tot een negatieve spiraal. Er moeten structurele en fundamentele veranderingen komen om in Nederland een transit-georiënteerde metropool (TOM) van de grond te krijgen.

Economische veranderingen

Er zijn redenen genoeg in de huidige crisistijd om knooppuntontwikkeling te bevorderen. Vaak echter wordt de ontwikkeling van OV-knooppunten los gezien van de ontwikkeling van locaties die via snelwegen goed bereikbaar zijn. Omdat het merendeel van de werknemers per auto komt, zouden beleidsmakers moeten focussen op ontwikkeling van OV-knooppunten die ook goed ontsloten zijn door andere vervoersmiddelen. Daarnaast geldt dat mensen hun woon-werk afstand zo klein mogelijk willen houden. OV-knooppuntontwikkeling in de periferie zal daarom maar zeer beperkt succes hebben. TOD in Nederland zal zich moeten concentreren op high potential locations, teneinde economische baten voor bedrijven en mensen te maximaliseren.

Institutionele veranderingen

Voorbeelden van succesvolle TOD-regio's in het buitenland hebben onderling veel overeenkomsten. Gebieden waar voorheen verspreide ruimtelijke patronen en autogebruik dominant was hebben tenminste twintig jaar nodig gehad om meer positieve ruimte en mobiliteitspatronen te ontwikkelen. De situatie in Nederland staat wat de ontwikkelingen van succesvolle TOD nog in de kinderschoenen. Regio's zoals Perth, Portland en Vancouver gebruiken ook pakketten van juridische, financiele, en socio-culturele maatregelen die sectoraal scheidingen, politieke verschillen en periodes overbruggen. Een belangrijke factor voor succes in alle drie casussen is het plaatsvinden van intensieve en brede maatschappelijke debatten waarin de politiek en het publiek expliciet keuzes maken voor een duurzame en leefbare toekomst in de vorm van ontwikkeling volgens de TOD principes. We zien vaker dat de animo voor TOD is geboren binnen grassroots en lobby organisaties. In Nederland kunnen we hiervan leren om het debat toegankelijker te maken.

TOD is niet het einddoel

TOD of knooppuntontwikkeling moet nooit als einddoel gezien worden. TOD zijn zeer complexe ontwikkelingen die jaren duren en veel tegengeluiden kunnen opwekken. Alleen als de kosten en baten duidelijk en relevant zijn voor iedereen kunnen we onze huidige vicieuze cirkel doorbreken tot een duurzaam, leefbaar en concurrerende TOM in de toekomst.

Hans Koster is promovendus in de stedelijke economie aan de Vrije Universiteit Amsterdam.
Wendy Tan werkt aan haar promotie op "Institutionele prikkels voor knooppuntontwikkeling in corridor verband" aan de Universiteit van Amsterdam.

Metropolitane strategie is politiek

Léon Groenemeijer

Nederland is, na decennia van suburbanisatie stimulerend beleid, toe aan verdichtingspolitiek. Werken, wonen en verplaatsen volgens het triumviraat 'Nederland Distributie- en Landbouwnatie', 'stimulering eigenwoningbezit' en 'ruim baan en plaats voor de heilige koe' lopen vast door de mondiale economische concurrentie, schuldencrisis en energieschaarste.

Om welvaart en welzijn van toekomstige generaties te accommoderen is inzetten op het versterken van kennisintensieve dienstverlening en maakindustrie – aantrekkelijk wonen in steden, verruimen van baan- en woonmobiliteit, vergroten van agglomeratievoordelen – nodig. De ruimtelijke configuratie van ons land, 'de in beginsel in West-Nederland aanwezige metropool' (Verklaring Deltametropool, 1998) biedt daartoe de mogelijkheden.

Overheidssturing

Waar en hoe wij wonen en werken wordt niet zozeer bepaald door de 'onzichtbare hand' van de markt, maar vooral door belastingen, regulering en ruimtelijke investeringen van de overheid. Stimulering eigen woningbezit (ruim 14 mld) en huurtoeslag (2.7 mld) vormen omvangrijke jaarlijkse geldstromen en bepalen in combinatie met de huurregulering de vraag op de woningmarkt. Jaarlijks spendeert het Rijk zo'n 3 à 4 miljard aan nieuwe infrastructuur en miljarden aan onderhoud en exploitatie. Rijksfinanciering van ruimtelijk beleid is minimaal; met moeite kan in de begroting 2012 een paar honderd miljoen hieraan toegerekend worden, dat loopt de komende jaren sterk terug.

Bevolkingsgroei en woningnood

Het beeld dat Nederland op termijn krimpt moet bijgesteld; ondanks, of dankzij, de crisis groeide de bevolking de afgelopen jaren stevig. Trendprognoses wijzen op langzaam afnemende groei en vanaf 2040 stabilisatie van het inwoneraantal rond 17.8 mln inwoners en 8.5 mln huishoudens. In Noordoost-Groningen en Zuid-Limburg krimpt de bevolking de komende decennia stevig, in grote delen van het land en zeker de Randstad groeit deze voorlopig door. De crisis op de woningmarkt, leidend tot een verdere daling van de nieuwbouwproductie, zorgt voor groeiende kwantitatieve discrepantie tussen vraag en aanbod: binnenkort kennen we weer woningnood. Voor het product wonen is de komende jaren minder geld beschikbaar. Banken en burgers moeten in de nasleep van de kredietcrisis hun kapitaalbuffers opschroeven. Prijzen van koopwoningen en de (residueel) berekende grondprijzen dalen verder. Gemeenten en ontwikkelaars moeten nog meer op grondposities afschrijven en binnenstedelijke projecten worden deels onbetaalbaar.

Overinvesteren in infra?

De infrastructuurplanning toont een ander beeld. De Rijksoverheid gebruikt sinds kort WLO-scenario's om investeringen op robuustheid te toetsen; het hoge (GE) en het lage (RC) scenario zijn verplicht gesteld bij Kosten-Batenanalyses (KBA) voor infraprojecten. Met de voorkeursbeslissing die op basis van o.a. een KBA plaatsvindt, vindt ook 'bevriezing' plaats van het scenario; berekeningen in de planuitwerkingsfase worden gebaseerd op het scenario waarop het voorkeursbesluit is gebaseerd. In praktijk wordt het GE-scenario gebruikt om plannen uit te werken, wat leidt tot overgedimensioneerde wegen, spoorlijnen en metroverbindingen.

Zowel CPB als PBL menen dat herziening van deze scenario's niet nodig is. Echter, de maatvoering van de in 2002 opgestelde scenario's is achterhaald. De bevolkingsgroei van de afgelopen tien jaar is niet verwerkt en elk jaar worden RC en GE extremer. Zo gaat het lage scenario (RC) uit van 15.8 mln inwoners en 7 mln huishoudens in 2040. In het rapport Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel is berekend dat dit scenario in 2040 veel hoger uitkomt: 16.9 mln inwoners en 7.7 mln huishoudens. Ook het hoge scenario wordt elk jaar extremer; rekenend vanaf 2010 komt ABF niet uit op 10.1 mln, maar op 9.6 mln huishoudens in 2040. Kortom, de bandbreedte in de WLO-scenario's is groot en wordt elk jaar minder waarschijnlijk. In werkelijkheid zien we een ontwikkeling die in géén van de vier WLO-scenario's is voorzien; de combinatie van lage economische groei en een relatief hoge bevolkingstoename.

Verkiezingsprogramma's

Het ruimtelijk investeringsbeleid is aan herijking toe. Politieke partijen moeten in verkiezingsprogramma's nieuwe lijnen uitzetten. Men moet de vruchten plukken van de gedane investeringen in verbeterde bereikbaarheid en de best ontsloten plekken intensiever gebruiken. Kantoren en winkelruimte zijn al voldoende, nu moet men inzetten op woningen. De crisis op de kantorenmarkt is een zegen; een te grote concentratie van kantoren rondom stationslocaties bedreigt de levendige mix van wonen, werken, voorzieningen en cultuur die nodig is om deze plekken 24/7 te benutten. Alleen al in de Noordelijke Randstad zijn de komende drie decennia 0,5 mln woningen nodig. Er is debat nodig met welke ruimtelijke en fiscale maatregelen dit mogelijk wordt gemaakt. Zomaar een paar (oude) ideeën:

- Rijk: Fiscale gelijkschakeling van huren en kopen
- Rijk: Van MIT naar MIRT – minder investeren in infrastructuur, meer in gebiedsontwikkeling
- Rijk: Verschuiving van rijks- naar provinciale of regionale belastingen, of verdergaande decentralisatie van rijksmiddelen voor infrastructuur, gecombineerd met een groter toepassingsgebied (ook ruimtelijke investeringen)
- Provincies/Regio's: Afwegingen maken tussen investeringen in infrastructuur, exploitatiebijdragen openbaar vervoer en grondkostenbijdragen
- Regio's: afschaffen van omslagfondsen waarbij per nieuwbouwwoning moet worden bijgedragen aan groen en infra, maar deze kosten ten laste te laten komen van alle inwoners en ondernemers in een regio
- Gemeenten: De hoogte van het staangeld (parkeergelden en parkeervergunningen) voor auto's in de publieke ruimte relateren aan de gemiddeld per woning beschikbare openbare ruimte in een buurt.

Léon Groenemeijer is werkzaam bij ABF Research als onderzoeker en adviseur.

Samenhang is sterk afhankelijk van het onderwerp van beschouwing. **Hoe groot is de metropool?** clustert de bijdragen die zich richten op de analyse en het gebruik van de verschillende schaalniveaus die in de metropool belangrijk zijn. Opvallend daarin is dat bij vrijwel alle bijdragen het dogma van het planologisch Randstad-concept is verlaten.

HOE GROOT IS DE METROPOOL?

Metropoolvorming en bestuurlijke vorm

David Evers

Sinds het 'ontdekken' van de (mega)stedelijke regio hebben planologen en andere deskundigen gepleit om ruimtelijke problemen op dat schaalniveau aan te pakken. Territoriale eenheden met historisch gegroeide grenzen zijn onvoldoende in staat geacht om antwoord te geven op typische metropoolopgaven zoals verstedelijking en transportinfrastructuur.

Ook in de Randstad is er gekeken of bestuurlijke grenzen meer in lijn gebracht kunnen worden met de ruimtelijke realiteit om de 'bestuurlijke drukte' te verminderen. De reeks (deels mislukte) initiatieven is opvallend: stadsprovincie, noord/zuidvleugel, WGR+, Deltametropool, Randstadprovincie. Betekent het gebrek aan bestuurlijke eenheid een bedreiging voor de concurrentiepositie van de Randstad?

Deze vraag geldt echter niet alleen voor de Randstad: de meeste metropoolregio's worstelen met hun bestuurlijke grenzen bij ruimtelijke ordeningsvraagstukken zoals het behoud van open ruimte en het optimaliseren van het regionale openbaarvervoersnet. Deze vraagstukken kunnen best worden beschouwd als problemen van collectieve actie (bijvoorbeeld prisoner's dilemma en tragedy of the commons) waarvoor meerdere oplossingen denkbaar zijn.

Uit een verkennend onderzoek naar de situatie in de Vlaamse Ruit, Rhein-Ruhr, Londen en San Francisco blijkt dat deze collectieve actie problemen in de praktijk op drie manieren worden opgelost: (1) hiërarchie (dat wil zeggen topdown regelgeving), (2) marktwerking en/of (3) samenwerking. Meestal wordt een combinatie of tussenvorm toegepast. Daarnaast wordt er ook gesproken over het creëren van nieuwe territoriale eenheden die beter aansluiten met de ruimtelijke realiteit, zoals het instellen van een metropoolregio of regionale vervoersautoriteit. Dit wordt vaak voorgesteld om vooral hiërarchische strategieën mogelijk te maken. De bevindingen worden in onderstaande tabel samengevat.

Uit de vijf casestudies blijkt dat er geen gouden regel bestaat voor welke oplossing het meest effectief is – in Engeland heeft het Green Belt beleid goed gewerkt, maar dit is in België volledig mislukt. De casestudies laten ook zien dat het soort oplossing (hiërarchie, marktwerking en samenwerking) dat in een (mega)stedelijke regio wordt toegepast niet per se samenhangt met het bestuurlijke stelsel. Men zou kunnen verwachten dat unitaire staten zoals de UK (en in mindere mate Nederland) vaker hiërarchie toepassen, maar dat wordt niet door de empirie bevestigd. Soms worden verschillende oplossingen in één casus toegepast (bv. zowel hiërarchie als marktwerking in Bay Area open ruimte). Ook blijken het juridisch systeem (continental vs. common law) en de heersende politieke cultuur niet direct samen te hangen met het oplossingstype.

Wat is er wel belangrijk voor succes?

Een van de bevindingen is dat het aantal en soort (publiek/privaat) partijen die erbij betrokken zijn er toe doen. Met OV in zowel de UK als VS is er sprake van vele concurrerende aanbieders die elkaar in de weg staan, wat strategische programmering op regionaal niveau belemmert, terwijl in de verdeelde en gefragmenteerde België voortgang wordt geboekt, deels omdat er slechts één nationale (nog publieke) aanbieder is.

Daarnaast blijkt lokaal draagvlak essentieel. Dit is een belangrijke reden voor de succesvolle Londen Green Belt, de mislukte Brusselse Green Belt en het gedeelde succes van het Groene Hart. Identiteit is een belangrijke factor bij draagvlak. Het is daarom aanbevelingswaardig om niet teveel in te zetten op (het creëren van) een bestuur op een niveau dat de burger niet herkent, zoals de Vlaamse Ruit of Rhein-Ruhr, maar aan te sluiten op historische eenheden. Verder blijkt dat het veranderen van bestuurlijke grenzen, bijvoorbeeld met het in het leven roepen van een metropoolbestuur, nieuwe bestuurlijke coördinatieproblemen veroorzaakt. Dit heeft problemen in de UK opgeleverd door een verslechtering van samenwerking met de gemeenten buiten groter Londen.

De gevonden complexiteit en diversiteit tussen en binnen casestudiegebieden bevestigen dat problemen in de (mega)stedelijke regio maatwerk vereisen. Dit mag echter niet worden gezien als een pleidooi voor marktwerking of samenwerking. Hiërarchie blijft een belangrijk middel. Gegeven de omvang van de megaregio's en de politieke macht ervan moet dit in de meeste gevallen van de nationale overheid komen. Deze conclusie strookt niet met het heersende discours om zaken op regionaal schaalniveau te organiseren of aan de samenleving over te laten.

Regio	Bestuurlijke hervorming	Regionaal OV	Bescherming open ruimte
Randstad	Verschillende en meestal mislukte pogingen om regionaal bestuur op niveau van Noord/Zuid vleugel, stadsprovincie, Randstadprovincie.	Geen Randstadniveau OV systeem of coördinatie (hiërarchie). NS is de facto vervoersaanbieder op Randstadniveau. Stadsregio's werken samen voor eigen net (samenwerking).	Gemengd succes in bescherming groene hart en sturing verstedelijking (hiërarchie). Soms weerstand lokale politiek.
Londen en South East	Sterk regionaal bestuur voor Londen ingesteld. Gaat ten koste van samenwerking met groter regio. Andere regio's minder succesvol.	Moeite om OV met de vele betrokkene partijen te verbeteren en een infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling af te stemmen (marktwerking).	Green Belt (hiërarchie) gezien als succes. Een belangrijke reden is het steun van lokale partijen.
Rhein-Ruhr	Geen sprake van bestuur op RR niveau, sterke institutionele obstakels. Ruhrgebiet heeft wel bestuur maar weinig macht.	Regionale autoriteit waarin gemeenten samenwerken heeft veel zeggenschap over nieuwe infrastructuur (samenwerking). Wordt als succes beschouwd.	Emscher Park (samenwerking) gezien als een succes voor ontwikkeling open ruimte. Maar het verstedelijkingsdruk is minder dan in Randstad en Londen.
Vlaamse Ruit	Succesvol instelling van deelstaten met veel macht die passen bij identiteit, dwz de taalgrenzen. Dit maakt samenwerking soms lastig.	Stapsgewijze benadering (samenwerking) wordt als succesvol beschouwd gezien de institutionele complexiteit.	Green Belt rondom Brussel en ander beleid voor open ruimte niet als succesvol beschouwd (hiërarchie).
Bay Area	Zwakke coalitie van gemeenten op regioniveau. Geen steun voor een bestuur op dit niveau, zelfs onder planologen.	Aanbieders werken niet samen (marktwerking) ondanks bestaan van regionale autoriteit (hiërarchie).	Gemeenten trekken onvoldoende samen op om ruimte open te houden (marktwerking). Maar natuur wordt wel goed beschermd (hiërarchie).

David Evers is senior onderzoeker ruimtelijke ordening bij het Planbureau voor de Leefomgeving, afdeling ruimtelijke ordening en leefkwaliteit.

Leren van Zwitserland

Arjan Harbers

De Nederlandse naoorlogse ruimtelijke ordening heeft veel steken laten vallen en het grote aantal files zijn een gevolg hiervan. In Zwitserland staan daarentegen vrijwel geen files als gevolg van woon-werkverkeer.

De Zwitserse overheid zet al jaren in op het openbaar vervoer en koppelt haar ruimtelijke ordening hieraan. Dit beleid wordt ondersteund door fiscale maatregelen en secundaire arbeidsvoorwaarden die het onaantrekkelijk maken om op grote afstand van het werk te wonen.

We bestrijden Nederland files met rijstrooksignalering, spitsstroken, carpoolstroken en wellicht rekeningrijden. Dit verlicht het fileprobleem hooguit tijdelijk, een oplossing is het niet. De wegcapaciteit is eindig en het autoverkeer neemt jaarlijks met enkele procenten toe. Recent is veel onderzoek gedaan naar regio's met fileproblemen vergelijkbaar met de Randstad, een spiegeling aan een vergelijkbare regio met nauwelijks files, zoals het Zwitserse Mittelland is echter nooit gemaakt. Mittelland beslaat grofweg Zwitserland ten noorden van de Alpen, telt 5,5 mln inwoners en is ook polinucleair netwerk van middelgrote steden. In Zwitserland staan voornamelijk files bij wegwerkzaamheden, ongevallen of op zondagavond op wegen uit de Alpen naar de steden. Zowel het autobezit als het -gebruik zijn veel goedkoper dan in Nederland, een treinkaartje is wezenlijk duurder. De snelweglengte per persoon is gelijk in beide landen. Verklaringen voor het geringe aantal files moeten gezocht worden in het landschap, de ruimtelijke ordening en de cultuur.

Landschap

Het Zwitserse landschap van bergen en dalen is van grote invloed op de stedelijke structuur. Infrastructuur wordt van oudsher parallel aan de rivieren gebouwd, zodat weinig hoogteverschillen overwonnen hoeven te worden. De verstedelijking is lineair omdat ze in eerste instantie plaatsvindt in de dalen. Niet alleen de opeenvolgende steden liggen op één lijn, ook de steden hebben lineaire vormen. De ontstane verstedelijkingsvorm is zeer efficiënt voor het openbaar vervoer en in hoge frequentie te ontsluiten door één doorgaande lijn met daarop verdeeld een aantal haltes. In het vlakke Nederlandse landschap liggen steden ook van oorsprong aan rivieren, maar wegen hoefden niet noodzakelijk in het "dal" te worden aangelegd, dus zijn er hier weinig lineaire verstedelijkingsstructuren.

Ruimtelijke ordening

Waar het in Zwitserland logisch was om verstedelijking aan spoorlijnen te linken is dat hier niet zo: tientallen kernen met enkele tienduizenden inwoners in de Randstad ontberen treinverkeer. In Zwitserland ligt vrijwel iedere kleine kern aan een spoorlijn. De Nederlandse afhankelijkheid van het, in Zwitserland niet bestaande, actieve grondbeleid voor de gemeentelijke financiën stimuleert stedelijke uitbreiding. In Zwitserland profiteert de agrariër van de waardestijging als landbouwgrond een woonbestemming krijgt en mag landbouwgrond

alleen onder agrariërs worden verhandeld, dit voorkomt speculatie. Door zijn compactere verstedelijking zijn er in Zwitserland in principe kortere afstanden binnen de kernen en minder behoefte aan mobiliteit. Stadsuitbreiding wordt tegengewerkt door de landbouwlobby; er moet genoeg landbouwoppervlakte zijn om de Zwitsers van lokale landbouwproducten te voorzien.

Rondom de Zwitserse grote steden is sinds de jaren '80 fors gebouwd aan het S-Bahn netwerk, langs de stations staan hoge dichtheden kantoor- en woongebouwen, terwijl hier kantoren langs snelwegen staan en kantoorgebouwen zelfs bij grote intercity stations verpieteren.

De Zwitserse ruimtelijke ordening is eigenlijk niets nieuws en gaat precies volgens het boekje zoals dat hier ook bekend is!

Cultuur

In Zwitserland reizen veel mensen die hier met de auto zouden reizen met het openbaar vervoer. In de modal splits valt op dat de Zwitser voor het woon-werkverkeer tweemaal en in het zakelijke verkeer zelfs ruim driemaal zoveel afstand met de trein aflegt. Verder woont de Zwitser op gemiddeld 12 km en de Nederlander op 18 km van zijn werk. Dit kan te maken hebben met de flexibelere arbeid- en woningmarkt in Zwitserland, waardoor men eerder werk en wonen op elkaar afstemt. Bovendien zijn de secundaire arbeidsvoorwaarden in Zwitserland beperkt; reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer is uit den boze en opmerkelijk is de afwezigheid van auto's van de zaak.

Toepassing op Nederland

De Zwitser ervaart gemiddeld per persoon de helft van het aantal files als de Nederlander. Een grote afstand tussen steden werpt een drempel op om te pendelen, dat verklaart een deel van de Zwitserse fileluwte. De modal splits en de ruimtelijke ordening in Zwitserland laten zien dat Nederland kansen liet liggen om congestie te voorkomen: talloze woningen en werkplekken verrezen op plekken waar openbaar vervoer geen reële optie is en het flankerende fiscale beleid is amper gericht op een modal shift richting openbaar vervoer. Verder is de kwaliteit van de open ruimte slecht benut: de kustlijn is min of meer onbebouwd en de bufferzones zijn weinig zichtbaar. Daarnaast heeft het taboe op bandsteden geleid tot introverte woonwijken, wat efficiënte koppeling van verkeer en mobiliteit belemmert. Deze gemiste kansen bieden nog wel mogelijkheden voor de toekomst. Het ministerie van I&M stuurt in zijn Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aan op een integrale benadering van infrastructuur en ruimte. Met het opheffen van de rijksbescherming voor bufferzones dienen zich kansen aan voor lineaire verstedelijking langs railinfrastructuur.

Het Zwitserse beleid – gericht op compacte verstedelijking en openbaar vervoer – wordt succesvol topdown ingezet, gesteund door een ruim draagvlak onder de bevolking: die heeft de rijksoverheid, o.m. via verkiezingen en referenda, het mandaat gegeven om zich te laten 'betuttelen'. Misschien in Nederland ondenkbaar, maar wellicht toch – met een halvering van de files in het vooruitzicht – de overweging waard. Dit beleid betaald zich ook terug in de leefkwaliteit: Bern, Genève en Zürich behoren tot de top tien van steden met de hoogste leefkwaliteit. Nederland scoort pover: alleen Amsterdam staat in de top 50.

Arjan Harbers is stedenbouwkundige en oprichter van bureau Topotronic.

Corridorvisie als integraal planningsinstrument

Thijs van Spaandonk, Katharina Hagg & Rick ten Doeschate

Het met multimodale knooppunten verbinden van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling bevordert het creëren van duurzame en competitieve stedelijke regio's. In Nederland worden de kansen op dit gebied nog onvoldoende gegrepen.

De introductie van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), de groeiende relevantie van de regionale schaal en de decentralisatie van het ruimtelijke beleid vragen om regionale gebiedsvisies die in beeld brengen hoe mobiliteit en ruimte te koppelen en de potentiele betekenis van PHS voor de ruimtelijke ontwikkeling tonen. Regionale en lokale overheden moeten overtuigd raken van het belang van een goede gebiedsvisie op het niveau van corridors van spoor-én snelweg en ze moeten instrumenten krijgen om in de toekomst samen met de stedenbouwkundige discipline zelf gebiedsvisies op te stellen.

Kansen voor de toekomst

Nederland functioneert steeds meer als één netwerkstad waar steeds meer delen van het land onderdeel uitmaken; de Deltametropool breidt zich richting van Brabantstad, de KAN regio en Zwolle, onderdeel van een internationaal stedelijk netwerk waarbinnen niet afstand maar tijd maatgevend wordt. Met de verhoging van de frequentie en de snelheid van het treinvervoer, de verbetering van de koppeling tussen weg en spoor en het concentreren van voorzieningen rondom knoop-punten komen meer woon-, werk-, en recreatieplekken dicht bij elkaar te liggen.

Corridorvisie is wenselijk

'Nederland als netwerkstad' is niet nieuw. Binnen de vereniging Deltametropool is 'knooppunten' één van de drie inhoudelijk pijlers. De vraag hoe knooppunten een bijdrage kunnen leveren aan stedelijke en programmatische vraagstukken wordt echter nog maar mondjesmaat behandeld. Er blijven zowel op regionale schaal, als op de schaal van de knoop kansen gemist.

Het opstellen van een corridorvisie kan daarin verandering aanbrengen. Op hoofdlijnen houdt dit het volgende in:

- Integrale benadering van de netwerken: landschap, stedenbouw, mobiliteit, economie op verschillende schaalniveaus, zowel een ruimtelijke strategie op regionaal netwerkniveau als op de specifieke ruimtelijke en programmatische uitwerking van de knopen zelf.

- Aansturing op de programmatische diversiteit tussen de verschillende (multimodale) knopen en voorkomen van 'Knooppuntkannibalsime'.

- Slimme programmatische mix van woon-, werk en recreatieve plekken ter voorkoming dat treinen en metro's in de spits in een richting vol en in de andere leeg zijn. Met driedubbel gevolg: betere bereikbaarheid van de voor-zieningen, beter gebruik en een betere bezetting van het openbaar vervoer.

- Gebaseerd op een analyse van de maatschappelijke, economische en ruimtelijke dynamiek van een gebied, met grote voordelen op het gebied van duurzaamheid.

Het maken van een corridorvisie

Bij het maken van een corridorvisie staan vier opgaven centraal:

1. Inventariseer de betreffende corridor: analyse van geologische, landschappelijke, stedelijke, demografische en sociaal-economische lagen en de interactie hiertussen. Analyse van de bestaande plannen op en rondom de corridor. Analyse van de lokale dynamiek; historische ontwikkelingen, huidige situatie en prognoses.

2. Concrete programmatische en ruimtelijke gebiedsvisie: Maken van een driedimensionale dynamische ontwikkelingsmatrix – op de assen; ontwikkelingsmogelijkheden, ontwikkelingsdruk en ruimtelijke ambities – onderscheiden in korte-, middellange- en lange termijn. Gebiedsvisie opstellen regionaal en lokaal niveau, met aandacht voor korte- (quick wins), middellange- en lange termijn en de identiteit van de knopen.

3. Strategie maken hoe tot realisatie te komen en spelregels maken voor de lange termijn. Kijk naar internationale voorbeelden zoals Hong Kong, Japan, Stockholm en Singapore. Welke instrumenten zet de overheid in op gemeentelijk-, regionaal-, provinciaal – en nationaal niveau?

4. Ontwerpgerichte ingrepen om de potentie en ruimtelijke kwaliteit van de knopen en omgeving te verbeteren. Let op de combinatie van het oplossen van de logistieke programma- en vervoersknoop, het ontwerpen van verblijfsruimte en hechting van de knoop in het stedelijk en/of landschappelijk weefsel.

Daarbij zijn drie aspecten van groot belang.

• Het ontwerp/ verhaal: er moet een overtuigend beeld ontstaan op basis van diepgaande analyse en lokale kennis in samenwerking met andere disciplines, burgers, overheden en bedrijven.

• De strategie en het programma: moeten robuust en flexibel zijn, met duidelijke prioriteiten en gangmakende projecten terwijl er openheid voor initiatieven blijft.

• Het proces: welke partijen moeten betrokken worden, wie is projecteigenaar, hoe functioneert de samenwerking

Multidisciplinair team

Een dergelijke visie kan alleen opgesteld worden door een multidisciplinair team: stedenbouwkunde, mobiliteit, land-schapsarchitectuur en ruimtelijke economie/geografie moeten samenkomen. Betrokkenheid van alle stakeholders is van belang: verschillende overheden op regionaal en lokaal niveau: gemeentes, provincies en Rijk, ontwikkelaars, vervoerders en grondeigenaren. De visie doet uitspraken over de programmatische afstemming, de gewenste ruimtelijke kwaliteit en het ontwerp van de infrastructuur. Het doet niet alleen voorstellen voor de samensmelting van stad, land en mobiliteit, maar brengt ook de verschillende partijen bij elkaar door middel van de communicatieve taal van het ontwerp. Op die manier dragen corridorvisies bij aan een duurzamere en economisch competitievere Deltametropool.

Thijs van Spaandonk, Katharina Hagg en Rick ten Doeschate zijn werkzaam bij VenhoevenCS.

Voorstel tot een compacte en klimaatbestendige Metropool Holland achter de duinen

Joop B. Buunk

Op de lange termijn stijgt het zeewater en daalt en verzilt het Groene Hart. Op zeer lange termijn lijkt een geleidelijke verplaatsing van de Randstad in oostelijke of zuidelijke richting tot de mogelijkheden te behoren. Echter, een vlucht richting zee betekent veel minder kapitaal verlies en sluit aan bij de Nederlandse cultuur. Aangezien grote gebeurtenissen hun schaduw vooruitwerpen lijkt het zinvol hierover door te fantaseren.

De duinen langs de Zuidvleugel van de Randstad kunnen op den duur gemakkelijk met enkele kilometers verbreed worden. Niet om, zoals de heer Schrijnen voorstelt, op de nieuwe duinen een fietspad aan te leggen, maar om hier op termijn hoogwaardige verstedelijking te laten plaatsvinden. Het Groene Hart wordt langzaam aan de natuur teruggegeven. Deels door het onder water te zetten, deels door moeras-, veenvorming en verbossing, met veel mogelijkheden voor recreatie en drijvend wonen. Wanneer voor dit zeer lange termijn perspectief gekozen wordt, betekent dit dat de Hollandse Metropool niet vergroot wordt met uitlopers, maar verkleind wordt naar de zone Rotterdam-Den Haag-Amsterdam. Alleen dan ontstaat voldoende dichtheid en compactheid voor een grootstedelijke duurzame ontwikkeling.

Toelichting

Nog niet zo lang geleden koersten we aan op de vorming van de Randstad Metropool. De Regio Randstad bracht in 2004 de visionaire studie een Economische Strategie Randstad uit. In de structuurvisie Randstad 2040 werd echter op grond van de RPB studie “vele steden maken nog geen Randstad” geconcludeerd dat de massa van de Randstad te verspreid is om als één samenhangend stedelijk milieu met bijbehorende agglomeratievoordelen te kunnen functioneren. Ook de conclusie uit de studie “New Economic Geography, Empirics, and Regional Policy van het CPB uit 2005 “Agglomeration is local. It is most pronounced at a sub provincial scale” wijst in die richting. Wil men agglomeratievoordelen oogsten dan is een compactere Randstad gewenst.

Natuurlijk kan men ook de ambitie om een (grotere) metropool dan de huidige Metropool Amsterdam te realiseren

laten schieten, een standpunt dat men ook in kringen van de vereniging Deltametropool hoort. Dit met het argument, dat we zonder een metropool van allure toch tot de rijkste landen van de wereld behoren en prettig wonen in onze polycentrische Randstad. Echter, uit recente studies van het Planbureau voor de leefomgeving blijkt dat een hoge dichtheid en grote massa in belangrijke mate onze concurrentiepositie bepalen, zowel bij onze export als bij het aantrekken van buitenlandse investeringen.

Er zijn dus goede redenen om naar een kleinere Randstad te streven, maar dat is wensdenken; de feitelijke ontwikkelingen gaan in een heel andere richting en het is de vraag of het tij te keren is. De klimaatveranderingen waardoor het zeewater stijgt en het Groene Hart daalt en verzilt, scheppen echter nieuwe kansen en bedreigingen. Verbreding van de duinen scheppen nieuwe en aantrekkelijke mogelijkheden voor verstedelijking. Vernatting van het Groene Hart draagt bij aan een aantrekkelijk woonmilieu, maar legt beperkingen op aan de ontwikkeling van de Randstad.

Dit schept kansen voor een zeewaartse ontwikkeling van de Randstad langs de as Amsterdam - Den Haag / Rotterdam. Een klimaatbestendig alternatief is een compacte ontwikkeling langs de as Amsterdam-Utrecht en verder naar het oosten en het zuiden. Dit levert kapitaalverlies op en vooralsnog minder agglomeratievoordelen.

De klimaatverandering legitimeert daarom een zeewaartse strategie; blijft de vraag of het haalbaar is. Het aantrekkelijke woon- en werkklimaat, maar vooral de relatieve veiligheid, die wonen en werken achter en op de verbreedde duinen biedt, zullen hun werk moeten doen. Een zeewaartse ontwikkeling van de Randstad heeft als bijkomend voordeel dat het oogsten van agglomeratievoordelen om de volgende redenen meer nabij komt:

- Voldoende massa en dichtheid voor agglomeratievoordelen komen in beeld
- De verkeersinfrastructuur is in de Noord-Zuid richting binnenkort sterk verbeterd (TGV!)
- Deze zone beschikt over de bekende hoogwaardige economische activa.

Er zijn echter ook een aantal risico’s en onzekerheden:

- Onzeker is of de bedrijven en de bevolking de geboden vestigingsmogelijkheden kiezen.
- Het risico is “the winner (Amsterdam) takes all”; Rotterdam en Den Haag hebben wel kansen als niche-speler. Ook de kennis-as met de middelgrote steden Delft en Leiden kan een toplocatie zijn voor bepaalde internationale innovatieve bedrijven en R&D&D.
- De kurken van de Zuid-Hollandse economie, de topsectoren die grotendeels behoren tot het Haven Industrieel Complex en de Greenports, vergen veel ruimte. Ruimtelijke inpassing is nu al een probleem en zou bij deze metropoolstrategie nog groter kunnen worden. De ruimtelijke mogelijkheden ten zuiden van de Maas veranderen er niet door.
- Meer factoren dan kwantiteiten als dichtheid en massa spelen een rol bij het creëren van agglomeratievoordelen. Dit schept onzekerheden.

Beleidsconsequenties

Deze lijken vooralsnog gering. De verbreding van de duinen zal wat sterker aangezet moeten worden. Het bieden van een klimaatbestendig, hoogwaardig grootstedelijk woon- en werkmilieu zal het werk moeten doen.

Joop B. Buunk is gepensioneerd bij de Provincie Zuid-Holland en nu werkzaam als zelfstandige zonder personeel.

De weerbare regio

Helmut Thoele

De weerbare regio draait om een verandering van perspectief binnen een context van minder kwantitatieve groei, opeenvolgende crisissen, minder overheidsmiddelen en minder geloof in maakbaarheid an sich.

Regio's moeten daarom meer dan ooit doeltreffender en selectiever gebruik maken van bestaande kwaliteiten en van voor de hand liggende agglomeratievoordelen. Op basis van kennis uit het lopende traject willen we via gezamenlijke casestudies de volgende stap naar de toepasbaarheid en stapsgewijze verbetering van instrumenten en samenwerking maken.

Achtergrond

De weerbaarheid waarop het verhaal zich richt, is dan ook meer dan groeivermogen en het faciliteren van kwantiteit. Een weerbare regio is een regio die negatieve economische schokken kan verwerken en bovendien in staat is in te springen op veranderingen in het mondiale economische krachtenveld. Organiserend vermogen op samenwerking en het maximaal benutten van agglomeratievoordelen vergt een slimme positionering binnen ruimtelijk-economische netwerken en een bijbehorend doorontwikkelend instrumentarium om onderscheidend te zijn in de concurrentie op de wereldmarkt. De huidige economische crisis test serieus de weerbaarheid van economieën. Vooral ook die van regio's, omdat sectorale specialisaties en al dan niet succesvolle locatiefactoren vooral op regionaal niveau hun weerslag hebben.

Twee innovatieve deelonderzoeken

Op dit moment kijken we op twee manieren naar innovatieve cross-overs tussen sectoren. Ten eerste naar skill-gerelateerdheid tussen gedetailleerde sectoren behorend tot de regionale clusters. Uit recent onderzoek blijkt dat menselijk kapitaal, vaardigheden en kennis de belangrijkste voorwaarden vormen voor groei door kruisbestuiving. Mensen ontwikkelen en verspreiden nieuwe kennis in een "open-innovatie" context, en passen het toe in individuele cases. Een diversiteit aan gerelateerde kennis zorgt voor de meeste nieuwe ideeën – meer nog dan witte jassen in een R&D-laboratorium. We meten arbeidsmobiliteit van werknemers en concluderen zo welke sectoren met elkaar samenhangen, doordat ze een kennisbasis en skills delen. Hierdoor komen ook potentieel gerelateerde sectoren naar voren: sectoren die (nog) niet door toeleverings- of samenwerkingsrelaties bekend zijn.

Een tweede manier om vernieuwende sectoren en functies in de regio te identificeren is door te kijken naar buitenlandse investeringen. Deze zijn veelal hoogwaardiger, want per definitie gesteund door een internationaal netwerk met mobiele kenniswerkers en in groeisectoren, getuige risicovolle investeringen buiten de eigen grenzen van multinationals. Ook hier kijken we naar kansrijke sector-functie combinaties.

Gezamenlijk geven de skill-gerelateerdheid van sectoren en de patronen van buitenlandse investeringen een goed beeld van de "gouden groeiranden" van sectoren en functies die aansluiten bij de bestaande regionale clusters. Het helpt de overheden en hun strategische partners om specifieker te kiezen, complementariteit binnen de regio te inventariseren en concurrentie op FDI-gebied van de regio met andere regio's in Europa te duiden. Naast deze informatiebehoefte, zal een brede discussie ook vooral in moeten gaan op de regionale beleidsinitiatieven die aansluiten bij de gevonden relaties.

Instrumenten

Uitkomsten uit de 2 benaderingen laten zien welke sectoren groeipotenties hebben en welke sectoren beperkingen ondervinden in hun groei in een gewenste richting; maar ook op welke sectoren regio's zich moeten richten bij het aantrekken van buitenlandse investeringen (en uit welke regio's) om kansrijk te zijn. Uit de twee studies komt verder naar voren dat regio's beleidsinstrumenten specifieker kunnen uitbouwen en toepassen, zoals beleid gericht op broedplaatsen, een internationaal ingebedde regionale kennis- en innovatie-infrastructuur op verschillende niveaus, (internationale) bereikbaarheid gekoppeld aan regionale TOD-structuren, het aanbieden van hoogwaardige ruimte, gerichte acquisities die uitgaan van de kennisrijke segmenten (DBI) en huidige aanwezige skills en het aanbieden van goede woon-, werk- en recreatiemilieus voor meer kennisintensieve sectoren en functies. Twee belangrijke beleidsfuncties betreffen ten eerste kwalitatief arbeidsmarktbeleid (zoals het afstemmen van opleidingen en de arbeidsvraag vanuit bedrijvigheid) en valorisatiebeleid (het concreet toepassen van in kennisinstellingen ontwikkelde kennis).

Een beleidselement waar niet alleen de provincie, maar alle regionale samenwerkingsverbanden voor moet staan is het stimuleren van de dialoog, het tot stand brengen van nieuwe coalities in de regio van markt-, bestuurs- en kennispartijen, dat een uitwerking moet hebben op verschillende schaalniveaus. Binnen Zuid-Holland (b)lijkt bijvoorbeeld potentieel voor een vruchtbare kruisbestuiving tussen gerelateerde sectoren en functies, op regionale schaal, tussen het noordelijke deel van de provincie dat meer gericht is op dienstverlening, ICT en life-sciences, en het zuidelijke deel dat meer gericht is op waterbouw, transport, en chemie. Tevens moet er goed nagedacht worden over de aansluiting van het noordelijke deel bij Noordvleugel-clusters. En nog verder weg moet in de juiste netwerken worden ingehaakt: de clusters in Eindhoven, nationale in het topsectorenbeleid, iEuropees bij zich massaal smart-specialiserende topregio's, en mondiaal in waardeketens, FDI- en kennisnetwerken. In de huidige netwerkeconomie opereert geen enkele regio meer in isolatie – het zoeken van schaalvoordelen door aansluiting bij anderen is een 'slimme specialisatie-optie".

Samenwerking in de Deltametropool

De spelers in de Deltametropool moeten hun rol in deze vraagstukken beter oppakken en zich inbrengen in concrete pilots om – door de bril van weerbaarheid – opnieuw naar hun gebied en netwerk te kijken. Daarvoor is samenwerking nodig; met marktpartijen, overheden en kennisinstellingen. Met wie, hoe, waar, waarmee, waarom (niet)?

Helmut Thoele is senior stedenbouwkundige bij de Provincie Zuid-Holland.

Metropoolvorming in de praktijk: metropolitane strategieën in Europa

Koen Hollander, Marloes Hoogerbrugge & Evert Meijers

Metropolen nemen verschillende vormen aan: van een uitdijende stad waarin kleinere omliggende steden geleidelijk onderdeel worden van de metropool ('incorporatiemodel'), tot een constellatie van kleinere en middelgrote steden die samen een metropoolregio vormen ('fusiemodel').

De dominante verschijningsvorm van de metropool is steeds meer die van een netwerk van steden. Metropoolvorming brengt nieuwe vraagstukken met zich mee, vraagstukken die per dimensie verschillen, evenals de manier waarop Europese steden hiermee omspringen.

Om processen van metropoolvorming inzichtelijk te maken heeft EMI een enquête gehouden onder Europa's honderd grootste metropolitane regio's. Een eerste inzicht werd aangevuld met een casestudies waarvoor een groot aantal lokale stakeholders is geïnterviewd. De casestudies zijn: Linköping-Norrköping in Zweden, Porto in Portugal, Tri-City Regio (Gdansk, Gdynia, Sopot) in Polen, Milaan in Italië, Metrpolregion Mittel-Deutschland (o.a. Leipzig-Halle-Dresden) en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Metropolitane strategieën

In de casestudies stond de metropolitane strategie centraal, soms expliciet aanwezig in de vorm van beleidsdocumenten, soms meer impliciet. Gekeken is hoe deze strategieën de ruimtelijk-functionele, culturele en institutionele-bestuurlijke integratie binnen de regio bevorderen.

De functionele dimensie richt zich op o.a. integratie van de arbeidsmarkt, voorzieningengebruik en handelsrelaties tussen bedrijven. De afstand tussen steden en de massa van die steden zijn sterk bepalend voor de mate waarin steden functioneel met elkaar verweven zijn. Metropolen van het 'incorporatiemodel' zijn doorgaans sterker functioneel verweven dan steden in metropolen van het 'fusiemodel'. Vaak is het activiteitenpatroon van bewoners in het 'fusiemodel' nog gericht op de centrale stad en kris-kras verplaatsingen beperkt, dus is integratie een issue. Vraag is welke mate van integratie nagestreefd dient te worden?

Naast expliciet beleid, zoals infrastructuurontwikkeling en OV-systemen, is vaak sprake van impliciet beleid. Zo opende de universiteit van Linköping een campus in de buurstad Norrköping en is de Metropoolpas van Rotterdam en Den Haag ook een goed voorbeeld.

De culturele dimensie richt zich op de identiteit van de metropool en de mate waarin men bewoners en bedrijven zich onderdeel voelen van de regio. Hoe sterker de culturele integratie, hoe eenvoudiger de samenwerking. De meeste Europese metropolen kennen geen sterke rivaliteit, een gedeelde regionale identiteit is echter nog ver te zoeken. Metropolen richten zich voornamelijk op externe profilering en niet zozeer op interne profilering, deels om de lokale identiteit te behouden en geen regionale identiteit op te dringen, deels omdat ze verwachten dat de externe regionale profilering vanzelf 'landt' en de lokale identiteit vervangt. Steden weten dat een sterk merk goed is om internationale bedrijven aan te trekken en de regio op de kaart te zetten. Zo hebben de Zweedse steden Linköping en Norrköping een gedeelde business club van de vier profsportclubs.

De institutionele dimensie richt zich op het vraagstuk van metropolitan governance. Dit blijkt ingewikkeld: bestuurlijke samenwerking vindt voornamelijk op vrijwillige basis plaats. Sommige steden ontwikkelen regionale projecten samen, maar een metropoolregio met een juridische basis is schaars. Dit komt onder andere door de institutionele fragmentatie, zichtbaar in bijvoorbeeld Milaan, waar veel verschillende overheidslagen betrokken zijn bij en al meer dan 200 gemeenten onderdeel zijn van de regio. Opvallend is de rol van politieke leiders in het bestuurlijke proces. De burgemeesters van Den Haag en Rotterdam maken zich sterk voor een succesvolle metropoolregio, terwijl hun collega's in Gdansk en Gdynia continu met elkaar in conflict zijn, zodat er binnen deze regio twee 'metropolitan authorities' zijn opgericht! Steden met verschillende economische sectoren vinden samenwerking eenvoudiger, omdat ze elkaar niet beschouwen als concurrenten. Steden met een complementair karakter kunnen profiteren van elkaars nabijheid. Steden met een sterk overeenkomstig economisch profiel hebben meer moeite met samenwerking, zoals blijkt in de Tri-City Region in Polen waarbij Gdansk een containerterminal ontwikkelt terwijl de capaciteit van de terminal in het op 15 kilometer gelegen Gdynia volstrekt onderbenut blijft. Beide steden stellen het lokale belang voor het regionale belang. Een goed functionerend regionaal vereveningsmechanisme waarbij winst maar ook verlies gedeeld wordt, ontbreekt hier evenals in veel andere regio's. Hoe kosten en baten te verdelen in win-lose situaties?

Conclusie en stellingen

Er is geen 'one-size-fits-all' policy voor metropolen. De metropolitane strategie moet gericht zijn op (functionele) relaties die er al zijn en niet blijven hangen in bestuurlijke vraagstukken. Daarnaast is het belang van culturele dimensie vaak nog onderbelicht terwijl juist deze de regio kan versterken door de regio in de 'mental maps' van de bewoners en bedrijven te krijgen: zij moeten de potentie van de regio inzien en ontdekken dat zij gebruik van elkaar kunnen maken. Samen kunnen steden een kritische massa vormen die van belang is om topvoorzieningen, topsectoren en een gevarieerd aanbod van woningen aan kan trekken. Door krachten te bundelen kunnen metropolen elkaars potentieel optimaal benutten. Grote vraag bij metropoolvorming is hoe regio's in een opwaartse spiraal van functionele integratie-culturele integratie-bestuurlijke integratie-functionele integratie etc. kunnen komen. Samenwerking zal in ieder geval moeten inhouden dat duidelijke keuzes en afwegingen gemaakt moeten worden.

Koen Hollander is assisten programmamanager bij het European Metropolitan network Institute (EMI).
Marloes Hoogerbrugge is als junior onderzoeker werkzaam bij EMI.
Evert Meijers is senior onderzoeker bij de sectie Stedelijke en Regionale Ontwikkeling van het onderzoeksinstituut OTB, TUDelft.

Metropoolvorming in Nederland en Noord-West Europa

Joost P. van Iersel

In mijn visie moet alle ruimtelijke ordening inspelen op natuurlijke sociaaleconomische en demografische bewegingen. Zij brengt op flexibele wijze – top-down én bottom-up - structuur aan in wat zich ontwikkelt en verbetert de randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling.

Deze randvoorwaarden moeten worden geïnspireerd door verwachtingen voor de toekomst en door doelstellingen die daaruit afgeleid worden. De visie moet een gebied met een kritische massa betreffen, d.i. een voldoende omvangrijk gebied, waarin een aantal belangrijke, toekomstgerichte economische en maatschappelijke functies zelfstandig ten uitvoer kunnen worden gelegd en ambities met succes kunnen worden waargemaakt. Daarop is het concept van de metropolitane regio gebaseerd. De metropolitane regio is niet een traditionele administratieve eenheid, maar is veeleer de resultante van een wenselijke wisselwerking van aanwezige functies, zoals daar zijn de arbeidsmarkt, economische activiteiten, (verwachte of te bevorderen) nationale en internationale investeringen, onderwijs op alle niveaus, kennisinstellingen, d.i. hoger onderwijs en researchinstituten, gemiddeld gekwalificeerde en hooggekwalificeerde bevolking, stedenbouw en architectuur, cultuur, sport en vrije tijd, natuur. Voor Nederland als kleinere lidstaat in Europa met relatief veel grensgebied is van belang het concept ook in een ruimer ruimtelijke omgeving te plaatsen, waarbinnen eveneens bij natuurlijke ontwikkelingen moet worden aangesloten moet. Dit concept zal zijn plaats krijgen te midden van soortgelijke ontwikkelingen in overig Europa en daarbuiten.

Tegen bovenstaande achtergrond is mijn idee dat alle profijt getrokken moet worden uit de ontwikkelingen als Twinstad Den Haag-Rotterdam, de Noordvleugel Randstad Amsterdam en rondom, de ontwikkeling Rotterdam-Antwerpen en Brainport Eindhoven, een internationale eyecatcher. Deze ontwikkelingen vloeien voort uit bestaande gegevenheden als de sterke nadruk op logistiek en dienstverlening in het westen met als centrale polen de Rotterdamse haven en Schiphol en een in hoofdzaak industrieel centrum in Eindhoven evenals sterke andere sectoren als landbouw en verwerkende industrie, financiële dienstverlening, creatieve industrie e.a. In mijn opvatting dient bij de uitwerking van een ontwikkelingsmodel vastgehouden te worden aan de volgende vier uitgangspunten en doelstellingen:

A. In alle ontwikkelingen moet een evenwichtige verhouding tussen het stedelijke en het landelijke zijn veiliggesteld. In heel Europa bestaat er polariteit tussen beide. Maar 'ik ben klein en jij bent groot' is een doodlopende weg. Het urbane en het landelijke hebben elkaar nodig. Het is mijn overtuiging dat een door allen geaccepteerde metropolitane ontwikkeling de beste waarborg biedt voor evenwicht en gemeenschappelijk belang. Het urbane en het landelijke hebben elkaar nodig. Hun functies hebben in de regel een hoge graad van wisselwerking.

B. Infrastructurele en ruimtelijke ontwikkeling van de Noord- en de Zuidvleugel en het Groene Hart moet zodanig worden afgestemd dat de ontwikkeling van én in ieder van de drie in overeenstemming is met de ontwikkeling van de Randstad in haar geheel, want dat blijft het optimale metropolitane gebied. Een overeenkomstige ontwikkeling zien we in Brabantstad, waarin onderscheiden belangenpatronen tussen Oost- en West-Brabant bijvoorbeeld goed in één gemeenschappelijk patroon kunnen worden opgenomen.

C. De governance, de permanente Achilleshiel van het binnenlands bestuur, zal fundamenteel moeten worden verbeterd. Projectmatige aanpak heeft in de huidige situatie zijn voordelen, maar deze kan nooit een aanzienlijk beter georganiseerde bestuursstructuur vervangen. Projecten zullen altijd in een gemeenschappelijke visie moeten passen en daardoor moeten worden gedragen. Dit houdt in meer fusies van gemeenten en het bestuurlijk bijeenbrengen van sociaaleconomische en demografische samenhangen; een 'Thorbeckemodel 2012'. Hier wordt in Nederland slordig mee omgegaan. Belangentegenstellingen worden ten onrechte politiek gekoesterd. Deze houding draagt bij tot onbestuurbaarheid en 'Kleinstaaterei' die simpelweg niet aansluiten bij de vereisten van modern en professioneel bestuur. In de ingewikkelde wereld van vandaag moet publieke professionaliteit gelijke tred houden met die van andere actoren om bestuurlijk, financieel en economisch koers te houden. Men zou zich kunnen spiegelen aan de governance in een aantal Duitse Metropolregionen, die ofwel met een rechtstreeks gekozen 'parlement' werken, zoals de Regio Stuttgart, ofwel met een 'parlement' van stedenvertegenwoordigers, vergelijkbaar met de opzet van de voorziene 'stadsprovincies' 15 jaar geleden.

D. De visie op Nederland moet worden geplaatst in het kader van de ontwikkeling van een macroregio van wat ik noem 'Corridor de la Mer' naar analogie van de Europese macroregio's Balticum-Oostzee en de Donau-landen. Macroregio's in de EU zijn in opbouw. De succesvolle macroregio 'Corridor de la Mer du Nord' kan zich ook daarin voegen. Vanzelfsprekend kan men hier niet van vaste grenzen spreken en zijn er uitlopers richting Hannover/Hamburg en Frankfurt en in het zuiden richting Parijs. Het gaat om het concept, dat de betrokken regio's meer op elkaar betrekt en ook voor onszelf de plaats van Nederland in een ruimere context verduidelijkt, wat hopelijk de discussie en beleidsvaardigheid ten goede zal komen.

Mr. Joost P. van Iersel is President Steering Committee Europe 2020 van het European Economic and Social Committee (EESC).

In **Verweving van Onderop,** komen de inzendingen samen die zich richten op het beschrijven van de verschillende programma's die in de metropolitane context onderlinge verbanden aangaan en elkaar daarin weten te versterken.

VERWEVING VAN ONDEROP

Park Supermarkt

Gerard Titulaer & Jago van Bergen

Park Supermarkt is een ruimtelijk ontwikkelingsmodel voor een Landschappelijke Supermarkt gelegen in de Metropolitane Stadsparken van de Randstad.

Het Hollandse polderlandschap, ooit het icoon van onze voedsel productielandschappen, zijn nu 'binnenstedelijk' komen te liggen en vernatten onder druk van klimaatverandering en bodeminklinking. Kunnen deze gebieden een nieuwe rol vertolken in de voedsel- en recreatiebehoefte van de Randstedelijke populatie die inmiddels 170 verschillende nationaliteiten, voedsel en eetculturen kent?

De balans van Park Supermarkt is opgezet rond voedsel en zijn Randstedelijke consument te midden van het agrarische park¬landschap van de Randstad. Op goed bereikbare plekken als Mid¬den Delfland wordt op basis van de onderliggende grondsoorten (veen en klei), een verhoogd waterpeil en nieuwe klimaatzones (gematigd, mediterraan en tropisch) een volledig nieuw land¬schap geïntroduceerd waar de inhoud van een hedendaagse supermarkt wordt verbouwd en verkocht. Elke afdeling kent zijn karakteristieke opbouw en productsoort als Pandan- en Risotto rijst op verspringende terrassen, Tilapiavis in meanderende bassins en kiwi's en avocado's langs golvende fruitmuren. De klimaathuishouding van de Supermarkt in de open lucht wordt ondersteund door oude technieken als warmte accumulerende slangenmuren en eigentijdse oplossingen als een isolerend waternevel 'dak' en verwarming op basis van bodemwarmte.

Park Supermarkt zal door zijn fijnmazige opzet in kavels van een hectare kunnen meegroeien met de diversiteit in voedsel¬behoefte van de consument en de vernieuwende inzichten in agrarische technieken. Consumeren en recreëren in een nieuw Randstedelijk Parklandschap voor de 21e eeuw.

Locatie uitwerking

In de Oregional Parksupermarkt worden stad en voedselproductie met elkaar in balans gebracht. In het 'Park' (ca. 15-25 ha land) staat het beleven van het boerenland en alles wat dat te bieden heeft centraal (recreatieve, educatieve, informatieve functies). 'Supermarkt' duidt op het assortiment aan voedsel dat in het 'Park' wordt verbouwd, dat kan worden geproefd en verkocht. Boodschappen doen bij Oregional Parksupermarkt biedt de consument de kans op te zien waar zijn voedsel vandaan komen, hoe de producten worden verbouwd en biedt een beeld van de regionale diversiteit aan voedsel.

De Oregional Parksupermarkt wil zich vestigen onder de rook van Nijmegen. Er is voor deze plek gekozen, omdat de Ooijpolder voor mensen uit de stad de uitgelezen plek is om te recreëren. Van oudsher was de landbouw georiënteerd op de stad en verkochten de boeren die ondermeer actief waren in de Ooijpolder hun waren op de markt in Nijmegen. Dit uitgangspunt, de stad en het platteland meer verbinden, staat aan de basis van Oregional Parksupermarkt.

Park

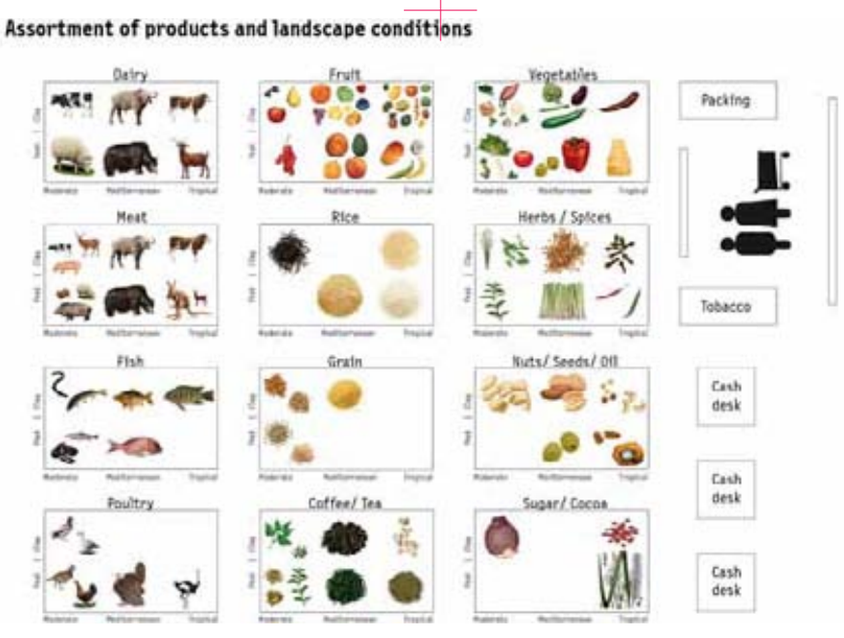
De indeling van het park wordt gebaseerd op de 'afdelingen' van de supermarkt. De consument wordt betrokken bij de teelt, zodat men de voedselproductie in alle facetten kan beleven. Het park biedt ook een uitgelezen kans op te recreëren; mensen kunnen wandelen en fietsen over aangelegde paden. In het park wordt groente, fruit, kruiden, noten/zaden, granen, suiker, thee, bloemen verbouwd/geteeld. Er is plaats voor vee (rundvee, kippen, (scharrel) varkens, etc.) en visteelt. Informatie en educatie (schooltuin) worden op een belevingsgerichte wijze in het park geïntegreerd.

Restaurant en winkel/supermarkt

Aan de dijk staat een aantal historische gebouwen (o.a. locomotievenloods), die gebruikt kunnen worden als restaurant, winkel/supermarkt, cursusruimtes, natuurcentrum, etc. Vanaf dit punt heeft men een fraai uitzicht over zowel het park als het natuurgebied van de Stadswaard. De locatie van de winkel/supermarkt komt op de dijk of in de boerderij aan de Persingsestraat.

In het restaurant kan de bezoeker genieten van gerechten die zoveel mogelijk bereid zijn met producten uit het park. Meegaand met de seizoenen kan er maandelijks genoten worden van een nieuw menu waarin de producten van het land zijn verwerkt. Op die manier kunnen gasten proeven, ruiken, voelen en ervaren hoe het is om duurzaam geteelde producten uit de eigen omgeving te consumeren.

In de winkel/supermarkt kan de consument het volledige supermarktassortiment kopen, dat uitsluitend bestaat uit duurzame producten. Primair gaat het om producten die in de eigen regio worden geproduceerd. Er wordt meer gedaan dan 'Oregionalproducten' verkopen, de consument kan beleven, zien, ruiken, voelen én proeven. Het brood wordt vers gebakken en zijn er versafdelingen met vlees, vis en zuivel.



Gerard Titulaer is voorzitter van stichting Landwaard 2002.
Jago van Bergen is partner bij het bureau van Bergen Kolpa Architecten.

Randstad Waterbaan

Manita Koop & Jaap Brouwer

Onze waterwegen vormen de letterlijke blauwdruk van de Deltametropool. De combinatie van afwisselende ruimtelijke karakteristieken en het cultuurhistorische erfgoed langs het water, geeft de Deltametropool/Randstad een ruimtelijke kwaliteit die uniek is in de wereld.

Een verdere versterking van deze internationale concurrentiepositie en het leef- en vestigingsklimaat geschiedt door simultaan te werken aan een Stedenbaan (knooppuntontwikkeling) en een Waterbaan. In het project 'Randstad Waterbaan' worden economische, ruimtelijke ontwikkelingen en (metropolitaine) programma's gekoppeld aan het verbeteren en beter benutten van de vaarwegen. Tegelijkertijd wordt het watersysteem in stad en land klimaatbestendig gemaakt met behoud en verbetering van milieu en natuur.

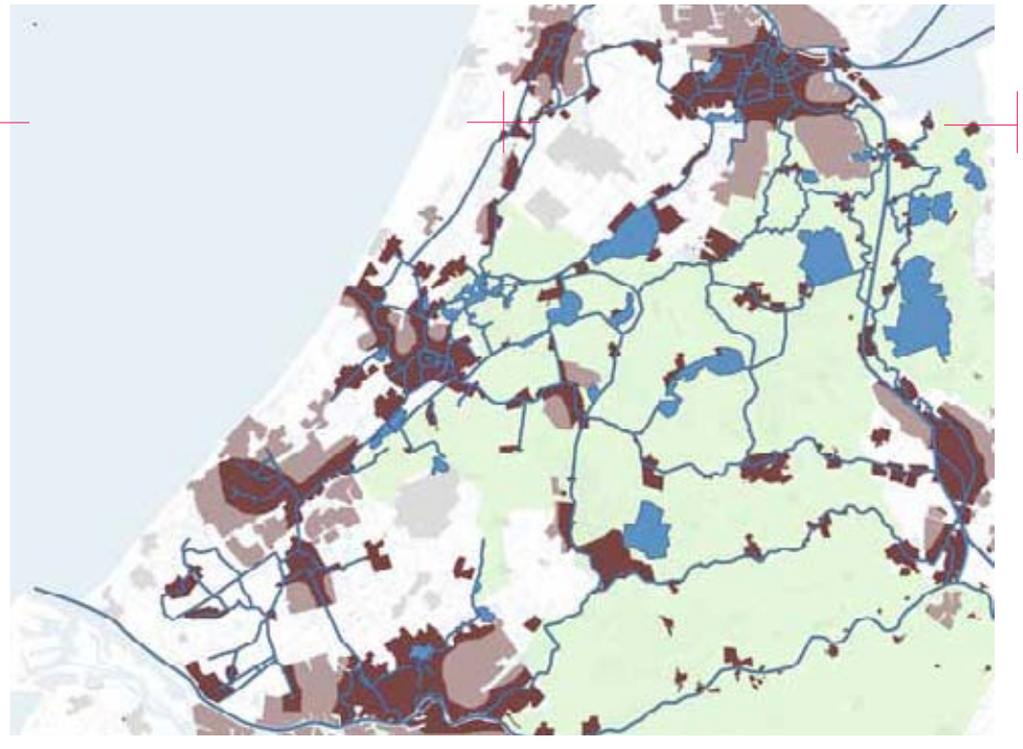
Daarbij wordt de wateropgave niet vanuit vijanddenken beredeneerd. Juist een positievere benadering leidt tot een herontdekking en herwaardering van ons cultuurhistorisch netwerk met water als leidraad voor ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Het netwerk van vaarroutes vormt zo een decor voor een 'langzame' recreatieve laag die de stedelijke en agrarische landschappen met elkaar verbindt. Het netwerk wordt gebruikt door de verschillende waterweggebruikers op, aan en in het water. Het gaat daarbij om de beroepsvaart, de toeristen en recreanten, de watersporters, de oeverrecreanten, de waterfrontontwikkelaars, verschillende nautische evenementen en flora en fauna .

Door middel van 'aquapunctuur©' wordt een nieuw evenwicht gevonden tussen alle belangen van deze waterweggebruikers en worden actoren op verschillende schaalniveaus met elkaar in verband gebracht. Met uiterste precisie worden specifieke plekken in het vaarwegennetwerk aangewezen waar blokkades worden opgeheven om de vaarwegen op een nog betere manier te vervlechten met stad en land. Fysieke maatregelen zijn daarbij nodig, zoals het verhogen van bruggen, het aanleggen van nieuwe sluizen, het verbreden van vaarwegen, het realiseren van hoog gekwalificeerde ligplaatsen, het ecologisch baggeren en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Ook allerlei organisatorische maatregelen zoals regimeverbetering van bruggen en sluizen dragen bij aan de bevaarbaarheid. De maatregelen vergen investeringen, zowel privaat als publiek (of combinaties daarvan). De kosten en baten, die veelal niet bij dezelfde partij liggen, worden met elkaar in verband gebracht door middel van Maatschappelijke Kosten Baten Analyses. Maar ook de gebruikers van de vaarwegen worden gevraagd hieraan bij te dragen door middel van bijvoorbeeld een VaarVignet. Het onderling uitwisselen van kennis en ervaringen zorgt ervoor dat projecten sneller tot stand komen. Door middel van promotie van de vaarwegen wordt de bewustwording van het waternetwerk bij de gebruikers en beleidsmakers groter.

Om dit te bewerkstelligen is de Vereniging Regio Water opgericht. Ontstaan

als lokaal burgerinitiatief is de Vereniging met haar 'bottom up' benadering inmiddels uitgegroeid tot een regionaal (kennis-)platform. In het project 'Randstad Waterbaan' worden strategische allianties aangegaan met ondernemers, belangenorganisaties (SRN, ANWB, HISWA, Watersportverbond), gemeenten, waterschappen (UvW), provincies (pZH), het Rijk (atelier Rijksbouwmeester, programmabureau Groene Hart). In dit netwerk is de Vereniging in staat om zich als libero tussen de verschillende schaalniveaus te bewegen en zo een breed draagvlak te creëren voor de verschillende projecten:

European Waterways Forward i.s.m. Stichting Recreatietoervaart Nederland | Waterrecreatie en recreatieve verbindingen over water in de Hof van Delfland | Waterrecreatie en Vrije Tijd als economische impuls i.s.m de provincie Zuid-Holland | Verbinding Den Haag - Zoetermeer met sluis in de Zoetermeerse Plas | Sluis Leidschendam- Voorburg e.o. met nieuwe passantenplaatsen en walvoorzieningen | Aanlegsteigers als halteplaatsen voor rondvaartschepen in de Vliet en omgeving | Verbinding Westland, Den Haag, Delft en Midden Delfland | Verbetering verbindingen en doorvaarbaarheid Hollands Plassengebied i.s.m. Ondernemersplatform Hollands Plassengebied | MKBA verbinden Hollandse IJssel met de Oude Rijn in de regio Gouda - Bodegraven - Reeuwijk i.s.m. Witteveen & Bos | 'De Vaarkaart van de Randstad' i.s.m. Atelier Rijksbouwmeester (Yttje Feddes)



Manita Koop is directeur Vereniging Regio Water.
Jaap Brouwer is ruimtelijk adviseur en ontwerper Vereniging Regio Water.

‘Rondje Rotterdam’

Hans Ophuis

De behoefte aan een gezonde leefomgeving met voldoende recreatieve uitloopmogelijkheden bepaalt steeds meer waar bedrijven zich vestigen. Wil Rotterdam blijvend concurreren met andere stedelijke regio’s dan zal de beleving van rust en ruimte, evenals een forse beteugeling van de huidige aan infrastructuur gerelateerde milieuoverlast, bovenaan de agenda moeten staan.

Wij vragen ons af of de huidige plannen voor de nieuwe A13-16 verbinding van voldoende financiële middelen worden voorzien om deze ‘bovenwettelijke’ behoefte te waarborgen. Daarom stellen wij de vraag of het met dezelfde financiële uitgangspunten mogelijk is meer overtuigend bij te dragen aan een oplossing voor de huidige infrastructurele knelpunten en een goede kwaliteit van leefomgeving.

Kijkend naar de noordrand zien wij nu een sterk versnipperd en slecht bereikbaar gebied, waarvan het belang en de potentiële waarde voor direct omwonenden fors is toegenomen. Dit alleen al omdat er veel nieuwe inwoners zijn bijgekomen. Wij zien vergevorderde plannen die verder zullen bijdragen aan deze versnippering en slechte bereikbaarheid. Tevens zien wij inpassingvoorstellen met een onomkeerbare impact op de beleving van rust en ruimte. Bovendien zien wij op vele plaatsen een toename van milieuoverlast. De huidige plannen zetten ook niet aan tot een betere inpassing en vermindering van milieuoverlast van bestaande infrastructuur in de stad (A20 en A13).

Met een welbewust appèl op bestuurlijke moed vragen wij aandacht voor de recente voorstellen ‘Portway Rotterdam 20-12 Budget’ van ir. Willem Bos en ‘Kralingse Berg’ van Blauwhoed, Arup en MVRDV. Door deze voorstellen, juist nu, integraal te betrekken in de besluitvorming omtrent verbetering van doorstroming en milieu aan de noordzijde van Rotterdam kan de kortsluiting A13-16 volstrekt anders worden geprofileerd.

Onze denkwijze is eenvoudig. Vervang het aldus vrijgespeelde tracé van de verbinding tussen A13 en Terbregseplein door een parkway, die ter hoogte van het Bergse Bos langs de golfbaan loopt en via Boszoom, Kralingse Zoom, Abram van Rijckevorselweg, Maasboulevard, Boompjes, Westzeedijk, Vierhavenstraat en Matlingeweg een grote lokale ontsluitingscirkel vormt rond Rotterdam. Het tracé van deze parkway vormt een uniek ‘Rondje Rotterdam’, dat met kleine aanpassingen al voor het grootste gedeelte bestaat.

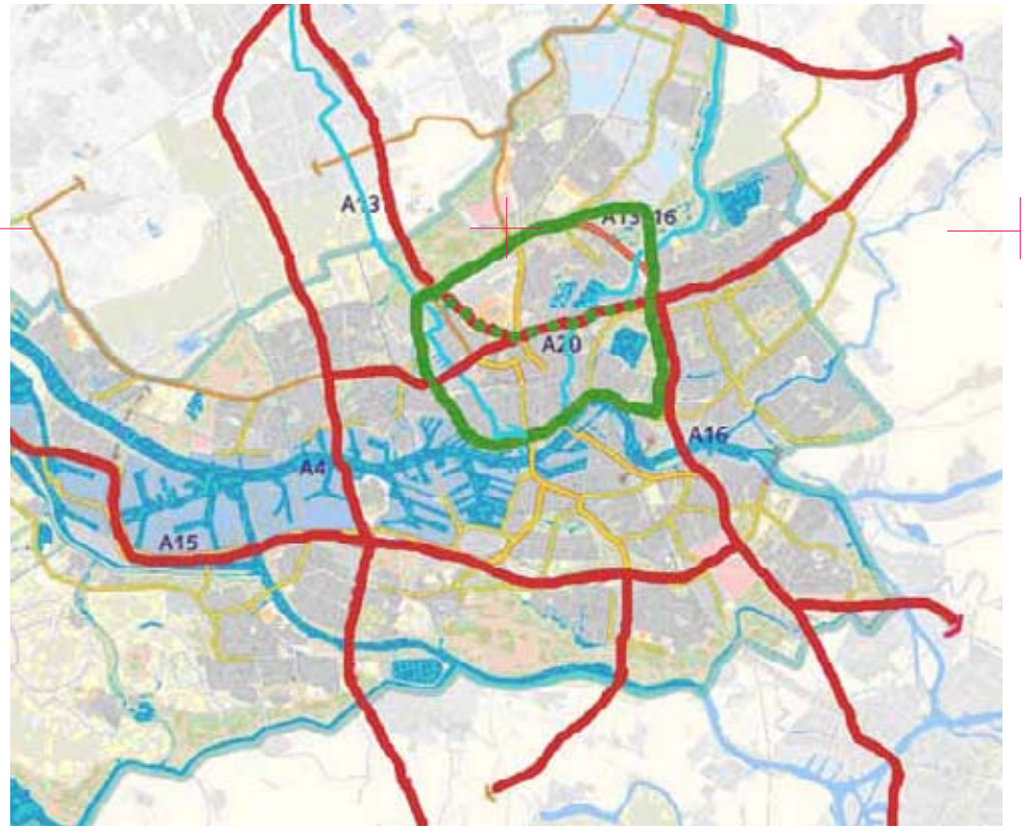
De huidige A20/A13 wordt ingepast en geoptimaliseerd conform de uitgewerkte voorstellen in ‘Portway Rotterdam 2012 Budget’ en ‘Kralingse Berg’. De nieuwe A4 maakt een nieuwe ring overbodig.

‘Portway Rotterdam 2012 Budget’ van ir. Willem Bos biedt (door herprofilering van de bestaande infrabundel van A20 en spoor door Rotterdam, nieuwe stadswegen, een nieuwe aantakking van de A13 door Park Zestienhoven en

een nieuwe regionale verbinding tussen Terbregse Plein en Bergschenhoek) een effectief en kostenbewust alternatief voor de kortsluiting A13-16. Het voorstel komt royaal tegemoet aan de oorspronkelijke uitgangspunten. Het voorstel is toekomstvast en geeft bovendien een stevige impuls aan de leefbaarheid en uitloopmogelijkheden voor de Rotterdamse noordrand.

‘Kralingse Berg’ van Blauwhoed, Arup en MVRDV is een kostendekkend marktinitiatief dat resulteert in nieuwe groene woongebieden voor het in Rotterdam hoognodige midden- en hogere segment. De favoriete woongebieden van Hillegersberg en Kralingen worden met een robuust groengebied verbonden, dat de infrabundel van A20 en spoor tussen Rotte en Terbregseplein volledig overkluist. Hierdoor wordt een belangrijke barrière in de stad geslecht en worden de recreatieve uitloopmogelijkheden vanuit het centrum naar de noordelijke groengebieden aanzienlijk verbeterd.

‘Rondje Rotterdam’ is een concept van NXTlandscapes in samenspraak met landschapsarchitect Vibeke Scheffener (www.scheffener.nl) en beeldend kunstenaar Han Goan Lim (www.artpark.nl).



Hans Ophuis is landschapsarchitect, regionaal ontwerper en sinds 2009 eigenaar van NXTlandscapes.

Bereikbaarheid anno 2020

Philip J. van Beeck Calkoen

In 2020 begint bereikbaarheid en mobiliteit bij je thuis. Welke activiteiten onderneem je deze week? Welke faciliteiten heb je daarvoor nodig? Met wie wil je communiceren? Heb je de nodige hulpmiddelen thuis (werkplaats, atelier)? Kun je de nodige informatie thuis krijgen en communiceren (internet, telefoon, beeldtelefoon)?

Een deel van je activiteiten kun je thuis uitvoeren. Voor een ander deel wil je je verplaatsen. Dat kan zijn naar een specifieke bestemming (bv. fysieke werkplaats) of naar een Knooppunt, een centrum met integrale voorzieningen (werk/vergaderruimte met ondersteunende faciliteiten, ontmoetingsplaats, intermodale vervoersvoorzieningen, telecommunicatiefaciliteiten, consumenten¬voorzieningen, winkels, verzorging, cultuur, ontspanning, etc.), bijv. bij NS station Amersfoort. De keuze naar kantoor te gaan is niet meer een vanzelfsprekende.

Een deel van je activiteiten kun je ontplooien in het Knooppunt. Voor een ander deel moet je mogelijk naar een internationaal Knooppunt, bijv. Rotterdam of Schiphol, of naar een verder gelegen bestemming in binnen- of buitenland. Uiteindelijk keer je terug naar huis.

Voor je verplaatsingen maak je gebruik van vervoermiddelen (fiets, auto, taxi, bus, tram, trein, vliegtuig etc.) en benut de daarvoor beschikbare infrastructuur. Je keuze voor al of niet verplaatsen, welke (combinatie van) vervoermiddelen, welke bestemming, welk tijdstip, wordt ondersteund door informatie, communicatietechnologie en door vervoersarrangementen (intermodaal, routering en timing geoptimaliseerd naar de real time situatie). Mobiliteitsmanagement wordt gedaan door meerdere private partijen die de behoefte van de reiziger matchen met de beschikbare middelen (infrastructuur, vervoermiddelen en Knooppuntfaciliteiten). Aan het begin van de week laad je je agenda op, aan de hand waarvan je 'requirements' (vervoer, vergaderfaciliteiten, afstemming met de agenda's van anderen, hulpmiddelen) voor je worden georganiseerd.

Het systeem van infrastructuur, vervoer en menselijke activiteiten (wonen, werken, recreëren en verplaatsen) bestaat uit vier lagen:

1. De menselijke activiteiten
2. Het managen, faciliteren en regisseren van 1, 3 en 4
3. Vervoer, logistiek, suprastructuur
4. Infrastructuur

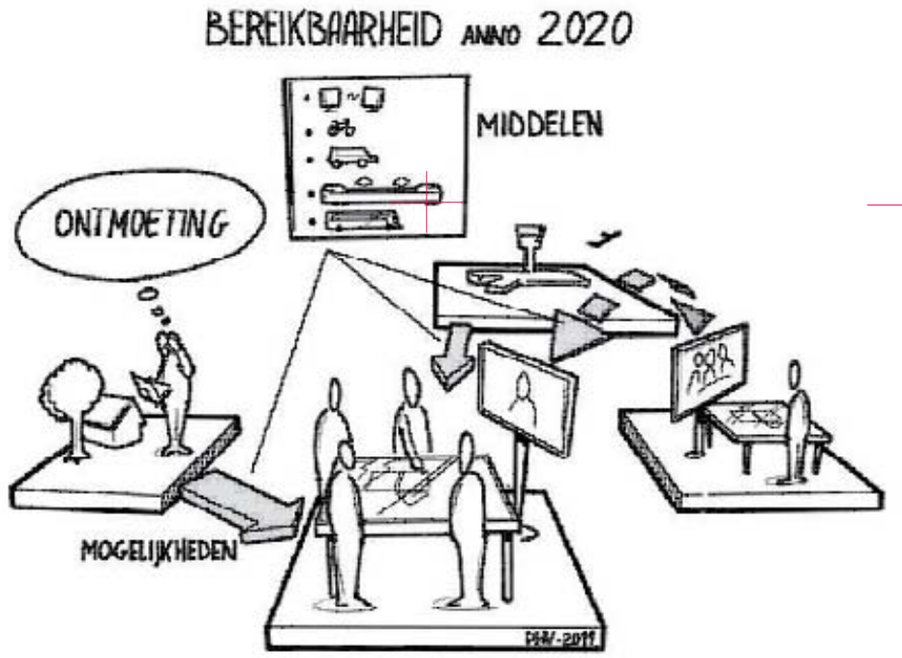
De lagen 1, 3 en 4 waren lang betrekkelijk weinig met elkaar verbonden. De overheid is de dominante aanbieder van infrastructuur. Het vervoer maakt daarvan gebruik, voorzover beschikbaar. De menselijke activiteiten passen zich aan de mogelijkheden aan. De verbinding tussen deze lagen kreeg stapje voor stapje vorm. 0900 0202 OV is daarvan een eerste voorbeeld.

Dit hele systeem is vooral aanbod gericht. Er is infrastructuur die door de overheid wordt aangeboden. Het vervoer, voorzover niet privé, ook nog in belangrijke mate aanbod gericht, maakt gebruik van de infrastructuur voor zover de capaciteit dat toelaat.

Echter, de ontwikkeling zal gaan in de richting van vraaggericht, waarbij knooppunten en het privaat aangeboden management van mobiliteit een in belang toenemende rol zullen spelen.

Drie autonome factoren bepalen de snelheid van de ontwikkeling:

1. ICT: De mogelijkheden op dit gebied bouwen met toenemende snelheid voort op de resultaten van gisteren.
2. De mens: De mens past zijn gedrag aan de mogelijkheden aan en benut die. De mens van 2020 gedraagt zich, kiest, denkt en vraagt anders dan in 2012
3. De markt: De markt is per definitie vraaggericht en zal een grotere rol krijgen.



Philip J. van Beeck Calkoen is als Leading professional verbonden aan DHV en verander- en programmamanager op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Innovatieve ontmoetingsplaatsen voor het versterken van de openbare ruimte in Nederland

Donica Buisman & Mathis J. Bout

De openbare ruimtes van Nederland kunnen dé voedingsbodems voor innovatie zijn. Grootstedelijke plekken van inspiratie waar verschillende mensen en culturen elkaar ontmoeten. Dit kan door deze flexibel en tijdelijk te programmeren, gebruikers werkelijk te betrekken en in te spelen op trends.

Innovatie sleutel tot economisch success

Het uitbouwen van het innovatieve vermogen van de Randstad is dé weg om als metropool tot de top vijf van stedelijke gebieden in Europa te (blijven) behoren. In een tijdperk waar steden de belangrijkste bron van kennis, werk en dus economische voorspoed zijn, is dit van cruciaal belang. En: zonder innovatie geen kennisvoorsprong. Hiervoor is talent nodig. In de slag om talent zal het echter moeilijk worden om een braindrain uit Nederland te voorkomen. Daarom zijn niet alleen de juiste faciliteiten nodig maar vooral ook een omgeving die inspiratie biedt aan creatieve geesten.

Mix aan invloeden trekt creatieve geesten

Openbare ruimtes vormen het ideale uitgangspunt om creatieven een mix aan invloeden te bieden en informele ontmoeting te stimuleren. Ze zijn openbaar toegankelijk, herbergen verschillende functies en worden door een scala aan mensen gebruikt. Bovendien is de koppeling met winkels, culturele instellingen en leegstaande panden snel gemaakt. Door het verbinden en mengen van deze functies ontstaan niet alleen ontmoetingsplaatsen tussen mensen, maar ook tussen ideeën. Dé voedingsbodems voor innovatie!

Tijdelijke programmering toekomst gebiedsontwikkeling

Flexibele en tijdelijke programmering is de toekomst voor het ontwikkelen van steden en gebieden. En dit geldt zeker voor het (her)structureren van de openbare ruimte. Via gebiedsevents, architectonische interventies en tijdelijke invulling van binnen- en buitenruimtes kunnen omgevingen snel een toegevoegde waarde krijgen én organisch groeien. Marcus Westbury noemt dit ook wel de software van steden. Waar veel stedelijke ontwikkelaars de focus leggen op de hardware, is vooral deze software van belang voor het creëren van innovatieve steden. Zo kan je gemakkelijk bestaande functies koppelen, uitbreiden en mixen.

Deze werkwijze sluit, mede vanwege de relatief lage kosten, overigens niet alleen goed aan bij onze tijden van recessie. Je kunt hierdoor vooral beter inspelen op de steeds snellere omlooptijd van trends en technologische ontwikkelingen, en de culturele diversiteit van onze inwoners.

Custom build programma's voor een authentieke omgeving

'Custom build', of op maat gebouwde, programmering is noodzakelijk om authentieke omgevingen te creëren. Elke plek heeft natuurlijk zijn unieke kwaliteiten en mogelijkheden. En juist door de gebruikers van die openbare ruimte te betrekken bij het programmeren kan je deze maximaliseren en ontstaan inspirerende omgevingen. De verschillende leefwerelden, van o.a. de ondernemers in het gebied, zijn hierbij het startpunt. Je licht de bijzonderheden uit en vermengt ze met elkaar. Het zijn de combinaties die het spannend maken. Programmeer binnengebouwen vanuit de behoeftes en lacunes uit deze leefwerelden. Creëer bovendien een overlap tussen privaat en collectief. Zo leg je verbindingen tussen binnen en buiten en schep je betrokkenheid en draagvlak.

Trends brengen programmering op grootstedelijk niveau

Door de input van de gebruikers en de mogelijkheden van de omgeving te koppelen aan trends, til je de programmering op een grootstedelijk niveau. Trends staan namelijk niet op zichzelf, maar in connectie met (inter)nationale ontwikkelingen en worden vaak door meerdere voorlopers gedeeld. Ga in je programmering de verbinding met trends aan en betrek vooral jonge creatieven. Op deze manier maak je jezelf onderdeel van deze ontwikkelingen, spreek je een grotere doelgroep aan en creëer je kansen om van jouw gebied een hotspot te maken.

Multidisciplinaire aanpak maximaliseert potentie

Een multidisciplinaire aanpak is belangrijk om goed in te kunnen spelen op verschillende ideeën en kansen. Expertise op het gebied van (festival)programmering, architectuur, stedenbouw, duurzaamheid, groen in de stad en andere disciplines kan allemaal ingezet worden om de mogelijkheden vanuit de gebruikers optimaal in te zetten en te laten zien. De inzet van deze vakgebieden moet uiteraard weer per locatie bekeken worden. Hiervoor is een regisserende partij, die ook fungeert als de schakel tussen bottom-up (the unplanned) en top-down (the planned), absoluut noodzakelijk.

Tussentijd biedt nieuwe blik op (her)gebruik

Bij voorkeur vindt dit soort programmering over een langere periode van tijd plaats. De kracht van een aantal programma's in de zogenaamde 'tussentijd' is echter ook evident: je zorgt dat de omgeving met een andere blik bekeken wordt, waardoor mogelijkheden van (her)gebruik te zien zijn.

Lokaal en internationaal belang innovatieve ontmoetingsplaatsen

Zo ontstaan innovatieve ontmoetingsplaatsen die zowel internationaal als lokaal hun sporen achterlaten. Het herprogrammeren van openbare ruimtes geeft niet alleen een nieuwe edge aan het imago van onze steden op (inter)nationaal niveau. Ook krijgen lokale ondernemers zo de kans nieuwe doelgroepen aan te spreken. Bovendien dragen de levendigheid in de openbare ruimte en nieuwe verbindingen tussen partijen bij aan de sociale cohesie in dat gebied.

Donica Buisman is oprichter/directeur van State of Flux.
Mathis J. Bout architect en oprichter van URBMATH.

Publiek forum over de metropolitane ontwikkeling van Nederland

AUTEURS

AUTEURS

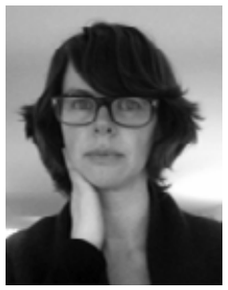
Philip J. van Beeck Calkoen
leading professional
DHV
BEREIKBAARHEID ANNO 2020

Jago van Bergen
partner
van Bergen Kolpa Architecten
PARK SUPERMARKT

Mathis J. Bout
eigenaar
URBMATH
INNOVATIEVE ONTMOETINGSPLAATSEN VOOR HET VERSTERKEN VAN DE OPENBARE RUIMTE IN NEDERLAND

Matthijs Bouw
directeur
One Architecture
NEVER LET A GOOD CRISIS GO TO WASTE

Jaap Brouwer
ruimtelijk adviseur en ontwerper
Vereniging Regio Water
RANDSTAD WATERBAAN



Donica Buisman
eigenaar
State of Flux
INNOVATIEVE ONTMOETINGSPLAATSEN VOOR HET VERSTERKEN VAN DE OPENBARE RUIMTE IN NEDERLAND

Joop B. Buunk
zelfstandige
VOORSTEL TOT EEN COMPACTE EN KLIMAATBESTENDIGE METROPOOL HOLLAND ACHTER DE DUINEN.

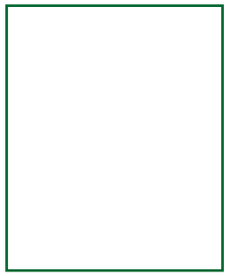
Remco van Dijk
student
Technische Universiteit Delft
GOVERNANCE STRATEGIEEN VOOR HET GROENE HART

Rick ten Doeschate
ontwerper
VenhoevenCS
CORRIDORVISIE ALS INTEGRAAL PLANNINGSINSTRUMENT

David Evers
senior onderzoeker
Planbureau voor de Leefomgeving
METROPOOLVORMING EN BESTUURLIJKE VORM

Herman Gelissen
programmadirecteur
Programmabureau StedenbaanPlus
“JE GAAT ER OVER OF NIET” IS FUNEST VOOR HET REALISEREN VAN TOD!

Lasse Gerrits
universitair-hoofddocent Bestuurskunde
Erasmus Universiteit Rotterdam
METROPOOLVORMING ZONDER ONTWERP

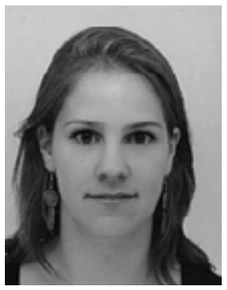


Léon Groenemeijer
onderzoeker en adviseur
ABF Research
METROPOLITANE STRATEGIE IS POLITIEK

Katharina Hagg
projectmanager
VenhoevenCS
CORRIDORVISIE ALS INTEGRAAL PLANNINGSINSTRUMENT

Arjan Harbers
eigenaar
Topotronic
LEREN VAN ZWITSERLAND

Koen Hollander
assistant programma manager
European Metropolitan network Institute
METROPOOLVORMING IN DE PRAKTIJK: METROPOLITANE STRATEGIEËN



Marloes Hoogerbrugge
junior onderzoeker
European Metropolitan network Institute
METROPOOLVORMING IN DE PRAKTIJK: METROPOLITANE STRATEGIEËN

Joost P van Iersel
president steering committee Europe 2020
EESC Steering committee
METROPOOLVORMING IN NEDERLAND EN NOORDWEST EUROPA

Janjoost Jullens
autonome schrijver
Instituut Maatschappelijke Innovatie
MOETEN WE WEL GROEIEN EN VERBINDEN?

Manita Koop
directeur
Vereniging Regio Water
RANDSTAD WATERBAAN

Hans Koster
promovendus
Vrije Universiteit Amsterdam
KNOOPPUNTONTWIKKELING IN EEN NIEUW PERSPECTIEF

Evert Meijers
senior onderzoeker
Technische Universiteit Delft
METROPOOLVORMING IN DE PRAKTIJK: METROPOLITANE STRATEGIEËN IN EUROPA

Hans Ophuis
eigenaar
NXTlandscapes
'RONDJE ROTTERDAM'

Danny Schipper
onderzoeker
Erasmus Universiteit Rotterdam
METROPOOLVORMING ZONDER ONTWERP

Thijs van Spaandonk
ontwerper
VenhoevenCS
CORRIDORVISIE ALS INTEGRAAL PLANNINGS-INSTRUMENT

Wendy Tan
promovendus
Universiteit van Amsterdam
KNOOPPUNTONTWIKKELING IN EEN NIEUW PERSPECTIEF

Helmut Thoele
senior stedenbouwkundige
Provincie Zuid-Holland
DE WEERBARE REGIO

Gerard Titulaer
initiatiefnemer
Gebiedscoöperatie Oreginal
PARK SUPERMARKT

Gert de Visser
projectleider Ruimtelijke Ontwikkeling
Programmabureau Stedenbaanplus
“JE GAAT ER OVER OF NIET” IS FUNEST VOOR HET REALISEREN VAN TOD!

OVERIGE INZENDINGEN:

Verena Balz	ATLAS ABC
Joeri Brugman	INVESTEREN DOOR TE BESPAREN
Arnold de Bruijn	REGENERATIEF LANDSCHAP
Nico van Buren	STADSTAAT NEDERLAND
Hans Dekker	DE REGIONALE (DELTA) STAD
David Evers	GOEDE PLANNEN OF SPRAWL?
Maartje Franse	COASTAL METROPOLIS
Bas Govers	ENERGIE VOOR MOBILITEIT
Pieter v/d Heijde	AFSTEMMING OV & RO IN DE RANDSTAD
Mattijs van t Hof	STADSANTROPOLOGIE: DE ALLEDAAGSE BELEVING VAN DE STAD
Leon van Hoof	VERNIEUWEND BESTUREN
Milena Ivkovic	STATION FREE-ZONE
Jaap Ketel	EEN NIEUW OPENBAAR VERVOERSMODALITEIT IN NEDERLAND?
Lars Krekt	ROLE OF ECOLOGY IN EUROPEAN CITIES
Michiel Lippus	INITIATIEF UTRECHTSE A12-ZONE
Frank Menger	PLAINS, TRAINS AND AUTOMOBILES!
Remco Olvink	KRANSDORPEN VAN DE DELTAMETROPOOL
Leo van Oorschot	CULTUUREILANDEN
Giuseppe Raaphorst	METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG
Daniel Rietbergen	FUNCTIEMENGING ALS METROPOLITANE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE
Annemiek Rijckenberg	WAAROM HOUDT NIEMAND VAN KNOOPPUNTEN
Germaine Sanders	SCHATKAART VAN GEDEELD VERLANGEN
Mieke Span	HOEVEEL TERRAS KAN DE STADSRAND AAN?
Ingeborg Thoral	KNOOPPLAATSEN
Loes Verhaart	2 CASES: VERKNOPEN LOKAAL, REGIO- EN INTERNATIONAAL PERSPECTIEF IN DEN HAAG
Rick Vermeulen	VAN KWANTITEIT NAAR KWALITEIT IN DE RO
Theo Vermeulen	NEDERLAND? NEDERSTAD!
Chris Verweijen	ECONOMISCHE SITUATIE AANJAGER VERBETERING BEREIKBAARHEID!
Peter Visschedijk	FUR: MISMATCH TUSSEN BESTUUR EN BEHOEFTE
Ljubinka Vukanic	DUTCH DATSJA LIFE: PRODUCTIEF ACTIEF BUITENLEVEN
JanWillem van Zeijlen	UTRECHT VAN BINNEN NAAR BUITEN

COLOFON

DAGELIJKS BESTUUR

Duco Stadig
Voorzitter

Milène Junius
Bestuurslid

Hein Hamer
Secretaris-penning-meester

Paul Langeweg
Bestuurslid

Cees van Boven
Bestuurslid

Jaap Modder
Bestuurslid

Ernest Briët
Bestuurslid

Bert Mooren
Bestuurslid

AGENTSCHAP DELTAMETROPOOL

Paul Gerretsen
Agent

Inge Hartkoorn
Onderzoeker

Kito Samsom
Bureau ondersteuning

David Dooghe
projectleider Program-ma van de Metropool

Miriam Ram
Ontwerper/Onderzoeker

VORMGEVING
Alfons Hooikaas

Merten Nefs
projectleider Sprint-Stad

Ronald Aarts
Communicatiemedewer-ker

Mariana Faver Linhares
Ontwerper/Onderzoeker

Yvonne Rijpers
Coördinator

Vereniging
Deltametropool
secretariaat@deltametropool.nl

010 204 15 99

mei 2012
Rotterdam

INSTITUTIONELE LEDEN