

Aan:  
De minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
Mevrouw prof.dr. J.M. Cramer  
Postbus 20951  
2500 EZ DEN HAAG

Onderwerp  
Briefadvies  
Zuidvleugel

## Extra inzet voor de Zuidvleugel!

Datum  
19 maart 2007

Contactpersoon  
VROM-raad  
Tim Zwanikken  
(projectleider)  
070 339 26 18

Geachte mevrouw Cramer,

Contactpersoon  
Raad voor Verkeer  
en Waterstaat  
Wilma Okkerse  
070 351 9629

*Hierbij bieden de VROM-raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied u hun gezamenlijke advies aan over het programma Zuidvleugel. Op 7 november 2006 heeft u, mede namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Staatssecretaris van Economische Zaken om dit advies gevraagd.*

Contactpersoon  
Raad voor het  
Landelijk Gebied  
Bas van Leeuwen  
033 421 7833

U heeft de raden verzocht te adviseren over het Zuidvleugelprogramma, in het bijzonder over de Zuidvleugelbrief. U vraagt daarbij of de raden willen bezien in welke mate de maatregelen en plannen uit het programma bijdragen aan het verder ontwikkelen en versterken van het gewenste internationale vestigingsklimaat van de Zuidvleugel van de Randstad. Een toelichting op de adviesaanvraag en totstandkoming van het briefadvies vindt u in de bijlagen.

Secretariaat  
Joyce Parag  
070 351 9625

Ons kenmerk  
RVW 2007/146

De raden erkennen het belang van overheidsinvesteringen in de Zuidvleugel en hebben zich dan ook de afgelopen maanden gebogen over de problemen, maar zeker ook over de kansen van deze regio. Het is de raden duidelijk geworden dat extra rijksinvesteringen in dit gebied noodzakelijk en urgent zijn om de gewenste versterking van de economische concurrentiepositie te bereiken.

Bijlagen  
3

### *Ambities*

Met het Zuidvleugelprogramma, zoals vastgelegd in de Zuidvleugelbrief, wil het kabinet bijdragen aan de verdere ontwikkeling en versterking van het internationale vestigingsklimaat van de Zuidvleugel van de Randstad. De strategische doelstellingen uit de Nota Ruimte zijn daarbij: een duurzame

ontwikkeling van de regio, de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad, de borging en ontwikkeling van belangrijke ruimtelijke (inter)nationale waarden en de borging van de veiligheid. De raden onderschrijven deze ambities en zien in de Zuidvleugel kansen; onder meer door de strategische ligging in de delta en de nabijheid van de mainports. De Zuidvleugel heeft het specifieke karakter van een netwerkstad: een rasterstructuur en een meerkernig samenhangend metropolitaan stedelijk gebied met circa 3,5 miljoen inwoners (21procent van de totale bevolking van Nederland) dat door zijn massa de potentie heeft om een economische kracht van betekenis te worden op internationaal niveau. Nu al wordt 22 procent van het Bruto Binnenlands Product in de Zuidvleugel verdiend. Uitbouw van de aanwezige groeikrachtige sectoren en de kenniseconomie kan een nog grotere bijdrage leveren aan de economische potentie. Een versterking van de rasterstructuur (het 'grid') draagt door de alternatieve parallelle verbindingen bij aan het concurrentievoordeel van de regio. Dit betekent het versterken en compleet maken van het raster van infrastructuren, het versterken van de knopen (stedelijke kernen) en het openhouden van gebieden binnen het raster.

#### *Extra inzet nodig*

De raden onderschrijven het door Rijk en regio geformuleerde doel, namelijk "met vereende krachten en nieuw elan een aantrekkelijk toekomstbeeld van de Zuidvleugel creëren waarin de krachten worden versterkt en de zwaktes op het gebied van leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit worden aangepakt". Met andere woorden: "versterken wat sterk is, sterk maken wat zwak is". De raden onderschrijven ook de door Rijk en regio gedeelde visie dat een sterke Zuidvleugel voorwaarde is voor een sterke Randstad en een evenwichtige ontwikkeling daarvan.

In dit licht dient tenminste het huidige programma uit de Zuidvleugelbrief uitgevoerd te worden. De raden waarderen de inzet van de betrokken bestuurders en zijn positief over wat tot dusver is bereikt. Een slagvaardige uitvoering van de projecten die in de Zuidvleugelbrief worden genoemd, wordt dan ook bepleit door de raden.

De raden vragen in dit advies echter ook aandacht voor de volgende zaken. Om de gestelde doelen in voldoende mate te kunnen bereiken, is er op drie thema's extra inzet nodig: de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid en de sociaaleconomische structuur. Extra investeringen in deze drie thema's brengt een betere internationale concurrentiepositie voor het Zuidvleugelgebied sneller binnen bereik. Het meest urgent is de problematiek in het zuidelijke deel van de provincie Zuid-Holland, in het bijzonder het gebied ten zuiden van de Maas: Rotterdam-zuid en de Drechtsteden (de Deltapoort). De Zuidvleugel dient in het (ontwikkelings)perspectief voor de Randstad op een aantal aspecten extra rijksaandacht te krijgen. Het betreft bovenregionale afstemmingsvraagstukken, zoals de integrale ontwikkeling van de kust, de inzet voor landelijk gebied dat grenst aan de Zuidvleugel (Groene Hart, Hoeksche Waard), de afstemming van de ontwikkeling van openbaar vervoerssystemen en het verder verbeteren van de achterlandverbindingen.

#### *Kwaliteit van de leefomgeving*

In de Zuidvleugel is sprake van een aantoonbaar gebrek aan leefomgevingskwaliteit. Zowel de kwaliteit van natuur en landschap als van de gebouwde omgeving schiet tekort. De luchtkwaliteit is zo problematisch dat de levensduur

van bewoners aantoonbaar verkort wordt. Het landschap en de natuur in en om de stad zijn kwantitatief en kwalitatief onder de maat, evenals de recreatieve mogelijkheden in en om de steden. Er is een noodzaak om beter gedifferentieerde woonmilieus te ontwikkelen, met meer aanbod in het hogere kwaliteitssegment zoals landelijk en dorps wonen. De (stedenbouwkundige) kwaliteit van de gebouwde leefomgeving is in grote delen van de steden van de Zuidvleugel laag, veel buurten en wijken hebben een slecht imago en hebben te maken met een accumulatie van samenhangende fysieke en sociale problemen. Ondanks de vele initiatieven en plannen voor kwaliteitsverbetering moet er nog veel gebeuren. Voorkomen dient te worden dat het gebrek aan basiskwaliteit in delen van de Zuidvleugel zodanig negatief werkt op de vestigingsvoorkeur van (internationale) instellingen en bedrijven dat het effect van (rijks)investeringen teniet wordt gedaan.

De raden zien volop kansen in het gebied. Illustratief voor de aanwezige potenties voor natuur en recreatie is bijvoorbeeld de mogelijkheid om de zuidrand van Rotterdam te verbinden met de eilanden. Kansen ontstaan door de toegankelijkheid van het Groene Hart en de kust te verbeteren. Een ander voorbeeld is het gebied Midden-Delfland, het centrale middegebied tussen Rotterdam en Den Haag, dat door de decentrale overheden nog teveel wordt gezien als restruimte, terwijl hier een prachtige kans ligt voor een 'central park'-achtige ontwikkeling. Stadsvernieuwinginitiatieven bieden kaders voor verbetering van de (groene) kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte, waarbij ook private financiering ingezet kan worden.

De veiligheid van het gebied (kust en delta) is onvoldoende gegarandeerd in het licht van bodemdaling in combinatie met zeespiegelstijging en verhoogde rivierenafvoer als gevolg van toekomstige klimatologische ontwikkelingen. Deze problematiek overstijgt de verantwoordelijkheid en het vermogen van het regionale en lokale bestuur. De raden zien vooral de kust als een majeur project dat extra investeringen van het Rijk nodig heeft. Het gaat om een integrale, op lange termijn gerichte ontwikkeling van de kust, waarbij de doelstellingen ten aanzien van veiligheid, waterbeheer, natuur, recreatie en hoogwaardige woonmilieus (met name de transformatie van bestaand stedelijk gebied) met elkaar vervlochten worden. Daarmee kan een aaneengesloten gebied ontstaan dat voor miljoenen stadsbewoners mogelijkheden biedt om dicht bij huis natuur, recreatie en rust te beleven. De kustontwikkeling in de Zuidvleugel kan vormgegeven en benut worden als een icoon voor het gebied.

### *Bereikbaarheid*

Het tweede thema is de bereikbaarheid. De bereikbaarheid van het gebied kan en moet beter. Ook de OESO stelt in haar Review Randstad Holland (2007) dat de bereikbaarheid van doorslaggevend belang is voor de gewenste internationale concurrentiepositie. Er is behoefte aan een samenhangend openbaar vervoerssysteem dat aansluit op de systemen die elders in de Randstad worden ontwikkeld. Er moet niet langer gedraald worden met de aanpak van de A4 als ruggengraat voor een integrale gebiedsontwikkeling van Amsterdam/Schiphol tot Antwerpen, de Zuidvleugel is daarin een centrale schakel. Ondanks de focus van de bestuurders op de gewenste internationale concurrentiepositie is er nog weinig aandacht voor de daarvoor noodzakelijke verbindingen met Europa, met name die met Antwerpen en Duitsland c.q. Oost-Europa.

Het lokale en regionale netwerk voor personen en goederen dient op orde te zijn, zeker omdat in de Zuidvleugel voor het doorgaande verkeer en de langeafstandverplaatsingen mede gebruik wordt gemaakt van lokale en regionale infrastructuren. Ketenmobiliteit moet verder worden ontwikkeld. Veel investeringen zijn nu gericht op het wegwerken van achterstanden en het oplossen van kortetermijnknelpunten. In een economisch vitale en concurrerende Zuidvleugel zal de mobiliteit ook na 2020 doorgroeien, hier dient nu al op geanticipeerd te worden. Een zeer belangrijk aspect hierbij is de organisatie en integratie van de verschillende systemen voor weg en rail. Het slim ontvlechten (en soms juist vervlechten) van het hoofdwegennet met het onderliggend wegennet, kan in belangrijke mate bijdragen aan de verbetering van de doorstroming. De inmiddels ook door het Rijk omarmde netwerkaanpak zal van invloed zijn op de externe verbindingen van de Zuidvleugel en de corridoruitwerking (de A4). Zeker ook het samenhangend regionaal openbaar vervoer moet extra aandacht krijgen. Het openbaar vervoer zou gebaat zijn bij een gezamenlijke autoriteit die een samenhangend openbaar vervoer garandeert en het overzicht heeft, ook over de organisatieaspecten van het verkeer.

#### *Sociaaleconomische structuur*

Het derde thema is de versterking van de sociaaleconomische structuur. De raden ondersteunen de sturing op het versterken van de kansrijke economische clusters. Daarbij is meer aandacht nodig voor het vergroten van het kennispotentieel en het verbeteren van de kennisinfrastructuur om innovatie te vergroten (zie ook de aan-bevelingen van de OESO). Dit is echter niet voldoende. De raden vragen ook aandacht voor de sociaaleconomische structuur die in delen van de Zuidvleugel problematisch is. Hier is de basiskwaliteit, in termen van de Nota Ruimte, in het geding.

Met name in het gebied van Rotterdam-zuid en de Drechtsteden, de Deltapoort, wordt de noodzakelijke basiskwaliteit niet gehaald. De raden zien dit gebied als een probleemcumulatiegebied. Gedurende de afgelopen decennia zijn daar veel bedrijfstakken in een stabilisatie- en teruggangsfase geraakt. Mede daardoor is de herstructureringsopgave van de bestaande voorraad bedrijventerreinen enorm. Door het relatief lage gemiddelde opleidingsniveau van de beroepsbevolking, het tekortschietende vestigings- en woonklimaat en de perifere ligging ten opzichte van opkomende dienstenmarkten in de Randstad zijn de ontwikkelingen in opkomende bedrijfstakken aan dit gebied grotendeels voorbijgegaan. Het gebied kampt met een sociaaleconomisch structuurprobleem van een omvang die de verantwoordelijkheden en het vermogen van decentrale overheden ver overstijgt. Gerichte actie van het Rijk is daarom noodzakelijk. De raden zien kansen in een meer integrale aanpak van dit structuurprobleem, en denken bijvoorbeeld aan het aanwijzen van de Deltapoort als nationale herstructureringszone, met bijbehorende structuurfondsen (analoog aan de Langmangelden). Hier zijn investeringen nodig over de gehele breedte van scholing en opbouw van een kennisinfrastructuur tot revitalisering van de sterk verouderde bedrijventerreinen. Voorkomen moet worden dat dit gebied in een neerwaartse spiraal raakt en daarmee het imago en de concurrentiekracht van de Zuidvleugel negatief beïnvloedt.

#### *Coördinatie is geboden*

De opgave voor het gebied achten de raden niet eenvoudig. Zo maakt het meerkernige karakter van dit metropolitane gebied een eenvoudige ruimtelijke structurering onmogelijk. De historische economische ontwikkeling van het gebied zorgt voor een 'natuurlijke' teruggangsfase. Deze zaken vragen een

krachtige bestuurlijke aanpak. De bestuurlijke relaties in het gebied zijn echter ingewikkeld. De complexiteit dreigt dan ook de noodzakelijke besluitvorming te verlammen. Uitstel van besluitvorming maakt de opgave alleen maar groter. De raden menen dat het Rijk en de regionale partners met meer gevoel voor urgentie en vooral met meer ambitie aan de slag moeten om samen werk te maken van de ontwikkeling van een hoogwaardig meerkernig metropolitaan gebied. Deze ontwikkeling heeft alleen kans van slagen, als het Rijk samen met de regionale partijen de verschillende thema's integraal en op programmatische wijze aanpakt. De raden willen benadrukken dat daarbij een positieve insteek, het benadrukken van kansen en een gemeenschappelijk elan nodig zijn om deze gezamenlijke opgave waar te maken.

Het Nota Ruimte programma voor de Zuidvleugel heeft nog niet geleid tot een versnelde uitvoering van projecten in het gebied. Op alle niveaus is er sprake van een gebrek aan coördinatie, slagvaardigheid en doorzettingsmacht. Met name bij het Rijk is er nog onvoldoende besef dat sectorale programmering niet meer volstaat. De verkokering bij het Rijk is nog onvoldoende doorbroken en de beoogde rijkscoördinatie moet daarom verbeterd worden. Het programma biedt dit nu nog onvoldoende. Ook de regio spreekt nog niet met één mond. De steden zijn veeleer in concurrentie dan dat strategisch gebruik wordt gemaakt van elkaars complementariteit. Inmiddels heeft de Commissie Versterking Randstad (de 'commissie Kok') voorstellen gedaan voor aanpassingen aan de bestuursstructuur. Vastgesteld kan worden dat het rapport aanleiding geeft tot wisselende reacties. Hoewel de vormgeving van de bestuurlijke structuur buiten het bestek van dit advies valt, menen de raden dat de aanwezige vraagstukken zo urgent zijn, dat een besluit (en uitvoering daarvan) om te komen tot een meer adequate en snellere besluitvorming met voldoende democratische legitimatie de hoogste prioriteit moet hebben. Verder onderzoek, dan wel streven naar een model dat voor een ieder aanvaardbaar is, verdraagt zich niet met de ernst van de vraagstukken. Gevreesd moet worden dat de wisselende reacties leiden tot hernieuwde pogingen de 'heilige schaal' te ontdekken, terwijl er dan feitelijk nog geen enkele verbetering wordt gerealiseerd.

Zowel de Commissie Versterking Randstad als de raden signaleren bestuurlijke drukte in de Randstad. Deze bestuurlijke drukte draagt bij aan een weinig slagvaardige besluitvorming. Dit is echter niet alleen een vraagstuk van de juiste schaal, het gaat ook over de vraag hoe effectief intersectorale afwegingen gemaakt kunnen worden. De raden zijn daarom van mening dat er zowel bij het Rijk, de regio, als op Randstadniveau dringend behoefte is aan een centraal schakelpunt om de overheidsbesluitvorming te stroomlijnen. Eén centraal aanspreekpunt bij het Rijk voor de Randstad lijkt een minimale vereiste, zeker ook voor de zo broodnodige private partijen die aangeven geen duidelijke gesprekspartner te zien bij de overheid. Beter nog zou kunnen worden overwogen om voor bepaalde onderwerpen een interdepartementaal bevoegde 'projectminister' met specifieke bevoegdheden te introduceren.

#### *Aanbevelingen*

Op basis van bovenstaande dringen de raden aan op extra aandacht voor het programma Zuidvleugel en de rijkscoördinatie ervan, en op extra investeringen in de drie aangedragen thema's.

Minister,

- verbeter de programmasturing en zorg voor een centraal schakelpunt bij het Rijk;
- zet vaart achter een integrale ontwikkeling van de kust en maak deze tot een aansprekend icoon van formaat voor de gecombineerde aanpak van veiligheid, natuurontwikkeling, recreatie en hoogwaardige woonmilieus;
- ga als rijksoverheid een sterke bestuurlijke en financiële verplichting aan voor een autonome impuls voor de (groene) kwaliteit van de openbare ruimte, zowel in het landelijk gebied als binnen de steden;
- ga voortvarend aan de slag met de integrale gebiedsontwikkeling van de corridor Schiphol – Antwerpen (in aansluiting op de verdere ontwikkeling van de A4 en Stedenbaan);
- zorg voor een betere Europese aansluiting van de Zuidvleugel;
- groei naar één organisatie voor realisatie en beheer van de infrastructuur op het niveau van de Zuidvleugel;
- zet in op een sociaaleconomische structuurversterking van het Deltapoortgebied.

In het Regeerakkoord is gekozen voor het opstellen van het Urgentieprogramma in navolging van de Commissie Versterking Randstad; het kabinet doet er goed aan het programma Zuidvleugel daarin mee te nemen. De raden bevelen een financieringsaanpak aan zoals geschetst in het advies 'Slimmer investeren' dat de VROM-raad recentelijk heeft uitgebracht. Voorkomen moet worden dat lijstjes van projectvoorstellen worden gewogen. Het is nodig systematisch intersectorale koppelingen te leggen op programmaniveau. Een regionaal FES-fonds gekoppeld aan een strategische langetermijninvesteringsagenda voor het fysieke leefmilieu is hierbij aan te bevelen.

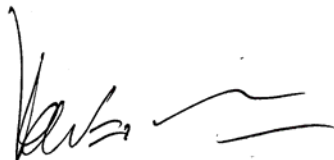
Hoogachtend,



de heer mr. H.M. Meijdam, voorzitter VROM-raad



de heer mr. G.J. Jansen, voorzitter Raad voor Verkeer en Waterstaat



de heer prof.mr. P.C.E. van Wijmen, voorzitter Raad voor het Landelijk Gebied

cc.

Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.P.M.S. Eurlings

Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, mevrouw G. Verburg

Minister voor Wonen, Wijken en Integratie, mevrouw drs. C.P. Vogelaar

Staatssecretaris van Economische Zaken, de heer drs. F. Heemskerk

## Motivering van het advies

In de brief hebben de drie raden hun advies aan de minister verwoord. In deze bijgaande motivering gaan de raden wat dieper in op de drie inhoudelijke thema's, de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid en de sociaaleconomische structuur, en op de aanpak van het programma. De raden zien de Zuidvleugel als een kansrijk gebied met veel potenties. Het is ook een bijzonder gebied, een meerkernig metropolitaan stedelijk gebied met een strategische ligging in de Delta en een typisch netwerkarakter. Vanwege de relatief complexe ruimtelijke structuur zijn investeringen op meerdere plekken in het 'grid' noodzakelijk. Er kan niet volstaan worden met één groot gebaar, een programmatische aanpak is geboden.

Een sterke rijksbetrokkenheid bij de Zuidvleugel is noodzakelijk vanwege het belang van dit gebied voor de Randstad en overig Nederland. Ook zullen de groenstructuren en de vervoerssystemen in de Zuidvleugel optimaal moeten aansluiten op die van de Noordvleugel, zeker omdat beide vleugels op termijn steeds nauwer vervlochten zullen raken. Ook de ontwikkeling van de kust houdt niet op bij Leiden. Betrokkenheid van het Rijk is verder noodzakelijk vanwege de nog ontbrekende achterlandverbindingen die noodzakelijk zijn om de gewenste internationale concurrentiepositie te bereiken. Tot slot beschikken de decentrale overheden niet over de bevoegdheden of financiële middelen om een aantal urgente problemen in de Zuidvleugel aan te pakken, dit geldt in het bijzonder voor de Deltapoort. Steun van het Rijk is hier onmisbaar.

## Geef een kwaliteitsimpuls aan de leefomgeving

### *Basiskwaliteiten van de Zuidvleugel zijn onvoldoende*

De gewenste internationale concurrentiekracht kan alleen bereikt worden als de basiskwaliteiten van de Zuidvleugel voldoende zijn. De kwaliteit van de leefomgeving in de regio schiet echter tekort. Werknemers en, in hun kielzog, bedrijven wijken uit naar andere gebieden, zoals de Noordvleugel. Bedrijven die een vestigingsplaats zoeken, vinden daardoor geen hoogwaardige arbeidsmarkt en worden ook anderszins afgeschrikt door het gebrek aan hoogwaardige en groene woonmilieus. Met name het gebrek aan natuur, landschap en recreatiemogelijkheden, de slechte luchtkwaliteit en stedenbouwkundige kwaliteit maken het gebied onaantrekkelijk. Gevoelde onzekerheid over bescherming tegen overstromingen zou bij de vestigingsplaatskeuze van vooral internationale bedrijven een rol spelen.

Voor het terugdringen van milieubelasting in de vorm van fijnstof worden nu voortvarend stappen gezet om de directe economische gevolgen, in de vorm van een bouwstop, te voorkomen. In de stedelijke gebieden ligt de daggemiddelde fijnstofconcentratie echter nog meer dan 35 dagen per jaar hoger dan de wettelijke norm en dat zal ook na 2010 nog het geval zijn. Langdurige blootstelling aan fijnstof leidt tot hart- en longziektes en een levensduurverlies van enkele jaren bij grote aantallen bewoners in de Zuidvleugel. Ook andere normen voor luchtkwaliteit, zoals voor stikstofdioxide, worden overschreden. Milieurisico's doen zich voor bij goederentransporten door stedelijk gebied. Gezien de wens voor een gezonde leefomgeving zijn innovatieve oplossingen voor vrachtvervoer over weg en rail door stedelijk gebied noodzakelijk.

De mogelijkheden eigen gezondheid en welzijn te bevorderen via wonen en recreëren in het groen zijn te beperkt.<sup>1</sup> In de regio Rotterdam wordt slechts één derde van de wandelbehoefte van de inwoners gedekt, voor fietsen drievijfde van de behoefte.<sup>2</sup> Uit recente scenarioanalyses van de planbureaus<sup>3</sup> blijkt dat keuzes tussen ruimteclaims voor verstedelijking, water, natuur en landschap steeds lastiger worden. Slimme functiecombinaties zijn nodig. De open ruimten zoals Midden-Delfland staan onder druk en samenhangende groenstructuren komen onvoldoende tot stand. Versnippering van natuur en landschap leidt tot isolatie van kleine groengebieden. Dit is voor flora, fauna én recreant nadelig. Robuuste regionale verbindende structuren zijn essentieel.

Er is een noodzaak beter gedifferentieerde woonmilieus te ontwikkelen, met meer aanbod in woningen met groen in de directe omgeving en landelijk en dorps wonen.

Het hogere kwaliteitssegment is nu vooral buiten de Zuidvleugel te vinden. De (stedenbouwkundige) kwaliteit van de gebouwde leefomgeving is in grote delen van de steden van de Zuidvleugel laag, veel buurten en wijken hebben een slecht imago en hebben te maken met een accumulatie van samenhangende fysieke en sociale problemen.

#### *Fragmentatie van beleid en investeringen*

Het beleid voor natuur, landschap en recreatie bestaat uit meerdere groenprogramma's en projecten, zoals de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), Deltanatuur, het Groenakkoord en groenontwikkeling in het kader van het Project Mainport Rotterdam, de Landinrichting en de VINEX. De uitvoering van het reeds voorgenomen regionale groenbeleid ligt echter op grote achterstand. Belangrijkste oorzaken lijken onvoldoende politiek en bestuurlijk draagvlak en daadkracht en een gebrek aan financiële middelen<sup>4</sup> en de fragmentatie van het ingezette beleid.<sup>5</sup> De economische betekenis van groen wordt als gevolg van te sectoraal georiënteerd beleid onvoldoende vertaald in bestuurlijk handelen.<sup>6</sup>

In de Zuidvleugel zijn Groen In en Om de Stad en de Groenblauwe Slinger de belangrijkste projecten voor natuur en recreëren. Deze dragen bij aan een verbetering van de leefomgeving (in het centrale en noordelijk deel) van de Zuidvleugel, maar zijn nog onvoldoende om de noodzakelijke ambities te dekken. De uitvoering van alle tussen Rijk en provincie Zuid-Holland overeengekomen projecten in het kader van het ILG vergt 1,1 miljard euro. Vooralsnog is vanuit Rijk, provincie en gemeenten echter slechts 550 miljoen beschikbaar en er is geen zicht op grootschalige investeringen vanuit de markt.

Ook voor de ontwikkeling van natuur en landschap in het westelijk, oostelijk en zuidelijk deel van de Zuidvleugel (kust, Groene Hart, Hoeksche Waard) lopen de ambities en beschikbare middelen ver uiteen. Voor de integrale kustontwikkeling heeft het Rijk nog geen middelen beschikbaar gesteld. Voor het Groene Hart als geheel zijn door het Rijk en de provincies ambities geformuleerd ter waarde van 1,8 miljard euro. De inspanningsverplichting van 700 miljoen voor het Rijk is

1 Gezondheidsraad en Raad voor Ruimtelijk, Milieu- en Natuuronderzoek (2004) *Natuur en gezondheid. Invloed van natuur op sociaal, psychisch en lichamelijk welbevinden*. Den Haag.

2 Stadsregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland (2005) *Regionaal Groenblauw Structuurplan 2 (RGSP2); Naar een Groene Regio in de Delta*. Den Haag.

3 Milieu- en Natuurplanbureau (2006) *Ruimtelijke beelden voor Zuid-Holland*. Rapport 500074002/2006; Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau (2006) *Welvaart en Leefomgeving; een scenariostudie voor Nederland in 2040*.

4 Zie noot 2.

5 Milieu- en Natuurplanbureau (2005) *Natuurbalans 2005*. Rapport 408763002.

6 Raad voor het Landelijk Gebied (2005) *'Recht op groen'*; *Advies over de groene kwaliteit van de openbare ruimte*. Amersfoort.



voor de helft ingevuld, over het resterend bedrag is vervolgens onduidelijkheid ontstaan. Voor het Nationaal Landschap Hoeksche Waard, waarvoor op basis van het nationale landschappenbeleid vooralsnog een gering bedrag beschikbaar is, wordt voor de verbetering van de groene kwaliteit al snel uitgegaan van het principe van lokale verevening via 'rood voor groen'. In het algemeen neemt de groene kwaliteit door de 'rode component' niet in voldoende mate toe. Autonome rijksinvesteringen in groene kwaliteit van de Zuidvleugel zijn mede te motiveren en te rechtvaardigen vanuit de economische betekenis van het groen.

De raden zijn van mening dat voortvarende afronding van de voorgenomen groenprojecten uit de Zuidvleugelbrief nodig is. Dit is echter niet voldoende voor het realiseren van een internationaal concurrerend en wervend vestigingsklimaat. Nieuwe, aanvullende projecten zijn noodzakelijk, gebruik makend van onder meer de aanwezige potenties van het gebied.

#### *Tweevoudige opgave*

Er ligt een tweevoudige opgave op het gebied van leefkwaliteit: het inhalen van bestaande achterstanden en het mogelijk maken van verdere ontwikkeling. Momenteel wordt er onvoldoende een relatie gelegd tussen investeringen in groen en de kwaliteit van de steden. Er is sprake van een verschil in snelheid waarmee de harde, rode elementen ontwikkeld worden en de snelheid waarmee de groenblauwe kwaliteit wordt ontwikkeld. Het is belangrijk grip te krijgen op deze twee verschillende transformatiesnelheden en ze te koppelen. Daarbij is het niet voldoende investeringen in groen en blauw slechts te zien als afgeleide van andere ruimtelijke projecten (via compensatie of rood voor groen). Bestuurlijk zal erkend moeten worden dat leefbaarheid een belangrijke beperkende factor is voor de verdere economische ontwikkeling van de Zuidvleugel. Een gezonde fysieke leefomgeving is een voorwaarde voor een hoogwaardig economisch vestigingsklimaat. Juist vanwege de gesignaleerde tekorten en de structurerende rol van groenstructuren is een impuls voor de fysieke leefomgeving ook als autonome investering te motiveren en te rechtvaardigen. De kwaliteit van de leefomgeving dient gebaseerd te worden op expliciete en concrete keuzes ten aanzien van beschikbaarheid en nabijheid van groen in de leefomgeving van de bewoners van het gebied, bijvoorbeeld in de vorm van streefwaarden voor een maximale fietsafstand van woonkernen tot recreatiegebieden. De gewenste kwaliteit wordt daarmee mede sturend voor de ruimtelijke inrichting.

#### *Kansen voor de leefomgeving*

Aanwezige potenties worden onvoldoende benut. Mogelijkheden liggen bijvoorbeeld in de Hoeksche Waard als uitloopgebied, de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de Maas ('green belt'), de kust ten zuiden van Den Haag, het Groene Hart als het Toscane van Noordwest Europa of de aanleg van fietspaden langs de Binnenrotte, ook ter ontsluiting van het Groene Hart vanuit het centrum van Rotterdam. Een ander voorbeeld is het gebied Midden-Delfland, tussen Rotterdam en Den Haag, dat door de decentrale overheden nog teveel wordt gezien als restruimte, terwijl hier een prachtige kans ligt voor een 'central park'-achtige ontwikkeling. De vele lokale initiatieven worden door de rijks-overheid onvoldoende opgepakt als bijdrage aan een dergelijke ontwikkeling. De kustontwikkeling in de Zuidvleugel kan vormgegeven en benut worden als een icoon voor het gebied (zie kader). Bestuurlijk liggen er kansen in de vorm van intensieve samenwerkingsverbanden met private partijen als (natuur)terreinbeherende organisaties. Stadsvernieuwinginitiatieven bieden kaders voor verbetering van de (groene) kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte, waarbij ook private financiering kan worden ingezet.

Het is mogelijk om de gewenste buitenstedelijke kwaliteitsimpuls te verbinden met het nationale landschappenbeleid (Groene Hart en Hoekse Waard) en in ander lopend beleid, waaronder provinciaal beleid. De vormgeving van de groene kwaliteit kan geënt worden op bestaande waarden (bestaand landschap, cultuurhistorische en andere waarden) die versterkt en uitgebouwd kunnen worden tot samenhangend geheel. Waar mogelijk dienen de potenties van het gebied voor nieuwe landschappen benut te worden.

#### *Kansen met kustontwikkeling*

In het perspectief van een stijgende zeespiegel en dalende bodem is veiligheid van de werkomgeving een eerste vereiste voor een aantrekkelijk investeringsklimaat in de Zuidvleugel. Een integrale kustontwikkeling, met als aanleiding de zwakke kustverdediging bij Delfland, kan bovendien een aaneengesloten gebied creëren dat voor miljoenen stadsbewoners mogelijkheden biedt om dicht bij huis natuur, recreatie en rust te beleven. Een dergelijk gebied kan als icoon voor de Zuidvleugel dienen en een omgeving van allure vormen.

De kust kan worden uitgebouwd op een manier die de natuurlijke kustlijn versterkt tot een niveau dat bestending is tegen de klimaatverandering en waarbij op duurzame wijze ruimte wordt geschapen voor een variatie aan activiteiten. Slimme en tijdige besluitvorming kan leiden tot extra financiële mogelijkheden om te investeren in kwaliteit. De combinatie van veiligheid, natuur, recreatie en wonen en economie kan leiden tot een project van formaat waarmee Nederland zijn innovatieve relatie met het water demonstreert. Door kustversterking te combineren met de aanleg van de tweede Maasvlakte kan bovendien flink op kosten worden bespaard.

#### *Aanbevelingen*

Zet vaart achter een integrale ontwikkeling van de kust en maak deze tot een aansprekend icoon van formaat voor de gecombineerde aanpak van veiligheid, natuurontwikkeling, recreatie en hoogwaardige woonmilieus.

Benut de kustontwikkeling om de innovatieve relatie tussen Nederland en het water op mondiale schaal te presenteren en een aaneengesloten gebied te laten ontstaan dat voor miljoenen stadsbewoners mogelijkheden biedt om dicht bij huis natuur, recreatie en rust te beleven.

Investeer in het omgaan met zee- hemel- en rivierwater op basis van een langetermijnstrategie. Koppel deze investeringen programmatisch aan de gewenste kwaliteitsverbetering van de leef- en omgevingskwaliteit.

Ga als rijksoverheid een sterke bestuurlijke en financiële verplichting aan voor een autonome impuls voor de (groene) kwaliteit van de openbare ruimte, zowel in het landelijk gebied als binnen de steden.

Geef een kwaliteitsimpuls aan natuur, landschap en water door alle lopende en voorgestelde projecten onderling te verbinden, integraal aan te pakken en kwalitatief en kwantitatief af te stemmen op de regionale behoeften. Versterk de groene ontwikkelingen in het westelijk, oostelijk en zuidelijk deel van de Zuidvleugel. Deze impuls dient het huidige programma aan te vullen en invulling

te geven aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoeften van de bewoners. Benut stadsvernieuwinginitiatieven als kaders voor verbetering van de (groene) kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte.

## **Investeer in (de organisatie van) de infrastructuur**

### *De bereikbaarheid van de netwerkstad*

De Zuidvleugel is uitgegroeid tot een netwerkstad georganiseerd rond twee dominante polen Rotterdam en Den Haag. De groei van de steden en dorpen in de Zuidvleugel met eigen verkeerssystemen naar een geïntegreerde netwerkstad is echter niet goed gegaan. De systemen sluiten niet op elkaar aan en kunnen de vraag die samenhangt met de schaalessprong niet verwerken. De doorstromingsproblemen op de hoofdtransportassen A15, A4 'noord' en A12 en op de randwegen rond de steden, vragen om aanpassingen van de infrastructuur. Deze leiden tot verkeers- en vervoeropgaven die om rijksbemoeienis vragen, gezien het belang van een goede bereikbaarheid van de Zuidvleugel voor de nationale economie én de omvang van de benodigde investeringen. Daarnaast ontbreekt op dit moment een samenhangend investeringsprogramma voor het regionale wegennet en een visie op de rol die het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet daarin moeten spelen. Hieronder worden vier elementen van de problematiek toegelicht: de externe verbindingen, het interne netwerk, de structurerende werking van infrastructuur en de organisatie van de uitvoering.

### *Externe verbindingen*

Gezien de gewenste internationale concurrentiepositie is de externe ontsluiting van de Zuidvleugel, zoals ook uit de recente OESO-rapportage blijkt, onvoldoende.<sup>7</sup> Voor de (gewenste) internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel dient de regio in een breder schaalperspectief te worden gezien. Goede verbindingen met andere economische kerngebieden binnen en buiten Nederland zijn van levensbelang. Dit geldt zowel voor het personen- als het goederenvervoer. Daarbij zijn goede hoofdtransportassen en meervoudige aansluitingen op het netwerk van hogesnelheidslijnen onmisbaar. Voor het goederenvervoer biedt de Betuweroute veel kansen, zeker wanneer een vervolg van de spoorlijn in Duitsland naar de rest van Oost Europa met voortvarendheid wordt gerealiseerd. Daarnaast kan ook de binnenvaart een rol van betekenis spelen.

Met betrekking tot de *bereikbaarheid over de weg* verkeert de Zuidvleugel in een relatief kwetsbare positie. Er zijn weinig en zwaar overbelaste hoofdverbindingen. Naar het Noorden (A4) en het Oosten (A12) is er slechts één doorgaande verbinding, de A12 heeft ook op termijn een te beperkte capaciteit. De tweede verbinding naar het oosten (A15) is nog niet 'af' en naar het zuiden (A16) is de verbinding kwetsbaar. Dit betekent dat er meerdere maatregelen nodig zijn. Het gaat vooral om netwerkoplossingen voor doorstroomroutes, en om capaciteitsuitbreidingen voor bestaande verbindingen. Tevens is ontvlechting nodig van lokaal en regionaal verkeer op strategische plekken.

Het *railnet voor personenvervoer* is nog niet 'af'. Zo ontbreekt nog een goede HSL-aantakking naar Den Haag. Nederland mist een HSL-Oost, en ook Den Haag/Rotterdam zouden daarop via Utrecht moeten worden aangeakt. Het feit

---

7 OESO (2007) *Territorial Review Randstad Holland*. Den Haag/Utrecht.

dat er nog steeds geen HSL-Oost is, is tekenend voor een gebrek aan aandacht bij het Rijk voor de kwaliteit van onze relaties met het oosten. De raden achten deze verbindingen onmisbaar.

#### *Interne netwerk Zuidvleugel*

Zowel de woningmarkt, de arbeidsmarkt, de zakelijke interacties als de sociaalrecreatieve patronen zijn de afgelopen decennia sterk geregionaliseerd. De openbaar vervoerssystemen zijn verouderd, versnipperd en te weinig op elkaar afgestemd. De weginfrastructuren voor lokaal en regionaal verkeer zijn teveel vervlochten, waardoor regionaal en interregionaal verkeer elkaar hinderen en de bereikbaarheid in en van de regio verslechtert. Er ontbreekt in feite een samenhangende visie op de ontwikkeling van het regionale openbaar vervoer met aandacht voor netwerkontwikkeling, marketing, informatie en communicatie.

In een netwerkstad zijn de regionale netwerken de aderen waardoor het dagelijkse bloed stroomt. Een samenhangend (boven)regionaal multimodaal netwerk is dan ook van levensbelang voor de stedelijke vitaliteit. De grootste opgaven zitten bij:

- een meer samenhangende netwerkopbouw met een goede balans tussen het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet, met meer alternatieve routes, een meer compleet onderliggend wegennet, en met name rond de stedelijke randwegen een betere verknoping van het hoofd- en onderliggend wegennet;
- meer samenhangende regionale openbaarvervoerssystemen (spoor, regionaal en stedelijk rail, bus, enzovoort). De Randstadrail is een aanzet, maar moet veel krachtiger worden opgepakt. De bestaande bestuurlijke lappendeken van vervoersautoriteiten draagt helaas niet bij aan een verdergaande integratie van de verschillende openbaar vervoerssystemen;
- meer aandacht voor multimodale ketens. De mate van verstedelijking en de kwaliteit van het openbaar vervoer buiten de hoofdassen variëren sterk. Er zijn grote regionale verschillen in kwaliteit en kwantiteit van het openbaar vervoer. Daarom is het erg belangrijk om een goed samenspel tussen auto en openbaar vervoer in de keten te bevorderen, bijvoorbeeld met P&R en dergelijke. Daar liggen de echte kansen om ook de bewoners van minder verstedelijkte gebieden in het openbaar vervoer te krijgen. De komst van een spits- en plaatsafhankelijke kilometerprijs zal dit alleen maar versterken.

#### *Structurerende werking infrastructuur*

De bijdrage van de infrastructuur aan een duurzame inrichting van de Zuidvleugel moet beter worden benut (zie kader). De infrastructuur wordt nog te weinig gezien als structurerend voor de regionale ontwikkeling. Bij investeringen in de infrastructuur dient er oog te zijn voor de meekoppelende belangen. Het benutten van knooppunten à la Stedenbaan, in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke verblijfskwaliteit en de leefbaarheid, is hier een goed voorbeeld van. Het gaat echter niet alleen om het openbaar vervoer maar ook om de hoofdwegen als de A4 (de 'internationale economische corridor'), de A13 ('Kennissboulevard ') enzovoort. Een herverkaveling van verkeer en routeontwerp kan de beleving van de Zuidvleugel verbeteren.

#### *Kansen met corridorontwikkeling A4*

De A4 is de ruggengraat tussen Amsterdam/Schiphol en Antwerpen. De A4 is een onmisbare corridor die de verbinding vormt tussen het belangrijke economische centrum van Nederland en een belangrijk deel van Europa. Het optimaliseren van het wegverkeer via de A4 zal ook de regionale en andere binnenwegen ontlasten wat de mobiliteit binnen de Randstad zelf weer ten goede komt. Het gaat hierbij om de kwaliteit van de doorstroming voor doorgaand verkeer te waarborgen én de regionaal verbindende rol van de A4 mogelijk te maken.

Het Kabinet is met het project PMZ (Project Mainport Zuid) gestart, waarin toekomstige havenactiviteiten beter op elkaar kunnen worden afgestemd, verstedelijkingsopgaven, natuurontwikkeling en de opgave van het gebied Midden-Delfland worden meegenomen. Het project zit echter nog niet in de verkenningsfase van het MIT. De raden dringen aan op een versnelde aanpak, waarbij ruimte gecreëerd kan worden voor private investeringen/PPS, mogelijk in combinatie met gedifferentieerd prijsbeleid.

In het project IODS (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) wordt de koppeling gelegd tussen de aanleg van de ontbrekende schakel tussen Delft en Schiedam en het behoud van behoud van ruimtelijke kwaliteit in Midden-Delftland.

De raden zien met de corridor A4 grote kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling, de projecten IODS en PMZ zijn daar voorbeelden van. Rijkswaterstaat doet een verkenning naar een routeontwerp voor de A4. Dit levert grote kansen op voor de versterking van de landschappelijke kwaliteiten en het markeren van de eenheid in de Randstad. Dit is een kans om twee vliegen in een klap te slaan door aanleg en inpassing te combineren.

#### *Uitvoering*

De grote hoeveelheid actoren die betrokken is bij ontwikkeling en beheer van de verkeers- en vervoerssystemen draagt niet bij aan het laten ontstaan van een geïntegreerd systeem dat antwoord geeft op de regionale vervoersbehoefte. De uitvoeringskracht rond vervoer en infrastructuur is te gering. De Zuidvleugel moet juist bij de uitvoering bestuurlijk meer samenwerken, meer creatieve arrangementen (publiekpubliek én publiekprivaat) ontwikkelen, en de uitvoeringsorganisatie kwalitatief en kwantitatief versterken. De netwerkaanpak die de regering voorstaat, mede op basis van de uitkomsten van de netwerk-analyse en zoals verwoord in de Zuidvleugelbrief, biedt veel perspectief. Meer stroomlijning, minder en meer gericht overleg kan de slagkracht sterk verbeteren. In het verlengde hiervan is een betere samenwerking tussen de wegbeheerders bij netwerkontwikkeling en verkeersbeheersing nodig, en is verdergaande samenwerking tussen de huidige vervoersautoriteiten nodig om tot een werkelijk samenhangend regionaal openbaar vervoer te komen. Op termijn zou dit kunnen leiden tot één openbaarvervoersautoriteit voor de Zuidvleugel of de Randstad.

Op basis van de bovenstaande analyse van de vier elementen van de bereikbaarheidsproblematiek van de Zuidvleugel komen de raden tot de volgende aanbevelingen.

### *Aanbevelingen*

Ga voortvarend aan de slag met de integrale gebiedsontwikkeling van de corridor Schiphol – Antwerpen (in aansluiting op de verdere ontwikkeling van de A4 en Stedenbaan).

De A4 is van groot belang voor de doorstroming van noord naar zuid. Daarom moet de integrale gebiedsontwikkeling Delft – Schiedam (IODS) een flinke impuls krijgen. Bij investeringen in de infrastructuur dient uitgegaan te worden van de structurerende werking ervan en er moet oog zijn voor de meekoppelende belangen. Het stedenbaanconcept is hiervan een goed voorbeeld. Zorg niet alleen dat nieuwe infrastructuur goed aansluit aan op verstedelijking, maar houd ook het zicht op open gebieden in stand of verbeter deze.

Zorg voor een betere Europese aansluiting van de Zuidvleugel.

De raden onderschrijven de aanbeveling van de Commissie Versterking Randstad dat het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad (en dus ook van de Zuidvleugel) niet moet wachten tot de bestuurlijke herstructurering een feit is. Er moet vanaf nu met voortvarendheid gewerkt worden aan een betere bereikbaarheid, in de Randstad en in verbinding met overig Nederland en Europa. De raden denken daarbij in de eerste plaats aan de reeds genoemde A4. Ook bevelen de raden aan dat opnieuw gekeken wordt naar een goede spoorverbinding met het Oosten (nut-en-noodzaak onderzoek waarbinnen ook aandacht voor de westtak van HSL-Oost tussen Den Haag/ Rotterdam en Utrecht).

Groei naar één organisatie voor realisatie en beheer van de infrastructuur op het niveau van de Zuidvleugel.

Begin met één openbaarvervoersautoriteit, die een integraal regionaal openbaar vervoersysteem ontwikkelt. Laat deze autoriteit zich verder ontwikkelen tot een regionale vervoerautoriteit voor de hele Randstad en voor alle BDU taken. Organiseer dus meer samenwerking rond het openbaar vervoer, namelijk de noodzakelijke capaciteits- en kwaliteitsverbetering, waaronder regionaal gebruik van het spoor en het ontwikkelen van knooppunten tussen verschillende modaliteiten van het openbaar vervoer en tussen openbaar vervoer en auto.

Verbeter het interne netwerk door ver- en ontvlechten hoofdwegennet en onderliggend wegennet – organiseer meer capaciteit en zorg voor een duidelijke strategie voor het ver- en ontvlechten van de netwerken rond de grote steden Den Haag en Rotterdam.

## Versterk de sociaaleconomische structuur

### *Economie in de Zuidvleugelbrief*

De Zuidvleugel kent een aantal bijzondere economische clusters en sectoren. Terecht zet de regio in op het versterken van deze clusters: internationaal recht, water- en deltatechnologie, life- en health sciences, (glas)tuinbouw, transport en logistiek en de proces- en petrochemie. Het ligt voor de hand deze te behouden en versterken. Ruimtelijke sturing op de groei van deze clusters is noodzakelijk om problemen te voorkomen. De huidige ongebreidelde uitbreiding van de glastuinbouw, die op te veel plaatsen afbreuk doet aan het karakter en de landschappelijke kwaliteit van de Zuidvleugel, is daarvan een voorbeeld.

De economische ontwikkeling van de Zuidvleugel is er de laatste jaren beter in geslaagd gelijke tred te houden met de nationale groeicijfers van de jaren tachtig en negentig. De economische ontwikkeling van de steden Den Haag en Rotterdam is nu vergelijkbaar met die van Amsterdam en Utrecht. De jarenlange verschuiving van economische activiteiten van de grote steden naar de suburbs en de minder verstedelijkte delen van Zuid-Holland is tot staan gebracht.<sup>8</sup> Ondanks de positieve groeicijfers blijft de economische groei in de Zuidvleugel al ruim twee decennia gemiddeld circa een half procentpunt achter bij het landelijke groeicijfer. De gemiddelde inkomensniveaus per hoofd van de bevolking liggen in de zuidelijke delen van de Zuidvleugel nog veel verder achter (coropgebieden Groot-Rijnmond en Zuid-Holland-Zuid, zie tabel 1). De verschillen in gemiddeld inkomen per hoofd van de bevolking tussen de coropgebieden in Zuid-Holland zijn substantieel, zeker voor Nederlandse begrippen. Verwacht mag worden dat het gemiddeld besteedbaar inkomen in een metropolitaanse regio zoals de Zuidvleugel, ruim boven het nationale gemiddelde ligt. De economische productiviteit, en ook de kosten van huisvesting en levensonderhoud, zijn daar immers relatief hoog. Dat zo'n 'metropolitane opslag' in de praktijk ontbreekt voor het gehele Rijnmond- en Drechtstedengebied is daarom ronduit zorgelijk. Het wijst op relatief sterke lokale achterstanden. Dit is het gevolg van hardnekkige economische en sociaaleconomische structuurproblemen in delen van de regio.

De door het Rijk gewenste versterking van de internationale concurrentiekracht krijgt gestalte in ruimtelijk-economische investeringen in infrastructuur, herstructurering van oude en ruimtereservering voor nieuwe bedrijventerreinen, herstructurering van glastuinbouwgebieden. Ook is er aandacht voor de tekorten aan groenblauwe kwaliteit rond de steden. Onderbelicht is echter de sociaaleconomische structuur, met voor de economie wezenlijke factoren als de situatie op de arbeidsmarkt, het opleidingsniveau van de bevolking en de sociale integratie. In de Zuidvleugelbrief wordt voor niet-ruimtelijke aspecten verwezen naar het rijksprogramma Pieken in de Delta waarin voor de Zuidvleugel 30 miljoen aan rijksbijdrage is opgenomen ter versterking van de nationaal belangrijkste economische clusters. Het kabinet erkent in de Zuidvleugelbrief de potenties van het project 'kennisboulevard A13' voor de internationale profilering van de Zuidvleugel, maar komt niet verder dan het 'bezien van de mogelijkheden tot facilitering en ondersteuning van inpassing en ontwikkeling'.

Als de raden met een meer integrale blik naar de problematiek van de Zuidvleugel kijken dan valt bijvoorbeeld op dat de Lissabon-doelstellingen niet worden gehaald. Er wordt te weinig geïnvesteerd in R&D activiteiten en in grote

---

<sup>8</sup> Provincie Zuid-Holland (2006) *Economische Monitor Zuid-Holland 2006*. Den Haag.

delen van de Zuidvleugel lijkt de opbouw van een kenniseconomie te stagneren. Met name in het zuidelijk deel van de Zuidvleugel blijft het aandeel hoogopgeleiden laag (zie tabel 2).

*Tabel 1 Gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd bevolking voor verschillende regio's in 2003 (bron: CBS)*

regio / COROP-gebied	gemiddeld besteedbaar inkomen (x 1000 euro)
Nederland	12,3
Zuid-Holland	12,6
Agglomeratie Leiden en Bollenstreek	13,1
Agglomeratie 's-Gravenhage	13,2
Delft en Westland	12,4
Oost-Zuid-Holland	12,7
Groot-Rijnmond	12,3
Zuidoost-Zuid-Holland	12,1

*Tabel 2 Procentuele verdeling van het opleidingsniveau van de beroepsbevolking 15-64 jaar voor verschillende regio's in 2005 (Bron: CBS)*

regio / COROP-gebied	opleidingsniveau		
	lager	middelbaar	hoger
Nederland	24,3	44,1	31,1
Zuid-Holland	25,9	41,7	31,6
Agglomeratie Leiden en Bollenstreek	24,5	38,3	36,7
Agglomeratie 's-Gravenhage	23,0	38,3	38,1
Delft en Westland	27,5	36,3	37,3
Oost-Zuid-Holland	26,3	43,4	29,6
Groot-Rijnmond	27,9	43,4	27,6
Zuidoost-Zuid-Holland	26,5	48,0	24,3

#### *Sociaaleconomische structuur: een blinde vlek in de Zuidvleugel*

Grote delen van de Zuidvleugel zijn welvarend. De raden vragen echter aandacht van het Rijk voor een gebied waar de sociaaleconomische structuurproblemen het meest pregnant zijn, grofweg het gebied ten zuiden van de Maas: Rotterdam-zuid en de Drechtsteden (verder kortweg aangeduid als de Deltapoort). Ook delen van Den Haag kennen een sociaaleconomische problemen, maar de Haagse problematiek is in vrijwel alle opzichten vergelijkbaar met de algemene grootstedelijke achterstandsproblematiek in ons land. De economische en sociaaleconomische knelpunten van de Deltapoort zijn daarentegen naar geografische en sociale omvang en achtergrond bezien van een andere orde. Deze regio levert weliswaar veel toegevoegde waarde, maar deze wordt slechts gedeeltelijk omgezet in arbeidsplaatsen. De regio kampt met relatief hoge werkloosheidscijfers, zeer lage participatie op de arbeidsmarkt en een vergeleken met andere stedelijke gebieden laag opleidingsniveau van de beroepsbevolking (zie tabel 2). De lage scholingsgraad bij de derde generatie allochtonen baart zorgen. Zeker omdat er in dit gebied relatief weinig banen zijn voor de er wonende laagopgeleiden.<sup>9</sup> De problemen in de Deltapoort zijn vergelijkbaar met de problematiek zoals die enige decennia geleden speelde in zwakke, de-industrialiserende regio's zoals het Noorden, Zeeland en Limburg.

De Deltapoort is een hoogverstedelijkte zone met ruim een half miljoen inwoners. Van oudsher is hun bestaan direct en indirect gebouwd op natte techniek, zwaar transport en gerelateerde investeringsgoederenindustrie. In de naoorlogse bloeitijd van deze bedrijfstakken zijn na de uitputting van het endogene arbeidsreservoir veel arbeidsmigranten voor het zwaardere werk aangetrokken.

<sup>9</sup> Zie noot 8.



Gedurende de afgelopen decennia zijn de meeste bedrijfstakken in een stabilisatie- of teruggangsfase geraakt. Mede daardoor is de herstructureringsopgave van de bestaande voorraad bedrijventerreinen enorm. Door het relatief lage gemiddelde opleidingsniveau van de beroepsbevolking, de aard van het vestigings- en woonklimaat en de relatief perifere ligging ten opzichte van opkomende dienstenmarkten in de Randstad zijn nieuwe ontwikkelingen in opkomende bedrijfstakken juist aan dit gebied veelal voorbijgegaan. Het gebied kampt daarom met een klassiek economisch en sociaaleconomisch structuurprobleem. In tegenstelling tot eerdere structuurproblemen in onder andere Limburg wordt dit echter zeker op rijksniveau niet of nauwelijks onderkend. Gezien omvang en achtergrond zien de raden vooral deze problematiek als een hoofdaandachtspunt voor het Rijk. De raden constateren echter dat de problematiek en mogelijke oplossingen geen rol van betekenis spelen in de Zuidvleugelbrief. Dat is een wezenlijke blinde vlek.

Er ontstaat een groeiende sociaaleconomische tweedeling, doordat de investeringen in een 'witte' economie (onder meer de Haven) niet aansluiten op de behoeften en ontwikkeling van de migranteneconomie in de wijk. Dit geldt ook voor de investeringen in de mainports, de greenports en in Den Haag internationale Stad van Recht en Vrede. Deze investeringen zijn noodzakelijk, maar bereiken de grote groep laagopgeleiden onvoldoende.

#### *Stedelijke herstructurering*

De steden in de Zuidvleugel staan nog steeds voor een aanzienlijke herstructureringsopgave. Deze opgave dient niet te geïsoleerd te worden opgepakt, maar dient te worden bezien in het licht van het bevorderen van een migranteneconomie (multiculturele economie), het bevorderen van metropolitaniteit en het stimuleren van innovatie en functiemenging. Het gevaar bestaat dat door een te sectorale aanpak monofunctionele woon- en werkgebieden blijven ontstaan. Voorkomen moet worden dat een verdere functiescheiding plaatsvindt tussen wonen en werken. Jongeren komen amper meer in aanraking met bedrijvigheid en hebben letterlijk geen beeld van de werkzaamheden die in bedrijven verricht worden. Een te rigide sanering van bedrijvenlocaties kan bovendien ten koste gaan van de benodigde goedkope werklocaties voor startende ondernemers, allochtone bedrijvigheid en de creatieve economie. De noodzakelijke sociaaleconomische impuls moet dus gekoppeld worden aan de transformatieopgave in de bestaande stedelijke gebieden.

In het programma moeten speerpunten voor ontwikkeling en transformatie worden geïdentificeerd. Daarbij liggen de volgende speerpunten voor de hand: een marktgerichte en marktconforme structuurversterking van (kansrijke delen van) de 'natte' sectoren, vooral door versterking van de kennisinput en toepassing, samenwerkingsvormen et cetera. Concreet gaat het om het verbeteren van het klimaat voor nieuw ondernemerschap door het scheppen van randvoorwaarden voor het tot ontwikkeling brengen van innovatiemilieus door ruimte te maken of te geven aan nieuw ondernemerschap.

### *Kansen voor de Deltapoort*

De Deltapoort staat voor een grote ontwikkelings- en transformatieopgave. Met de geplande aanpassingen in de infrastructuur (Stedenbaan bijvoorbeeld) komen naastgelegen groeicentra ten noorden van de Maas beter binnen bereik van de beroepsbevolking. Een verbetering van het beroepsonderwijs is nodig. Het vrijwel ontbreken van HBO-instellingen in de Drechtsteden is een probleem. Positief is het initiatief voor een leerwerkpark van het Da Vinci College in Dordrecht. De herstructurering van verouderde industriegebieden in de Drechtsteden biedt ruimte voor transformaties à la Ruhrgebied (leisure, creatieve industrie). Zeker als deze worden gecombineerd met een kwalitatieve verbetering van natuur, landschap en water. De kwaliteit van de leef- en verblijfsomgeving kan verder verbeterd worden met investeringen in stedelijke vernieuwing en versterking van de sociale structuur.

### *Aanbeveling*

Zet in op een sociaaleconomische structuurversterking van het Deltapoortgebied.

In de Zuidvleugelbrief is er nog te weinig aandacht voor een versterking van de sociaaleconomische structuur. De OESO concludeert dit ook op Randstadniveau. Dat komt omdat fysieke ingrepen alleen onvoldoende zijn om het probleem aan te pakken. Een meer integrale benadering is noodzakelijk. Bij een structuurprobleem passen oplossingen die elders in Europa hun nut hebben bewezen. Er kan onder meer gedacht worden aan de expliciete aanwijzing van het gebied tot nationale en zo mogelijk Europese herstructureringszone, met bijbehorende structurele fondsen (analoog aan de Langmangelden). In het Ruhrgebied is bijvoorbeeld gekozen voor een daadkrachtige regionale structuur voor planvorming, projectparticipatie en uitvoering, enigszins los van bestaande instituties en met publiekprivate arrangementen.

## **Versterk de programma-aanpak**

### *Rijksbetrokkenheid nodig*

De raden achten een betrokkenheid van het Rijk bij de ontwikkelingen in Zuidvleugel nodig en ook zeer urgent. Een aantal problemen in de Zuidvleugel is door hun aard en omvang niet door decentrale overheden op te lossen. Rijksbeleid en rijksinvesteringen zijn onmisbaar. De door de raden bepleite integrale ontwikkeling van de kust is een voorbeeld van een regiooverschrijdende aanpak waarvoor het Rijk primair verantwoordelijk is. De Zuidvleugel maakt deel uit van de Randstad. Veel ruimtelijke en economische structuren overstijgen het territorium van de Zuidvleugelautoriteiten. Ontwikkelingen in de infrastructuur van weg en openbaar vervoer zijn bijvoorbeeld van bovenregionaal belang en deze systemen dienen ook op Randstad of nationaal niveau op elkaar aan te sluiten. De economische ontwikkeling van de Zuidvleugel is gebaat bij goede achterlandverbindingen. Een laatste voorbeeld is het sociaaleconomische structuurprobleem in het Deltapoortgebied. Ook hier is rijksinzet onmisbaar.

### *Organisatie Zuidvleugelprogramma*

De raden maken zich zorgen over de organisatie van het Zuidvleugelprogramma. De meerwaarde die voort zou moeten komen uit het bundelen van projecten tot een programma Zuidvleugel, wordt onvoldoende gerealiseerd. Er wordt op dit

moment rondom het programma te weinig regie en slagkracht georganiseerd om het programma de beoogde kwaliteitsimpuls te geven of de uitvoering van de daarin opgenomen projecten te versnellen. Uit de wijze waarop het Rijk tot nu toe het programma heeft gemanaged, spreekt niet de ambitie noch de urgentie die de raden graag zouden willen zien.

Het Rijk heeft het instrument programma-aanpak geïntroduceerd voor een selectie van opgaven die bijdragen aan een wezenlijke versterking en ontwikkeling van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Tot nu toe is de energie van het Rijk gericht geweest op een versterkte rijkscoördinatie voor het versneld uitvoeren van een selectie van projecten.<sup>10</sup> In de organisatie van het programma staat de rijkscoördinatie dan ook centraal. De aanpak heeft veel weg van een vorm van multi-project-management. Opvallend is de beperkte ambtelijke capaciteit die het ministerie van VROM de afgelopen jaren beschikbaar heeft gesteld voor de Zuidvleugel. Pas recentelijk (september 2006) is de ambtelijke capaciteit bij het ministerie van VROM uitgebreid.

Eigenlijk zou de Nota Ruimte voldoende ambitie en doelstellingen voor het gebied moeten bevatten om te kunnen dienen als basis voor de prioritering van projecten en om snel tot uitvoering te kunnen overgaan. De Nota Ruimte bevat deze echter alleen in abstracte termen. De raden achten een heldere articulatie van ambities en doelstellingen door het Rijk onontbeerlijk om een betekenisvolle samenwerking met de regio aan te gaan. Als je weet wat je wilt, weet je ook wie je daarbij nodig hebt.

#### *Programma van Rijk én regio*

Het is daarom positief dat Rijk en regio gezamenlijk opdracht hebben gegeven aan Bureau Riek Bakker tot het opstellen van een gemeenschappelijke visie.<sup>11</sup> Deze visie lijkt in hoofdlijnen ook door beide partijen gedeeld te worden, maar tot een gemeenschappelijke vaststelling daarvan is het helaas niet gekomen. Alleen de regio heeft de visie ondertekend.

Er is niet gepoogd een gezamenlijk programma met de regio te ontwikkelen. Wel wordt er afgestemd met de georganiseerde overheden in de regio. Dit heeft tot gevolg dat een nieuwe overlegtafel voor rijkscoördinatie is gecreëerd, en ook nieuwe overlegstructuren tussen Rijk en regio. Daarbij is het Rijk sterk gericht op de eigen rijkscoördinatie, de regio gaat teveel uit van verdelende rechtvaardigheid. Dit leidt tot weinig constructieve dialogen. Bestuurlijke drukte is in de Zuidvleugel een probleem, omdat de bestuurders samen niet tot slagvaardig bestuur komen.<sup>12</sup> Het grote aantal gemeenten en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden draagt hieraan bij. Bestuurlijke drukte is niet alleen een vraagstuk van de juiste schaal, het gaat ook over de vraag hoe effectief intersectorale afwegingen gemaakt kunnen worden. Versnelling van de uitvoering van projecten is in de Zuidvleugel namelijk nog niet aan de orde. Er is tot op heden vooral overlegd over de wederzijdse wensenlijstjes en de selectie en prioritering van projecten. Niet de uitvoering, maar de agenda leek centraal gestaan. Tot uitvoeringsafspraken met andere overheden, maatschappelijke partijen of marktpartijen heeft het programma nog niet geleid.

<sup>10</sup> VROM-raad (2007) *Briefadvies over de programma-aanpak van de Nota Ruimte*. Advies 058. Den Haag.

<sup>11</sup> Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2006) *De Zuidvleugel: motor in de Delta. Visie op de ontwikkeling van de Zuidvleugel*. Den Haag.

<sup>12</sup> Zie ook: Commissie Versterking Randstad (2007) *Advies Commissie Versterking Randstad*. Zoetermeer.

De raden adviseren de Minister daarom de organisatie rondom het programma te versterken en de samenwerking met de regio en waar mogelijk maatschappelijke partijen beter te verankeren en te faciliteren.

#### *Aanbeveling*

Verbeter de programmasturing en zorg voor een centraal schakelpunt bij het Rijk.

Bij voortzetting van de programma-aanpak adviseren de raden een verdere integratie van de programma's van Rijk en regio en een versterking op de drie onderscheiden thema's. Een gezamenlijk programma biedt meer perspectief op snelle uitvoering en het leggen van verbanden tussen projecten, het geeft de buitenwereld ook meer duidelijkheid. Private partijen geven aan nu geen duidelijk aanspreekpunt te hebben bij de overheden. In een gemeenschappelijk programma moeten dan duidelijke 'rugnummers' worden uitgedeeld aan verantwoordelijke partijen. Met andere woorden: de precieze rollen van de betrokken partners moeten helder zijn. Met name geldt dat voor de rijksoverheid, aangezien deze in verschillende settings steeds een andere rol heeft. Dat is geen probleem, mits daar volstrekte duidelijkheid over bestaat.

Gezien de bestuurlijke drukte in de Randstad, zijn de raden van mening dat er zowel bij het Rijk, de regio als op Randstadniveau dringend behoefte is aan een centraal schakelpunt om de overheidsbesluitvorming te stroomlijnen. Eén centraal aanspreekpunt bij het Rijk voor de Randstad lijkt een minimale vereiste, zeker ook voor de zo broodnodige private partijen die aangeven geen duidelijke gesprekspartner te zien bij het overheid. Beter nog zou kunnen worden overwogen voor bepaalde onderwerpen een interdepartementaal bevoegde 'projectminister' met specifieke bevoegdheden te introduceren, zoals ook het nieuwe kabinet in het Regeerakkoord heeft opgenomen.

## Bijlage 1

### De aanvraag en totstandkoming van het briefadvies

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Staatssecretaris van Economische Zaken, de VROM-raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied gevraagd gezamenlijk te adviseren over het Nota Ruimte programma voor de Zuidvleugel. De Minister vraagt onder meer of de raden willen bezien in hoeverre de investeringen in de ruimtelijk economische ontwikkeling bijdragen aan het gewenste internationale vestigingsklimaat van de Zuidvleugel van de Randstad en hoe het programma Zuidvleugel op effectieve wijze vorm kan geven aan het voeren van een ontwikkelingsgericht en gebiedsgericht beleid. De adviesaanvraag betreft niet zozeer de afzonderlijke projecten uit het programma, maar de inhoudelijke samenhang van de besluiten (zie bijlage 3 voor een volledige tekst van de adviesaanvraag).

Bij de beoordeling van het programma Zuidvleugel hebben de raden de problematiek van de Zuidvleugel vanuit drie perspectieven bezien. Het eerste perspectief is de positie van de Zuidvleugel in haar ruimere geografische context van de Randstad, Nederland en West-Europa. De Zuidvleugel maakt deel uit van het internationaal sterk geprofileerde stedelijk netwerk Randstad. De ontwikkeling van de Zuidvleugel moet passen in de ontwikkelingsvisie die (mede door het Rijk) wordt opgesteld voor de Randstad als geheel. Het tweede perspectief dat de raden hanteren is een ruimere tijdshorizon. De Zuidvleugel is niet 'af' in 2020. Langetermijnontwikkelingen, te weten economische groei, mobiliteitsgroei, bevolkingsontwikkeling en klimaatverandering, vereisen nu een strategisch voorsorteren. Het gaat daarbij om het reserveren van ruimte en het inboeken van toekomstige investeringen. Het programma moet anticiperen op een investeringshorizon die verder reikt dan 2020. Het derde perspectief is een verbrede integrale blik op de problemen van de Zuidvleugel en mogelijke oplossingen ervoor. Het is belangrijk om breder te kijken dan enkel het fysieke domein. De groeiende interdependentie tussen het fysieke, het sociale en het economische domein maakt dit noodzakelijk.

Dit briefadvies is gebaseerd op *deskresearch* van beschikbare plandocumenten en literatuur, interviews met deskundigen en rondetafelgesprekken (zie bijlage 2). De bewindslieden geven in de adviesaanvraag aan te hechten aan een hoge mate van interactiviteit met vertegenwoordigers van de maatschappij en inhoudelijke deskundigen. Daartoe hebben de raden drie rondetafelgesprekken georganiseerd: met wetenschappers (8 september 2006), *stakeholders* (12 oktober 2006) en betrokken regiobestuurders (20 december 2006). Op deze wijze is het advies verrijkt door uitwisseling met en toetsing aan het *professional judgement* van de genodigden.

## **Bijlage 2**

### Gasten rondetafelgesprek met *wetenschappers*

Prof.ing. F. Alkemade, Office for Metropolitan Architecture  
Prof.dr. O.A.L.C. Atzema, Universiteit Utrecht  
Em. Prof.dr. D. Frieling  
Ir. O. Hietbrink, Landbouw-Economisch Instituut  
Drs. G.W. Lammers, Milieu- en Natuurplanbureau  
Prof.dr. H.J. Meurs, Radboud Universiteit Nijmegen  
Prof.dr.ir. P. Meurs, Technische Universiteit Delft  
Prof.dr. W.T.M. Molle, Erasmus Universiteit Rotterdam  
Dr.ir. A.E Simons, Wageningen Universiteit en Researchcentrum  
Dr.ir. L.A. Tavasszy, Radboud Universiteit Nijmegen

### Gasten rondetafelgesprek met *stakeholders*

Mr. C.N. de Boer, Vereniging Natuurmonumenten  
Drs. J.S. Boonstra, Transport en Logistiek Nederland  
Drs.ing. J. Fokkema, NEPROM  
Ir. P.W. Gerretsen, Atelier Zuidvleugel  
J. Heijkoop, LTO-Noord  
Drs. D. 't Hooft, Nederland Distributieland  
F.H. Hoogervorst, Glaskracht  
Drs.ing. A.L. Hoornstra, Associatie Haagwonen/Woonbron  
Ir. P.H.R. Langeweg, ANWB  
Drs. J.M.A.M. Nouwen, VNO-NCW West  
A.D. Steekelenburg, Zuid-Hollandse Milieufederatie

### Gasten rondetafelgesprek met *bestuurders*

Drs. W.J. Deetman, gemeente Den Haag  
Dr. J.W.A. van Dijk, provincie Zuid Holland  
M.A.J. Doodkorte, gemeente Hendrik-Ido-Ambacht  
J. Franssen, provincie Zuid-Holland  
J.H.M. Hermans gemeente Ridderkerk  
H. Karakus, gemeente Rotterdam  
Drs. H. Lenferink, gemeente Leiden  
Drs. J.M. Norder, gemeente Den Haag  
F. van den Oever, gemeente Dordrecht  
Mr. I.W. Opstelten, gemeente Rotterdam  
L.E. van der Sar, provincie Zuid-Holland  
A.S. Scholten, gemeente Zwijndrecht  
Mr. P.T. van Woensel, gemeente Den Haag

### Interviews

Drs. M.T.A. Burgmans, Bestuursvoorzitter Unilever  
Drs. S. de Jongh, algemeen secretaris, Economic Development Board Rotterdam  
Dr.ir. M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg, bestuur Hoogheemraadschap Delfland  
Ing. M.J.C. van Pernis, voorzitter Raad van Bestuur Siemens  
Mr. L.J. Vonhoff, senior beleidscommunicator, Ontwikkel Bedrijf Rotterdam

### Projectteam

Dr. T.H.C. Zwanikken, projectleider, VROM-raad  
Drs. W.M.M. Okkerse, projectsecretaris, Raad voor Verkeer en Waterstaat  
Dr. B.H. van Leeuwen, projectsecretaris, Raad voor het Landelijk Gebied  
Ir. M.H. Feenstra, projectmedewerker, Raad voor Verkeer en Waterstaat  
J.D. Parag, projectassistente, Raad voor Verkeer en Waterstaat

### Raad voor Verkeer en Waterstaat

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat. De adviezen zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen. De adviesonderwerpen strekken zich uit over de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelbegrip, met inbegrip van de Europese dimensie. Voorzitter is mr. G.J. Jansen, algemeen secretaris is ir. H.J.M. Verkooijen.

Voor dit adviestraject is de Raad voor Verkeer en Waterstaat versterkt met ir. E.J. Verroen, lid van de Expertisegroep van de raad.

### VROM-raad

De raad voor de volkshuisvesting, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer (de VROM-raad) adviseert regering en parlement over de hoofdlijnen van beleid aangaande de duurzame kwaliteit van de leefomgeving en over andere onderdelen van het rijksbeleid op het gebied van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer.

De VROM-raad bestaat uit onafhankelijke, deskundige leden. Zij zijn door de regering gevraagd vanwege hun ervaring, hun visie op maatschappelijke ontwikkelingen en hun kennis van de doelgroepen van het VROM-beleid. Voorzitter is mr. H.M. Meijdam, algemeen secretaris is drs. A.F. van de Klundert.

### Raad voor het Landelijk Gebied

De Raad voor het Landelijk Gebied adviseert de regering en de beide kamers van de Staten-Generaal op hoofdlijnen van beleid. De raad richt zich op strategische adviezen op de lange en middellange termijn en incidenteel op actuele zaken op korte termijn.

Het werkterrein van de raad betreft het gehele beleidsveld dat door het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is aangeduid als 'landelijk gebied'.

De leden van de raad zijn onafhankelijk en worden benoemd op basis van hun deskundigheid op het werkterrein waarvoor de raad is ingesteld en hun maatschappelijke kennis en ervaring. Voorzitter is prof.mr. P.C.E. van Wijmen, algemeen secretaris is ir. H. de Wilde.

## Bijlage 3



Directoraat-Generaal Ruimte  
Directie Realisatie en Ontwikkeling

Rijnstraat 8  
Postbus 20951  
2500 EZ Den Haag

[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

De voorzitters van de VROMraad,  
de Raad voor Verkeer en Waterstaat  
en de Raad voor het Landelijk Gebied  
d.t.v. de heer H. Meijdam  
Postbus 30949  
2500 GX Den Haag

### Adviesaanvraag Zuidvleugelprogramma

Datum	Kenmerk
7 november 2006	2006300890

Geachte heer Meijdam,

Mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Staatssecretaris van Economische Zaken verzoek ik de VROM-Raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied ons te adviseren over het Zuidvleugelprogramma en de bijbehorende Zuidvleugelbrief die ik aan de Tweede Kamer heb gestuurd. Het advies zullen wij gebruiken bij het verdere traject van het Zuidvleugelprogramma, ter voorbereiding van een nader kabinetsstandpunt.

Het programma Zuidvleugel komt voort uit de Nota Ruimte en de daaraan gerelateerde uitwerkingen (o.a. Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland en Actieprogramma Ruimte en Cultuur). Het programma Zuidvleugel is een van de vier gebiedsgerichte programma's die in het kader van de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte zijn ingesteld. Doel van de programma's is te zorgen voor coördinatie van de rijksinbreng, versnelling van de besluitvorming en versterking van de interne samenhang binnen de programma's.

Het Programma Zuidvleugel is er primair op gericht optimale condities te scheppen voor de ontwikkeling van dit deel van de Randstad. Besluitvorming in een aantal projecten moet worden vlotgetrokken en patstellingen moeten worden doorbroken. In de Zuidvleugelbrief wordt met name ingegaan op de ruimtelijk-economische opgaven en bijbehorende rijksbesluiten op het gebied van verkeers- en vervoersinfrastructuur en – in mindere mate – de verstedelijking van de Zuidvleugel. De regio heeft een visie op de Zuidvleugel voor de middellange en lange termijn opgesteld. Deze visie, die u reeds heeft ontvangen, geeft een beeld van de lange termijnopgaven voor, en de kansen van, de Zuidvleugel.

De Zuidvleugelbrief bevat de rijksbesluiten die het kabinet op korte termijn zal realiseren. Ik verzoek u te adviseren over het Zuidvleugelprogramma zoals dat in de brief is opgenomen. In het bijzonder zou ik willen vernemen wat uw oordeel is over:

- de onderlinge afstemming van de in het Zuidvleugelprogramma opgenomen opgaven/beleidsvoornemens op het gebied van de ruimtelijke-economische ontwikkeling, in het bijzonder waar het gaat om de relaties tussen verstedelijking, economie, infrastructuur en groen/blauwe elementen. Zijn deze zodanig geformuleerd dat er voldoende perspectieven worden geboden voor een evenwichtige economische ontwikkeling in de Zuidvleugel en voor een verdere

Ministerie van VROM →





economische diversificatie, waarbij er een verschuiving kan optreden in de richting van meer kennisintensieve economische activiteiten?

- de mate waarin de maatregelen en plannen die in het programma zijn opgenomen kunnen bijdragen aan het verder ontwikkelen en versterken van het internationaal vestigingsklimaat van de Zuidvleugel;
- de mate waarin de groen/blauwe elementen van het programma kunnen bijdragen aan het instandhouden en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de Zuidvleugel;
- de wijze waarop het programma Zuidvleugel op effectieve wijze vorm geeft aan het voeren van een ontwikkelingsgericht en gebiedsgericht beleid, waarbij het rijk de 'één loket gedachte' waar kan maken;
- de afstemming van de voornemens en doelstellingen binnen het programma met die in het Groene Hart- en Noordvleugelprogramma;
- de vraag of wat projecten betreft er voldoende selectief wordt gekozen in de Zuidvleugel.

Ik wil u verzoeken om bij uw advisering eenzelfde werkwijze aan te houden zoals u die gehanteerd heeft bij uw advisering over het Noordvleugelprogramma. Daarbij doel ik met name op het organiseren van zgn. 'open ronde tafels' om de inbreng van vertegenwoordigers uit de kringen van bestuur, wetenschap en stakeholders een adequate plaats te geven. Ik ga er van uit dat u mij op de hoogte zal stellen van uw tussentijdse bevindingen in het adviestraject.

Ik stel het buitengewoon op prijs dat de VROM-Raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied hun gezamenlijke expertise willen inzetten op advisering over het Zuidvleugelprogramma.

Ik zie uit naar het resultaat van uw advisering en wens u veel succes bij uw werkzaamheden.

Hoogachtend,  
de Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Winsemius'.

Dr. P. Winsemius