

Naar een strategische agenda voor een (uitdijende) Randstad

Bart Vink, ministerie van VROM, projectleider Strategische Agenda Randstad 2040

Een Randstadagenda

De Nota Ruimte (2006) heeft zes nationale stedelijke netwerken benoemd. Daarvan is de Randstad Holland de grootste. In de Nota Ruimte is voor dit gebied als doel aangegeven: versterking van de (internationale) concurrentiepositie. Na vaststelling van deze nota is gestart met de programma-aanpak. Drie van de vier programma's hebben betrekking op (deelgebieden van) de Randstad en bevatten een gerichte en samenhangende aanpak voor de uitvoering van een aantal grote projecten. Hiervoor zijn besluiten op korte termijn nodig. Om een aantal urgente problemen (op onder andere het gebied van bereikbaarheid en woon-, werk- en leefklimaat) op korte termijn aan te pakken, wordt onder leiding van de minister van Verkeer en Waterstaat een Urgentieprogramma Randstad worden opgesteld. Voor de langere termijn (en in antwoord op de tweede motie-Lemstra) wordt onder regie van VROM gewerkt aan een strategie en visie voor de Randstad (Strategische Agenda Randstad 2040).

Verschillende deskundigen zijn van mening dat de besteding van FES-gelden tot nu toe te eenzijdig gericht is op het oplossen van knelpunten in de Randstad. Volgens hen doen zich juist buiten de Randstad, in Zuid- en Oost-Nederland, veel kansrijke ontwikkelingen voor. Zij pleiten daarom voor een visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van een veel groter gebied; met zo'n visie zouden ruimtelijke investeringen meer doelgericht kunnen worden ingezet en economische kansen effectief kunnen worden benut. Soms meent men in dit kader dat een samenhangende ontwikkeling van het gebied tussen Keulen, Brussel en Amsterdam ('Eurodelta') moet worden nagestreefd en dat een dergelijke transnationale ontwikkeling kan bijdragen aan een bloeiende toekomst voor Nederland in mondiaal perspectief.

Allereerst hebben degenen die dat vinden natuurlijk gelijk dat een langetermijnperspectief wenselijk is. De Nota Ruimte biedt zo'n perspectief. Echter, ontwikkelingen van klimaat, bevolking en economie stellen het beleid ook voor nieuwe uitdagingen. Daarom wordt in aansluiting op de Nota Ruimte niet alleen gewerkt aan de uitvoering van een aantal grote projecten, maar ook aan een adaptatieprogramma voor ruimte en klimaat en aan een strategische langetermijnagenda voor de Randstad die ingrediënten voor een integrale Randstadvisie van een komend kabinet moet bevatten. Die visie moet vervolgens de richting van ruimtelijke rijksinvesteringen mede gaan bepalen. Datzelfde geldt voor de ontwikkelingsagenda's die recentelijk door de verschillende decentrale overheden samen met het rijk zijn opgesteld in de vijf nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. De oproep van deskundigen voor een langetermijnvisie en -perspectief wordt dus al onderkend én opgepakt.

Strategische samenwerking

Maar is het relevant de Randstadagenda waaraan nu gewerkt wordt, uit te bouwen tot een visie op een samenhangende 'Eurodelta'? Het is interessant te bezien welke doelen met de Europese burensamen zouden kunnen worden bereikt. Een belangrijke handicap daarbij is dat er voorlopig nog weinig bekend is over de functionele samenhang in dit gebied. Als men oproept om hierover meer kennis te vergaren en te bezien op welke terreinen strategische samenwerking meerwaarde kan opleveren, spreekt dat aan. Sterker: daarnaar doet VROM momenteel onderzoek. Het is echter te vroeg daaraan nu al visies en investeringsvoorstellen te koppelen.

Het is hierbij overigens ten minste even interessant te bezien waar samenwerking met bijvoorbeeld Parijs of Londen meerwaarde kan hebben. Denk bijvoorbeeld aan afstemming tussen de luchthavens Schiphol en Charles de Gaulle zoals die langzaam vorm lijkt te krijgen.



Noordwest-Europese samenwerking op het gebied van hogesnelheidstreinen en luchtvaart heeft ook onmiskenbaar meerwaarde. Dat geldt ook voor landschap, cultuur, toerisme en kennis. Een vruchtbare ruimtelijke samenwerking staat of valt echter met feitelijke gezamenlijkheid en onderlinge relaties. Toevallige ligging in elkaars nabijheid is daarvoor onvoldoende. De stad Brussel moet het bijvoorbeeld in hoge mate hebben van zijn functie als hoofdstad van België én van de EU. Aan die kracht voegt het nabijgelegen Antwerpen weinig toe, laat staan dat het voor de hand ligt te denken dat de positie van Brussel kan worden versterkt door samenwerking met Rotterdam en Den Haag. Dat geldt ook voor de mogelijke meerwaarde van samenwerking van Amsterdam (en de Noordvleugel), als centrum voor onder meer zakelijke dienstverlening, cultuur en toerisme, met het Duitse Rijn-Roergebied. Dat de Amsterdamse haven met name door de overslag voor dit Duitse achterland de grootste Europese benzine- en steenkolenhaven is, zegt hierbij weinig. Wel kan een gezamenlijke havenstrategie helpen om de sterke punten van Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam beter te benutten en noodzakelijke investeringen in die drie grote havens gericht te doen. Kortom: het zou – ook politiek gezien - een aanzienlijke opgave zijn voor de ‘Eurodelta’ tot meer reële en herkenbare opgaven te komen.

Positie Randstad

In relatieve zin neemt de betekenis van een aantal gebieden buiten het ‘oude Holland’ toe. Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant groeien waarschijnlijk ook de komende decennia verder. De Randstad dijt zo in zekere zin uit (langs een aantal vervoersassen). Het spreekt voor zich dat ook deze kansen moeten worden benut. In de Randstadagenda zullen de relevante relaties met andere regio’s worden meegenomen. We moeten daarbij niet uit het oog verliezen dat het gaat om een relatieve verschuiving en dat de Randstad in Nederland een dominante positie zal behouden¹. Maar liefst negen van de tien rijkste Nederlandse gemeenten zijn in de Randstad te vinden² en het grootste deel van het Nederlandse BNP wordt, ook de komende decennia, in de Randstad geproduceerd. Maar dat moet onze ogen niet sluiten voor een veelbelovende dynamiek langs met name een aantal vervoersassen in oostelijke en zuidelijke richting. De Nota Ruimte gaf niet voor niets al positie aan het gebied Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal, tussen de Utrechtse regio en Arnhem-Nijmegen. Tegelijkertijd blijft de ruimtelijke druk in de Randstad het grootst en dienen de spanningen tussen bevolkingsgroepen zich hier het scherpst aan. Het blijft voor Nederland dan ook cruciaal dat de (uitdijende) Randstad als politiek, cultureel en demografisch hart, maar ook als economisch zwaartepunt van het land, blijft kloppen. Zoals gezegd: dat is ook voor de lange termijn van grote betekenis voor de kracht en aantrekkelijkheid van Nederland én Europa.

Het ligt voor de hand om voor West-Nederland, meer dan voor de ‘Eurodelta’, een aantal ruimtelijke en ruimtelijk-economische opgaven en uitdagingen aan te wijzen. Wanneer die samen met Europese burens kunnen worden opgepakt, moeten we dat vooral niet laten. Voor de meeste opgaven echter is samenwerking op de schaal van de stadsregio’s, de vleugels, de Randstad als geheel of in relatie met andere nationale stedelijke netwerken in met name Oost- en Zuid-Nederland reëler. Een agenda die op die manier is opgebouwd, focust de rijksinzet en biedt concrete handvatten voor nieuw elan en versterking van Nederland.

Integrale Randstadagenda

Het Rijk, onder regie van VROM/DG Ruimte, werkt aan zo’n integrale agenda en visie voor de (uitdijende) Randstad met concrete en aanwijsbare opgaven. Die agenda kan ertoe bijdragen dat een nieuw kabinet acties in gang kan zetten die tot nu toe, bij gebrek aan een langetermijnagenda, buiten beeld zijn gebleven. Daarbij gaat het om adequate bescherming tegen overstromingen, waterberging, nieuwe vormen van wonen en recreatie, aanpak van het verkeersinfarct, openheid van het Groene Hart maar ook om de aanpak van sociale opgaven in de steden. Een ruimtelijke impuls die past bij de economische kansen van de toekomst, hoort hierbij. Het gaat overigens niet alleen om broedplaatsen en aantrekkelijke randvoorwaarden voor de nieuwe creatieve klasse, maar bijvoorbeeld ook om de organisatie van evenementen die als

¹ Ter illustratie: De bijdrage aan het BNP van de gemeente Amsterdam is met 12% niet veel kleiner dan die van de gehele Brabantstad (14,7%).

² Op basis van inkomen per hoofd van de bevolking, CBS 2006



vliegwiel kunnen werken om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van (delen van) de Randstad te vergroten. Een periodiek terugkerend Floriade-achtig evenement gericht op gebieden in of rond de steden kan zo'n impuls bieden, evenals grote sportevenementen en culturele manifestaties. Benutting van de magneetfunctie van Groot-Amsterdam is eveneens belangrijk. Echter, niet alleen kansen, maar ook (toekomstige) problemen en achterstanden behoeven een antwoord. Zo neemt de segregatie tussen verschillende bevolkingsgroepen toe en neemt de integratie af. Het is zaak om in en rond de (grote) steden, in voormalige groeikernen en in buitenwijken Parijse toestanden voor te blijven. Dat vraagt een grote inzet, nu en in de komende decennia.

Een visie die bijdraagt aan een elan en een perspectief voor de Randstad en Nederland, gaat niet alleen over de opgaven op dat - hoge - schaalniveau, maar moet ook de steden en stadsregio's adresseren. Elke opgave heeft immers een eigen geografische schaal waarop ze het beste kan worden aangepakt. De Randstadagenda zal het accent daar leggen waar de opgaven - zowel ruimtelijk als sociaal en economisch - het grootst zijn. Op die manier kan het komende kabinet bijdragen aan een aantrekkelijk toekomstperspectief voor zowel de Randstad als Nederland.