

**STRUCTUURVISIE  
RANDSTAD  
2040**

**NAAR EEN DUURZAME  
EN CONCURRERENDE  
EUROPESE TOPREGIO**

**Zoals vastgesteld in de Ministerraad van 5 september 2008**

# Voorwoord

Er komt heel wat op ons af in de Randstad. Waar elders al tekenen van krimp te zien zijn, blijft de Randstad de komende decennia groeien. In mensen en nog meer huizen voor steeds kleinere huishoudens. Maar ook in de werkgelegenheid en de bereikbaarheid die erbij hoort. En allemaal willen we een groene, aantrekkelijke en klimaatbestendige leefomgeving. Niet alleen voor onszelf, maar ook voor de generaties na ons. Intussen maken we ons nu al volkomen terecht bezorgd om de voortwoekerende 'verrommeling' en het verdwijnen van het groen en de open ruimte.

Dat is precies het spanningsveld waarin het kabinet en de bestuurders uit de Randstad, de afgelopen periode gewerkt hebben aan de structuurvisie Randstad 2040. Deze visie geeft een impuls aan een Randstad die zich in alle opzichten kan meten met andere stedelijke gebieden in Europa en daarbij ook nog eens duurzaam en klimaatbestendig is. De visie zet de koers uit voor onze ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. En niet alleen waar het gaat om bouwen en plannen, maar ook om de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en onderwerpen als natuur, recreatie, onderwijs, gezondheid en arbeidsparticipatie.

Een structuurvisie is geen blauwdruk. De invulling maken we samen. Overheid, maatschappelijke organisaties, individuele burgers en het bedrijfsleven. Daarom is bij de voorbereiding een inspirerende dialoog gevoerd met al deze partijen. Natuurlijk is ook gebruik gemaakt van de adviezen van planbureaus en adviesraden en van ontwerpend onderzoek. Alleen door rekening te houden met de voorkeuren en ambities van toekomstige uitvoerders en door gebruik te maken van hun kennis, kan de uitvoering van de visie een succes worden.

De structuurvisie Randstad 2040 is een onderdeel van het kabinetsbrede Programma Randstad Urgent. Daarin werken gemeenten, provincies en stadsregio's samen met het kabinet aan een sterke Randstad en een sterk Nederland. Dit programma bestaat uit een aantal projecten dat op korte termijn om besluitvorming vraagt. Het kabinet wil met

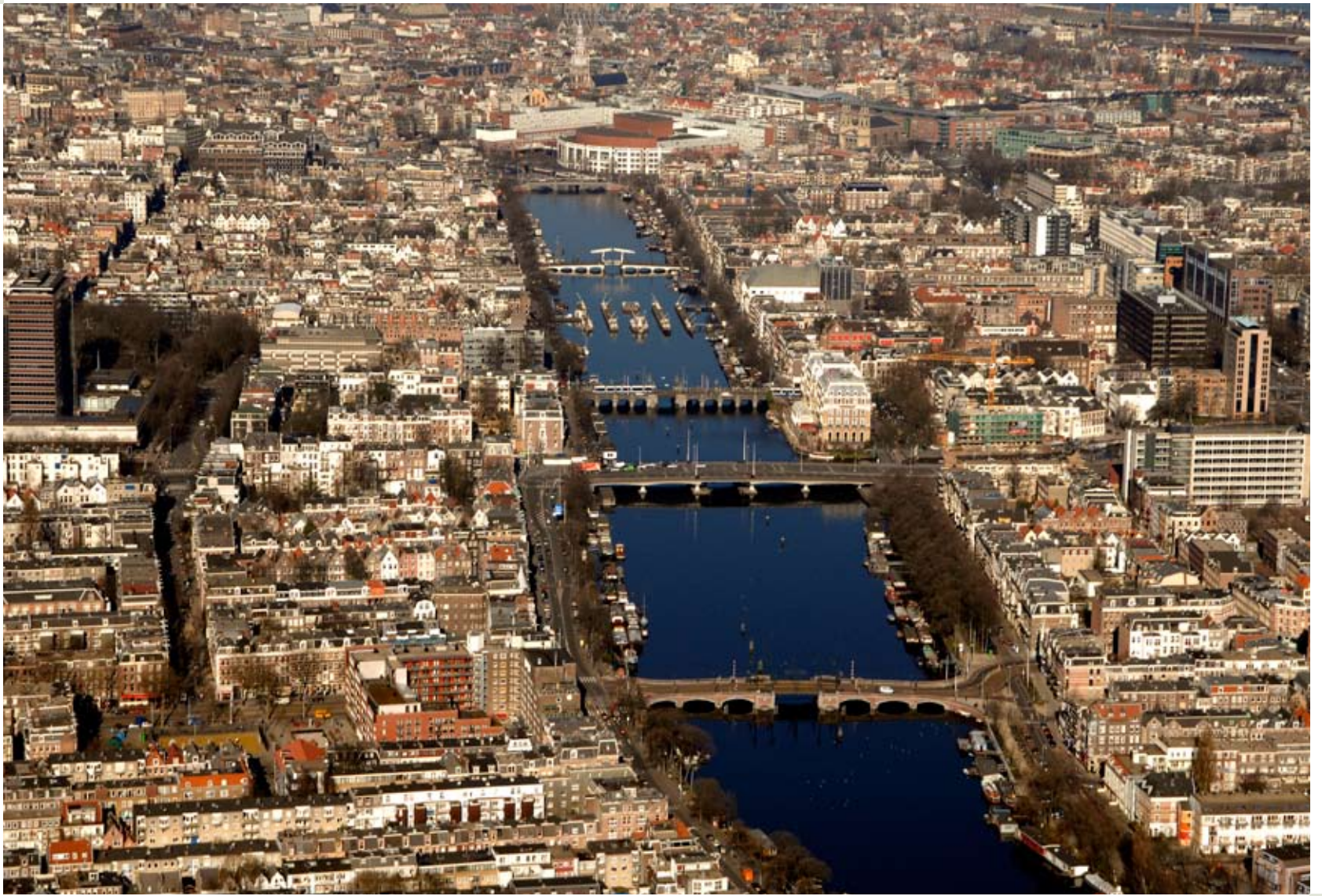
Randstad 2040 aangeven dat ook het werken aan de lange termijn nú urgentie heeft.

De komende periode komt het erop aan dat rijk, regio, private partijen, burgers en maatschappelijke organisaties samen uitvoering geven aan de visie. Een duurzame uitvoering met respect voor groen en open ruimte. Ik zie het als mijn taak om de meerwaarde van ruimtelijke sleutelprojecten te onderzoeken en te verkennen welke 'Randstad Sleutelprojecten' van strategische en internationale betekenis kunnen zijn voor de Randstad. In de voorbereiding van de visie heb ik gemerkt dat voor een dergelijke totaalaanpak steun en enthousiasme bestaat. Dat is ook nodig, want '2040 is nu'.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



Dr. Jacqueline Cramer





De visie in het kort Randstad, topregio in de Europa	6
Hoofdstuk 1. Randstad 2040	12
1.1. Visie gevraagd!	14
1.2. Bouwstenen van de visie	16
1.3. Status en karakter van de visie	21
1.4. Leeswijzer	23
Hoofdstuk 2. Krachten en opgaven	24
2.1. Inleiding	26
2.2. Ruimtelijke structuur van de Randstad	26
2.3. Ecologisch venster op de Randstad ('planet')	30
2.4. Economisch venster op de Randstad ('profit')	40
2.5. Sociaal venster op de Randstad ('people')	58
2.6. Ruimtebehoefte	65
2.7. Kijk op de Randstad	70
Hoofdstuk 3. Principes en keuzes	74
3.1. Leidende principes	76
3.2. Ruimtelijke rijkskeuzes	77
3.3. Kiezen voor kwaliteit	114
Hoofdstuk 4. Agenda	120
4.1. Visie op uitvoering	122
4.2. Doorwerking via beleid, kennis en investeren	123
4.3. Overzicht van rijksacties	130
Bijlage 1. Ruimtebehoefte	138

De visie in het kort

# Randstad: topregio in Europa

*Internationaal excelleren met topfuncties, krachtige steden en een duurzame en veilige groenblauwe delta*

Achteruitgang van leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, een aanhoudend grote ruimtevraag en druk op onze concurrentiepositie maken versterking van de Randstad voor de lange termijn noodzakelijk. Het kabinet heeft hoge ambities en wil dat de Randstad zich ontwikkelt tot een topregio in Europa. Met deze 'Structuurvisie Randstad 2040' die Minister Cramer (VROM) presenteert, geeft het kabinet antwoord op deze lange termijnopgaven. Daarbij kiest het kabinet voor een kwaliteitsstrategie. De visie maakt deel uit van het Programma Randstad Urgent, dat door Minister Eurlings wordt gecoördineerd. Om ervoor te zorgen dat deze visie ook tot concrete resultaten leidt, start dit najaar een onderzoek naar de wenselijkheid van een nieuwe generatie ruimtelijke sleutelprojecten ('Randstad Sleutelprojecten') voor na 2020.

Veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta Kustversterking en ingrepen in de waterhuishouding zijn nodig om van de Randstad een klimaatbestendige en veilige delta te maken. Als dat goed gebeurt, is er volgens het kabinet geen reden om terughoudend te zijn met investeringen in de Randstad en uit te wijken naar hogere delen in Nederland. Integendeel, het kabinet vindt dat voor de komende eeuw geen reële optie en wil blijven investeren in een veilige delta. Dit betekent wel dat de mogelijkheden en beperkingen van de wateropgaven, sterker dan nu mee gaan wegen bij de locatiekeuzen en inrichting van gebieden. Verkend wordt hoe knelpunten bij onder meer Rotterdam en Dordrecht kunnen worden opgelost. Nederland zou zich met zo'n klimaatbestendige, duurzame delta ook internationaal kunnen profileren. Innovaties op het gebied van waterkeringen, waterhuishouding en mogelijk ook wat betreft landschap en wonen op en bij het water kunnen een exportproduct worden.

Het kabinet wil de grotere eenheden van water, natuur en landschap op (inter)nationaal niveau meer in samenhang bezien en beter met elkaar verbinden. Zo wordt in de periode tot 2040 het Groene Hart uit zijn isolement bevrijd en krijgt het betere aansluitingen op het IJsselmeer, de Noordzee en de Zeeuwse wateren. Landinwaarts wordt op termijn gewerkt aan een betere verbinding met de Utrechtse Heuvelrug, het rivierengebied en de Hoeksche Waard. Zo ontstaat een "Groenblauwe Delta". Bij de grote steden is een groot tekort aan toegankelijk recreatief groen. "Metropolitane parken" kunnen daarop, als toegankelijke recreatieruimten voor de stedelingen, het antwoord zijn. Hieraan wordt al in een uitvoeringsalliantie gewerkt. Ook de ontwikkeling van kleine aantallen 'groene woon- en werkmilieus' kan bijdragen aan kwaliteitsverbetering van het Groene Hart.

### Wat sterk is sterker maken

Voortbouwend op een concurrerend vestigingsklimaat voor ondernemers kiest het kabinet ervoor om sterker te maken wat al sterk is. De vooraanstaande metropolitane positie van Amsterdam en de specifieke internationaal krachtige functies van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht, onze (lucht) havens en greenports wil het kabinet benutten en versterken om de Randstad internationaal tot een topregio te maken. Daarbij passen ook robuuste en goede internationale ver-

bindingen over spoor en weg en verbetering van de regionale bereikbaarheid. Deze inzet op de metropolitane kansen van de regio Amsterdam in samenspel met de topfuncties in Rotterdam, Den Haag en Utrecht komt de gehele Randstad ten goede. En wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland. Met het wegvallen van nationale grenzen, ontwikkelen steden en hun regio's zich tot de motor van de wereldeconomie en tot broedplaatsen van vernieuwing van producten en diensten. Voor de steden en regio's in de Randstad is het daarom van belang om al bestaande, specifieke kwaliteiten te vergroten, potenties te benutten in relatie met de bestaande internationale krachten, de stedelijke economie te versterken en een internationaal onderscheidende identiteit te ontwikkelen. Het kabinet wil daaraan bijdragen.

### Wonen en werken

Tot 2040 zijn er ten minste circa 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad. En er is kans dat de groei nog hoger uitvalt. "Al met al moet voor tien tot twintig keer de omvang van Amersfoort ruimte worden gevonden binnen en buiten de bestaande bebouwingscontouren", aldus het kabinet. Het denkt dat deze kwalitatieve en kwantitatieve opgave op diverse manieren kan worden aangepakt en beantwoord. Allereerst door sterke verdichting en herstructurering van verouderde woon-werklocaties in de steden en transformatie van in onbruik geraakte terreinen tot nieuwe stedelijke gebieden met een woon-/werkfunctie. Als voorbeelden van mogelijke binnenstedelijke locaties noemt het kabinet onder meer de noordelijke IJ-oever (Amsterdam) en Stadshavens (Rotterdam), maar ook de Binckhorst (Den Haag), Cartesiusdriehoek en Merwedekanaalzone (Utrecht). Het kabinet noemt ook de streek tussen Rotterdam en Dordrecht (Deltapoort) als mogelijke grootschalige transformatieopgave. Als het betrokken partijen lukt de verdichting en herstructurering in de bestaande steden vorm te geven, zijn pas na 2030 nieuwe, grootschalige uitbreidingslocaties nodig. En dan alleen als de groei substantieel hoger is dan de trend in de afgelopen jaren. Het kabinet gaat er daarbij vanuit dat de bestaande afspraken over de woningbouwopgave tot 2030 worden gerealiseerd. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van de schaa sprong van Almere (60.000 woningen tot 2030, inclusief bereikbaarheidsmaatregelen) en van een aantal andere 'Nota Ruimte-locaties' zoals in de Haarlemmermeer/Bollenstreek.

De “bundelingsgebieden” rond de steden die de Nota Ruimte al aanwees als ruimte voor nieuwbouw, kunnen ook voor de langere termijn in belangrijke mate in de behoefte aan uitbreiding van woon- en werkruimte voorzien. Daar kunnen zowel de hoogstedelijke als meer landelijke woonmilieus worden gerealiseerd waarnaar naar verwachting een grote vraag is de komende decennia. Hierbij is wel extra inzet in de bestaande steden nodig. Realisatie van nieuwe woningbouw in de steden draagt namelijk bij aan de vitaliteit en kracht van de steden en verkleint de ruimtelijke druk op het landschap. De woningmarkt eist dat diverse woonmilieus – van binnenstedelijk tot suburbaan – gelijktijdig en op meer locaties worden aangeboden om risico’s te spreiden en om in te kunnen spelen op uiteenlopende woonwensen. De woningbouwprogramma’s voor de noordelijke en zuidelijke Randstad moeten beide dan ook bewust opgebouwd worden uit een combinatie van diverse binnenstedelijke locaties, uitleglocaties en enkele kleine verspreide locaties.

Voor de korte termijn is het belangrijk de afspraken die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt over woningbouw-aantallen en locaties binnen en buiten de bestaande steden waar te maken. Dit levert een groter en kwalitatief beter aanbod op met name in een aantal gespannen woningmarkten in de Randstad (zoals Leiden, Utrecht, Amsterdam) en draagt bij aan de verbetering van de doorstroming op de woningmarkt. Er is in deze afspraken geanticipeerd op een grote behoefte aan nieuwe woningen tot 2030. Nieuwe locaties zijn dan ook voorlopig niet nodig, tenzij de groei in de praktijk beduidend hoger zou uitvallen dan nu geraamd. Mocht dat op termijn toch aan de orde komen, dan geeft deze structuurvisie aan welke redeneerolgorde gevolgd zou moeten worden: eerst binnen bestaand bebouwd gebied, dan in aansluiting op de steden in de (noordelijke en zuidelijke) Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen ten opzichte van de infrastructuur en pas dan op verder weg gelegen plekken. Vanaf 2030 zal deze redeneerlijn sowieso moeten worden gevolgd.

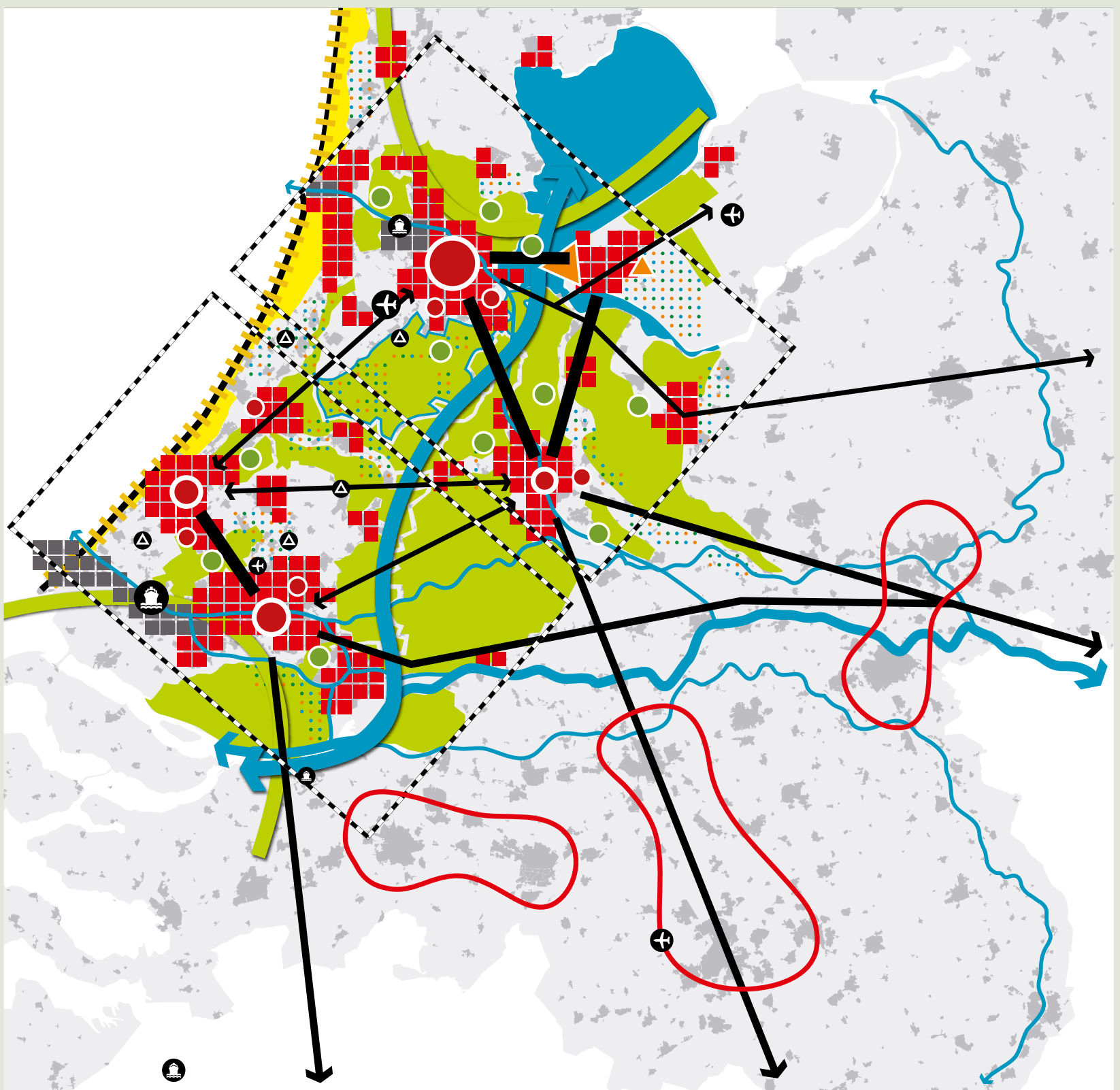
Bij deze inzet is zeewaartse verstedelijking bijvoorbeeld op een eventueel verbrede kust of op eilanden voor de kust niet wenselijk. Het kabinet erkent dat een verbrede kust op langere termijn nodig kan zijn voor de veiligheid en wellicht

kansen biedt voor andere doeleinden. Daarbij kan gedacht worden aan benutting voor economisch-maatschappelijke doeleinden, zoals energieproductie en – opslag en experimenteerruimte voor innovatieve sectoren. Het kabinet heeft het bedrijfsleven uitgedaagd om met interessante voorstellen te komen. Het Innovatieplatform vervult hier een makelaarsrol en zal begin 2009 het kabinet hierover adviseren. Maar het kabinet wil een eventueel verbrede kust niet benutten voor wonen en werken. Verstedelijking op zo’n kustuitbreiding verkleint de druk op binnenstedelijke verdichting, sluit niet goed aan op het wegen- en spoorwegennet en doet afbreuk aan de landschappelijke kwaliteiten en natuurwaarden van de kust. Bovendien legt dit beslag op middelen die hard nodig zijn om de kracht van de steden te versterken. Ook grootschalig bouwen in gebieden die grenzen aan de buitenkant van de Randstad, zoals de Gelderse Vallei, wijst het kabinet met oog op de grote verplaatsingsafstanden en negatieve milieueffecten in beginsel af.

### Ruimtelijke ontwikkeling en betere bereikbaarheid gaan hand in hand

In samenhang met de verstedelijking heeft de bereikbaarheid in de noordelijke en zuidelijke Randstad een aanpak nodig die meer gericht is op kwaliteit. Het beter functioneren van de woningmarkt en de bereikbaarheid behoren tot de grootste opgaven in de Randstad. Sterkere verdichting en centrumvorming moeten het mogelijk maken om het openbaar vervoer beter te benutten en te laten aansluiten op het autogebruik. Investeren in openbaar vervoer, in wegen en het bouwen bij stations hangen in de visie van het kabinet nauw met elkaar samen. In de regio’s rond de steden zijn de problemen het grootst en verwacht het kabinet het grootste rendement van investeringen. Het kabinet wil op termijn vooral de verbindingen binnen de regio’s Amsterdam-Almere-Utrecht en Rotterdam-Den Haag verbeteren, waardoor deze sterker als een geheel kunnen functioneren. Snellere en betere verbindingen maken meer interactie mogelijk tussen de diverse woon- en werkomgevingen en dat komt de dynamiek van economie van de Randstad ten goede. Het kabinet haalt hiervoor haar inspiratie uit projecten als Stedenbaan, Randstadrail en de Zuidtangent.





**Kaart 0.**  
**Vereenvoudigd ruimtelijk ontwikkelingsperspectief**

Daarnaast wil het kabinet inzetten op het verbeteren van de internationale verbindingen. Aandacht gaat uit naar een sterkere verankering in het internationale spoornetwerk. De Randstad mag in 2040 geen eindpunt zijn in het internationale netwerk van snelle treinen. Dat bedreigt de internationale concurrentiepositie. Het kabinet kiest voor goede robuuste nationale en internationale verbindingen (weg en spoor) met een focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuid-oosten. Er zal binnen de vastgestelde kaders van het Infrafonds met name geïnvesteerd moeten worden op of rondom de hoofdverbindingssassen in de Randstad en in de uitlopers van de Randstad en richting Zuid- en Oost-Nederland. Het kabinet geeft op het bestaande spoor zoveel mogelijk vrij pad aan de ICE richting Keulen. Het zal op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen waarbij te denken valt aan een verbeterde goederenverbinding Rotterdam-Antwerpen (Robel) en een verbeterde internationale treindienst via Eindhoven in zuidoostelijke richting. Het kabinet wil de ruimtelijk-economische dynamiek en investeringen in bereikbaarheid goed op elkaar afstemmen met name in zuidwestelijke richting (de A4-zone Amsterdam-Antwerpen) en in zuidoostelijke richting (de A2-zone via Utrecht en Eindhoven naar Luik en via de A12 en A15 richting Arnhem en Nijmegen). Ook wordt het versterken van Schiphol, als vitale internationale "hub", een centrale opgave genoemd. In dat verband en gerelateerd aan de ruimtelijk-economische dynamiek brengt het kabinet in deze visie onder meer de mogelijkheden van de vliegvelden Lelystad en Eindhoven in beeld. Een besluit hierover volgt in de luchtvaartnota die eind 2008 / begin 2009 zal worden vastgesteld door het kabinet. Investeringen in de infrastructuur moeten hand in hand gaan met versterking van de samenwerking van de havens en luchthavens. Goede afstemming en samenwerking voor wat betreft de verdere ontwikkeling van een aantal krachtige functies en potenties is nodig om zowel de steden als de Randstad als geheel een goede positie te geven in de internationale concurrentie.

### Het belang van 'sleutelprojecten' en 'uitvoeringsallianties'

Op de door het kabinet gemaakte keuzes in deze visie rust een financieel voorbehoud. Voor een visie gericht op 2040 is het namelijk niet mogelijk nu al de financiële consequenties vast te leggen. Definitieve vaststelling van projecten is altijd

afhankelijk van besluitvorming door dit kabinet en volgende kabinetten. Het kabinet zal een evaluatie doen naar de bestuurlijke, financiële en inhoudelijke effectiviteit van de afgeronde en huidige sleutelprojecten voorafgaand aan een verkenning naar eventueel op te starten 'Randstad Sleutelprojecten'. Het kabinet denkt daarbij aan een uiterst selectief aantal substantiële projecten met een grote nationale betekenis, internationale uitstraling in ruimtelijk-fysieke én functionele zin en een integraal karakter, in aansluiting op de opgaven, leidende principes en keuzes in deze visie. Op basis van de uitkomsten van het genoemde onderzoek zal het kabinet beslissen of het de verkenning daadwerkelijk start. Het kabinet wil internationale evenementen stimuleren. Die dragen bij aan het benodigde elan en bieden de kans gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te versnellen. Het kabinet ziet bijvoorbeeld een mogelijke meerwaarde door de Olympische Spelen in 2028 naar Nederland te halen.

Het kabinet realiseert zich dat het de ambities niet alleen kan waarmaken. 'Uitvoeringsallianties' van overheden, marktpartijen, maatschappelijke partijen en burgers zullen gezamenlijk de uitvoering op moeten pakken. In aansluiting op de visie is al met een vijftal van dergelijke allianties gestart, voor onder meer metropolitane parken, havensamenwerking en stedelijke transformatie. Het kabinet geeft met de uitvoering van deze visie het goede voorbeeld en is bereid beleid en instrumenten aan te passen wanneer dat in de praktijk nodig blijkt om de slagkracht van overheid, markt en maatschappij te vergroten.



1.

# Randstad 2040

## 1.1 Visie gevraagd!

In deze 'Structuurvisie Randstad 2040' zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio in 2040. Lopende en nieuwe ontwikkelingen en opgaven vragen om een visionair en samenhangend antwoord. Klimaatverandering, internationale arbeidsmigratie, bereikbaarheidsproblemen, vergrijzing van de bevolking en toenemende internationale concurrentie brengen kansen en risico's met zich mee voor de toekomstige concurrentiepositie van de Randstad.

De steden van de Randstad ontwikkelen zich in een economisch krachtenveld van verdere internationalisering. Er zijn verschillende functies in de Randstad te vinden die tot de top van Europa behoren. De Randstad heeft ruim zeven miljoen inwoners, de grootste haven en internethub van Europa, de op vier na grootste luchthaven, belangrijke tuinbouwgebieden die wereldwijd exporteren en unieke Hollandse landschappen. De regio Amsterdam heeft het meest metropolitane karakter en is een belangrijke troef in de internationale concurrentiestrijd. De unieke ligging in de delta, de diversiteit en onderlinge nabijheid van steden en landschappen zijn kwaliteiten die de Randstad onderscheidt van andere Europese stedelijke regio's.

Maar de Randstad staat ook bekend om zijn woningschaarste, files, problemen in wijken, verouderde werklocaties, slechte luchtkwaliteit en bestuurlijke drukte. Doortrekking van de woningbehoefte van de laatste jaren betekent bijvoorbeeld dat er tussen 2010 en 2040 nog circa 500.000 nieuwe woningen nodig zijn in de vier westelijke provincies, waarvan circa 100.000 na 2030<sup>1</sup>. Terwijl steden en dorpen in de Randstad in de afgelopen decennia juist meer op elkaar zijn gaan lijken, zijn andere stedelijke regio's in Europa bezig nieuwe en onderscheidende kwaliteiten toe te voegen aan hun steden en landschappen. De diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus is afgenomen en de kwaliteit van het Groene Hart en andere

groene zones staat onder druk. Wat betreft de groei van de arbeidsproductiviteit neemt de Randstad een middenpositie in. En die positie is niet onbedreigd. Verschillende andere stedelijke regio's in Europa groeien sneller en presteren beter<sup>2</sup>.

Voor een sterke concurrentiepositie is een goed en gezond vestigingsmilieu – met een fysieke én niet-fysieke agenda – van cruciaal belang. De OESO, SER en VROM-raad c.s. onderschrijven dit in hun recente adviezen<sup>3</sup>. Investeren in een goed werkende arbeidsmarkt, in innovatie en in onderwijs en opleiding en gezondheid van arbeidskrachten is daarbij van groot belang. Voldoende en hoogwaardige woon- en werkmilieus, een goede bereikbaarheid, een gezond leefklimaat en groen voor ontspanning en recreatie in en om de steden moeten in samenhang ontwikkeld worden. En dit alles met bestuurlijke slagkracht en wederzijds vertrouwen in publiek-private samenwerking.

Kunnen al deze opgaven gecombineerd worden in een nieuwe, offensieve strategie om de kracht en concurrentiepositie van de Randstad op een duurzame manier te versterken? Het kabinet heeft deze uitdaging opgepakt en samen met anderen vorm gegeven. Met de start van het Programma Randstad Urgent in 2007 heeft het kabinet de toekomst van de Randstad al op de agenda gezet. Met deze integrale lange-termijnvisie op de Randstad kijkt het kabinet vooruit naar 2040 en presenteert het een vervolgaanpak om lange en korte termijn met elkaar te verbinden. Daarmee komt het kabinet ook tegemoet aan verzoeken van het parlement<sup>4</sup>. Natuurlijk zijn met deze visie niet alle opgaven beantwoord en alle keuzen gemaakt die nodig zijn voor een ook op lange termijn sterke Randstad en een sterk Nederland. Deze visie geeft een breed beeld van de lange termijnopgaven, maar focust bij de gemaakte keuzen op de ruimtelijke onderwerpen.

1 RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO).

2 Regio Randstad (2007). Randstadmonitor 2006, Utrecht.

3 OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands; SER (2008). Zuinig op de Randstad, Den Haag; VROM-raad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied (2008) Randstad 2040: verbinden en verknopen, Den Haag.

4 Moties Lemstra: Eerste Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29 435, nr. D; Eerste Kamer, vergaderjaar 2004-2005, XXI, nr. C; Motie Vermeij: Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 200 XI, nr. 70; Motie Schouw: Eerste Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 30 938, nr. G.

5 De SER heeft in zijn advies voor Randstad 2040 aangesloten bij de drie duurzaamheidsprincipes en aangegeven wat onder een duurzame Europese topregio moet worden verstaan.

6 Duurzame ontwikkeling en beleid; Brief aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, nr. 30 96, nr. 32. Brief van de Minister van VROM en de Minister voor Ontwikkelingssamenwerking.

7 Ontleend aan: Regio Randstad (2007). De Randstadmonitor 2006, Utrecht.

8 Ontleend aan: Rozenblat (2003). Villes européennes, Montpellier.

9 Deze pijlers zijn: 'Een actieve internationale en Europese rol', 'Een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie', 'Een duurzame leefomgeving', 'Sociale samenhang', 'Veiligheid, stabiliteit en respect' en 'Overheid en dienstbare publieke sector'. Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV 2007-2011 'Samen werken, samen leven', (2007), Den Haag.

## Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio

Het kabinet heeft een wenkend perspectief voor ogen, waarin de Randstad bruist en vol leven is, uitnodigt tot ondernemen en mogelijkheden tot ontplooiing biedt en wil daarvoor met deze visie de goede ruimtelijke randvoorwaarden scheppen. In aanvulling op een primair op kwantiteiten gericht beleid, kiest het kabinet met deze visie sterker dan ooit ook voor een **kwaliteitsstrategie**. Deze inzet moet leiden tot een topregio die veelzijdig en veelkleurig is en een grote afwisseling kent met sterke steden en aantrekkelijke landschappen. Kortom, tot een plek waar het prettig leven, wonen en werken is. De Randstad als **duurzame topregio** is een Randstad die uitblinkt in een evenwichtige ontwikkeling van ecologische ('planet'), economische ('profit') en sociaal-culturele ('people') waarden, waarbij ook in de behoeften van toekomstige generaties kan worden voorzien. Duurzame ontwikkeling staat dan ook voor een integrale benadering gericht op het verbinden van people, planet en profit met behoud van ontwikkelmogelijkheden in de toekomst<sup>5</sup>. In de recente Duurzaamheidsbrief heeft het kabinet de thema's benoemd waarop duurzame ontwikkeling zich richt<sup>6</sup>.

Met een **concurrerende topregio** spreekt het kabinet de ambitie uit om de Randstad te laten horen tot de 'top' van economisch meest krachtige Europese stedelijke regio's. Belangrijke indicatoren hiervoor zijn het bruto regionaal product per inwoner (en de groei daarvan), arbeidsproductiviteit, arbeidsparticipatie, vestiging van (hoofdkantoren van) buitenlandse bedrijven en instellingen en werkloosheid<sup>7</sup>. Andere belangrijke indicatoren zijn de filedruk, de wetenschappelijke prestaties (publicaties, aantal studenten, internationale onderzoeksprogramma's), de mate waarin kennis wordt omgezet in commerciële producten en activiteiten, omvang en opleidingsniveau van de beroepsbevolking, de flexibiliteit op de arbeidsmarkt en de aantrekkingskracht voor stedelijk toerisme, congressen en beurzen<sup>8</sup>. Het kabinet wil deze topositie bereiken door een samenhangende ontwikkeling en uitvoering van economisch,

ecologisch, sociaal en ruimtelijk beleid. In het beleidsprogramma van het kabinet is een eerste integratieslag gemaakt door zes pijlers te onderscheiden<sup>9</sup>.

Deze langetermijnvisie is ook een uitnodiging van het kabinet om samen met decentrale overheden, marktpartijen, burgers, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen vorm te geven aan de Randstad. Het kabinet wil daarom de activiteiten die al bij de voorbereiding van deze visie in gang zijn gezet, voortzetten. Daarnaast presenteert het kabinet vervolgcacties gericht op het vertalen van de keuzes in beleid, innovatie en investeren. Door samen kennis, ervaringen en middelen te bundelen, wordt effectief vorm gegeven aan een regio die in 2040 duurzaam is en tegelijkertijd een hoge positie tussen andere regio's in West-Europa inneemt.

10 Voor de onderbouwing van deze opgaven wordt verwezen naar de Startnotitie Randstad 2040 – naar een duurzame en concurrerende Europese topregio (2007).

11 In de Startnotitie zijn deze hoofdpogaven uitgewerkt in zeven discussiethema's. Dit zijn klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta, ruimtelijke investeringsstrategie, groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking, verstedelijkingsstrategie, bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, ruimtelijk-economische typering en structuur en de toekomst van Schiphol.

12 Op internet ([www.randstad2040.nl](http://www.randstad2040.nl)) is een volledig beeld van alle uitkomsten van de dialoog te vinden.

13 Nova Terra (2008). Randstad special.

14 TNO (2008). Benchmark Randstad, Leefomgeving, economie en bereikbaarheid internationaal vergeleken; Berenschot (2008). Vergelijkend onderzoek uitvoering langetermijnvisies.

15 Bestaande uit Rudy Strojink, René Buck, Friso de Zeeuw, Josja van de Veer, Cees van Boven, Piet Rietveld, Maarten van Pernis, Elco Brinkman, Henk de Bruijn, Joost Schrijnen en Jan-Jaap de Graaf.

16 Plan-MER Randstad 2040, augustus 2008.

17 Bijvoorbeeld in: Ruimtelijk Planbureau (2008). Bestuur en ruimte; de Randstad in internationaal perspectief, Den Haag; WRR (1998). Ruimtelijke Ontwikkelingspolitiek, Den Haag; Commissie Duivesteyn (2002) Notie van Ruimte, Den Haag.

## 1.2. Bouwstenen van de visie

In de Startnotitie Randstad 2040 is door het kabinet in beeld gebracht voor welke opgaven de Randstad staat<sup>10</sup>. Het kabinet onderscheidt als hoofdopgaven: een klimaatbestendige delta, bereikbaarheid en economische dynamiek en kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat<sup>11</sup>. Na de vaststelling van de Startnotitie is in de periode september 2007 – juli 2008 een intensief traject gevolgd ter voorbereiding van deze visie. Uitgangspunt voor dit traject was om te komen tot een goed onderbouwde visie die tijdens het opstellen ervan al wordt gevoed door inspirerende toekomstbeelden, politieke discussie en meningen van burgers en experts. Vanuit dit uitgangspunt zijn vanuit verschillende ‘sporen’ bouwstenen voor de visie aangeleverd.

### Dialogoog

In een unieke dialoog met burgers en professionals zijn meningen, visies en ideeën verzameld die invulling hebben gegeven aan het begrip ‘duurzame en concurrerende Europese topregio’<sup>12</sup>. Verschillende instrumenten zijn daarbij ingezet. In januari 2008 zijn er vier interactieve online discussies met

burgers georganiseerd waarbij zo’n 400 burgers anoniem een mening konden geven en konden reageren op andere meningen. In diezelfde maand verscheen ook een speciale editie van het vakblad Nova Terra met daarin artikelen van zowel nationale als internationale ‘professionals’ over de Randstad in 2040<sup>13</sup>. In februari zijn zeven ‘Randstadtafels’ in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag georganiseerd met zowel stakeholders als burgers. Daarbij speelden de ontwikkelingsbeelden uit de ontwerpateliers een belangrijke rol. De beelden gaven richting aan de keuzes die er gemaakt moesten worden gezien de beperkte ruimte in de Randstad. Dit kwalitatieve gedeelte van de dialoog is in maart en april ‘getrechterd’ met behulp van een kwantitatieve online toets waaraan in totaal ruim 13.500 mensen hebben meegedaan. Op de afsluitende werkconferentie op 27 mei 2008 is door burgers en professionals een advies aan de minister van VROM aangeboden op basis van de resultaten van de dialoog. Nog niet eerder is op deze schaal en met inzet van zoveel verschillende instrumenten ‘beleid met burgers’ tot stand gekomen. De uitkomsten van deze dialoog zijn gebruikt bij het opstellen van deze visie.

### Box 1.

#### RESULTATEN UIT DE DIALOOG; OVER VISIE EN WATER EN GROEN

**Burgers roepen het kabinet op om met lef en ambitie een visie op de Randstad neer te leggen. Een visionair beeld dat daadkrachtig ter hand wordt genomen door een betrouwbare overheid. Over twee zaken zijn burgers zeer ontevreden in de huidige Randstad. Dit gaat over de mentaliteit van de Randstedeling en de gezondheid. In de online-toets scoren deze onderwerpen hoger dan bijvoorbeeld ‘bereikbaarheid’, het ontbreken van geschikte woningen of ‘groen’.**

**Burgers blijken groen in om en nabij steden zeer belangrijk te vinden voor het welzijn en de gezondheid. Dit groen moet hoogwaardiger zijn, beter passen bij de ‘stadswensen’ en beschermd worden tegen bebouwing. Burgers zijn van mening dat de karakteristieke openheid van de Randstad behouden moet worden. Uit de online-toets blijkt dat ruim 80% het onacceptabel vindt als de grotere groene gebieden van de Randstad (zoals het Groene Hart of de kuststrook) worden verkleind door woningbouw of uitbreiding van bedrijven. Zo moet ook een deel van het Groene Hart behouden blijven voor recreatieve doeleinden. Hoewel 70% het acceptabel vindt als er minder huizen met tuin zijn in de steden in 2040, lijkt men minder bereid zijn eigen tuin hiervoor op te willen geven. Ook wil 70% van de mensen in de Randstad meer groen in de vorm van parken, plantsoenen en dakterrassen in de wijk. Wat betreft het thema water laten de deelnemers dit graag over aan de specialisten als die er maar wel voor zorgen dat de veiligheid in steden – en in heel Nederland – gewaarborgd is. Wel wordt meer creativiteit gevraagd bij de inrichting van groen en watergebieden. Water moet meer ruimte krijgen en dat betekent ook nieuwe functies op het water, zoals bijvoorbeeld vervoer of wonen.**



## Advies en onderzoek

De SER en de VROM-raad samen met de Raad voor het Landelijk Gebied en Raad voor Verkeer en Waterstaat hebben op verzoek van het kabinet hun adviezen over de Randstad uitgebracht. Het RPB, MNPen het CPB hebben gezamenlijk een ex-antetoets opgesteld. Daarnaast heeft nader onderzoek plaatsgevonden, onder meer naar uitvoeringsstrategieën in een aantal andere Europese regio's<sup>14</sup>. Onder leiding van René Smit, ambassadeur van Randstad 2040, is een tijdelijk platform van deskundigen gevormd dat op twee momenten in het traject advies heeft gegeven, met name over de positionering en de uitvoering van de langetermijnvisie<sup>15</sup>. Om ook milieueffecten mee te wegen in de keuzen is een plan-MER opgesteld, mede op basis van een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage<sup>16</sup>.

## Ontwikkelingsbeelden

In het spoor Ontwikkelingsbeelden is via ontwerp onderzoek de inhoudelijke discussie en de dialoog over de toekomst van de Randstad gevoed. Niet door een blauwdruk te maken, maar door het verbeelden van innovatieve

oplossingsrichtingen en robuuste uitgangspunten, en door verschillende thema's met elkaar te verbinden. Op grond van thematische uitwerkingen zijn drie inspirerende, integrale toekomstbeelden gecreëerd: de Randstad als 'Wereldstad', als 'Kuststad' en als 'Buitenstad'. Met deze modellen zijn vraagstukken meer inzichtelijk gemaakt, en is de variatie in mogelijke toekomstbeelden voor de Randstad in beeld gebracht.

## Uitvoeringsallianties

In het spoor Uitvoeringsallianties is invulling gegeven aan de oproep<sup>17</sup> om visievorming en uitvoering parallel en niet volgtijdelijk te laten plaatsvinden. Vroegtijdige samenwerking is nodig om de toekomstvisie op de Randstad in 2040 breed bekend te maken en ervoor te zorgen dat deze visie richting geeft aan beslissingen die de komende jaren worden genomen. Vooruitlopend op de keuzes van het kabinet zijn al enkele samenwerkingsrelaties verkend rondom nieuwe uitvoeringsinitiatieven. Het gaat om uitvoeringsallianties voor 'Metropolitane parken', 'Knooppunt- en centrumontwikkeling', 'Stad van recht, vrede en veiligheid', 'Samenwerking tussen zeehavens' en 'Stedelijke transformatie'.

### Box 2.

#### 'VERBINDEN EN VERKNOPEN', ADVIES VAN DE VROM-RAAD

Op 14 maart 2008 heeft de VROM-raad mede namens de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied een advies over de langetermijnvisie Randstad 2040 aangeboden aan de ministers van VROM, Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De adviesraden onderschrijven de centrale doelstelling van het rijk: het streven naar een duurzame en concurrerende Europese topregio. De daaruit voortvloeiende hoofdogaven – een klimaatbestendige delta, bereikbaarheid en economische dynamiek en kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon, werk- en leefklimaat – mogen niet te defensief worden opgepakt. Een krachtige visie op de Randstad 2040 is niet alleen gelegen in het oplossen van de belangrijkste opgaven, maar vooral in het uitbuiten van haar belangrijke 'unique selling points'. De adviesraden bevelen aan om de iconen te benoemen die de kwaliteit, identiteit, elan en innovatiekracht van de Randstad verbeelden. De kracht van de Randstad ligt volgens de adviesraden in haar open en uitgebreide netwerken. In een netwerksamenleving hangt de toekomst van de Randstad als duurzame en concurrerende topregio af van de kwaliteit van haar interne en externe verbindingen en van de kwaliteit van de knopen in het netwerk. Met verbinden en verknopen wordt de samenhang in de Randstad vergroot; het versterkt het concurrentievermogen van de Randstad omdat dan beter van de schaal en de diversiteit kan worden geprofiteerd. Een duurzame en concurrerende Europese regio is volgens de adviesraden alleen haalbaar bij een in ruimte en tijd afgestemd investeringsregime, met daaraan gekoppeld de ontwikkeling van een fonds voor langetermijninvesteringen ten behoeve van de bekostiging van onder meer de noodzakelijke systemsprong in de infrastructuur en voor behoud en ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur.



## Inbreng van rijk en regio

Naast deze vier sporen is door rijk en regio bijgedragen aan deze visie. Verschillende departementen<sup>18</sup> hebben analyses uitgevoerd ter onderbouwing van deze langetermijnvisie (bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit en de economische sectorstructuur). De vernieuwende aanpak in de bestuurlijke samenwerking tussen rijk en regio, zoals die bij alle Randstad Urgent projecten wordt gevolgd, is ook bij Randstad 2040

toegepast<sup>19</sup>. In bestuurlijke overleggen van de minister van VROM met de wethouders van Amsterdam en Den Haag en gedeputeerden van Noord-Holland en Zuid-Holland zijn concepten en bouwstenen van de visie besproken. Voor het overleg in het kwintet hebben de vier provincies, de vier stadsregio's en de vier grote steden en Almere informatie aangeleverd. De gezamenlijke Noordvleugelpartijen hebben aan de minister van VROM het ontwikkelingsbeeld 'Metropoolregio Amsterdam'

18 Zie onder meer: Ministerie van VenW, Rijkswaterstaat (2008). Randstad in zicht – Lange termijn perspectieven voor water en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad, Den Haag.

19 Net als voor de andere projecten uit het Programma Randstad Urgent is voor het opstellen van de langetermijnvisie voorzien in bestuurlijke samenwerking tussen rijk en regio. Minister Cramer is verantwoordelijk namens het kabinet; de wethouders Nordier van Den Haag en Van Poelgeest van Amsterdam zijn verantwoordelijk voor de inbreng vanuit de regio. Dit bestuurlijk trio werkt samen met de gedeputeerden Hooijmaijers (provincie Noord-Holland) en Koop (provincie Zuid-Holland) om de visie vorm te geven. René Smit, onder meer voorzitter van het College van Bestuur van de Vrije Universiteit Amsterdam, is ambassadeur van het project.

20 Bij de algemene overleggen van 6 september 2007 en 9 oktober 2007.



en de visie 'De kracht van het landschap' als bouwstenen aangeboden. De partijen in de Zuidvleugel presenteerden hun 'Ontwikkelingsperspectief Zuidvleugel'. En de vier provincies hebben aan de minister hun advies 'Een nieuwe benadering in het denken en doen voor de Randstad' aangeboden.

### Box 3.

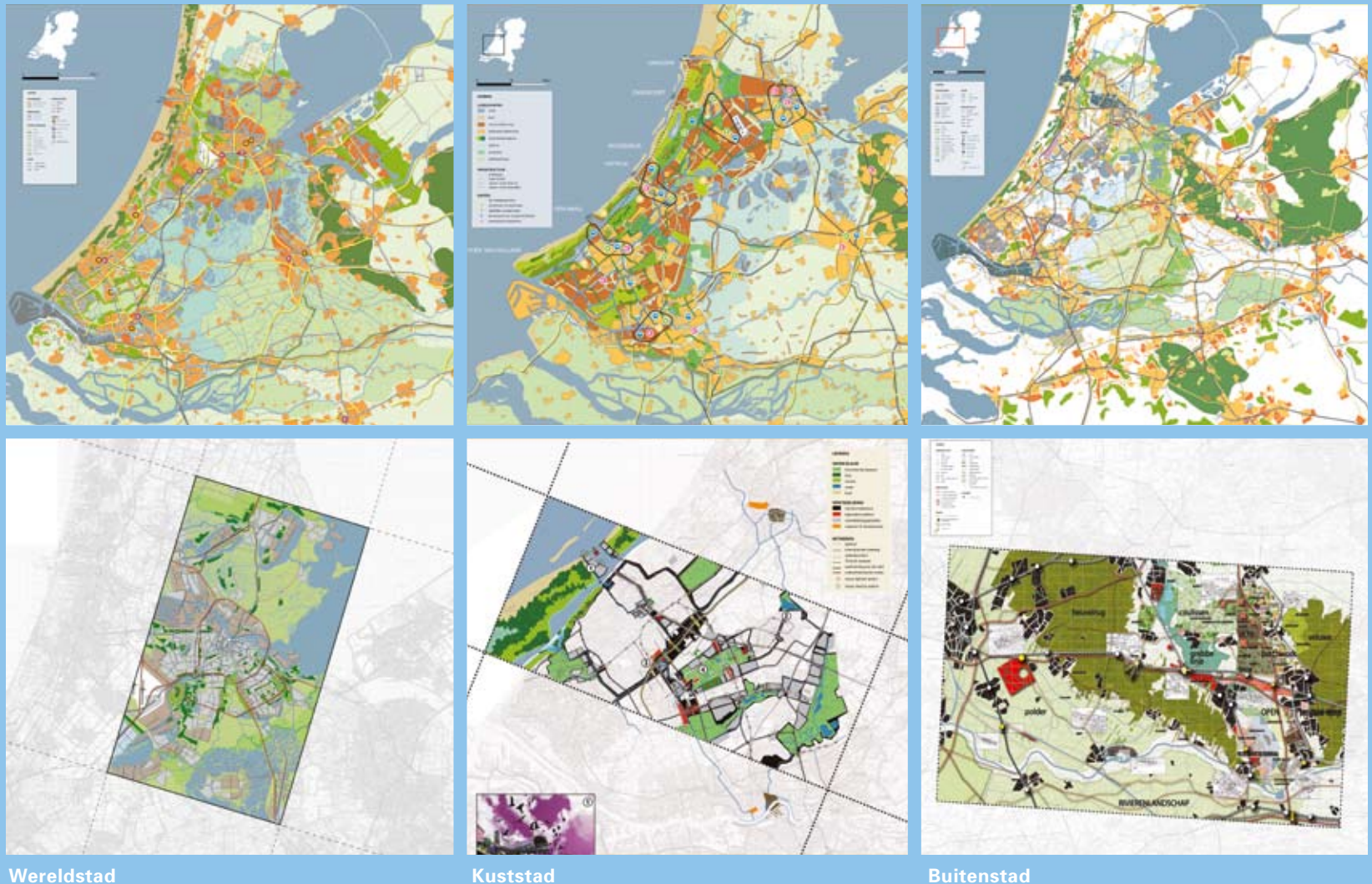
#### ONTWERPEND ONDERZOEK IN RANDSTAD 2040

Ontwerpend onderzoek speelt een belangrijke rol in het versterken van de kwaliteit van inhoud en proces in het project Randstad 2040. Deze manier van werken is door het kabinet vastgelegd in de architectuurnota ('Een cultuur van ontwerpen, visie architectuur en ruimtelijk ontwerp', 2008). In Randstad 2040 is het ontwerpend onderzoek gericht op het versterken en verbeelden van de ruimtelijke kwaliteit en diversiteit van de Randstad. Vanuit de thema's groenblauw, netwerken en verstedelijking zijn conclusies getrokken die hieraan bijdragen.

Vanuit het thema groenblauw zijn de basiskeuzes voor het landschap als systeem in alle modellen gelijk. Voorbeelden zijn het versterken van de zandige kust, reserveren van de calamiteitenberging in het rivierengebied, wetlandbeheer van het kwetsbare veenweidegebied. Hiermee worden de basiscondities veiliggesteld. In elk van de modellen wordt het landschap erkend als drager van verstedelijking en als unieke identiteitsgever aan de Randstad. In elk model is vervolgens een verschillende invulling gegeven aan de manier waarop het landschap wordt ingezet om de kwaliteit van de Randstad te versterken. Op verschillende manieren kan dan de diversiteit en identiteit van de landschappen worden versterkt, kunnen stad en landschap aan elkaar worden verbonden, en kunnen stad en landschap elkaar versterken.

Belangrijke conclusies vanuit het thema netwerken zijn dat enerzijds de bereikbaarheid de achilleshiel van de Randstad is, en dat anderzijds de hoofdstructuur en lokale structuren van de Randstad steeds minder van elkaar te onderscheiden zijn. Een interessant antwoord hierop is het aanbrengen van hiërarchie in het verkeers- en vervoersnetwerk van de Randstad om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit is soms noodzakelijk om de (steden van de) Randstad in ieder geval economisch goed te laten functioneren, en verbonden te houden met het achterland. Dit kwam uit alle drie de modellen als een basiskeuze voor de Randstad naar voren. Op deze manier wordt het hoofdsysteem gescheiden van het lokale systeem, en is de doorstroming op dat hoofdsysteem vaak beter gegarandeerd. Er zijn vanuit het ontwerpatelier diverse oplossingen voor het lokale systeem aangedragen. In elk model is dat lokale systeem op een andere manier ingevuld, en wordt de Randstad op een andere manier met haar achterland verbonden. Het is dan belangrijk verschillende (nieuwe) bestemmingen te concentreren op het hoofdnetwerk van de Randstad: plaatsen van samenkomst, kantorenlocaties, bedrijventerreinen, weekend- en recreatieve bestemmingen. Wanneer op dat hoofdsysteem de bestemmingen goed zijn verbonden, kunnen de nieuwe verstedelijkingslocaties lokaal of regionaal worden georganiseerd, op basis van de gebiedseigenschappen.

Vanuit het thema verstedelijking is er gezocht naar oplossingen om om te gaan met de grote ruimtelijke opgave in de Randstad. Voor de woningbouwopgave gaat het bijvoorbeeld om een groei ter grootte van 10 tot 20 keer de stad Amersfoort. In de modellen is op drie manieren omgegaan met deze grote ruimtelijke opgave in de Randstad, gekoppeld aan de wens om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken: "ruimte vergroten", "ruimte volgen", "ruimte maken". In Wereldstad wordt de ruimte vergroot door met name rond Amsterdam de schaa sprong over de landschappen te maken, en de contrasten te versterken: hoogstedelijk en landelijk. In Buitenstad gaat het om 'ruimte volgen': de ontwikkeling van de stad is geënt op de topografie en de lokale kwaliteiten. In Kuststad wordt ruimte gemaakt door functies die niet in de Randstad passen uit te plaatsen, waardoor een compact, hoogdynamisch gebied kan ontstaan, omringd en dooraderd door landschap.



Wereldstad

Kuststad

Buitenstad

Bron: Ontwerpateliers Randstad 2040: VROM/BVR, Feddes/Olthof, One Architecture.

### 1.3 Status en karakter van de visie

#### Structuurvisie

Deze integrale langetermijnvisie is een structuurvisie in het licht van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), inclusief de daarbij horende realisatieparagraaf, en is gericht op de periode tot 2040. Het is een rijksvisie die in samenwerking met de regio is opgesteld. Op diverse manieren zijn burgers en andere experts betrokken om deze visie te maken. Ook de Tweede Kamer is vroegtijdig geïnformeerd door de Startnotitie Randstad 2040 uit te brengen waarover in algemene overleggen<sup>20</sup> met de minister van VROM van gedachten is

gewisseld. Met de benaming 'structuurvisie' onderstreept het kabinet de betekenis die het aan deze visie hecht. De inhoudelijke opgaven en uitdagingen zijn groot en vragen om slagvaardig overheidshandelen. Het kabinet wil uitvoering geven aan zijn ambities en voelt de noodzaak om in de uitvoering van beleid, projecten en procedures te versnellen. Diverse adviezen, onder meer van de VROM-raad, de SER, de OESO en de Commissie Elverding, ondersteunen het kabinet hierin. Daarom wil het kabinet een krachtige titel en heeft het deze visie de status van structuurvisie gegeven. Daarmee maakt het kabinet actief gebruik van het instrumentarium van de nieuwe Wro. Wanneer het kabinet daartoe aanleiding ziet

zal het de bevoegdheden uit de Wro inzetten om de keuzen uit deze visie – en hun doorwerking – kracht bij te zetten.

Keuzes in deze visie binden het kabinet en leiden tot uitwerking van het huidige beleid (zie hoofdstuk 4). Met deze visie geeft het kabinet in hoofdlijnen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad. De focus in deze visie ligt op de opgaven met een rijksrol. Het kabinet wil daarmee zichzelf binden en gelijktijdig ook anderen verleiden en committeren om aan de visie uitvoering te geven. De kabinetskeuzes in deze structuurvisie zijn een aanvulling op de Nota Ruimte. De hoofdlijnen uit de visie zullen nader worden uitgewerkt. Daarvoor zijn verschillende beleidstrajecten relevant (waaronder Nationaal Waterplan, Mobiliteitsaanpak, Agenda Landschap) en is een aantal aanvullende onderzoeken, acties en verkenningen in deze visie opgenomen. De agenda uit deze visie laat zien hoe het kabinet in de praktijk invulling wil geven aan de uitspraken en keuzes in deze visie. Daarbij is ook van belang dat deze visie in provinciale en (inter)gemeentelijke structuurvisies en ‘stadsvisies’ wordt vertaald.

Het kabinet vindt het ook van belang om een helder beeld te hebben van de mogelijke milieugevolgen van de keuzes die in de langetermijnvisie Randstad 2040 worden gemaakt. Daarom is deze visie vergezeld van een milieueffectonderzoek en zijn de uitkomsten van dit onderzoek verwerkt in deze visie<sup>21</sup>. Om er voor te zorgen dat de milieugevolgen ook meewegen bij de plan- en besluitvorming in de vervolgfase is in het kader van deze PlanMER tevens een evaluatie- en beoordelingskader opgesteld. Uit de Wet Milieubeheer vloeit voort dat de PlanMER en de langetermijnvisie ter inzage worden gelegd, zoals voorgeschreven in de Algemene wet bestuursrecht. Na het uitbrengen van deze structuurvisie volgt dan ook een terinzagelegging. Daarmee wordt iedereen de gelegenheid geboden op de vastgestelde visie te reageren. Het kabinet zal de reacties inventariseren en analyseren en een beleidsreactie daarop aan de Tweede Kamer sturen.

### Focus

In de langetermijnvisie Randstad 2040 ligt de nadruk op ruimtelijke onderwerpen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan een aantal niet-ruimtelijke onderwerpen die bijdragen aan een duurzame en concurrerende Randstad. Het gaat dan

bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie en kennis en innovatie. Deze visie legt de nadruk op de Randstad. Dat is ook goed voor Nederland als geheel. Waar relevant worden in deze visie relaties gelegd met gebieden buiten West-Nederland. Daarnaast zijn er buiten West-Nederland ook opgaven en ontwikkelingen van nationaal belang. Het kabinet zal daarnaar een specifieke verkenning doen voorafgaand aan een mogelijk visietraject voor de nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland en zal het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) benaderen in relatie tot de gevolgen van bevolkingskrimp.

De toekomst is onzeker, zeker over een periode van ruim dertig jaar. Daarom heeft het kabinet in deze visie geen alomvattend beeld willen en kunnen schetsen van hoe de maatschappij er in 2040 uitziet. In plaats daarvan heeft het kabinet selectief keuzes willen maken, die robuust zijn en flexibel. Robuust in de zin dat het kabinet verwacht dat ook bij onvoorziene omstandigheden en ontwikkelingen deze keuzes meerwaarde hebben. Flexibel in de zin dat er op weg naar 2040 ook ruimte moet zijn en blijven om nieuwe inzichten en innovaties toe te kunnen passen bij de invulling van de keuzes. Bij de stedelijke opgaven (wonen, werken, infrastructuur) is deze onzekerheid overigens groter dan bij opgaven op het terrein van water, natuur en landschap. Deze laatste, meer robuuste, opgaven worden nu al aangepakt met maatregelen voor de lange termijn. Voor de stedelijke opgaven is het zaak een flexibele planning te maken, waarbij nu al ruimte wordt gereserveerd voor maatregelen die pas nodig zijn wanneer een bepaalde ontwikkeling zich ook daadwerkelijk voordoet.<sup>22</sup>

### Relatie met Programma Randstad Urgent

Het project Randstad 2040 is één van de projecten in het Programma Randstad Urgent. In dit programma is een aantal urgente uitvoeringsprojecten en verkenningen opgenomen, waarover in de huidige kabinetsperiode besluiten zijn voorzien. Deze projecten dragen bij aan een sterke Randstad en een sterk Nederland en hebben een ‘no-regret’ karakter. Dat wil zeggen dat het kabinet besluitvorming over deze projecten in alle gevallen nodig en belangrijk vindt. Met besluiten over deze projecten op korte termijn én het uitbrengen van een langetermijnvisie wil het kabinet een koppeling leggen tussen de lange termijnagenda en de korte termijnacties. Hiermee bena-

drukt het kabinet dat voor de toekomst van de Randstad zowel actie op de korte termijn als een langetermijnperspectief noodzakelijk is.

## Financiering

Op alle wenselijke geachte ontwikkelingen en maatregelen die zijn opgenomen in deze visie op de Randstad in 2040 rust een financieel voorbehoud. Presentatie van een visie voor deze termijn is wenselijk, maar het is onmogelijk dat voor deze termijn nu te doen in samenhang met een concrete financiële afweging en inpassing binnen de budgettaire mogelijkheden. Die concrete afweging zal op de gebruikelijke wijze en met behulp van de beschikbare procedures en instrumenten (coalitieakkoorden voor vierjaarsperiodes; periodieke vaststelling van verder reikende financiële planningen in het kader van het MIRT en eventueel het FES) zijn beslag moeten krijgen. Definitieve vaststelling van projecten is derhalve altijd afhankelijk van besluitvorming door dit kabinet en volgende kabinetten.

Randstad 2040 is een visie voor de lange termijn. Aangekondigde acties leiden deze kabinetsperiode tot een procesinzet van diverse partijen. In deze periode zijn er in het licht van Randstad 2040 geen nieuwe rijksinvesteringen te verwachten<sup>23</sup>. De daarvoor beschikbare rijksbudgetten liggen ook al vrijwel volledig vast. Naast de bestaande langjarige verplichtingen ligt zeker voor de periode vanaf 2020 de hoogte van het budget voor ruimtelijke investeringen nog niet volledig vast. Naast rijksinvesteringen, vraagt de lange termijnopgave ook een brede coalitie voor realisatie. Het kabinet streeft er naar om van gedachtevorming tot en met realisatie de samenwerking met andere overheden en private partijen te versterken. Hierbij moeten ook andere en nieuwe financieringsvormen, PPS constructies of andere wijzen van participatie worden verkend.

## 1.4. Leeswijzer

De langetermijnvisie 'Randstad 2040' bevat vier hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 **Krachten en opgaven** de uitgangspositie en ontwikkelingen van de Randstad op weg naar 2040. Deze analyse bouwt voort op de Startnotitie Randstad 2040 die het kabinet in juni 2007 vaststelde. In hoofdstuk 3 **Principes en keuzes** formuleert het kabinet op basis van vier leidende principes belangrijke keuzen die moeten bijdragen aan de ontwikkeling van de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Hoofdstuk 4 **Agenda** bevat de visie van het kabinet op de uitvoering van Randstad 2040. Op basis van een beschrijving van de rijksrol wordt in dit hoofdstuk een overzicht van acties gepresenteerd, die in nauwe samenwerking met andere partijen zullen worden uitgevoerd.

In enkele **boxen** zijn resultaten uit de dialoog, advies en onderzoek, ontwikkelingsbeelden en uitvoeringsallianties opgenomen. Ook zijn boxen gemaakt voor inhoudelijke thema's. Andere zijn bedoeld als inspirerende voorbeelden.

21 De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) heeft in april 2008 een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Dit advies is mede leidend geweest voor de aanpak van het planMER (Randstad 2040 (2008)). Advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport, 24 april 2008, rapportnummer 2028-53, Utrecht).

22 Zie ook: RPB, MNP en CPB (2008). Ex-antetoets Startnotitie Randstad 2040, Den Haag.

23 De visie leidt op dit moment ook niet tot extra investeringen voor medeoverheden.

**2.**



# Krachten en opgaven

## 2.1. Inleiding

In het verlengde van de Startnotitie Randstad 2040 geeft dit hoofdstuk een beeld van de 'staat van de Randstad' aan het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw. Dit gebeurt vanuit een ecologisch, economisch en sociaal venster op de Randstad en zijn deelgebieden, oftewel vanuit de duurzaamheidsdimensies 'planet', 'profit' en 'people'. Het hoofdstuk start met een beschrijving van de (inter)nationale context en ruimtelijke structuur van de Randstad. Naast de huidige positie en ontwikkelingen worden krachten en opgaven beschreven, waarin ruimtelijke en niet-ruimtelijke componenten zijn verweven. Vervolgens wordt een indicatie gegeven van de ruimtebehoefte in de Randstad op weg naar 2040<sup>24</sup>. De analyse van krachten en opgaven geeft onderbouwing voor een aangepaste 'kijk op de Randstad', die nodig is om de ruimtelijke kansen te verzilveren.

De in dit hoofdstuk gebruikte statistische gegevens geven bandbreedtes aan en dragen bij aan een beeld van de ruimtelijke opgaven voor de komende decennia. De statistische gegevens in dit hoofdstuk zijn niet bedoeld ter vervanging van bestaande bestuurlijke afspraken.

## 2.2. Ruimtelijke structuur van de Randstad

### Internationale context

De Randstad ligt in de Noordwest-Europese delta van Rijn, Schelde en Maas. Natuur en ecologische waarden passen binnen een Europese Ecologische Hoofdstructuur. Van oudsher bestaan er vanuit de steden van de Randstad internationale relaties op het gebied van handel en diensten. Het 'open' karakter van de Randstad neemt alleen maar toe met één van de vijf grootste Europese luchthavens en twee van de vijf grootste zeehavens, waaronder de mainport Rotterdam als onbetwiste nummer 1 van Europa. Meer en meer worden verbindingen gelegd met de Trans-Europese netwerken (TEN's) en de hogesnelheidstreinen in het bijzonder. Met de realisatie van de HSL-Zuid is binnenkort de eerste stap gezet. Ook in het Europees ICT-verkeer is de Randstad een belangrijk knooppunt met onder andere de grootste internethub in Europa (Amsterdam-Watergraafsmeer).

Met Londen en Parijs, zijn de Randstad, de Vlaamse Ruit<sup>25</sup> en het Duitse Rijn/Roergebied<sup>26</sup> de belangrijkste stedelijke concentraties in Noordwest-Europa. Metropolitane functies zijn in Europa vooral te vinden in Londen en Parijs en daarna in steden als Brussel, Kopenhagen, Barcelona, Madrid, Frankfurt, Milaan, München en Amsterdam<sup>27</sup>. Deze steden beconcurreren elkaar op de functies waarin ze sterk zijn. Londen en Parijs doen dat voor alle metropolitane functies. Met deze twee grootste steden in West-Europa vindt daarmee altijd concurrentie plaats. Onder meer in de financiële sector, bij congressen, de vestiging van internationale instellingen en hoofdkantoren en het stedelijk toerisme komt deze concurrentie tot uitdrukking. In deze concurrentie hebben de steden van de Randstad het de laatste jaren moeilijk. Niet alleen met Londen en Parijs, maar ook met dynamische regio's als Stockholm, Kopenhagen, München en Dublin, is de concurrentie sterk.

De toegenomen onderlinge concurrentie in Europa hoeft niet negatief te zijn voor Europa, want het kan gelijktijdig bijdragen

<sup>24</sup> De in dit hoofdstuk gebruikte statistische gegevens dragen bij aan een beeld van de ruimtelijke opgaven voor de komende decennia. De statistische gegevens in dit hoofdstuk zijn niet bedoeld ter vervanging van bestaande bestuurlijke afspraken.

<sup>25</sup> Met als grootste steden Antwerpen, Brussel, Gent, Leuven en Mechelen.

<sup>26</sup> Met als grootste steden Keulen, Düsseldorf, Duisburg, Essen en Dortmund.

<sup>27</sup> Rozenblat (2003). Villes européennes, Montpellier.

<sup>28</sup> Zie ook: Vink, B.L. (2006) 'Naar een strategische agenda voor een (uitdijende) Randstad', in RPB in debat, nr. 6, Den Haag.

<sup>29</sup> Van Aalst en van Weese (2000). De Randstad als metropool – voorstudie Vijfde Nota RO.

<sup>30</sup> Ruimtelijk Planbureau (2006). Vele steden maken nog geen Randstad, Den Haag.

aan de kracht van Europa in de wereld. Concurrentie en samenwerking kunnen hand in hand gaan. Een samenghangende ontwikkeling van het gebied tussen Keulen, Brussel en Amsterdam (als 'Eurodelta') kan voor enkele ruimtelijke onderwerpen interessant zijn. Hetzelfde geldt voor samenwerking van de steden of van de Randstad als geheel met bijvoorbeeld Parijs of Londen. Denk bijvoorbeeld aan de recent gefuseerde effectenbeurs Euronext, aan Nederlands-Britse bedrijven (zoals Shell en Unilever), aan de fusie Air France-KLM en aan de mogelijke afstemming tussen de luchthavens Schiphol en Charles de Gaulle. 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 met investeren in onderlinge relaties. Toevallige ligging in elkaars nabijheid is onvoldoende<sup>28</sup>.

Buiten Nederland is de 'Randstad' vrijwel alleen in vakkringen van stedenbouwers en ruimtelijke planners bekend. De Randstad wordt zelden als zelfstandige eenheid gezien. De regio Amsterdam heeft het sterkste internationale profiel<sup>29</sup> en is het meest divers opgebouwd met financiële en zakelijke dienstverlening, ict, media, creatieve sector, toerisme, congressen, luchthaven en haven. Op ranglijsten van belangrijke wereldsteden komt Amsterdam vaak voor. Andere steden bouwen hun (inter)nationale bekendheid op rond specifieke onderdelen zoals recht, vrede en veiligheid (Den Haag), als grootste Europese haven met daaraan gerelateerde kennis en innovatie (Rotterdam) of als nationale draaischijf van verkeer, vervoer en kennis (Utrecht). De verschillende middelgrote steden kunnen op een enkel specifiek onderwerp een herkenbaar en mogelijk internationaal profiel uitdragen. De universiteitssteden Leiden en Delft en het mediacluster van Hilversum zijn daarvan voorbeelden.

### Nationale context

Toen KLM-directeur Plesman in de jaren '30 van de vorige eeuw over het westen van Nederland vloog, zag hij 'een krans van steden' aan de rand van een relatief open middengebied. Hij noemde dit Randstad Holland. Het ruimtelijke beeld van Plesman is sindsdien veel veranderd. Het Groene Hart is kleiner geworden, is minder een eenheid en oogt intussen

veel minder leeg en open dan voor de Tweede Wereldoorlog. Welvaart, bevolking en mobiliteit zijn sterk toegenomen. Desondanks is er nog altijd wel een beeld herkenbaar van een ring (of 'krans') van steden aan de rand van een groen middengebied. Dit groene middengebied kent een grote waarde vanuit het oogpunt van natuur, cultuurhistorie en landschap. Hier bevindt zich een aantal karakteristieke droogmakerijen, oude zeeleipolders, veenontginningen, oude schietvelden en inundatievelden van internationale betekenis. De Stelling van Amsterdam en de molens van Kinderdijk zijn opgenomen op de UNESCO-lijst voor werelderfgoed. Andere grote 'groenblauwe' eenheden als de kust, grote delen van het IJsselmeergebied, Laag-Holland (ten noorden van Amsterdam), Hoeksche Waard (ten zuiden van Rotterdam), het rivierengebied en de Zeeuws-Hollandse delta omringen de Randstad. Kleine groeneenheden tussen de steden hebben voor het contrast tussen stad en land grote waarde. Voor de inwoners van de centrale steden kunnen de genoemde gebieden van belang zijn voor het vinden van rust, openheid en recreatiemogelijkheden.

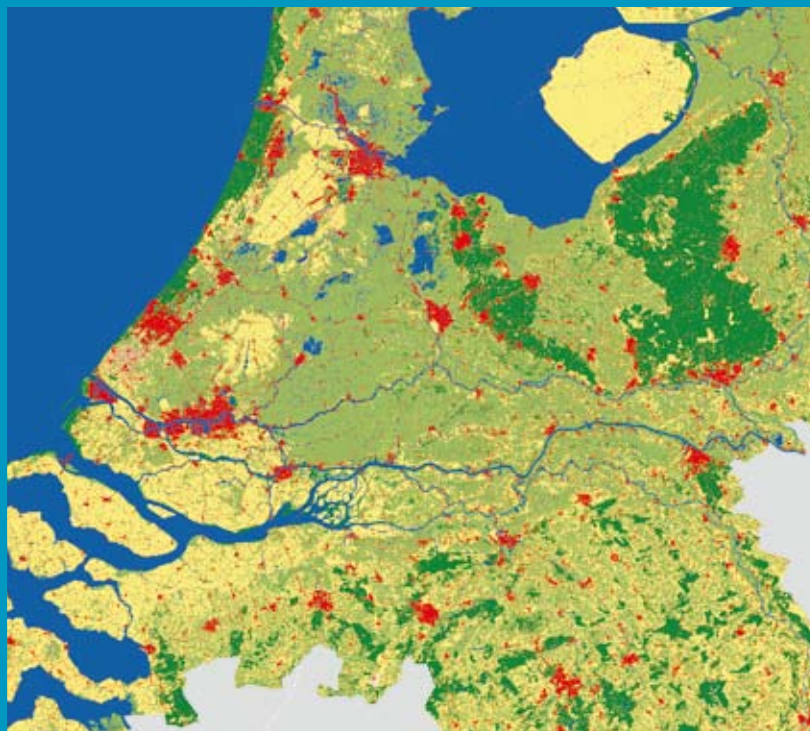
De stedelijke ring van de Randstad herbergt het cultureel, politiek, economisch en demografisch centrum van Nederland. Hier bevinden zich de grootste steden van het land en een concentratie van infrastructuur, zoals auto- en spoorwegen, de nationale luchthaven Schiphol en de havens van Rotterdam (verreweg de grootste van Europa) en van Amsterdam. Verder zijn er een aantal grote tuinbouwclusters ('greenports') te onderscheiden, met name in het Westland-Oostland, rond Aalsmeer, in de Bollenstreek en bij Boskoop.

De laatste jaren is er sprake van een uitdijning van de Randstad. Er is sprake van uitwaartse ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs vervoersassen, die sterk gerelateerd zijn aan de ontwikkeling van de daaraan liggende steden en stedelijke regio's. Het noordelijk deel van de Randstad groeit langs de A1, de A2, de A4 en richting noordelijk Noord-Holland en Flevoland. Rotterdam heeft sterke relaties met de Zeeuws-Zuid-Hollandse eilanden en westelijk Noord-Brabant. Dit komt onder meer tot uitdrukking in congestie op de A16, A17 en A29. Den Haag en Rotterdam ontwikkelen zich en groeien in functionele zin naar elkaar toe. Ze dragen daarmee bij aan een krachtig zuidelijk deel van de Randstad. De Utrechtse regio onderhoudt relaties met de Noordvleugel, maar ook met Ede,

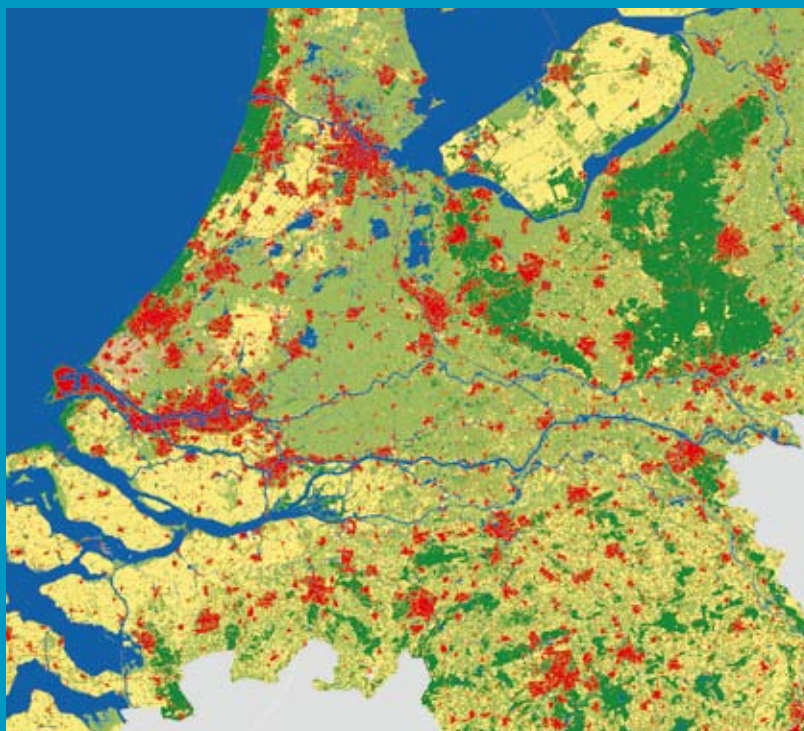
1900



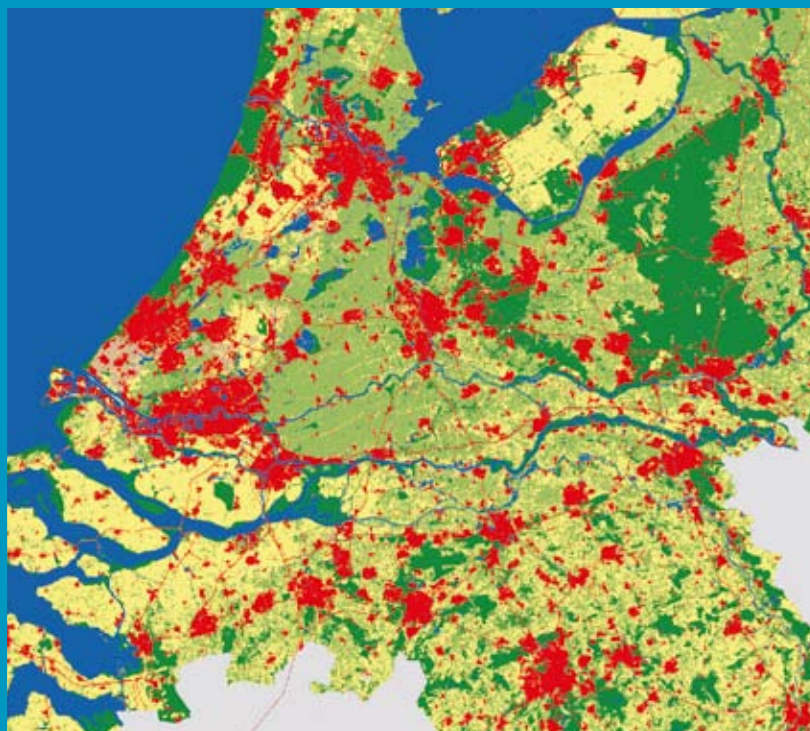
1960



1990



2010



**Figuur 1.**  
Structuur van de Randstad in 1900, 1960, 1990 en 2010.

Bron: HGN en MNP.

#### Box 4.

### TOETS VAN DE STARTNOTITIE DOOR DE PLANBUREAUS

Het Ruimtelijk Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Centraal Planbureau hebben gezamenlijk een zogenaamde 'ex ante toets' uitgevoerd, waarbij zij met name zijn ingegaan op de zeven discussiethema's uit de Startnotitie. Zij hebben hun advies op 8 mei 2008 aan de minister van VROM aangeboden. In dit advies geven de planbureaus aan dat de Startnotitie Randstad 2040 nog te veel op de korte en middellange termijn is gericht. Er worden relatief weinig nieuwe opgaven verkend die nu zouden moeten worden opgepakt in relatie tot een lange termijnagenda. Volgens de planbureaus zou er een onderscheid moeten worden gemaakt tussen maatregelen die in elk scenario genomen zouden moeten worden (de 'robuuste' maatregelen) en maatregelen die gekenmerkt worden door een grote bandbreedte en onzekerheid. De WLO-scenario's duiden er op dat voor de Randstad de robuuste opgaven vooral liggen op het terrein van water en natuur. Bij de stedelijke opgaven (wonen, werken, infrastructuur) is de onzekerheidsmarge veel groter. Het verdient aanbeveling om daarvoor een flexibele planning te maken, waarbij de hoge groeiscenario's worden gebruikt voor het maken van ruimtelijke reserveringen die pas later, zodra ze echt nodig blijken, gevolgd worden door investeringen. De planbureaus vinden dat in de Startnotitie de opgaven voor de Randstad vooral gedefinieerd worden in termen van ruimtelijke ordening. Er wordt te weinig aandacht aan niet-fysieke aspecten besteed. Gerelateerde terreinen zoals de woningmarkt en de grondmarkt, de arbeidsmarkt en het onderwijs, de grote steden en de agrarische sector ontbreken. Er zou dan ook een sterkere koppeling gelegd moeten worden tussen ruimtelijk beleid, woningmarkt en leefbaarheid.

Wageningen en de steden langs de A2 en A27 in Noord-Brabant. Gelijktijdig is er een grote druk op het Groene Hart, die langs de A2 Amsterdam-Utrecht, N11 (Oude Rijn zone) en A12 het beste zichtbaar wordt.

De massa van de Randstad is te verspreid om als één samenhangend stedelijk milieu te kunnen functioneren met bijbehorende agglomeratievoordelen. Recente studies geven aan dat er slechts beperkt sprake is van samenhang en complementariteit tussen de verschillende steden van de Randstad. Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) constateerde onlangs op grond van het patroon van interacties dat 'vele steden nog geen Randstad maken'<sup>30</sup>. Het RPB zag vooral een patroon van stadsgewesten c.q. stedelijke regio's en een afnemende onderlinge taakverdeling en complementariteit. Ook al liggen de stedelijke regio's op korte afstand van elkaar, voor bedrijfs-, woon-, werk- en winkelrelaties vormen zij aparte 'daily urban systems' met relatief weinig onderlinge relaties. Natuurlijk zijn er wel specifieke groepen, zoals studenten en hoger opgeleiden, waarvoor de Randstad veel meer een dagelijkse werkelijkheid is. Hoe de dagelijkse relaties zich in de toekomst

ontwikkelen, is moeilijk te voorspellen. De conclusie is dat er enerzijds sprake is van een langzaam uitdijende Randstad en anderzijds dat de meeste functionele relaties nog voorkomen op het niveau van de stadsregio's met eigen krachtige functies. Beide processen treden tegelijkertijd op en zullen bepalend zijn voor de toekomstige, ruimtelijk-functionele structuur van de Randstad.

### 2.3. Ecologisch venster op de Randstad ('planet')

Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) concludeerde onlangs dat het **klimaat** verandert onder invloed van menselijk handelen. Hogere temperaturen (0,2°C per decennium) leiden tot uitzetting van zeewater en het smelten van gletsjers en ijskappen waardoor de zeespiegel stijgt. Het KNMI stelt op basis van het IPCC-rapport dat de zeespiegel in Nederland in de 21<sup>e</sup> eeuw tussen de 35 en 85 centimeter zal stijgen. Daarnaast leidt klimaatverandering tot grotere extremen in neerslag. Het gaat dan zowel om een grotere intensiteit van storm- en hevige regenbuien (hoge piek), als om langere droge periodes in met name de zomer (lage piek). Dit leidt voor de landbouw en de stedelijke gebieden (met name de hogere neerslagpieken) tot meer overlast.

Als gevolg van de grotere extremen in neerslagpieken zullen ook rivierstanden sterker gaan fluctueren en zowel hogere, als lagere extremen kennen. Hogere waterstanden op de rivieren, gecombineerd met zeespiegelstijging en de doorgaande bodemdaling in West-Nederland, maken blijvende investeringen in de veiligheid tegen overstromingen noodzakelijk. Met name overstromingen vanuit de rivieren zijn een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst. Rivieren zullen hun water moeilijker in zee kwijt kunnen door de zeespiegelstijging. Dit speelt met name bij Rotterdam en de Drechtsteden. Tegelijkertijd is de 'waarde achter de dijken' – in termen van mensenlevens en economische waarde – de laatste decennia sterk toegenomen, waardoor de gevolgen van een eventuele overstroming groot zijn. Door grotere extremen in neerslagpieken zal met name in sterk verharde gebieden de wateroverlast toenemen. De verzilting, maar ook de langer durende droge en warme periodes zorgen ervoor dat er minder water van voldoende kwaliteit op het juiste moment op de juiste plaats is. Dit heeft gevolgen voor bijvoorbeeld de huidige grondgebonden landbouw, de natuur, de kwaliteit van stil-

staand water in de steden en de drinkwatervoorraden. Zeespiegelstijging en hogere rivierafvoeren in de toekomst vragen om ruimte voor waterveiligheidsmaatregelen. Ruimte voor waterberging is nodig om grotere neerslaghoeveelheden te kunnen opvangen en om een zoetwaterbuffer te hebben voor drogere periodes. Met name in de verstedelijkte diepe droogmakerijen, Haarlemmermeer, Alexanderpolder, Zuidplaspolder, Zuidelijk-Flevoland, Mijdrecht, kan de afvoer en berging van overvloedige neerslag problematisch worden en tot grote overlast leiden. Ook in veel glastuinbouwgebieden, laaggelegen steden en lage delen van het veenweidegebied neemt de kans op wateroverlast toe. Hierin ligt een opgave om in bestaand en nieuw bebouwd gebied in te spelen op de klimaatverandering door meer ruimte te bieden aan water. Het is een innovatieopgave om dit te kunnen combineren met de verdere verdichting van de steden. Verzilting en toenemende droogte betekenen een opgave in het zoeken van een nieuwe balans tussen zoet en zout water. De grondgebonden landbouw, specifieke akkerbouwteelten en drinkwatervoorziening komen onder druk te staan van toenemende verzilting<sup>31</sup>. Het ruimtegebruik zal meer dan ooit afgestemd moeten worden op een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer. Afgezien van de gevolgen voor het watersysteem, kan klimaatverandering ook leiden tot problemen voor de volksgezondheid door een toename van ziekten zoals de ziekte van Lyme, een toename van smog in de zomer en hittestress in met name de grote steden. Naast deze negatieve effecten van klimaatverandering zijn er ook positieve effecten te verwachten. Zo kunnen de toeristische sector en specifieke landbouwactiviteiten profiteren van de veranderde weerscondities. Ook is de kennis over het omgaan met water een exportproduct. Met haar dichte kennisstructuur op het gebied van water kan Nederland oplossingen genereren voor klimaatbestendigheid voor die helft van de wereldbevolking die ook in laaggelegen delta's leeft.

Ook het **energieverbruik en -productie** is sterk verbonden aan de klimaatverandering. Enerzijds vanwege de uitstoot van broeikasgassen – met name CO<sub>2</sub> – bij bepaalde vormen van

31 Ministerie van VenW, Rijkswaterstaat (2008). Randstad in zicht – Lange termijn perspectieven voor water en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad.

32 In Amsterdam bevindt zich 44% van de Nederlandse hotelcapaciteit (Ministerie van EZ (2008). Toerismebrief – Holland, meesterwerk aan het water, Den Haag).

energieopwekking. De WLO-scenario's wijzen op een totale toename van de elektriciteitsvraag in 2040 met een breedte van +16 procent tot +123 procent ten opzichte van 2002. Duurzame energie is weliswaar in opkomst, maar vormt nog een relatief klein aandeel in het totale energieverbruik (in 2005 2,4 procent). Op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissiebeperking wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden om CO<sub>2</sub> af te vangen en op te slaan in de grond, bijvoorbeeld in uitgeputte aardgasvelden. De compacte ruimtelijke structuur van de Randstad biedt mogelijkheden om energie te besparen. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van CO<sub>2</sub> uit de Rotterdamse haven door Westlandse tuinders en het met behulp van een warmteweb benutten van afvalwarmte uit bedrijven of geothermische warmte voor verwarming van gebouwen.

Anderzijds heeft de klimaatverandering zelf ook gevolgen voor het verbruik en de productie van energie. Zo is het zeer waarschijnlijk dat het aardgasverbruik in de winter afneemt omdat er minder nodig is voor ruimteverwarming. De CO<sub>2</sub>-emissiebesparing wordt echter voor een groot deel tenietgedaan door de toename van het elektriciteitsgebruik voor ruimtekoeling in de zomer. Een belangrijk probleem voor elektriciteitscentrales is de hogere oppervlaktewater-temperatuur, omdat zij dit water gebruiken als koelwater. Een verdere opwarming van het water zal ertoe leiden dat de frequentie van koelwaterbeperkingen in de toekomst toeneemt. Naar verwachting zal dit in Nederland geen problemen geven voor de energieproductie. Het energiebeleid is namelijk gericht op meer (duurzame) decentrale opwekking van elektriciteit. Daarnaast zal het rijksbeleid toenemend inzetten op het nuttig aanwenden van restwarmte, waardoor de behoefte aan koelwater zal afnemen. Verder spelen koelwaterbeperkingen met name bij binnenwateren en nauwelijks bij open water, zoals de Noordzee. Het is een trend dat grootschalige productie zich meer zal vestigen aan de kust (bijvoorbeeld Maasvlakte, Eemshaven).

De **luchtkwaliteit** is de laatste decennia verbeterd in Nederland. Door maatregelen in het verkeer (zoals schonere motoren en katalysator), de industrie en energiesector is de concentratie van schadelijke stoffen begin jaren negentig langzaam gedaald, ondanks een toename van het verkeer. Landelijk gezien is de verwachting dat de luchtkwaliteit blijft verbeteren. Voor de

Randstad is de luchtkwaliteit echter beneden het landelijk niveau, al is er zicht op significante verbeteringen. Op specifieke locaties leidt de verkeerscongestie tot een slechte luchtkwaliteit. Door de slechte luchtkwaliteit in de Randstad worden op plaatsen milieunormen overschreden, ondanks vergaande maatregelen. Enkele (infrastructurele) projecten dreigen hierdoor stil te komen liggen. Hoewel verbeteringen in de luchtkwaliteit mogelijk zijn, kan de luchtkwaliteit in de grote steden een probleem blijven. Klimaatverandering kan bovendien leiden tot een toename van smog in de zomer. Dit laatste kan (een toename van) de mobiliteit belemmeren. De vergrijzing zorgt voor een grotere gevoeligheid van de bevolking voor onvoldoende luchtkwaliteit. Dit kan in de toekomst een scherpere normstelling noodzakelijk maken.

In het **ecologisch systeem** van de Randstad nemen de kustzone, het IJsselmeergebied en het Groene Hart een belangrijke plaats in. Grote landschappelijke eenheden, zoals de veenweidegebieden, de plassen en het duinengebied bevatten belangrijke ecologische waarden. Delen van het Groene Hart, het IJsselmeergebied en de Kustzone maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) die in 2018 gerealiseerd moet zijn. Met realisatie van de EHS draagt Nederland bij aan realisatie van het Europese Natura 2000-netwerk van beschermde gebieden. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden die Nederland heeft aangemeld en begrensd, zijn daarbij belangrijke bouwstenen. Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) stelt ten aanzien van de biodiversiteit in deze gebieden dat van een groot aantal soorten en habitats de staat van instandhouding ongunstig is. Dat betekent dat het aantal soorten afneemt. Grotere eenheden natuur dragen bij aan het behoud en herstel van biodiversiteit. Doordat ook activiteiten in de omgeving van natuurgebieden negatieve effecten kunnen hebben, kan ook het beschermen van deze beïnvloedingszones bijdragen aan duurzame instandhouding. Voorbeelden van negatieve activiteiten zijn de verlaging van het grondwaterpeil ten behoeve van de landbouw en de uitstoot van stikstof.



Ook in het **landschappelijk systeem** nemen de kustzone, het IJsselmeergebied en het Groene Hart een belangrijke plaats in. Eeuwenlang hebben de manier van omgaan met het water en de landbouw unieke en cultuurhistorisch waardevolle landschappen opgeleverd zoals de droogmakerijen en veenweidegebieden in het Groene Hart en Laag-Holland. De Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie maar ook de polders en de molens bij Kinderdijk en de moderne droogmakerijen in het IJsselmeer zijn andere voorbeelden die laten zien dat onze cultuurlandschappen unieke waarden herbergen. Deze groenblauwe kwaliteiten zijn tot over de hele wereld bekend als typisch voor 'Holland' en dragen bij aan de positie en het imago van de Randstad. Het beeld van koeien in veenweidegebieden, de Deltawerken, kaassteden als Gouda

en Alkmaar en de Bollenstreek hebben aantrekkingskracht op (inter)nationale toeristen. Datzelfde geldt natuurlijk voor het kusttoerisme met badplaatsen als Scheveningen, Noordwijk, Zandvoort en Bloemendaal en onze historische steden in het algemeen en Amsterdam in het bijzonder<sup>32</sup>. De toegenomen verstedelijking wekt in toenemende mate publieke irritatie op over 'verrommeling' van het landschap en draagt bij aan een gevoel van 'volte'.

Voor de lange termijn zorgt de blijvend hoge vraag naar woon- en werklocaties voor een druk op de nog open en aantrekkelijke gebieden van het Groene Hart, de kust en tussen de centrale steden. Met name tussen bestaande stedelijke gebieden zal de verstedelijkingsdruk hoog blijven en verder



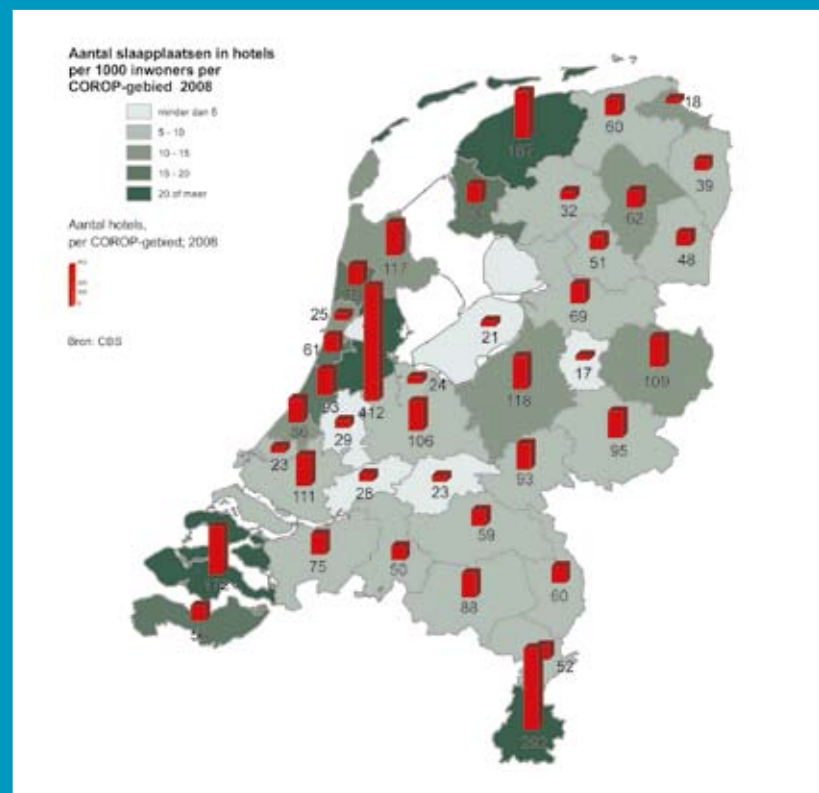
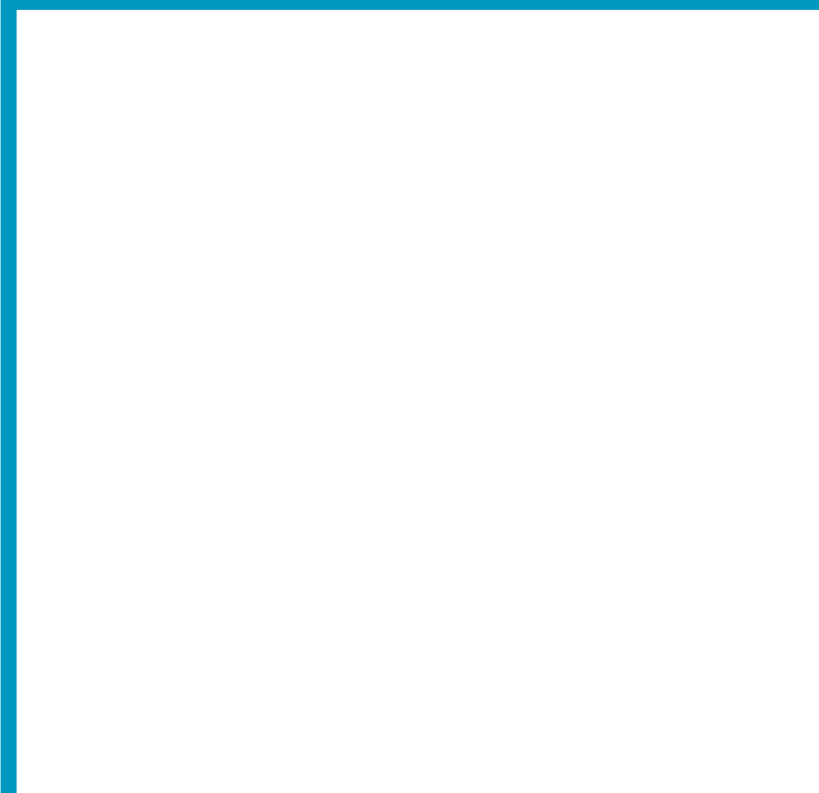
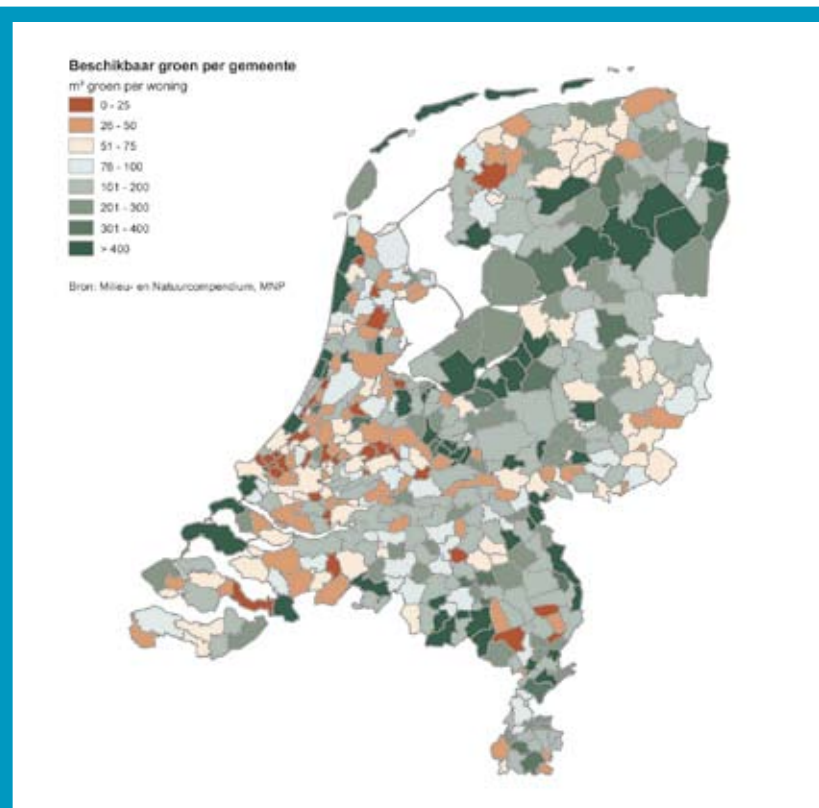
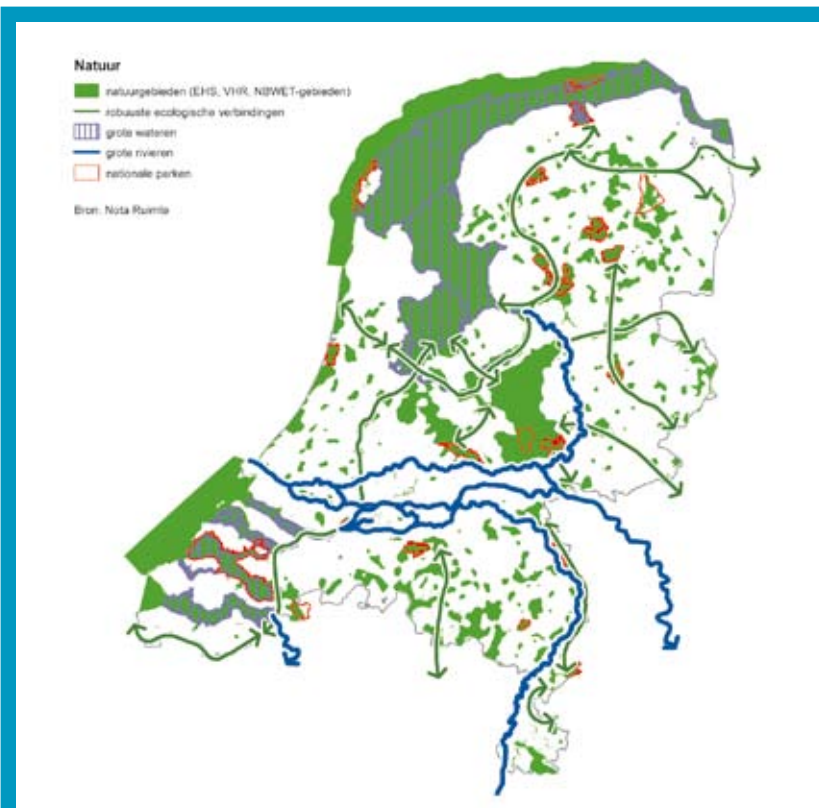


toenemen (bijvoorbeeld de gebieden tussen Den Haag en Rotterdam en tussen Amsterdam en Utrecht). Dit heeft ook gevolgen voor de ontwikkeling van de landbouw in de Randstad, van oudsher de belangrijkste beheerder van de open landelijke gebieden. Naast de ontwikkelingen op de grondmarkt zijn ook ontwikkelingen in het waterbeheer (peilverhoging in delen van het Groene Hart) en in het EU-beleid bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de (grondgebonden)landbouw in de Randstad.

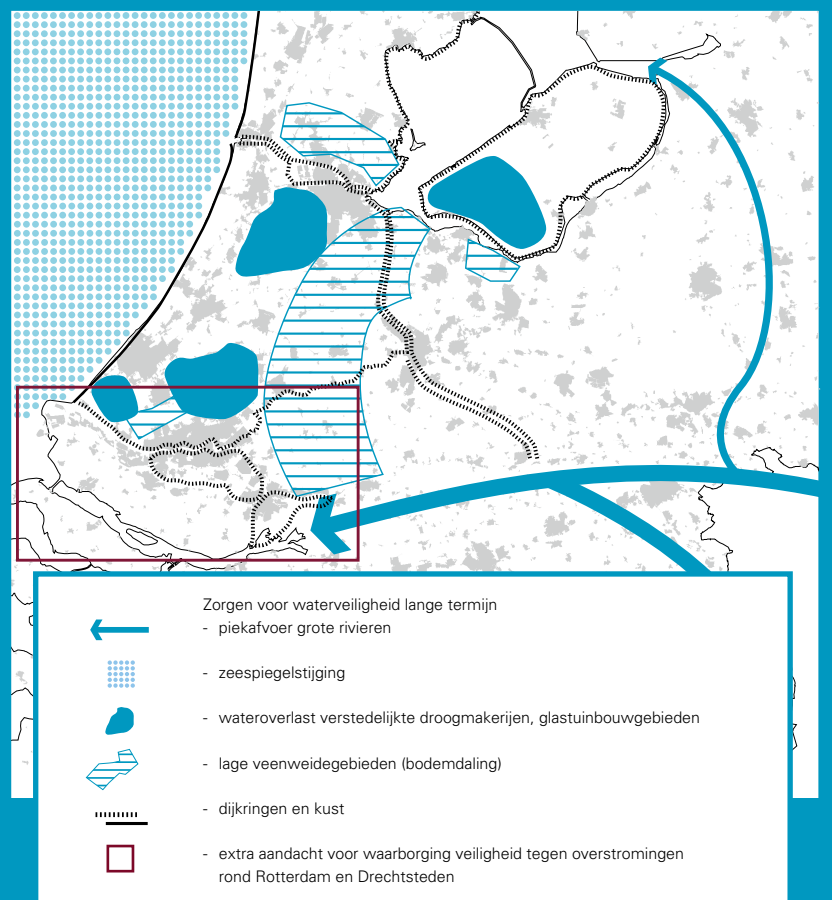
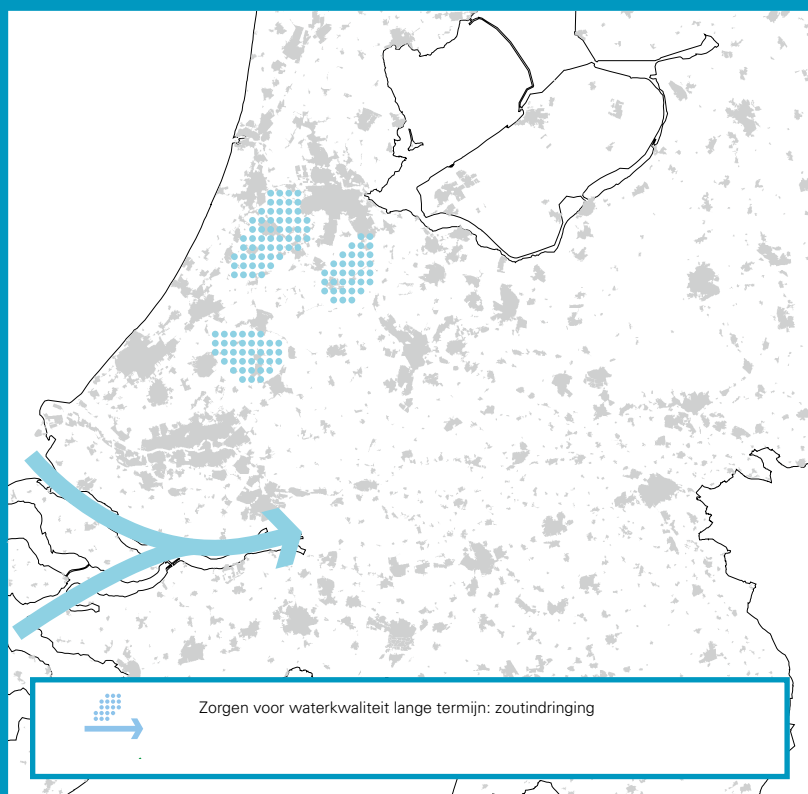
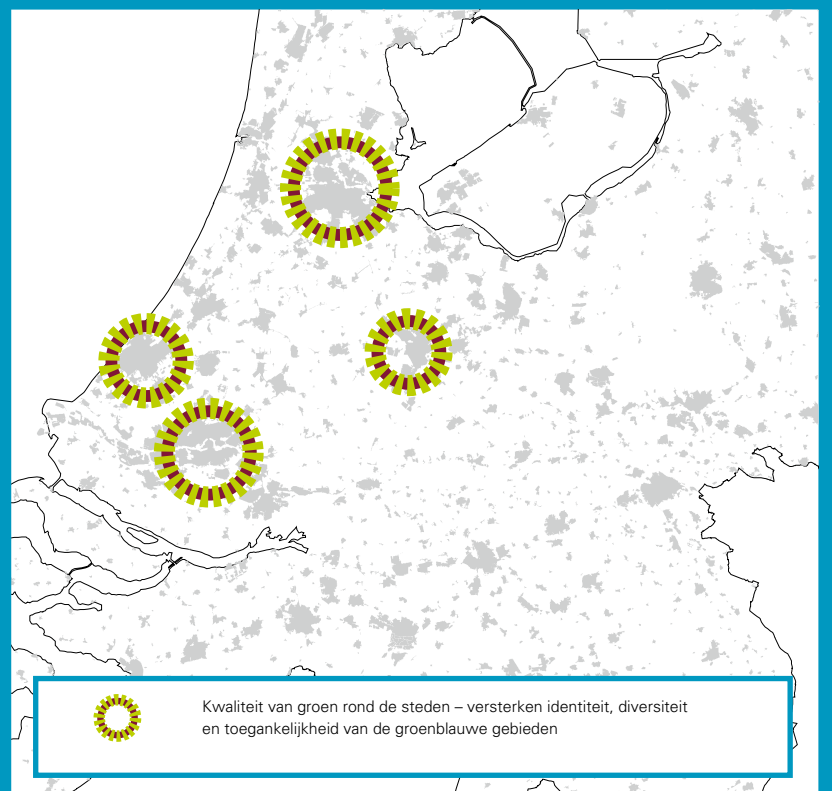
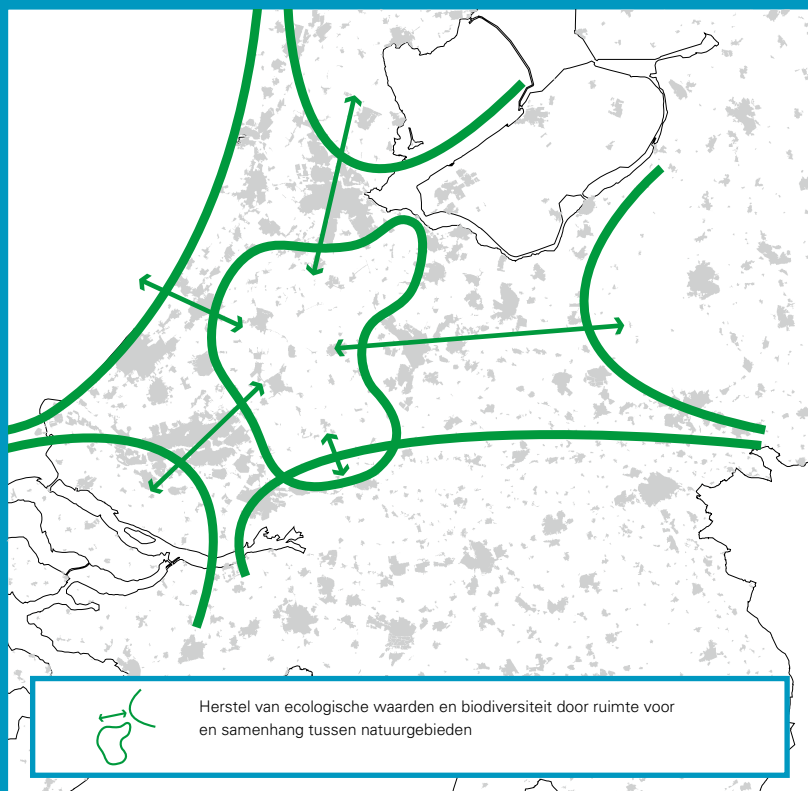


**Kaart 1A.**  
**Groenblauwe karakteristiek internationaal – Natura 2000 en rivieren**

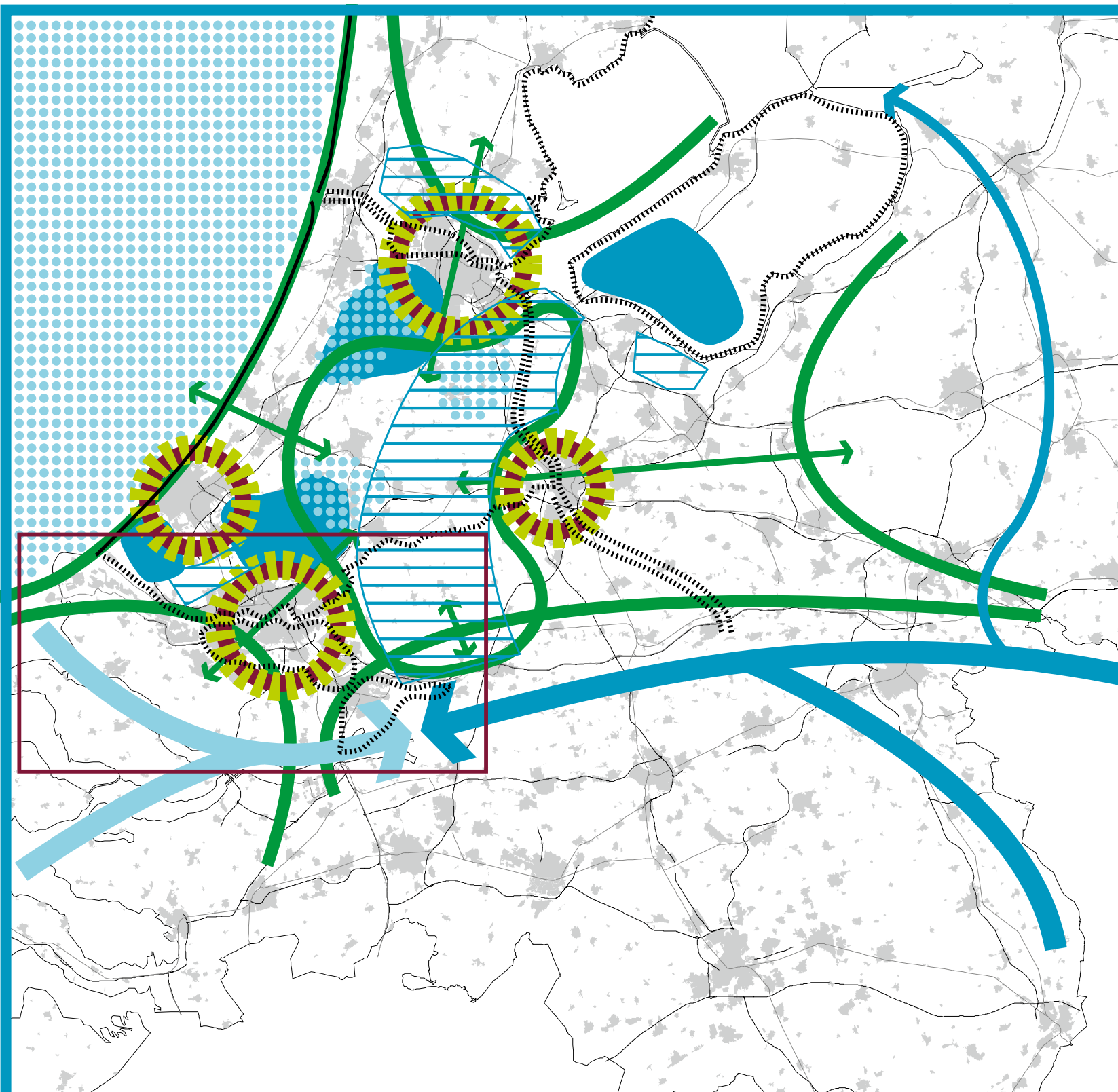
(N.B. De kaarten is een indicatieve weergave)



Kaart 1B.  
Groenblauwe karakteristiek – nationaal / regionaal



Toelichting op kaart 2.



Kaart 2.  
OPGAVEN – water, natuur en landschap

(N.B. De kaarten zijn een indicatieve weergave)

## 2.4. Economisch venster op de Randstad ('profit')

De economische kracht van de Randstad is in de afgelopen jaren toegenomen, maar een groot aantal stedelijke regio's in Europa groeide tegelijkertijd sterker. De **internationale concurrentiepositie** van de Randstad is verslechterd<sup>33</sup>. De afgelopen 12 jaar heeft de Randstad een relatief lage economische groei doorgemaakt in vergelijking met andere Europese stedelijke gebieden. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) stelt dat steden als Stockholm en Dublin in deze periode een jaarlijkse productiviteitsgroei kenden van respectievelijk 3,7 en 4,3 procent, terwijl de Randstad bleef steken op 1,7 procent. De OESO geeft aan dat de relatief beperkte productiviteitsgroei niet alleen het gevolg is van de relatief lage arbeidsparticipatie en achterblijvende vernieuwing in Nederland in het algemeen, maar ook van de congestie in de Randstad in het bijzonder. Met de toenemende vergrijzing binnen heel Nederland nemen de uitgaven aan collectieve voorzieningen in de komende decennia toe. Om tegelijkertijd het welvaartsniveau op peil te houden, is een groei van de arbeidsparticipatie en de arbeidsproductiviteit nodig. Dat vraagt om een gecombineerde aanpak van fysieke en niet-fysieke thema's. Een betere bereikbaarheid en slimmer werken door meer innovatie en het aantrekken van buitenlandse kenniswerkers zijn – naast het nationale arbeidsmarktbeleid – belangrijke instrumenten om de arbeidsproductiviteit in de Randstad te vergroten<sup>34</sup>. De OESO constateert ook dat er binnen de Randstad verschillen zijn tussen de prestaties van de Noordvleugel – inclusief Utrechtse regio – en de Zuidvleugel. Deze worden verklaard door de goed presterende financiële en zakelijke dienstverlening, het relatief hoge aantal (buitenlandse) hoofdkantoren, media en ict in de Amsterdamse en Utrechtse regio. Ook andere onderzoeken laten zien dat – anders dan voor de Randstad als geheel – de ruimtelijk-economische dynamiek van de noordelijke Randstad waarschijnlijk de komende jaren tot de grootste van

West-Europa blijft behoren<sup>35</sup>. Momenteel vormen deze regio's (Amsterdam en Utrecht) samen 60 procent van het bruto regionaal product van de Randstad, Rotterdam-Rijnmond en de regio Den Haag samen 40 procent<sup>36</sup>.

De Randstad is **belangrijk voor heel Nederland**. De Randstad als geheel ontwikkelt zich op economisch vlak bovengemiddeld ten opzichte van Nederland. Met name de Amsterdamse en Utrechtse regio ontwikkelen zich sterk. Die twee behoren wat betreft algehele economische groei (BRP) zelfs tot de Europese top<sup>37</sup> en het gezamenlijke BRP van de noordelijke Randstad is goed voor 30% van het Nederlandse BBP. Samen met de zuidelijke Randstad (22%) is de Randstad in totaal goed voor meer dan de helft van het gehele Nederlandse BBP<sup>38</sup>. Binnen Nederland vond de grootste groei in werkgelegenheid in de jaren 1973-2008 plaats in de noordelijke Randstad, maar ook in Noord-Brabant, Gelderland en de steden Zwolle en Assen. Vooral steden en regio's langs de A2 (Amsterdam-Utrecht-Eindhoven) hebben zich sterk bovengemiddeld ontwikkeld<sup>39</sup>. In relatie hiermee hebben de Randstad en Noord-Brabant naar verwachting de grootste ruimtevraag in de komende periode<sup>40</sup>. De omvang van de zuidelijke Randstad en de gemiddelde groei van dit deel van de Randstad, leidt ook tot een grote ruimtevraag in dit deel van de Randstad. De relatie tussen Noordvleugel en de Utrechtse regio neemt sterk toe zodat deze twee meer en meer als één geheel kunnen worden beschouwd: de noordelijke Randstad. In deze noordelijke Randstad wonen circa 3,6 miljoen inwoners<sup>41</sup>. De omvang van de zuidelijke Randstad is van dezelfde orde van grootte<sup>42</sup>. In het ontwikkelingsperspectief van de Zuidvleugel<sup>43</sup> is er steeds meer sprake van één daily urban system met Rotterdam en Den Haag als centra. De noordelijke en zuidelijke Randstad vormen daarmee in omvang de stedelijke zwaartepunten van Nederland en de Randstad.

De massa van de noordelijke en zuidelijke Randstad is indrukwekkend, maar deze is te verspreid en functioneert niet als één samenhangend stedelijk gebied om de bijbehorende

33 Regio Randstad (2007). Randstadmonitor 2006, Utrecht.

34 OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

35 Ecoris (2008). European Regional Prospects.

36 Bron: CBS Statline 2007 (in: Startnotitie Randstad 2040 – naar een duurzame en concurrerende Europese topregio (2007).

37 Louter (2007). Economische hittekaart van Noordwest-Europa.

38 Bosatlas van Nederland (2007), p.402.

39 Bosatlas van Nederland (2007), p.414.

40 Op basis van WLO-scenario's (RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving).

41 Metropoolregio Amsterdam (2008). Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040.

42 Decisio (2007) Facts & Figures: dubbelstad Den Haag – Rotterdam.

43 Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2008) Randstad 2040, Bijdrage van de Zuidvleugel – Deel A Ontwikkelingsperspectief.

44 RPB, MNP en CPB (2008). Ex-antetoets Startnotitie Randstad 2040, Den Haag, p.17.

45 RPB, MNP en CPB (2008). Ex-antetoets Startnotitie Randstad 2040, Den Haag, p.18.

46 Ruimtelijk Planbureau (RPB) (2006). Vele steden maken nog geen Randstad, Den Haag.

47 Van Aalst en Van Weesep (2000). De Randstad als metropool – voorstudie Vijfde Nota RO.

48 Citaat uit: OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

49 Klarus, B. (2008). 'De nieuwe werkelijkheid van de HSL-Zuid', in: Building Business, nr. 5, juni/juli 2008.

agglomeratievoordelen volledig te kunnen benutten<sup>44</sup>. Er is slechts beperkt sprake van **samenhang en complementariteit** tussen de verschillende steden van de Randstad. Er bestaat een patroon van stadsgewesten en stedelijke regio's en een afnemende onderlinge taakverdeling en complementariteit wat betreft lokale en regionale functies<sup>45</sup>. Binnen de Randstad is sprake van vier verschillende stadsgewesten waarin de centrale steden met name veel relaties onderhouden met hun directe ommeland<sup>46</sup>. Dat past bij het beeld van een 'losse groep', onderling concurrerende steden met een vooral historisch bepaald functieprofiel voor elke stad<sup>47</sup>. In de praktijk kan de totale Randstad momenteel dan ook niet worden beschouwd als een 'daily urban system': de meeste mensen pendelen, verhuizen, recreëren en winkelen binnen de beperktere gebieden van hun stadsregio, zoals Groot Amsterdam, Groot Rotterdam, Groot Den Haag en Groot Utrecht<sup>48</sup>. Onder invloed van de voortschrijdende globalisering, de verdergaande transitie naar een kennis- en diensteneconomie, de toenemende internationale arbeidsmobiliteit en het steeds hoger wordende opleidingsniveau van de beroepsbevolking neemt de actieradius van een steeds groter deel van de beroepsbevolking toe en daarmee de vraag om maximale keuzevrijheid, massa en diversiteit. Daarbij kan zowel het schaalniveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad als van de Randstad als geheel relevant zijn, net als andere relaties zoals die richting Brabantstad en Arnhem-Nijmegen.

De HSL-Zuid verkort de reistijd tussen Rotterdam Centraal en de Amsterdamse Zuidas per trein van gemiddeld 51 minuten nu naar 25 minuten als het nieuwe station Amsterdam-Zuid is geopend. De HSL-Zuid kan net als de 'Øresundlink' tussen Kopenhagen en Malmö (35 treinminuten van elkaar verwijderd) een omvangrijke forensenstroom accommoderen als de arbeidsmarkten van Rotterdam en Amsterdam binnen elkaars invloedsgebied komen te liggen. In eerste instantie zal dat misschien alleen een vervanging zijn van de bestaande trein- en autoverplaatsingen, zeker als de congestieproblematiek blijft aanhouden. Maar als op termijn de arbeidsmarkt in de

regio Amsterdam blijft groeien en een beroep moet doen op verder weg gelegen plaatsen, en de Rotterdamse regio achter zou blijven in carrière- en salarisontwikkeling, is een flinke groei van de forensenstroom met de HSL-Zuid tussen beide steden denkbaar. Door de HSL-Zuid kunnen Amsterdam en Rotterdam als vestigingsplaats aan voorkeur winnen ten opzichte van andere steden in de Randstad. Verder kan de Amsterdamse economie profiteren van de meer ontspannen arbeids- en woningmarkt van Rotterdam. En Rotterdam zal binnen haar eigen economisch profiel haar internationale karakter kunnen versterken<sup>49</sup>.

Belangrijke **economische sectoren** voor de Randstedelijke economie zijn de dienstensector (financiële en zakelijke dienstverlening), industrie, handel en logistiek en de tuinbouw. De relatief grootste verschuivingen in de sectorstructuur van de Nederlandse economie zijn achter de rug. De internationalisering van de economie leidt voor Nederland tot een verdergaande economische specialisatie in kennisintensieve activiteiten en diensten. De al ingezette trend van een relatief groter wordende diensten- en zorgsector en een toenemende kennisintensiteit van de economie zal zich doorzetten. Deze ontwikkeling versterkt de behoefte aan 'quality of life'. Meer dan voorheen zullen 'de bedrijven de mensen gaan volgen', waar dit vroeger meestal andersom was. In de marktsector zijn de financiële en zakelijke dienstverlening, logistiek en toerisme groeiers voor de toekomst. Nu al is de uitvoer van diensten het snelst groeiende deel van de Nederlandse export. In alle WLO-scenario's neemt het aandeel van handel en transport in het BBP<sup>50</sup> toe, waarbij Nederland bij de uitvoer van goederen waarde toevoegt<sup>51</sup>. In de industrie vindt een verschuiving plaats naar meer hoogwaardige, kennisintensieve activiteiten<sup>52</sup>. Hoewel het aandeel van de industrie in de werkgelegenheid zal afnemen, zal de productie en toegevoegde waarde stijgen. Ook vanwege de grote verwevenheid met de dienstensector, blijft het belang van de industrie dus groot. Het aandeel van de agrarische sector in het BBP zal door de verdergaande productiviteitsstijgingen in de toekomst waarschijnlijk nog maar iets verder afnemen.

50 Bruto Binnenlands Product.

51 CBS (2008) Internationaliseringsmonitor 2008, Voorburg / Heerlen.

52 Ministerie van EZ (2008). Industrie, een wereld van oplossingen – Industriebrief, 2008, Den Haag.

De in de Randstad aanwezige greenports<sup>53</sup> behoren als hoogwaardige en innovatieve tuinbouwcentra tot de wereldtop. Door een ontwikkeling van een 'productiegedreven' sector naar een 'marktgedreven' sector, neemt het belang van kennis en innovatie toe. Door een betere samenwerking tussen de verschillende greenports kan Greenport Nederland uitgroeien tot een sterke netwerkorganisatie. Bovendien kunnen – door dwarsverbanden te leggen met andere economische sectoren (handel, transport, techniek) – extra innovatieslagen worden gemaakt. Schaalvergroting zorgt ervoor dat het aantal bedrijven afneemt, maar dat tegelijkertijd het areaal glastuinbouw stabiel blijft. Onduidelijk is of er voldoende fysieke ruimte is om de doorgaande schaalvergroting vorm te geven. Voor de toekomst moet mogelijk rekening worden gehouden met verplaatsing van grootschalige productie. Nieuwe, grootschalige glastuinbouw vlakbij Schiphol is bijvoorbeeld één van de mogelijkheden. Dit soort verplaatsingen zorgt ervoor dat er bij de greenports mogelijk ruimte vrijkomt die kan worden benut voor tuinbouwdoeleinden of voor andere functies (zie ook paragraaf 3.2).

Als gevolg van de internationalisering worden de verschillen in nationale economische condities steeds kleiner. Unieke, regionale vestigingscondities voor zowel ondernemingen als voor de bijbehorende werknemers zijn daarom steeds doorslaggevend in de internationale concurrentiestrijd. Arbeid en kapitaal worden steeds mobieler; er komen minder obstakels om in andere landen te gaan werken, hoofdkantoren kunnen relatief makkelijk worden verplaatst en voor grote investeringen wordt wereldwijd naar de beste locatie gezocht. Negatieve verschillen in macro-economische condities worden snel afgestraft en zijn niet duurzaam houdbaar. Dit betekent dat de concurrentieslag moet worden gewonnen door 'regionale kwaliteiten' zoals de kwaliteit van de woon- en werkomgeving, het leefklimaat, de kennisinfrastructuur, de verkeer- en vervoersinfrastructuur, een open en gastvrije cultuur en het aanpassingsvermogen van overheden en bedrijven.

**Steden en stedelijke regio's** zijn door de afnemende betekenis van nationale grenzen en het toenemende belang van de factor 'kennis' belangrijke spelers geworden in de wereldeconomie<sup>54</sup>. De ruimtelijk-economische groei in Europa was de afgelopen jaren in belangrijke mate te vinden in relatief kleine, maar internationaal georiënteerde, steden als Barcelona, Frankfurt, Kopenhagen, Praag, Brussel, Helsinki, Dublin en Amsterdam<sup>55</sup>. Er vindt een verdergaande specialisatie en concentratie plaats<sup>56</sup>. De steden en hun omringende regio's worden steeds meer de centra waar internationale macht zich concentreert op het gebied van economie, cultuur, politiek en kennis. Hierdoor ontstaat ook een nieuwe stedelijke economie die bestaat uit een gevarieerd palet aan dienstverlenende, creatieve en (inter)culturele activiteiten. Steden zijn de plekken van ontmoeting en kennisuitwisseling. Hier concentreert zich kennis, kennisontwikkeling en het creatieve vermogen om te komen tot vernieuwing van producten, diensten en productieprocessen. Steden worden daarmee steeds meer de motor van de wereldeconomie. Dit betekent dat steden en hun regio's zullen concurreren om de vestigingscondities van internationale bedrijven, en tegelijkertijd om aantrekkelijke leefmilieus om te wonen en recreëren. De stad wordt een ontmoetingsplaats en vestigingsplaats van internationale kenniswerkers, hoogopgeleiden en gezinnen met kinderen. Dat betekent dat er een aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat gemaakt moet worden voor talentvolle mensen en innovatieve bedrijven. Mensen zoeken interessante, goede banen, een bijzondere omgeving om in te wonen met een rijkdom aan voorzieningen. Bedrijven volgen het menselijk kapitaal en zijn gebaat bij de ontwikkeling van aantrekkelijke bedrijventerreinen voor verschillende typen bedrijven. Op mondiale schaal neemt de Randstad op het gebied van internationale bedrijfsrelaties de vijfde positie in de wereld in. Deze hoge notering is vooral te danken aan Amsterdam, dat als afzonderlijke stad op nummer 7 in de wereld staat. Vooral op het gebied van (financiële) dienstverlening speelt de hoofdstad een voorname rol in de bedrijven-netwerken. Ook binnen de Europese bedrijvennetwerken spelen Nederlandse steden vooral in Randstedelijk verband

53 Westland, Aalsmeer, Bollenstreek en Boskoop.

54 Zie onder meer: Burdett (2008). *Endless city*; Florida (2002) *The rise of the creative class*; Friedmann, J. (1985) *World City Hypothesis*, Hong Kong.

55 Ministerie van VROM, *Randstad 2040 (2007) Facts & Figures: Wat komt er op de Randstad af?*, Den Haag.

56 Wallerstein, I. (1984) *The Politics of the World-Economy. The States, the Movements and the Civilizations*. Cambridge; Friedmann, J. (1985) *World City Hypothesis*, Hong Kong; Taylor, P.J. (2005) 'Leading World cities: empirical evaluations of urban nodes in multiple networks' en Hall, P. (2008), 'How polycentric are mega-city regions?', in *Nova Terra*.

57 Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (2007) *Economische Verkenning Rotterdam 2007*, hoofdstuk 9.  
58 Buck Consultants International (2005). *Referentiekader Randstad Holland*, Nijmegen.





een prominente rol. Rotterdam valt – net als Utrecht en in mindere mate Den Haag – te typeren als een stad van dochterondernemingen, waarbij voor Rotterdam vooral de relatie met Londen heel sterk is<sup>57</sup>.

De diensteneconomie drijft op het contact tussen mensen. Oftewel op de mogelijkheden tot en de kwaliteit van ontmoeting, interactie en leefruimte. Deze 'menseconomie' betekent dat de positionering van de Randstad niet alleen betrekking meer heeft op goederen maar vooral ook op mensen, informatie en hoogwaardige dienstverlening. Nederland is dan ook veel meer dan een 'distributieland' van goederen voor de Europese markt. Het is een uitvalsbasis

voor dienstverlening aan Europa op velerlei gebied. De steden spelen daarin een cruciale rol. Op een aantal terreinen behoren de in de Randstad aanwezige functies al tot de top, dan wel tot de subtop, van Europa. Internationaal opererende economische clusters waarin de Randstad (uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid) sterk is, zijn onder meer de zakelijke en financiële dienstverlening, handel en logistieke dienstverlening, tuinbouw, (petro)chemische industrie, creatieve sector, toerisme en non-profitsector<sup>58</sup>. Aangezien het erop lijkt dat internationale functies zich ook in Europa meer en meer clusteren in een beperkt aantal steden, is het van grote betekenis voor de Randstad de bestaande topposities te benutten en verder uit te bouwen. Deze functies vestigen zich



met name in de steden van de Randstad. De ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas tot toplocatie voor internationale hoofdkantoren is een voorbeeld van de al in de Nota Ruimte vastgelegde inzet van rijk en regio. Dit past bij de magneetfunctie die de Amsterdamse regio volgens het Ruimtelijk Planbureau<sup>59</sup> in verschillende opzichten heeft<sup>60</sup>. Het is zaak alle internationale topfuncties in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag te benutten. Dat geldt ook voor de greenports. Utrecht is een krachtige en innovatieve regio die in brede zin bijdraagt aan de kracht van de (noordelijke) Randstad. Op die manier wordt de positie van de Randstad als geheel versterkt<sup>61</sup>.

Binnen de Randstad ontwikkelt zich een noordelijk deel met onder meer een breed en internationaal geprofileerd Amsterdam en een meer nationaal geprofileerd Utrecht. De potenties van Amsterdam zijn terug te voeren op onder andere de nabijheid van Schiphol, een internationale toplocatie als de Zuidas, de vestiging van een aantal Europese hoofdkantoren (Cisco, Mexx, Worldcom) en internationale organisaties (Amnesty International, Greenpeace) en een breed kunst- en culturaanbod en een aantrekkelijk leefklimaat. In de zuidelijke Randstad hebben Rotterdam en Den Haag specifieke internationale functies en aantrekkingskracht, naast de Noordzee-kust (die zich overigens niet beperkt tot dit deel van Nederland) en oude steden als Leiden, Delft en Dordrecht en verschillende

## Box 5. ZUIDAS EN VU-KWARTIER

In de ambitie om de Randstad te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio past de gebiedsontwikkeling van de Zuidas in Amsterdam. Het leidende principe 'Wat internationaal sterk is, sterker maken' is op de Zuidas van toepassing omdat de Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen, werken en voorzieningen. Het is een belangrijke vestigingsplaats voor buitenlandse en internationale bedrijven in het topsegment van de kenniseconomie. Met Schiphol en de Zuidas kan Nederland zich internationaal sterk positioneren en een grote rol blijven spelen binnen Europa. Door de sterke combinatie van vooral de zakelijke en financiële dienstverlening en onderwijs en wetenschap binnen het gebied Zuidas, kan innovatie binnen de kenniseconomie worden gestimuleerd. Ook dat maakt Nederland sterk in internationaal verband.

De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatieve hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam als vestigingsplaats (onder andere met internationale cultuur als Concertgebouw, Rijksmuseum en Van Goghmuseum en makkelijk bereikbaar recreatief groen) vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. De Zuidas ligt aan de Ringweg-Zuid (A10) tussen de rivieren Amstel en Schinkel in het stadsdeel ZuiderAmstel. In het hart van het gebied ligt het station Zuid. De Zuidas is het grootste van de zes lopende 'Nieuwe Sleutelprojecten' van het Rijk. Het totale gebied beslaat 225 hectare grond. Station Zuid moet uitgroeien tot een tweede Centraal Station met haltes voor onder meer de Noord/Zuid-metrolijn, de HSL-Zuid en de Hogesnelheidstrein naar Duitsland, maar ook lijnen voor het trein- en metronetwerk. Met deze netwerken is de Zuidas en omgeving binnen drie kwartier bereikbaar voor 3 miljoen mensen. Het voornemen is om de sporen en snelweg ondergronds te brengen en erboven te bouwen zodat het stedelijk gebied van noord naar zuid wordt gecontinueerd.

De planopzet van de Zuidas past ook in het principe om krachtige, duurzame steden te maken met een verdichtingstrategie voor wonen, werken en voorzieningen. Gecombineerd met het hoogstaande woon- en werkmilieu is ook de wetenschappelijke clustering interessant. In de toekomstvisie op het 'VU-kwartier' aan de westzijde van de Zuidas wordt het complex van de Vrije Universiteit in fysieke zin met de stad verbonden waardoor ook ruimte ontstaat voor nieuwe allianties. Interactie en ontmoeting tussen bedrijfsleven en wetenschap kan op deze wijze een grote mate van synergie opleveren. De dynamiek en spin-off van zowel bedrijfsleven als wetenschap worden hierdoor vergroot. Voor alle partijen is dit een evident voorbeeld van de toename van de waarde van het gebied. Het geeft betekenis aan de leefbare stad, compacte stad, kennisstad, creatieve stad, zakenstad, woonstad, knooppunt en internationalisering.

culturele voorzieningen. Sterke punten van deze steden en hun omgeving zijn de aanwezigheid van respectievelijk de haven van Rotterdam en een breed scala aan internationale

organisaties (VN, ambassades, Europees Octrooibureau, hoofdkantoren van multinationals) in Den Haag.

59 Ruimtelijk Planbureau (2006). Vele steden maken nog geen Randstad, Den Haag; Ruimtelijk Planbureau (2008). Bestuur en ruimte: de Randstad in internationaal perspectief, Den Haag.

60 Zie ook de aanbevelingen van de Boston Consulting Group in: The Boston Consulting Group (2008) Hoofdkantoren een hoofdzaak – Tijd voor industriepolitiek nieuwe stijl, Amsterdam.

61 Zie ook: Burg, A.J. van der en Vink, B.L. (2008) Randstad Holland towards 2040 – 44th ISOCARP-congress 2008.

62 Cushman & Wakefield (2007) European Cities Monitor; The Boston Consulting Group (2008) Hoofdkantoren een hoofdzaak - Tijd voor industriepolitiek nieuwe stijl, Amsterdam; Rozenblat (2003). Villes européennes, Montpellier; Ministerie van EZ (2008). Toerismebrief – Holland, meesterwerk aan het water, Den Haag.

63 Zie onder meer kaart 3 en de daarvoor gebruikte bronnen .

64 Decisio (2007) Facts & figures Dubbelstad Den Haag – Rotterdam en bureau Louter (2005) Internationale organisaties in Den Haag – Economische betekenis.

## Box 6.

### UITVOERINGSALLIANTIE 'STAD VAN RECHT, VREDE EN VEILIGHEID'

Den Haag is na New York, Geneve en Wenen de vierde VN-stad van de wereld en centrum van vele internationale instellingen. Dit cluster is goed voor zo'n 25.000 arbeidsplaatsen in de non-profit sector<sup>64</sup>. Deze organisaties en hun bezoekers besteden respectievelijk 1,5 miljard en 40 miljoen euro per jaar. Den Haag levert met dit cluster een belangrijke bijdrage aan het internationale profiel van de Randstad. Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationale rechtspraak. Bovendien zorgt groei in bijvoorbeeld internationaal recht, diplomatie en internationalisering (van de economie) voor een toenemend belang van dit cluster.

In het coalitieakkoord van het kabinet wordt Den Haag als de juridische hoofdstad van de wereld gepositioneerd (World Legal Capital). Het meer benutten van dit profiel biedt de mogelijkheid om de internationale concurrentiepositie van de Randstad verder te versterken. Het versterken van recht, vrede en veiligheid is een opgave die met name op het niveau van de Randstad moet worden opgepakt. Diverse kwaliteiten van de Haagse regio dragen de internationale stad. Van het woonmilieu in Wassenaar en de Westlandse Zoom tot de open landschappen van Midden-Delfland en Duin, Horst en Weide tot de aanwezigheid van functies zoals het Europees Octrooibureau in Rijswijk en het Delftse UNESCO-instituut IHE voor opleidingen op het gebied van water. Ook in Pieken in de Delta Zuidvleugel is Den Haag internationale stad van recht en vrede een speerpunt. Met de gemeente Den Haag en onder meer het ministerie van OCW (en Buitenlandse Zaken) worden verbindingen gelegd tussen overheden, bedrijven en kennisinstituten in de Randstad. Daarbij wordt aangesloten bij de activiteiten van de Haagse Academische Coalitie en bij het programma van de gemeente Den Haag 'Stad van recht en vrede'. In het kader van Randstad 2040 is een uitvoeringsalliantie 'Stad van recht, vrede en veiligheid' van start gegaan die bestaande initiatieven gaat verbinden. De alliantie zal zich vervolgens richten op een strategie om het concept van Den Haag als stad van vrede en recht onder andere op Randstadniveau te positioneren en daarmee bij te dragen aan versterking van de internationale concurrentiepositie. Deze strategie kan op fysieke en niet-fysieke maatregelen betrekking hebben, waaronder de beschikbaarheid van vestigingslocaties voor internationale instellingen, aantrekkelijke (woon)milieus, voorzieningen, cultuur, kennisontwikkeling, toepassing van kennis en bereikbaarheid. Ook de kansen die de ligging van de stad aan de kust biedt, zijn hierbij van belang. Daarbij zullen ook de randvoorwaarden voor een succesvolle uitvoering van deze strategie in beeld moeten worden gebracht.

De concurrentie om de vestiging van internationale (Europese) hoofdkantoren binnen landen en regio's is groot en wordt groter. Tegelijkertijd maken hoofdkantoren een regio vanuit internationaal perspectief krachtiger en aantrekkelijker voor verwante bedrijvigheid. Hetzelfde geldt voor internationaal stedelijk toerisme, congressen, beurzen, financieel complex en wetenschap. Daarbij zijn (korte) stedentrips gevoelig voor de economische ontwikkeling elders en voor (afwijkend) fiscaal beleid. Op deze terreinen heeft de Randstad en vooral (de regio) Amsterdam met de nabijheid van Schiphol een krachtige internationale uitgangspositie<sup>62</sup>. Diverse wetenschappelijke studies tonen dat aan en laten zien dat de stad

en regio Amsterdam op verschillende terreinen internationale topposities inneemt<sup>63</sup>. Daarmee speelt Amsterdam een belangrijke rol in het bereiken van het doel op economisch vlak een topregio te zijn. Dat heeft uitstraling op de Randstad als geheel en past bij de door de regio Amsterdam gekozen benaming 'metropoolregio'. Amsterdam en Utrecht hebben in belangrijke mate hetzelfde economische profiel. Amsterdam meer internationaal, Utrecht meer nationaal. Rotterdam heeft als innovatieve wereldhaven ook een belangrijke toppositie in de internationale concurrentiestrijd. Den Haag heeft een prominente functie als internationale stad van recht, vrede en veiligheid. Het toenemende belang van het internationaal recht



biedt hierbij interessante kansen. De TU Delft, de Erasmus Universiteit Rotterdam en de Universiteit Leiden vormen het kennisfundament onder de ontwikkeling in de zuidelijke Randstad, zoals de Universiteit van Amsterdam, de Vrije Universiteit en de Universiteit Utrecht dat zijn voor het noordelijk deel van de Randstad. De genoemde universiteiten behoren op strategisch belangrijke gebieden, bijvoorbeeld de 'Delftse' deltattechnologie, tot de wereldtop.

Alle genoemde steden hebben naast de internationaal krachtige functies, een breder meer nationaal / regionaal georiënteerd palet te bieden. Die functies kunnen potentie

hebben om op termijn belangrijk bij te dragen aan de kracht van de betreffende stedelijke regio en de aantrekkingskracht van die regio als vestigingsgebied. De belangrijkste opgave voor bijvoorbeeld Rotterdam heeft niet alleen te maken met het benutten en versterken van de internationaal krachtige haven, maar ook met het verbeteren van het investeringsklimaat door onder andere het doorzetten van de in de afgelopen vijftien jaar ingezette verbetering van de 'quality of life' en de daarbij belangrijke functie van de binnenstad, het HSL-station, de rivieroever en de stadshavens.

Luchthaven	1995 – 2005 (gemiddelde jaarlijkse groei (%))	Groei 2005 (%)	Passagiersverkeer via Europese luchthavens in 2005 (x 1 miljoen passagiers)
Londen Heathrow		0,8	67,9
Parijs Ch. De Gaulle		4,9	53,8
Frankfurt	3,2	2,2	52,2
<b>Amsterdam</b>	<b>5,8</b>	<b>4,9</b>	<b>44,2</b>
Madrid	7,7	8,9	41,9
Londen Gatwick		4,2	32,8
Rome Fiumicino	3,1	1,8	28,6
München	6,8	6,7	28,6
Barcelona	8,7	10,5	27,1
Parijs Orly		3,4	24,9

Tabel 1.

Rangorde grootste luchtvaartknooppunten voor passagiersverkeer in Europa en groei 2005, gemiddelde groei 1995-2005.

Bron: Amsterdam Airport Schiphol, *Statistical Annual Review 2005*, 2006 en TNO, de top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2006; *Randstad Holland in internationaal perspectief*, 2006.

### Schiphol en de Rotterdamse en Amsterdamse havens

zijn belangrijke krachten van de Nederlandse economie. De verwachting is dat deze in de toekomst verder zullen groeien. De Rotterdamse haven heeft door een unieke combinatie van een diepzeehaven met verschillende achterlandverbindingen (weg, water en spoor) een toppositie met nationale spin-off<sup>65</sup>. Niet voor niets heeft het rijk de afgelopen decennia miljarden geïnvesteerd om deze toppositie te versterken. Met de aanleg van de Betuweroute, de Tweede Maasvlakte en eventueel aanvullende verbeteringen van de ontsluitende infrastructuur kan in de komende decennia de groei worden opgevangen<sup>66</sup>. Aan de Rotterdamse haven is in feite een breed cluster verbonden met zwaartepunten op het gebied van distributie en logistiek, chemie, energie, baggeraars, offshore en scheepsbouw. Naast het imago van Rotterdam als havenstad van wereldklasse en de kennis die aanwezig is in de Rotterdamse haven, kunnen de door het Rotterdamse bedrijfsleven opgebouwde bedrijfsnetwerken ook in de toekomst worden ingezet voor de export van meer kennisgerelateerde diensten<sup>67</sup>.

Als luchthaven heeft Schiphol een vooraanstaande internationale positie met veel directe en indirect afgeleide werkgelegenheid in met name de Amsterdamse regio<sup>68</sup>. Schiphol geeft bijvoorbeeld de Zuidas extra potenties als toplocatie. Verplaatsing naar zee zou deze positie verzwakken<sup>69</sup>. Aangezien verreweg de meeste zakenreizigers en buitenlandse toeristen Amsterdam als bestemming hebben, is voor Schiphol Amsterdam van groot belang. Hetzelfde geldt voor de Amsterdamse regio wanneer naar werknemers van (en op) Schiphol wordt gekeken<sup>70</sup>. Tegelijkertijd is Schiphol van groot belang voor internationale functies en evenementen in andere steden, zoals Rotterdam en Den Haag. Voor de ambitie van dit kabinet om de Randstad tot een internationale topregio te maken, is het functioneren van Schiphol (als internationale hub) dan ook van doorslaggevende betekenis. Op basis van de WLO-scenario's wordt voor Schiphol tot 2040 een flinke groei van passagiersbewegingen verwacht. Op grond van de huidige inzichten zal de vervoersbehoefte op Schiphol nog fors toenemen. De scenario's gaan uit van een groei van 44 miljoen passagiersbewegingen (in 2005) naar 60

65 Bosatlas van Nederland (2007) p. 470.

66 Zie hiervoor ook de Mobiliteitsaanpak die naar verwachting in september 2008 zal verschijnen.

67 Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (2007) Economische Verkenning Rotterdam 2007, hoofdstuk 9.

68 Zie: Ministeries van VenW en VROM (2008) Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag; en: Bosatlas van Nederland (2007).

69 Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag, maart 2008.

70 Bosatlas van Nederland (2007).

71 Significance (2008) Actualisering ontwikkeling Schiphol tot 2020-2040 bij het huidige beleid.

De cijfers zijn een doorvertaling van de WLO-scenario's naar luchtvaart door middel van het Aeolus-model. De cijfers geven de vraagpotentie weer, dus zonder de restricties die door het huidige beleid worden opgelegd. De bandbreedte is gebaseerd op de scenario's 'Regional communities' (60) en 'Global economy' (220). (60) en 'Global economy' (220).

72 VROMraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied (2008) Randstad 2040: verbinden en verknopen, Den Haag.

Haven	Totaal goederenoverslag (bruto gewicht x 1000 metrische tonnen)	Groei 2006
<b>Mainport Rotterdam</b>	<b>378,2</b>	<b>2,1%</b>
Antwerpen	167,4	4,6%
Hamburg	134,8	7,3%
Marseille	100,0	3,5%
<b>Amsterdam</b>	<b>84,3</b>	<b>12,7%</b>
Le Havre	73,8	-1,6%
Bremen	65,1	19,8%
Algeciras	65,0*	2,4%
Constantza	57,1	22,8%
Duinkerken	56,6	6,0%

**Tabel 2.**  
Totale goederenoverslag en groei in 2006 van een aantal internationale havens (\* = geschatte cijfers).

Bron: Port of Rotterdam.



tot 220 miljoen passagiersbewegingen in 2040<sup>71</sup>. Deze cijfers zijn overigens gebaseerd op de mogelijke vervoersbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met beleidsrestricties, ontwikkelingen als sterk stijgende brandstofprijzen en de mogelijke effecten van de toenemende schaarste van olie en olieproducten (zoals kerosine), alternatieve vervoerswijzen etcetera.

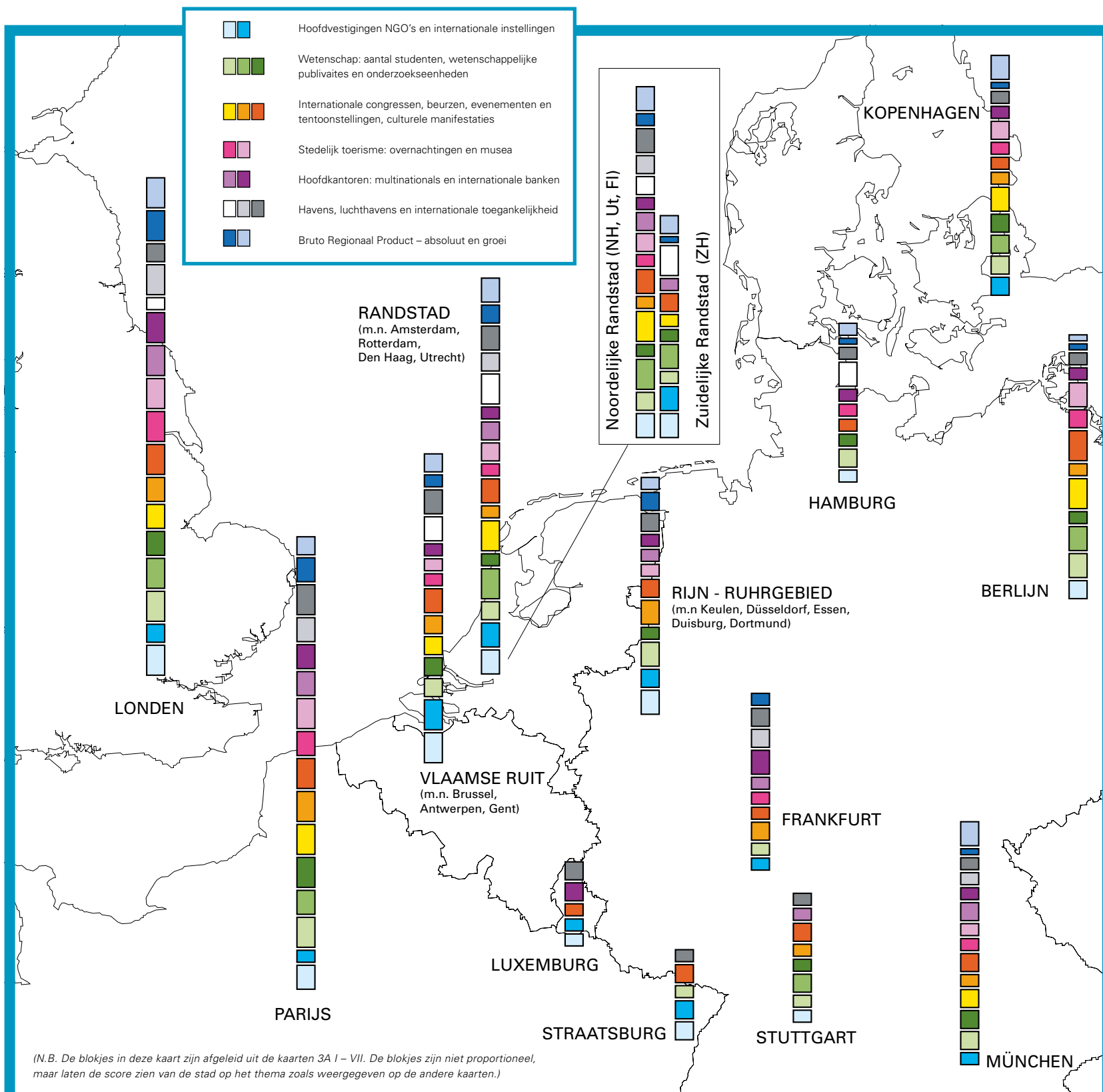
De haven van Rotterdam heeft na een groeivertraging tussen 2000 en 2003 het herstel weer ingezet. Tussen 1999 en 2005 groeide de Rotterdamse haven met gemiddeld 3,4 procent. Rotterdam staat met grote voorsprong op de eerste plaats in vergelijking met andere grote zeehavens in Europa. De Amsterdamse haven heeft zich de laatste vijftien jaar ontwikkeld tot de vijfde haven van Europa. De haven kan zich verder ontwikkelen als een belangrijke (logistieke) hub en pijler voor de economie en de werkgelegenheid in de noordelijke haven van de wereld vormen. De mainports zijn belangrijke fundamenten onder de internationale economische positie en aantrekkingskracht van de Randstad. Voor de toekomst is een voortdurende inzet op hoogwaardige activiteiten met hogere toegevoegde waarde van belang. De grote (lucht) havens moeten als mondiale logistieke en vervoersknooppunten verbonden blijven met hoogwaardige regiefuncties, hoogwaardige productie en kennisdiensten. Een sterkere wisselwerking tussen 'mainports' en 'brainports' en versterking van de economische vliegwielfunctie van de havens en luchthavens bieden daarvoor kansen<sup>72</sup>.

De internationalisering van de economie leidt tot een groei van de internationale handel en een verschuiving naar hoogwaardigere activiteiten. Deze activiteiten zijn het gevolg van verdergaande specialisatie, waardoor het internationaal **goederenverkeer** zal intensiveren. Het gaat dan met name om containervervoer. De omvangrijke stroom van bulkproducten neemt minder toe. In de WLO-scenario's varieert de groei van het goederenvervoer, gerekend in ton kilometers, in de periode 2002-2040 tussen een afname van 5 procent tot een toename van 120 procent. De containerstromen laten in alle scenario's een flinke groei zien. Groei van het goederenverkeer zal met name voor rekening komen van het weg- en luchtvervoer en de binnenvaart.

De **wegeninfrastructuur** in de Randstad wordt zwaar belast en is een kwetsbaar punt voor de Randstedelijke economie. Internationaal steekt de hoge filedruk van de Randstad negatief af ten opzichte van andere stedelijke gebieden. Voor de toekomst is de verwachting dat het totale aantal gereden kilometers in de Randstad nog verder zal toenemen evenals het aantal verplaatsingen. De filedruk zal zich naar verwachting uitbreiden van de snelwegen naar het onderliggend wegennet. Het is dan ook van grote betekenis dat het kabinet – met name met het Programma Randstad Urgent – de knelpunten in het wegennet voortvarend aanpakt. Met oog op de lange termijn is deze grote inzet blijvend nodig. Daarnaast heeft de Randstad ook een **openbaar vervoerssysteem** waar steeds meer gebruik van wordt gemaakt en nu al zeer drukke trajecten kent. De OESO constateert hierover dat de spoorcapaciteit in de Randstad laag is en de afstemming tussen trein- en het overig openbaar vervoer niet optimaal. Ook op stadsregionaal en Randstedelijk niveau is de bereikbaarheid per openbaar vervoer beperkt. Verder stelt de OESO in de Territorial Review van de Randstad dat **verbetering van de bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer**, zowel intern als extern, essentieel is voor de economische positie van de Randstad. De slechte bereikbaarheid moet met meer urgentie worden opgepakt, onder meer door sneller te investeren in openbaar vervoer en nieuwe wegen aan te leggen. Volgens de OESO zou het oplossen van de congestie in de Randstad de groei van de productiviteit met 15 procent kunnen doen toenemen. De betekenis van een goede bereikbaarheid van de (steden in de) Randstad over weg en spoor is bijzonder groot.

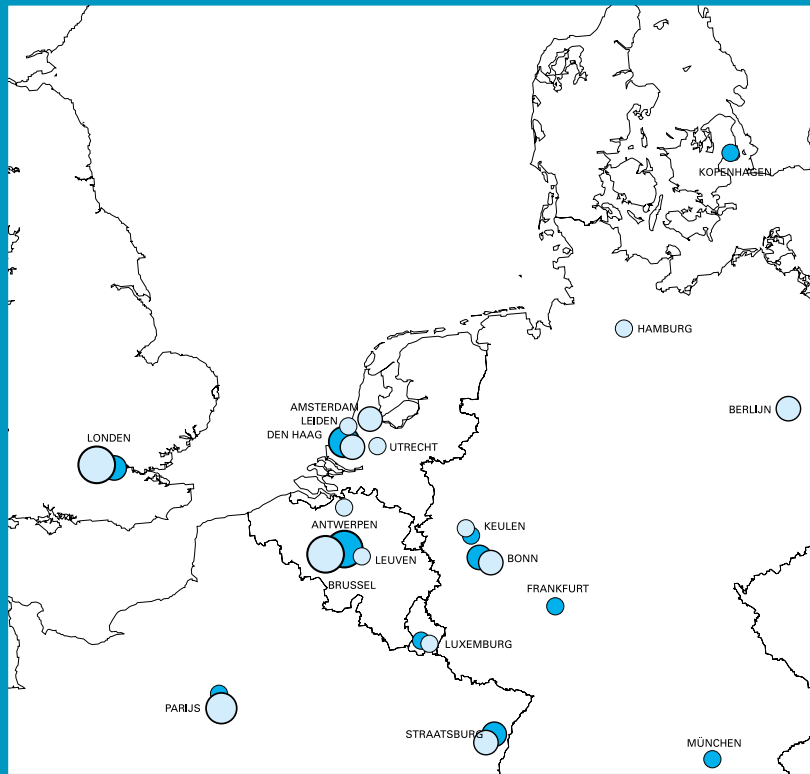
Kenmerkend voor de **arbeidsmarkt** en vooral de **woningmarkt** in de Randstad is de geringe flexibiliteit. Daarnaast is er sprake van een hoge werkeloosheid onder met name niet-westerse allochtonen. Aangezien deze groep een groot deel uitmaakt van de stedelijke bevolking (nu +/- 30 procent) is het voor de ontwikkeling van de Randstad van groot belang om deze groepen beter in het arbeidsproces te betrekken.





**Kaart 3A.**  
Internationale krachten – netwerken, verstedelijking en economie

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



Hoofdvestingen internationale organisaties  
 (bron: Atlas Europa, RPB (2006); figuur 160)

Hoofdvestingen NGO's  
 (bron: World Association of Non-Gouvernemental Organisations, www.wango.org, 4 juli 2008)

#### Hoofdvestingen internationale organisaties

1. Brussel (10)
2. Den Haag (6)
3. Londen (3), Straatsburg (3), Bonn (3)
4. Parijs (2), Luxemburg (2), Kopenhagen (2), Frankfurt (2), Keulen (1), München (1)  
(De nummers 1 (Wenen, 11) en 3 (Geneve, 8) staan niet op deze kaartuitsnede)

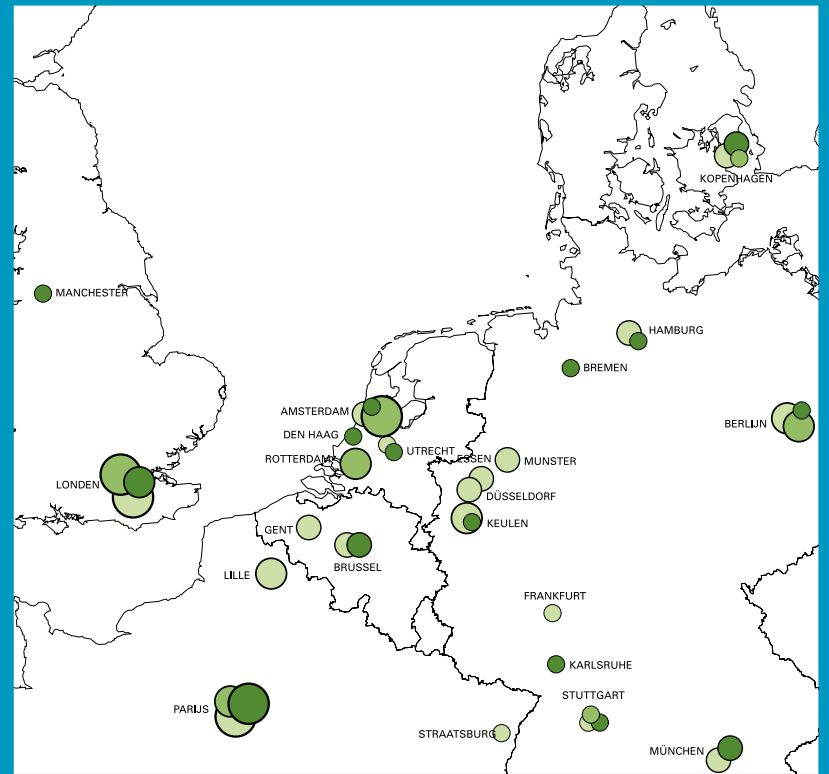
#### Hoofdvestingen NGO's

1. Brussel (959), Londen (935)
2. Parijs (390)
3. Berlijn (83), Amsterdam (79), Bonn (63), Straatsburg (64), Den Haag (53)
4. Utrecht (40), Hamburg (34), Luxemburg (34), Leiden (28), Keulen (25), Antwerpen (24), Leuven (23)

(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

**Kaart 3A-I.**  
Hoofdvestingen internationale organisaties en NGO's

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



Aantal studenten in 2001  
 (bron: Office Nationaux et regionaux de statistiques, 2002)

Aantal wetenschappelijke publicaties  
 (bron: ISI, 2002)

Publieke en private onderzoeks eenheden in 5e PCRDT  
 (Europees onderzoeksprogramma)  
 (bron: Cordis, 2002)

#### Aantal studenten

1. Parijs, Londen
2. Berlijn, Lille, Keulen
3. Amsterdam, Munster, Dusseldorf, Essen, Hamburg, Kopenhagen, München, Gent, Brussel
4. Stuttgart, Straatsburg, Utrecht, Frankfurt

#### Wetenschappelijke publicaties

1. Londen, Amsterdam
2. Rotterdam, Parijs, Berlijn
3. Stuttgart, Kopenhagen

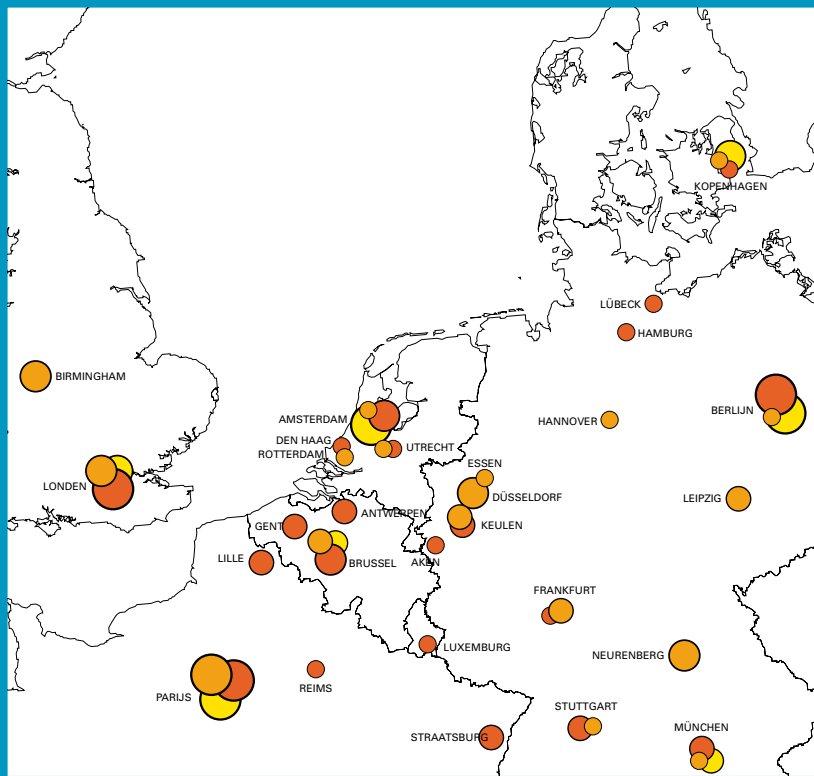
#### Onderzoekseenheden

1. Parijs
2. Londen
3. München, Kopenhagen, Brussel
4. Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Stuttgart, Karlsruhe, Keulen, Berlijn, Hamburg, Bremen, Manchester

(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

**Kaart 3A-II.**  
Wetenschap

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



- Internationale congressen 2005  
 (bron: ICCA, Statistics report, International association meetings market 1993 - 2005, in: Randstadmonitor 2006)
- Internationale beurzen, evenementen, tentoonstellingen  
 (bron: CCIP, 2002)
- Culturele manifestaties  
 (bron: Michelin, 2002)

- Internationale congressen**
1. Berlijn (100), Parijs (91), Amsterdam (82)
  2. Kopenhagen (66), Londen (62)
  3. Brussel (52), München (50)

- Internationale beurzen, evenementen, tentoonstellingen**
1. Parijs
  2. Londen, Birmingham, Düsseldorf, Neurenberg
  3. Brussel, Keulen, Frankfurt, Leipzig
  4. Berlijn, Hannover, Essen, München, Stuttgart, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Kopenhagen

- Culturele manifestaties**
1. Londen, Parijs, Berlijn
  2. Amsterdam, Brussel
  3. Rotterdam, Antwerpen, Gent, Lille, Keulen, Straatsburg, Stuttgart, München
  4. Den Haag, Utrecht, Maastricht, Luxemburg, Hamburg, Frankfurt, Lübeck, Kopenhagen, Reims

(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

- Aantal overnachtingen in Europese steden, 2006  
 (bron: TNO op basis van www.tourmis.info)
- Musea  
 (bron: sites internationaux spécialisés, 2002)

- Aantal overnachtingen**
1. Londen
  2. Parijs
  3. Berlijn
  4. München, Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen, Brussel, Frankfurt

- Musea**
1. Londen, Parijs
  2. Berlijn
  3. Amsterdam, Kopenhagen
  4. Brussel, Antwerpen, Keulen, Aken, Neurenberg, München

N.B. Deze kaart is een weergave van stedelijk toerisme op basis van de aangegeven bronnen. Andere vormen van toerisme (badtoerisme etc.) zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

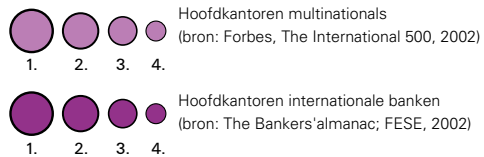
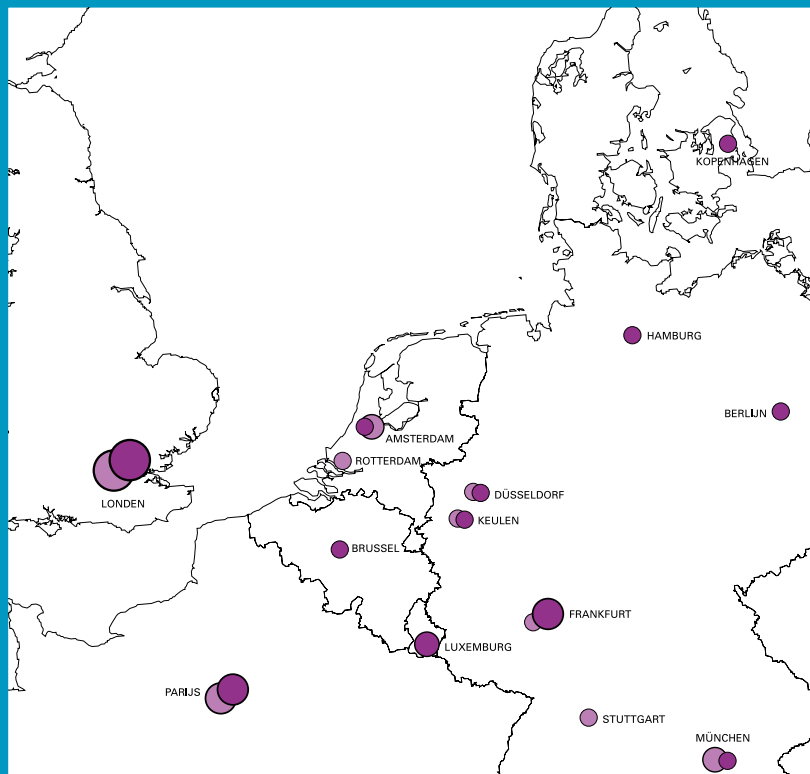
(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

**Kaart 3A-III.**  
Internationale congressen, beurzen, tentoonstellingen e.d.

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

**Kaart 3A-IV.**  
Stedelijk toerisme

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



#### Hoofdkantoren multinationals

1. Londen
2. Parijs
3. Amsterdam, München
4. Rotterdam, Düsseldorf, Keulen, Frankfurt, Stuttgart

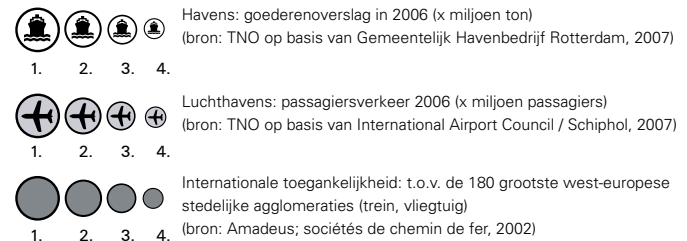
#### Hoofdkantoren internationale banken

1. Londen
2. Parijs, Frankfurt
3. Luxemburg
4. Amsterdam, München, Hamburg, Düsseldorf, Keulen, Brussel, Berlijn, Kopenhagen

(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

**Kaart 3A-V.**  
Hoofdkantoren multinationals en internationale banken

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



#### Havens

1. Rotterdam (378)
2. Antwerpen (167), Hamburg (135)
3. Amsterdam (84), Le Havre (74)
4. Bremen (65), Duinkerken (57), Londen (52), Wilhelmshaven (43)

#### Luchthavens

1. Londen (101,6)
2. Parijs (82,2)
3. Frankfurt (52,8), Amsterdam (46,1)
4. München (30,8)

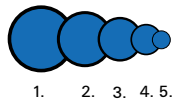
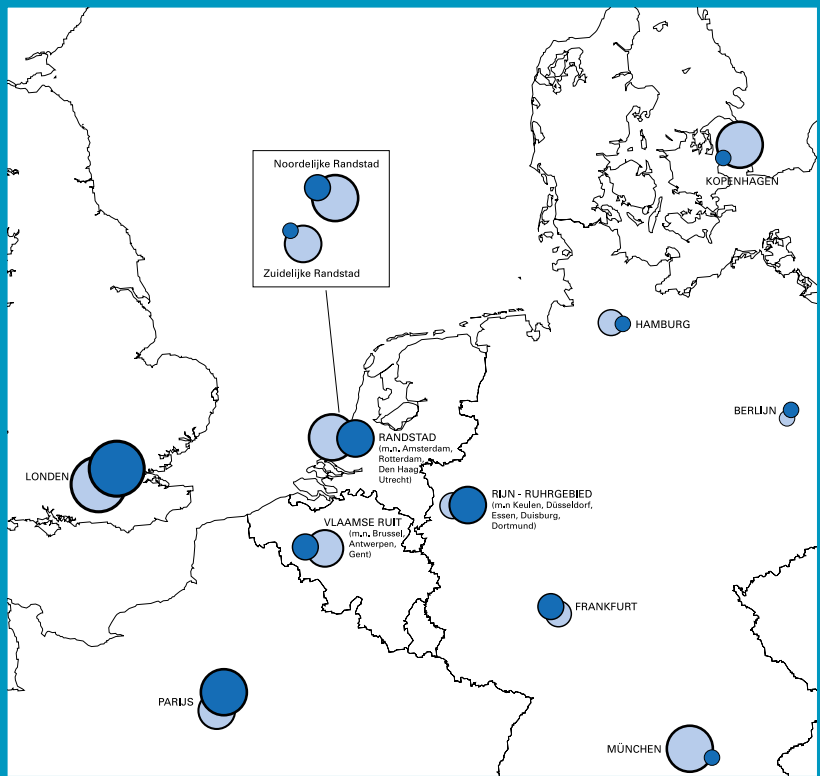
#### Toegankelijkheid

1. Parijs
2. Brussel, Amsterdam, Düsseldorf
3. Luxemburg, Keulen, Frankfurt, Londen
4. Kopenhagen, Antwerpen, München, Berlijn, Hamburg, Neurenberg, Stuttgart, Straatsburg, Bremen, Munster, Essen, Hannover, Birmingham, Manchester

(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

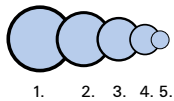
**Kaart 3A-VI.**  
Havens, luchthavens en internationale toegankelijkheid

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)



Bruto Regionaal Product naar stedelijke regio in miljard euro, niveau 2006, prijzen 2006 (bron: TNO, Randstad in Internationaal Perspectief, 2007 (voorlopige cijfers))

1. 2. 3. 4. 5.



Gemiddelde jaarlijkse groei bruto regionaal product 1995 - 2006 (%) (bron: TNO, Randstad in Internationaal Perspectief, 2007 (2005 en 2006 zijn voorlopige cijfers))

1. 2. 3. 4. 5.

#### BRP - absoluut

1. Londen (609,3)
2. Parijs (510,4)
3. Ruhrgebied (335), Randstad (4) Provincies (271,2)
4. Noordvleugel (NH, Ut, Fl) (157,2), Frankfurt (155,1), Vlaamse Ruit (153,9)
5. Hamburg (115,8), Zuidvleugel (ZH) (114,0), Berlijn (110,9), München (109,7), Kopenhagen (91,1)

#### BRP - groei

1. Londen (4,0)
2. Noordvleugel (NH, Ut, Fl) (3,1), München (3,0), Randstad Provincies (2,7), Kopenhagen (2,7)
3. Parijs (2,3), Vlaamse Ruit (2,2), Zuidvleugel (ZH) (2,1)
4. Hamburg (1,6), Frankfurt (1,6), Ruhrgebied (0,8)
5. Berlijn (0,1)

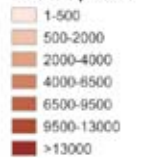
(N.B. Alleen de hoogst scorende steden zijn weergegeven op basis van de aangegeven bronnen, de symbolen zijn niet proportioneel.)

### Kaart 3A-VII. Bruto regionaal product – absoluut en groei

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

bevolkingsdichtheid 2005

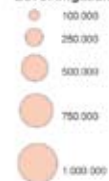
inwoners per km<sup>2</sup>



Bron: Ruimtemonitor RPB



Bevolkingsaantal gemeenten > 50.000 (2006)



Bron: CBS

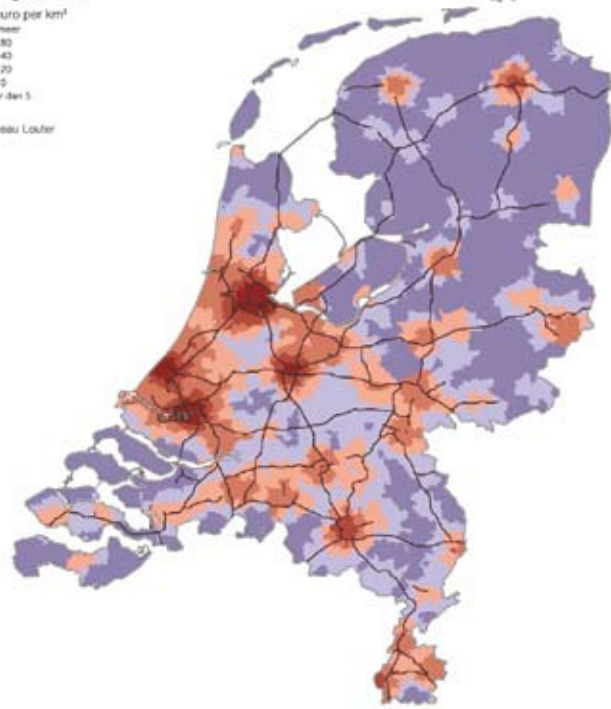


Toegevoegde waarde

x 1000 euro per km<sup>2</sup>



Bron: Bureau Louter



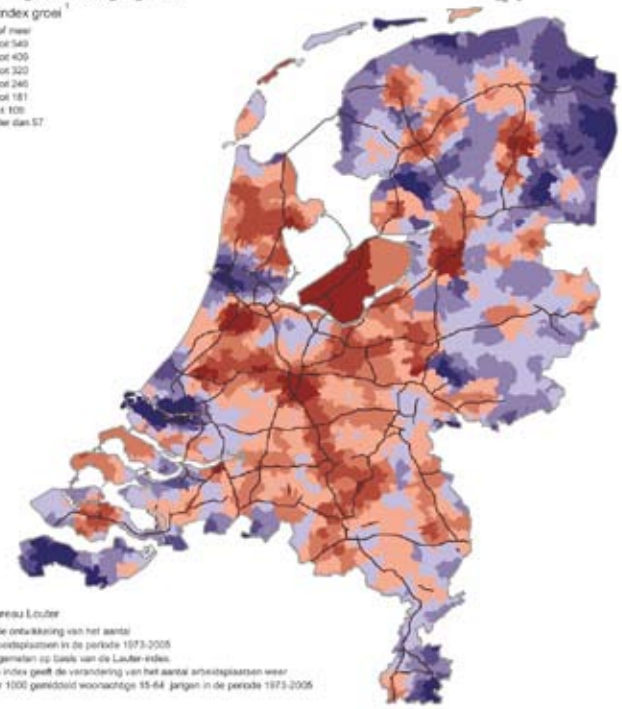
Ontwikkeling van de werkgelegenheid

Louter-index groei<sup>1</sup>



Bron: Bureau Louter

<sup>1</sup> De ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in de periode 1973-2005 is gemeten op basis van de Louter-index. De index geeft de verandering van het aantal arbeidsplaatsen weer per 1000 gereedschap woonachters 15-64 jaar in de periode 1973-2005



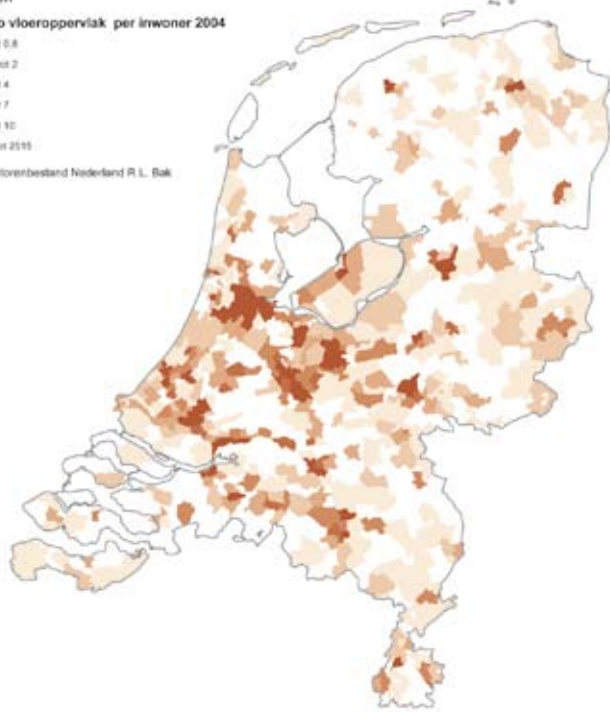
Kaart 3B.  
Ruimelijk-economische krachten – nationaal / regionaal

### Kantoren

m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak per inwoner 2004



Bron: Kantorenbestand Nederland R.L. Bak



### Verhuurbare vloeroppervlakte m<sup>2</sup>

2.600.000

Bron: Kantorenbestand Nederland R.L. Bak

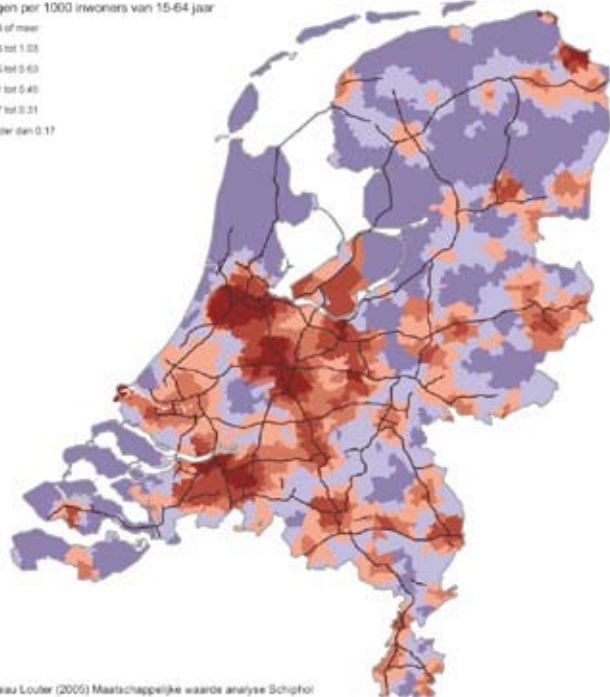


### Buitenlandse bedrijven

Vestigingen per 1000 inwoners van 15-64 jaar



Bron: Bureau Louder (2005) Maatschappelijke waarde analyse Schiphol



### Nederlandse universiteiten

Aantal studenten (1 oktober 2007)

15.000

Bron: VSNJ

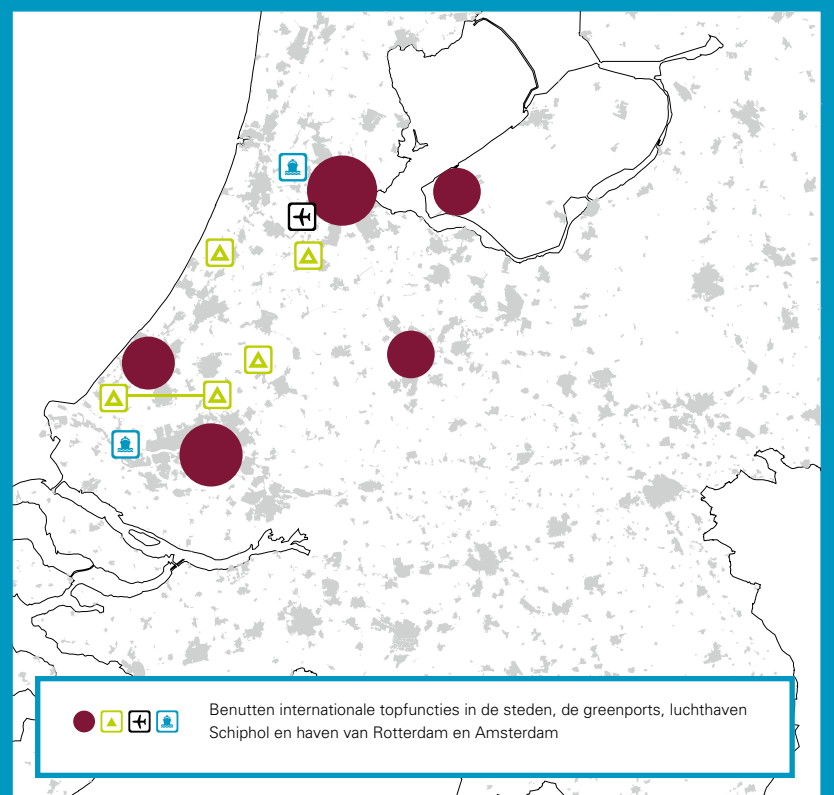




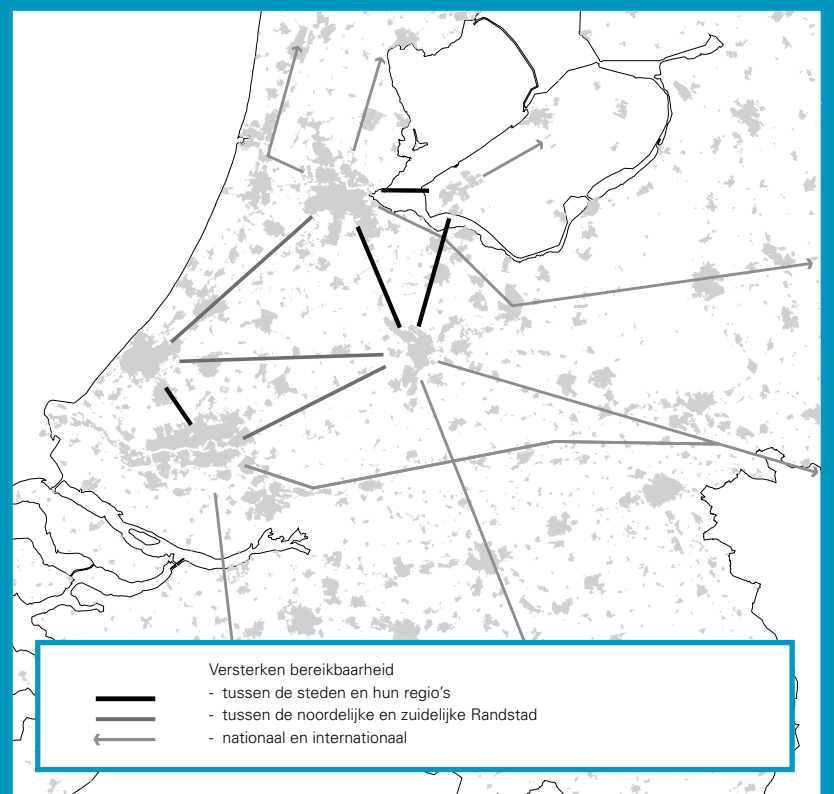
Verbinden van arbeidsmarkt en woningmarkt op een hoger schaalniveau

Verstedelijkingsopgave - kwalitatief en kwantitatief

Versterken relaties met andere stedelijke regio's



Benutten internationale topfuncties in de steden, de greenports, luchthaven Schiphol en haven van Rotterdam en Amsterdam

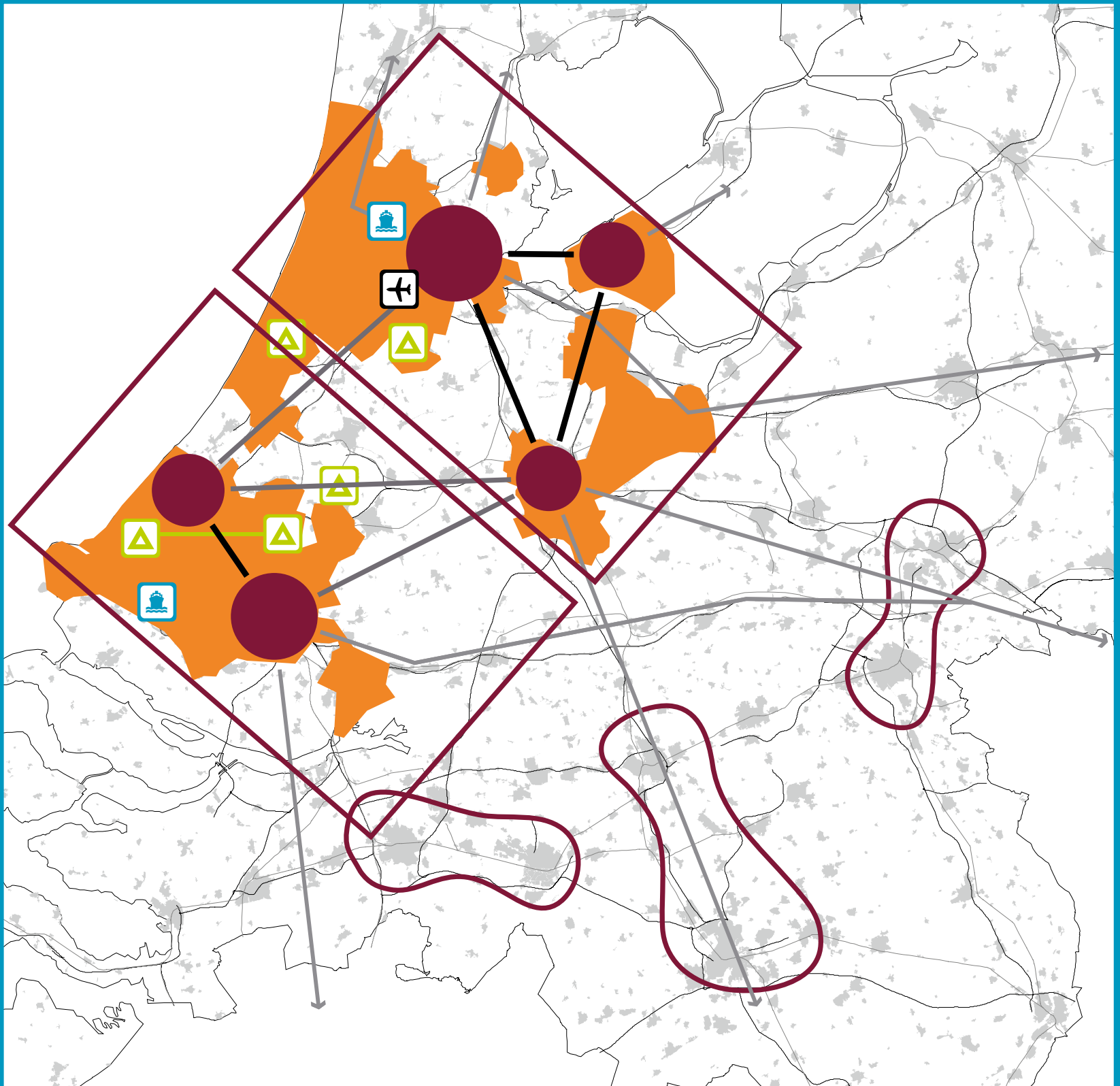


Versterken bereikbaarheid

- tussen de steden en hun regio's
- tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad
- nationaal en internationaal

Toelichting op kaart 4.





**Kaart 4.**  
**OPGAVEN – Netwerken, verstedelijking en economie**

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

## 2.5 Sociaal venster op de Randstad ('people')

In 2005 woonden er in de Randstad circa 7 miljoen mensen, bijna de halve Nederlandse bevolking. De toekomstige **demografische ontwikkeling** van Nederland als geheel wordt gekenmerkt door een structureel dalende bevolking en een toenemende vergrijzing. Hoewel sommige plaatsen in het land al te maken hebben met een dalend inwonertal zullen in de toekomst nog veel gemeenten groeien<sup>73</sup>. In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht komen er in de periode tot 2025 naar verwachting 410 duizend huishoudens bij. In de provincies Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant 260 duizend. Alleen in het noordoosten van Groningen en het zuiden van Limburg zal het aantal huishoudens juist gaan dalen. Verwacht wordt dat de bevolkingsgroei in de steden van de Randstad positief zal zijn. Binnen de Randstad bestaan wel aanzienlijke verschillen in de bevolkingsgroei (zie tabel 3 en 4). De verwachting is dat de bevolkingsgroei van Amsterdam tussen 2006 en 2025 circa 12 procent zal bedragen. Voor Rotterdam wordt een licht negatieve bevolkingsgroei verwacht. De steden zullen ook relatief 'jong' blijven doordat ze jongeren aantrekken met mogelijkheden voor studie en aantrekkelijke woonmilieus. In de randgemeenten bij de grote steden zal de vergrijzing wel al zichtbaar worden. Ook de huidige trend van huishoudensverdunding zal zich doorzetten in de Randstad. De bevolkingsgroei en de huishoudensverdunding zorgen voor een blijvend, hoge vraag op de **woningmarkt**. De meeste nieuwe ruimte in de Randstad zal nodig zijn voor wonen (zie voor een uitgebreidere analyse van de ruimtebehoefte, bijlage 1).

In de Randstad neemt vooral in het noordelijke deel het aantal huishoudens sterk toe. De regio Groot-Amsterdam en de provincie Utrecht groeien gezamenlijk met 190 duizend huishoudens, een toename van 17 procent. In Groot-Amsterdam komen er 90 duizend huishoudens bij, in de provincie Utrecht 100 duizend. Voor de provincie Flevoland wordt een toename van 50 duizend huishoudens verwacht, vooral door een verdere groei van Almere. Het zuidwesten van de Randstad groeit naar verwachting minder sterk. De regio's Groot-Rijnmond en Den Haag en omgeving groeien beide tot 2025 met zo'n 40 duizend huishoudens. Ruwweg zijn dan ook in

Nederland drie typen regio's te onderscheiden: krimpregio's (bijvoorbeeld Parkstad in Limburg), ontspannen regio's (bijvoorbeeld Rotterdam) en regio's met voortdurende hoge druk (zoals Utrecht, Amsterdam en Leiden)<sup>74</sup>.

In de regio's met een voortdurend hoge druk wordt de complexiteit van de verstedelijkingsopgaven groter. De relatief gemakkelijke en goedkope bouwlocaties binnen en buiten de stad zijn inmiddels wel benut. Nu blijven nog de plekken over waar uiteenlopende belangen en ruimtevragers, wettelijke eisen en daaruit voortvloeiende bouwbeperkingen samenkomen. Hier tegenover staat dat in regio's met een hoge druk de opbrengsten ook hoger kunnen zijn. In de meer ontspannen regio's en krimpregio's heeft de verstedelijkingsopgave een andere demografische context dan in regio's met een hoge druk. Daarmee krijgen de opgaven en oplossingen ook andere accenten. Complexe locaties in ontspannen regio's zijn bijvoorbeeld lastig te realiseren omdat de verkoopprijzen lager liggen. In een meer ontspannen regio als Rotterdam wordt het accent gelegd op een goede verdeling van woonmilieus over de regio. De complexiteit van de opgave heeft dus ook betrekking op de regionale afstemming van bouwprogramma's. In een krimpregio als Parkstad in Limburg ligt het accent meer op herstructurering en transformatie, maar ook een goed stedelijk beheer, vooral daar waar stedelijke ontwikkelingen stagneren (tegenaan van verpaupering en een afnemende leefbaarheid).

Het kabinet zal nagaan welke opgaven (toekomstige) krimp in delen van Nederland buiten de Randstad met zich meebrengt. Een eerste mogelijkheid daarvoor ontstaat bij de verkenning van een mogelijk visietraject voor de nationale stedelijke netwerken in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. Ten tweede zal het kabinet aan het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) vragen de consequenties voor het nationaal ruimtelijk beleid in beeld te brengen.

Op dit moment is er sprake van een grote **'mismatch' op de huizenmarkt** tussen vraag en aanbod, zowel in kwaliteit als kwantiteit. De huizenvoorraad voor middengroepen en hogere inkomensgroepen in Amsterdam en Rotterdam moet worden vergroot. Institutionele ingrepen in de woningmarkt kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van deze mismatch. De kwaliteit van woningen blijft achter bij de wensen van de stadsbevolking terwijl het aanbod van banen die weinig

Stad	Aantal inwoners		Bevolkingsgroei	
	2007 (x 1.000)	2025 (x 1.000)	absoluut (x 1.000)	relatief (in %)
Amsterdam	743	837	94	12,6
Rotterdam	584	580	-5	-0,8
Den Haag	474	511	37	7,7
Utrecht	288	392	104	36,0

**Tabel 3.**  
Bevolkingsomvang en groei van de vier grote steden. Dit is exclusief de groei van Flevoland van 76.000 inwoners die met name neerslaat in Almere en een relatie heeft met Amsterdam en Utrecht.

Bron: CBS en PBL, 2008.

scholing vragen eveneens zeer laag is. Deze mismatch en het 'op slot zitten' van de woningmarkt zijn volgens de OESO belangrijke factoren die economische groei in de Randstad belemmeren. Samengevat is er behoefte aan woningen in alle typen milieus, maar met name groenstedelijk en centrumstedelijk. Méér woningen vergen méér ruimte. Dit verhoogt de druk op de relatief groene en open ruimte rond de steden. Om te voorkomen dat deze nog verder inkrimpen en versnipperen, zal het nodig zijn een fors deel van de woningbouwopgave door transformatie en herstructurering in bestaand stedelijk gebied te realiseren. Dit zal een ingewikkelde opgave zijn, die veel innovatiekracht vraagt.

Door toenemende welvaart, individualisering en de verandering van de bevolkingsamenstelling zullen burgers steeds hogere en meer diverse eisen stellen aan hun directe **woonomgeving**. Factoren als sociale veiligheid, leefbaarheid, 'quality of life' en de identiteit van woonomgevingen (met identiteitsdragers zoals een verbouwd pakhuis of een oude molen) worden steeds belangrijker. Daarnaast is nu al zichtbaar dat personen die één of meer sociaal-culturele kenmerken delen, elkaar steeds meer opzoeken in bestaande en nieuwe woonmilieus. Leefstijlen en niet zozeer inkomensverschillen, zijn meer en meer bepalend voor de keuze van woonmilieus. In het algemeen geldt dat de steden meer aantrekkingskracht hebben voor hoogopgeleide, kapitaalkrachtige huishoudens die vooral een culturele binding met de stedelijkheid van de stad willen aangaan. Het gaat

daarbij om 'immateriële' kwaliteiten in termen van kennisuitwisseling, sociale relaties en stedelijke allure die leiden tot hernieuwde culturele bindingen. Voor de toekomst kan ook rekening worden gehouden met andere type woonmilieus zoals 'seniorensteden'.

De **ruimtelijke en leefkwaliteit rondom de steden** draagt ook bij aan een aantrekkelijke woonomgeving. In deze gebieden is er door de aanhoudende verstedelijkingsdruk echter steeds minder ruimte voor openheid, stilte en recreatiemogelijkheden. Daar komt nog eens bij dat overgebleven open en groene gebieden over het algemeen niet goed toegankelijk zijn vanuit de steden. Met name rondom Rotterdam bestaan op dit gebied forse problemen. Ook de 'verrommeling' van het landschap en de bereikbaarheidsproblemen op stadsregionale schaal hebben negatieve effecten op de leefkwaliteit in de Randstad. De laatste decennia zijn delen van deze gebieden steeds vaker in gebruik genomen door stedelijke functies. Het groen in de Randstad is – over een langere periode gezien – niet opgewassen tegen de verstedelijkingsdruk. Hierdoor vervaagt het contrast tussen stad en land en ontstaat er in toenemende mate publieke irritatie over 'verrommeling' van het landschap en een gevoel van 'volte'. Het landschap heeft onvoldoende kwaliteit. Door een beperkte ontsluiting is ook de toegankelijkheid van de nog resterende open groenblauwe gebieden onvoldoende. Hierdoor zijn de mogelijkheden om 'openheid' te ervaren en te recreëren in de groen-blauwe

73 CBS en Planbureau voor de Leefomgeving (2008). Regionale bevolkings- en huishoudensprognose.  
74 Verstedelijkingsafspraken 2010-2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 27 562 en 31 200 XVIII, nr. 15.  
75 OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

76 Beroepsvereniging en netwerk voor professionals die werken aan ruimtelijke ontwikkeling, bouwen en wonen.  
77 Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam (2007) Amsterdam in cijfers, Amsterdam.  
78 Zie hiervoor: VROM-raad (2006). Stad en stijging: sociale stijging als leidraad voor stedelijke vernieuwing, advies 054, Den Haag; Platvoet, L. en Van Poelgeest, M. (2007). De stad als emancipatiemachine, Bussum.

## Box 7.

### RESULTATEN UIT DE DIALOOG; OVER WOON- EN LEEFKLIAMAAT

Het woon-, werk- en leefklimaat leek voor de meeste burgers onlosmakelijk verbonden te zijn met een goede bereikbaarheid en veel groen. Uit de discussies kwam verder naar voren dat een goede mix van de bevolkingsgroepen gewenst is om de steden van de Randstad 'gezond' te houden. 'De Randstad is van iedereen'. Er is in 2040 meer sprake van diversiteit in de steden, aldus de burger. Hiervoor moet dan ook geïnvesteerd worden in integratie en betaalbare woningen om gettovorming te voorkomen. Bij de Randstadtafels kwam aan de orde dat er meer creatieve concepten ontwikkeld kunnen worden samen met de gebruikers. Dubbel gebruik van multifunctionele ruimtes, zowel qua ruimte als qua tijd. Veel mensen vinden het hergebruik van oude woonwijken, havens en industriegebieden belangrijk. Uit de online-toets komt opvallend genoeg ook naar voren dat er draagvlak is voor meer appartementen dan voor huizen met tuinen. Wel wordt hierbij aangetekend dat de appartementen dan flinke buitenruimtes moeten hebben en dat voorzieningen (zoals kinderopvang, parkeer-ruimte, winkels) binnen handbereik moeten zijn. Het 'sparen' van de groene ruimte binnen de stad is hierbij een belangrijk motief. Boven alles is men het meest ontevreden over de wijze waarop we met elkaar omgaan in de Randstad en de gezondheidsaspecten van de leefomgeving. Dit zou drastisch moeten worden aangepakt voor 2040.

buitenruimte afgenomen. Oftewel, de kwaliteit is onvoldoende om er naar toe te willen gaan en de toegankelijkheid is onvoldoende om er te kunnen komen. Om de steden van de Randstad aantrekkelijk te houden voor diverse groepen mensen is het van belang meer rekening te houden met kwalitatieve wensen voor het woon- en leefklimaat (inclusief de kwaliteit van de openbare ruimte) in de steden van de Randstad. Dit draagt (naast onderwijs- en arbeidsmarktbeleid) bij aan verkleining van de kans op segregatie in de steden in het licht van een toename van het aantal migranten en grotere verschillen in inkomensgroepen. Ook in het behouden en aantrekken van internationaal mobiele kenniswerkers is het essentieel om leefmilieus van een hoge ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

De **bereikbaarheid** binnen de Randstad is een groot probleem<sup>75</sup>. De filedruk op de wegen en het openbaar vervoerssysteem steken negatief af ten opzichte van andere stedelijke regio's in Europa. Dit geldt zowel op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad als op het niveau van de Randstad als geheel. De verwachting is dat het autobezit en totale aantal gereden kilometers nog verder zal toenemen evenals het aantal verplaatsingen. Verbeteringen zijn nodig in het functioneren van zowel het wegvervoer, als het openbaar vervoer. In de

drukke Randstad vragen deze verbeteringen altijd ook om een zorgvuldige en goede inpassing in stad en land, bijvoorbeeld in de vorm van overkapping, ondergronds bouwen of een aantrekkelijk ontwerp. De Architectuurnota en Routeontwerp bieden hiervoor handvatten. Tot 2020 wordt er door het kabinet al veel in openbaar vervoer en wegen geïnvesteerd, waardoor de druk op het mobiliteitssysteem zal afnemen. Ook de invoering van 'Anders betalen voor Mobiliteit', waarbij voor het autogebruik en niet het autobezit wordt betaald en waarbij gedifferentieerd wordt naar tijd, plaats en milieukeurmerken, zal zorgen voor een vermindering van de files. Maar het verkeers- en vervoerssysteem zal in 2020 niet af zijn. Er zullen investeringen binnen de vastgestelde kaders van het Infra-fonds noodzakelijk blijven. De groeiende mobiliteit zal blijvend, op grond van kosten-batenafwegingen, op een duurzame wijze worden gefaciliteerd. Dit betekent openbaar vervoer en fiets waar redelijkerwijs mogelijk, auto waar nodig, versterken van vervoersketens en anders betalen voor mobiliteit. Door betere vervoersverbindingen binnen de Randstad wordt de arbeids- en woningmarkt voor burgers groter en kan een betere aansluiting van vraag en aanbod plaatsvinden. Betere verbindingen maken het voor werknemers mogelijk op grotere afstand te wonen, waardoor de keuzemogelijkheden in woon- en werkplek toenemen en de ruimtedruk in de Randstad kan



verminderen. In de *Mobiliteitsaanpak* worden investeringen en maatregelen nader uitgewerkt.

De **samenstelling van de bevolking** van Nederland en in het bijzonder van de Randstad is sinds enkele decennia aan het veranderen en zal in de toekomst nog verder veranderen. Het gaat dan bijvoorbeeld om een toename van het aantal migranten naar ongeveer een derde van de Nederlandse bevolking in 2050. In de grote steden van de Randstad kan dit aandeel oplopen tot maximaal 50 procent. Een belangrijke vraag voor de toekomst is of en hoe deze verandering in de bevolkings-samenstelling ook in ruimtelijke zin zijn beslag krijgt in de steden. Er bestaan grofweg drie mogelijke ontwikkelings-

richtingen: 1) de migranten integreren geheel in de samenleving en leven in 'gemengde wijken'; 2) segregatie wordt positief benut en er ontstaan buurten als 'Little Marocco', waarin de positieve culturele eigenschappen economisch worden benut; 3) er vindt verdergaande negatieve segregatie en zelfs 'gettovorming' plaats; rijken en armen – soms nog onderverdeeld naar culturele of etnische achtergrond – leven gescheiden in aparte wijken. Dit kan leiden tot problemen. De inzet van het kabinet is erop gericht dit derde scenario geen werkelijkheid te laten worden en ontwikkelingen in deze richting tegen te gaan. Het actieplan voor sterke wijken van de minister voor Wonen, Wijken en Integratie is onder andere daarop gericht.



Onderzoeken van de gemeente Amsterdam duiden voor de lange termijn op een verdergaande **segregatie van bevolkingsgroepen**. Sommige stadsdelen worden 'witter', andere 'zwarter'. Het stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer kent in 2030 volgens deze onderzoeken nog maar 15 procent autochtone bewoners en 80 procent niet-westerse allochtonen, terwijl in het stadsdeel Zeeburg het aandeel autochtonen juist toeneemt<sup>77</sup>. Verdergaande segregatie speelt naar verwachting op lange termijn ook in de andere grote steden. Aangezien deze segregatie niet alleen etnisch van karakter is, maar ook sociaal-economisch, ligt hier een opgave voor de lange termijn. Het spreekt voor zich dat dit niet alleen een ruimtelijk-fysieke, maar ook een sociale en economische opgave is, waarbij

menging van bevolkingsgroepen niet voldoende is. Deze opgave wordt ook voor de lange termijn opgepakt door het kabinet.

Ook veranderingen in de aanwezigheid van verschillende inkomensgroepen in de steden kan in de toekomst de bevolkings-samenstelling veranderen. Voor het goed functioneren van een stad is het van belang dat er van elke inkomensgroep, hogemidden- en lage inkomensgroepen, voldoende mensen in de stad gevestigd zijn. De aanwezigheid van 'elite' levert werkgelegenheid op, de middengroepen dragen bij met 'sociaal kapitaal' (bijvoorbeeld het bestuur van het verenigingsleven) en de lage inkomensgroepen leveren arbeid. Dit systeem kan goed blijven werken als de sociale samenstelling van de

## Box 8.

### RESULTATEN UIT DE DIALOOG; OVER BEREIKBAARHEID EN ECONOMIE

Veel burgers spreken de voorkeur uit voor een openbaar vervoer dat betaalbaar (liefst zelfs gratis) en snel is, betrouwbaar, comfortabel, met een hoge frequentie en met meer capaciteit. Bijna 75 procent vindt het onacceptabel als men meer zou moeten betalen voor het openbaar vervoer, zelfs wanneer kwaliteitsverbetering daarvan de reden is. Als er geïnvesteerd moet worden in OV dan verkiezen burgers het verbeteren van het OV tussen steden boven het OV in de steden. De beperkte schaal van de meeste steden en het fietsgebruik kan hiervoor een verklaring zijn. Op de weg dienen de echte knelpunten opgelost te zijn in 2040. Burgers zien hierbij een mogelijkheid in het ontvlechten van de snelwegen voor doorgaand verkeer (dat dan bijvoorbeeld ten goede zou komen aan het vrachtverkeer) en het 'regionale' verkeer.

Wat betreft het onderwerp economie spreken burgers zich uit voor het voortbouwen op bestaande sterktes in de regio. Ook vinden velen dat thuiswerken bevorderd moet worden. Het overgrote deel van de respondenten is bereid één dag in de week thuis te werken. Daarnaast vindt men flexibilisering van de werktijden een belangrijke opgave in verband met het verbeteren van de bereikbaarheid. Bijna de helft van de ondervraagden adviseert het kabinet de economische ontwikkeling niet te concentreren maar juist te spreiden over de verschillende steden met behoud van eigen sterke kwaliteiten. Dat past bij de Nederlandse traditie om de welvaart te verdelen en uitschieters af te remmen. Het is de vraag hoe zich dit verhoudt tot de internationale concurrentie en het doel van het kabinet tot de internationale top te behoren. Deskundigen waren op dit punt verdeeld. Het NIROV<sup>76</sup> vatte de dialoogweek voor stakeholders onder andere samen met de kreet 'geef Amsterdam vleugels'. Anderen gaven aan dat de inzet zoveel mogelijk naar rato moest worden verspreid 'omdat dat bij Nederland past'. Weer anderen erkenden de bijzondere positie van Amsterdam, maar benadrukten ook de elders aanwezige krachten en stelden dat alleen de optelsom van de verschillende steden internationaal concurrerend kon zijn.

stedelijke bevolking in evenwicht blijft. Dit vraagt zowel om aantrekkelijke woonmilieus voor hoger opgeleiden en om aandacht voor integratie en participatie, als om het creëren van kansen voor onderwijs en banen voor lager opgeleiden. Op deze manier kan de stad zijn functie als 'roltrap' en 'emancipatiemachine' vervullen; ook de VROM-raad adviseert om bewoners van steden via onderwijs, arbeid, wonen, sport en cultuur te ondersteunen om te kunnen stijgen op de sociale en maatschappelijke ladder<sup>78</sup>. In de centrale steden van de Randstad is de concentratie van mensen met weinig kansen, lage opleiding, psycho/sociale problematiek relatief groot. Dit vergroot de kans op onrust en onveiligheid en daarmee de kans dat hogere inkomensgroepen wegtrekken uit de stad. Recentelijk onderzoek door de stichting 'Atlas voor Gemeenten' heeft aangetoond dat dit ook speelt in nieuwe steden als Zoetermeer en Spijkenisse. Deze snelgroeiende gemeenten krijgen al wel te maken met grootstedelijke

problematiek op het gebied van leefbaarheid en veiligheid, maar ze missen de voordelen van de traditionele steden zoals een divers aanbod op het gebied van kunst, cultuur en andere voorzieningen en (cultuur)historisch aantrekkelijke kwaliteiten. In Rotterdam speelt al jaren een trek van de middengroepen naar de randgemeenten. Dat maakt de bevolkingssamenstelling van Rotterdam in sociaal-economisch opzicht eenzijdiger en minder kansrijk. Het is in de regio Rotterdam dan ook van belang dat er afspraken over het woningbouwprogramma komen tussen de stad en haar randgemeenten, opdat die onder meer ook een deel van de sociale woningbouw voor de langere termijn voor hun rekening nemen.

De groeiende tweedeling in diverse steden in de Randstad – naar inkomen, religie, herkomst en opleidingsniveau – vraagt om het vergroten van de **sociale en economische participatie** van burgers. In het bijzonder vraagt de positie van (allochtone)

jongeren om aandacht. Het gaat vooral om het vergroten van kansen, door vergroting van deelname aan onderwijs, het voorkomen van schooluitval en het verkleinen van de afstand tot de arbeidsmarkt. Ook gezondheid speelt bij deze participatie een belangrijke rol. De fysieke omgeving speelt een belangrijke rol in het creëren van een omgeving die een gezonde leefstijl gemakkelijker mogelijk maakt onder andere door bij te dragen aan het terugdringen van overgewicht<sup>79</sup>. De SER wijst in haar advies op de dreigende polarisatie van de kwalificatiestructuur, die des te verontrustender is aangezien deze polarisatie in belangrijke mate het onderscheid allochtoon-autochtoon volgt<sup>80</sup>. Het vergroten van de participatie is op langere termijn ook van belang voor het in stand houden van de economische motorfunctie van de Randstad. De toenemende vergrijzing maakt een hogere arbeidsparticipatie immers noodzakelijk. Het tekort aan gekwalificeerd personeel dreigt de groei van de economie te remmen. Een beter opleidingsniveau van jongeren moet leiden tot een kleinere mismatch op de arbeidsmarkt. Het gaat hierbij niet alleen om hoger, maar ook om een voldoende startkwalificatie als de school verlaten wordt. Meer concreet gaat het om het vergroten van de deelname aan onderwijs, voorkomen van schooluitval en het verkleinen van de afstand tot de arbeidsmarkt, het verbeteren van de werking van de arbeidsmarkt en het stimuleren van ondernemerschap. Hoewel het bij dit thema primair om 'niet-fysieke' aspecten gaat, kunnen fysieke maatregelen wel een duidelijke bijdrage leveren aan het slagen op dit thema. Het gaat dan om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de fysieke onderwijs- en kennis-infrastructuur.

Een andere belangrijke opgave voor de steden in de Randstad betreft de **gebrekkige sociale cohesie en onveiligheid**. Terwijl delen van de steden steeds welvarender worden, blijven andere delen gekenmerkt door een eenzijdige kansarme bevolkingssamenstelling. Deze ruimtelijke segregatie kan zich verharden. De WLO-studie geeft aan dat met name in de scenario's met de grootste woningvraag ('Global Economy' en 'Transatlantic Markets') inkomensverschillen en marktwerking

kunnen leiden tot een verdere ruimtelijke uitsortering van groepen op de woningmarkt. Dan bestaat het risico dat er op ongunstig gelegen locaties zeer onaantrekkelijke buurten ontstaan voor de allerlaagste inkomens. Die bewoners hebben geen middelen om hun verouderde woningvoorraad en woonomgeving aan te pakken, en andere marktpartijen hebben er geen belang bij. In deze gebieden dreigt een generatie op te groeien, die op grote afstand staat van de rest van de stedelijke samenleving. Inkomen en gezondheid blijven achter en er is een lage participatiegraad in economische en maatschappelijke activiteiten. Deze niet-fysieke opgave is nauw verbonden met de fysieke opgave om de vaak eenzijdige goedkope woningvoorraad in met name de grote steden in de Randstad te herstructureren en te zorgen voor meer differentiatie in de stedelijke woningvoorraad.

Voor een regio als de Randstad die een internationaal knooppunt wil zijn van goederen en personen en zich internationaal als vooraanstaande regio wil profileren, is een **open en tolerante cultuur** een eerste vereiste. Hoewel beleidsmatig moeilijk te beïnvloeden, is een dergelijke culturele houding wel van groot belang. Vlotte en zakelijke procedures voor toelating van (tijdelijke) werkmigranten en hun gezinsleden zijn hiervan een voorbeeld. In de komende decennia blijft er een grote opgave bestaan op het terrein van **integratie**. Naar analogie van het SER-advies en de OESO Review is daarom sprake van een tweezijdige beleidsopdracht: enerzijds het aantrekken van hoogopgeleide kennisimmigranten om het tekort aan hoger opgeleiden op te vangen en anderzijds ervoor zorgen dat laagopgeleide immigranten mee kunnen doen. Zeker bij een toenemende immigratie, vooral als het daarbij gaat om laagopgeleide gezinsimmigranten, zullen in bepaalde wijken de sociale en leefbaarheidsproblemen toenemen doordat participatie van bepaalde groepen achterblijft. Hier ligt een belangrijke relatie met de fysieke herstructureringsopgave in de steden en met het woningmarkt-, onderwijs- en arbeidsmarktbeleid. De woningmarkt blijft een sleutelfactor bij het versterken van de Randstad<sup>81</sup>. De woningmarkt heeft invloed op het economisch

79 Het kabinet heeft het belang van brede preventieaanpak beschreven in haar preventievisie: 'Gezond zijn, gezond blijven' (nr. 22894 nr. 134, sept. 2007) en bereidt hiervoor onder meer de Nota Overgewicht voor.

80 SER (2008). Zuinig op de Randstad, Den Haag.

81 OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

82 Ruimtelijk Planbureau (2007). Een nieuwe stedelijke agenda, Den Haag.

83 RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO), Den Haag.

84 Dit is de uitbreidingsopgave (verdichting + uitleg).



en sociale functioneren van steden, zoals het vestigingsklimaat, het voorzieningenniveau en de leefkwaliteit in wijken<sup>82</sup>. Door goed onderwijs kunnen onder meer de kansen van de kinderen uit de lagere inkomensgroepen worden verbeterd. Er is sprake van een tekort aan leraren en een hardnekkige uitval van leerlingen. In de steden blijken met name de mensen uit de hogere inkomensgroepen hun kinderen naar 'witte' scholen in de randgemeenten te sturen. Via het onderwijs kan, zeker op lange termijn, de koppeling tussen etniciteit en sociaal-economische achterstanden worden doorbroken. Hierin zijn de laatste jaren al bemoedigende resultaten geboekt. Zo is de deelname van niet-westerse allochtonen aan het HBO de laatste jaren bijna verdubbeld. Toch concentreert een aantal problemen in het onderwijs zich juist in de Randstad; het lerarentekort en vroegtijdige schooluitval zijn daar voorbeelden van. De cumulatie van deze problematiek, zoals ook in de genoemde wijken, vormt daarmee een belemmering voor het wegwerken van sociaal-economische achterstanden onder een aantal bevolkingsgroepen. Via investeringen in voor- en voegschoolse educatie, het halveren van vroegtijdige schooluitval en het aanpakken van uitval in het Hoger Onderwijs zal daarmee ook juist in de Randstad veel resultaat geboekt moeten worden.

Uit deze paragraaf (sociaal venster op de Randstad) blijkt dat het kabinet voor de korte termijn veel in gang zet, maar ook dat een dergelijke **inzet voor de lange termijn** nodig blijft om de sociale opgaven te beantwoorden en kansen te benutten. De bevolking blijft in de Randstad niet alleen groeien en de kwaliteitseisen van deze bevolking worden hoger en meer divers, maar ook bestaat er een kans op verdergaande cumulatie van problemen op specifieke plekken in de steden en verdere toename van de tweedelingen naar inkomen, herkomst en opleidingsniveau. Deze opgaven vragen voor de lange termijn om aandacht voor de aantrekkelijkheid van de steden (onder meer in relatie tot hun randgemeenten) en van de voormalige groeikernen. Het gaat dan zowel om de ruimtelijk-fysieke als de niet-ruimtelijke voorwaarden. In deze visie (in hoofdstuk 3) maakt het kabinet de ruimtelijke keuzes die voor de lange termijn nodig zijn.

## 2.6. Ruimtebehoefte

Deze langetermijnvisie voor de Randstad is gebaseerd op twee scenario's met een relatief hoge en trendmatige groei van respectievelijk 2,6 en 1,9 procent (respectievelijk de scenario's 'Global Economy' en 'Transatlantic Market')<sup>83</sup>. Hoewel een gemiddelde groei van circa 2 procent historisch gezien niet hoog is, past het gebruik van relatief hoge scenario's bij de ambitie van het kabinet om de Randstad te laten uitgroeien tot een topregio in Europa. Omdat de toekomst onzeker is en allerlei trendbreuken kunnen optreden, leveren beide scenario's bovendien de meest robuuste beleidskeuzes op. Als bij een hoge groei de vraag naar ruimte om te wonen, werken en recreëren sterk toeneemt, hoeven niet op het laatste moment maatregelen te worden genomen die niet optimaal zijn. Hierbij geldt ook dat er voor de Randstad op weg naar 2040 een blijvend hoge ruimtebehoefte wordt verwacht, terwijl krimp in de komende decennia vooral in de perifere delen van Nederland wordt voorzien. In bijlage 1 is een uitgebreide toelichting op de ruimtebehoefte opgenomen.

### Ruimtebehoefte per ruimtegebruiksfunctie in de Randstad

In tabel 4 is een indicatie gegeven van de mogelijke ruimtebehoefte voor verschillende ruimtegebruiksfuncties in de Randstad voor de periode 2010-2040. Hiervoor is gebruik gemaakt van modelberekeningen van de studie 'Nederland Later'. Ook Nederland Later gaat uit van het scenario 'Transatlantic Market' voor een trendmatige groei en het scenario 'Global Economy' voor een hoge groei.

Uit de scenario's blijkt dat er de komende decennia een grote vraag naar ruimte is in de Randstad. De meeste nieuwe ruimte is nodig voor wonen. Om in deze ruimtebehoefte te voorzien, is een strategie nodig die bijdraagt aan een duurzaam evenwicht tussen verstedelijking en groenblauwe kwaliteiten. Daarbij hoort niet alleen een goede klimaatbestendige inrichting, maar ook een duurzame versterking van groenblauwe kwaliteiten en zorgvuldige verstedelijkingskeuzes die rekening houden met de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen en de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten in het bijzonder. Een optimale benutting van de bestaande bebouwde gebieden voor wonen en werken is hierbij van grote betekenis.

Randstad	Trendmatige ruimtegebruik			Hoge ruimtegebruik		
	2010	2020	2040	2010	2020	2040
Wonen	106.000	113.200	122.300	108.500	119.900	136.800
Werken	31.000	33.900	33.700	31.900	35.700	37.900
Recreatie	6.900	7.000	8.400	6.700	7.000	7.800
Natuur	58.200	74.700	74.700	58.200	75.200	75.200
Landbouw	215.500	190.700	180.700	212.400	182.000	162.500
Glastuinbouw	10.300	9.100	8.900	10.300	8.700	8.400
Infrastructuur	18.200	18.700	18.700	18.200	18.700	18.700
Water	70.500	69.500	69.500	70.500	69.500	69.500
<b>Noordelijke Randstad</b>	<b>Trendmatige ruimtegebruik</b>			<b>Hoge ruimtegebruik</b>		
	2010	2020	2040	2010	2020	2040
Wonen	54.100	57.800	61.200	55.400	61.600	69.600
Werken	14.100	15.900	15.600	14.500	16.400	16.300
Recreatie	3.600	3.700	4.000	3.400	3.500	3.700
Natuur	42.400	50.100	50.100	42.400	49.700	49.700
Landbouw	90.300	77.800	74.400	88.900	74.100	66.200
Glastuinbouw	1.600	700	700	1.600	600	500
Infrastructuur	9.900	10.000	10.000	9.900	10.000	10.000
Water	42.700	42.700	42.700	42.700	42.700	42.700
<b>Zuidelijk Randstad</b>	<b>Trendmatige ruimtegebruik</b>			<b>Hoge ruimtegebruik</b>		
	2010	2020	2040	2010	2020	2040
Wonen	46.000	49.000	53.900	47.100	51.200	58.900
Werken	15.300	16.300	16.300	15.900	16.700	18.300
Recreatie	2.900	2.900	3.100	2.900	2.900	3.60
Natuur	17.200	22.300	22.300	17.100	22.000	22.000
Landbouw	57.300	49.400	45.100	55.700	47.200	37.600
Glastuinbouw	8.700	8.100	7.400	8.700	8.000	7.700
Infrastructuur	7.200	7.500	7.500	7.200	7.500	7.500
Water	30.900	30.000	30.000	30.900	30.000	30.000

**Tabel 4.**  
Indicatie van het ruimtegebruik in de Randstad in de periode 2010-2040 (in hectares).

Bron: MNP, Nederland Later, 2007.

De bandbreedte in het aantal woningen dat van 2010 tot 2040 in de Randstad moet worden gerealiseerd<sup>84</sup> loopt van 493.000 tot ruim 1.000.000 woningen. De groei zal na 2020 in het trendmatige groeiscenario flink afnemen. Het hoge groeiscenario laat een geringere afname zien. Er is in beide scenario's geen sprake van krimp in de Randstad. De afspraken over globale woningaantallen tot 2030 die zijn gemaakt met de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de Utrechtse regio zijn iets hoger dan de trendmatige groei. De uitbreidingsopgave 2010-2020 ligt voor de noordelijke Randstad dicht bij het hoge groeiscenario.

In de scenario's is uitgegaan van een grote vraag naar verschillende stads- en dorpsmilieus. Opgeteld gaat het in totaal om ongeveer 10 tot 20 keer de omvang van Amersfoort, een middelgrote stad met diverse woonmilieus en dichtheden. De omvang van 10x Amersfoort past bij de locaties die nu al zijn voorzien (binnenstedelijk en daar buiten). Als de ruimtebehoefte hoger uitvalt zullen aanvullende keuzes nodig zijn. Uit verschillende onderzoeken komt vaak een grote voorkeur naar voren voor groen en landelijk wonen, van ruim 60 tot 80 procent van alle woningzoekenden in Nederland. Deze voorkeur verschilt wel per stedelijke regio en is afhankelijk van inkomensniveau, opleidingsniveau en andere bevolkingskenmerken. De relatief hoge voorkeur voor groen en landelijk wonen is overigens vergelijkbaar met de in de Nota Ruimte gebruikte getallen waarin voor de periode 2010-2030 is uitgegaan van 64 procent. Rust, ruimte en veiligheid zijn naast de aanwezigheid van groen belangrijke kenmerken voor de keuze voor een landelijk woonmilieu. Woonvoorkeuren van mensen hebben overigens een relatie met de persoonlijke welvaart, het aanbod van woningen en de verwachte ontwikkeling van de prijzen van woningen. Bij de voorkeur van burgers spelen met name woningen en woonmilieus een rol die mensen financieel, sociaal en economisch haalbaar achten. De bereikbaarheid van wonen en werken speelt daarbij een rol, maar ook de prijs van de woning en het inkomen van burgers. De voorkeur kan dan ook worden beïnvloed, onder andere door het aanbod. In de scenario's is daarmee geen rekening gehouden. Het is dan ook de ambitie van het kabinet de mogelijkheden in het bestaande stedelijke gebied zo optimaal mogelijk te benutten en dat op een dermate aantrekkelijke wijze te doen dat meer mensen dit aantrekkelijk vinden. De stedelijke revival van de laatste jaren, de grote vraag naar

woningen in onder meer Utrecht, Leiden en Amsterdam en de door het CBS en het Planbureau voor de leefomgeving verwachte groei van de meeste steden in de komende jaren lijkt dit te ondersteunen. Dit sluit ook aan bij de resultaten uit de dialoog met burgers die in het kader van Randstad 2040 is gevoerd. Op grond hiervan lijkt er meer draagvlak te bestaan dan gedacht voor appartementen (en collectief groen) (zie box 7). Naast de vraag naar groene woonmilieus is ook de vraag naar centrum-stedelijke woonmilieus groot. Behalve de hogere woningdichtheden is de nabijheid van voorzieningen zoals detailhandel, bioscopen, musea, theaters en zakelijke diensten bepalend voor een centrum-stedelijk woonmilieu.

### Uitgangssituatie voor Randstad 2040

Als uitgangssituatie voor de aanvullende keuzes in deze langetermijnvisie gaat het kabinet uit van de bestuurlijke afspraken over de kwantitatieve woningbouwopgaven voor de periode 2010-2030 zoals die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt. Het gaat per saldo om 150.000 woningen voor de Noordvleugel<sup>85</sup>, 165.000 voor de Zuidvleugel en 69.000 voor de Utrechtse regio<sup>86</sup>. Om deze afspraken waar te kunnen maken, moeten ze in financiële zin nog nader worden uitgewerkt. De woningmarkt eist dat diverse woonmilieus – van binnenstedelijk tot suburbaan – gelijktijdig en op meer locaties worden aangeboden om risico's te spreiden en om in te kunnen spelen op uiteenlopende woonwensen. Dit komt tot uitdrukking in de verschillende programma's. In de zuidelijke Randstad wordt een belangrijk deel van de woningbouwproductie gepland binnen het bestaande bebouwde gebied van de steden Den Haag en Rotterdam en in nieuwe locaties als Valkenburg en de Zuidplaspolder. In de Utrechtse regio wordt in het Randstad Urgentproject 'Duurzaam bouwen in de NV Utrecht' gewerkt aan een uitwerking van deze kwantitatieve afspraken tot 2030<sup>87</sup>. Het Noordvleugelprogramma 2010-2030 is opgebouwd uit een combinatie van diverse binnenstedelijke locaties (65.000, waarvan 50.000 in Amsterdam), uitleglocaties in met name de Haarlemmermeer (15.000) en Almere (45.000<sup>88</sup>), en enkele kleine verspreide locaties.



In aansluiting op de Nota Ruimte gaat het kabinet uit van een verdichtingsambitie van gemiddeld 40 procent binnen het bestaand bebouwd gebied van 2000. Het huidige niveau van verdichting ligt volgens de eerste vervolgmeting van de Monitor Nota Ruimte voor 2004-2006 op 34 procent<sup>89</sup>. In de Randstad variëren de gerealiseerde verdichtingspercentages van 9 procent voor Flevoland tot 36 procent voor de agglomeratie Haarlem. Het gemiddelde verdichtingspercentage van de Randstad is 24 procent. De verschillen tussen de gerealiseerde verdichtingspercentages van de noordelijke Randstad en de zuidelijke Randstad zijn niet groot. Het Milieu- en Natuurplanbureau verwacht dat het gerealiseerde verdichtingspercentage zonder extra inspanningen in de periode van 2010 tot 2020 zal

gaan afnemen<sup>90</sup>. Voor deze periode bedraagt het verwachte, gemiddelde verdichtingspercentage voor de Randstad circa 12 procent. Dat hangt samen met het feit dat de relatief eenvoudige verdichtingsmogelijkheden dan zijn benut. De verdichtingsambitie van het kabinet is in dit licht dan ook groot.

## Box 9. DELTAPOORT

Deltapoort, het gebied tussen Rotterdam en de Drechtsteden, valt onder de directe invloedssfeer van de mainport Rotterdam. In het advies van de VROM-raad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en Raad voor het Landelijk Gebied wordt Deltapoort genoemd als een relatief zwakke regio in de zuidelijke Randstad. Het gebied kampt met de gevolgen van deïndustrialisatie en scoort benedengemiddeld op enkele sociaal-economische indicatoren. Ook de woon- en leefomgeving is op onderdelen onvoldoende aantrekkelijk. Mede daardoor dreigt ook een negatieve ontwikkeling voor hoogwaardige, kennisintensieve activiteiten.

Tegelijkertijd beschikt de regio ook over kansen en intrinsieke kwaliteiten. De kansen die voortvloeien uit de ligging langs de hoofdroutes van wegen (A15, A16, N3), water en spoor, de nabijheid van de Rotterdamse haven en de unieke ligging in de Deltalandschappen van de Hoeksche Waard en de Biesbosch, kunnen bijvoorbeeld optimaler worden benut. Datzelfde geldt mogelijk voor de toeristische potenties van Dordrecht. Een betere bereikbaarheid van Deltapoort en de doorstroming via spoor, weg en water naar de Rotterdamse haven en het achterland dragen bij aan de vitaliteit van de regio. Ook is het aantrekkelijk als rijk en regio samen duurzame oplossingen bedenken en uitvoeren voor een betere externe veiligheid in relatie tot de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Op economisch gebied kent de regio een grote diversiteit aan haven-gerelateerde sectoren: distributie, logistiek, (fijn-)chemie, energie, handel, baggeraars, offshore en scheepsbouw. Deze sectoren worden gekenmerkt door een sterke internationale oriëntatie, innovaties en een hoog kennisniveau. De regio is een wereldspeler op het gebied van deltatechnologie. Rondom het cluster van water en deltakunde in Delft, Rotterdam en de Drechtsteden kan een internationaal kenniscentrum voor deltatechnologie en -design ontstaan. De regio zelf kan een proeftuin worden voor nieuwe diensten, producten en concepten voor wonen en werken in kwetsbare delta's, zoals 'floodproof bouwen' en 'urban flood management'. Een Internationale Wateracademie kan hiervoor een aanjager zijn. Daarnaast kan Deltapoort zich onderscheiden door een innovatief agrologistiek cluster als brandpunt van de nationale en internationale handel in groente en fruit.

Als de kansen en kwaliteiten kunnen worden benut, gloort er een toekomst voor Deltapoort waarin de dynamiek van de bedrijvigheid op een kwalitatieve manier in het landschap is ingepast waardoor er geen sprake meer is van 'verrommeling'. Door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, aanleg van nieuwe terreinen en duurzaam en intensief ruimtegebruik, is er voldoende ruimte voor droge en natte bedrijvigheid. Er is een verkenning gedaan naar een metropolaan park in de Deltapoort. Dat park kan mogelijk ook de deltalandschappen van Biesbosch, Groene Hart en Hoeksche Waard met elkaar verbinden en aansluiten op het recreatiegebied van Oost-IJsselmonde. Het park kan van grote waarde zijn voor dagrecreatie van bewoners van de Drechtsteden en de Rotterdamse regio. Door investeringen in de groenblauwe kwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van de regio is er een sterk woon- en leefklimaat ontstaan waarbij op innovatieve wijze is ingespeeld op de gevolgen van klimaatverandering met voldoende ruimte voor berging van water van de grote rivieren richting zee. Zo is een nieuw beleefbaar deltalandschap ontstaan, van de Biesbosch tot het Haringvliet. Voor het dichterbij brengen van dit toekomstbeeld kunnen de resultaten worden benut van de integrale gebiedsverkenning Rotterdam-Brabant (Robrant), die onder regie van het Ministerie van VROM wordt uitgevoerd. Ook kunnen de inzendingen voor de nieuwe Eo Wijersprijsvraag inspirerend werken. De partijen in de regio hebben een belangrijke taak om actief vorm te geven aan deze toekomst door bestaande initiatieven te bundelen en nieuwe impulsen te geven aan de gebiedskwaliteiten.

## 2.7. Kijk op de Randstad

### Naar een functionele, dynamische benadering

Uit de analyse van krachten en opgaven blijkt dat de Randstad geen homogeen en eenduidig af te bakenen gebied is, niet in ruimtelijke, functionele of bestuurlijke zin<sup>91</sup>. De 'krans van steden rondom een open middengebied' die KLM-directeur Plesman vanuit de lucht ooit 'Randstad Holland' noemde, is in werkelijkheid een dynamisch, kriskras-patroon van sterk uiteenlopende functionele relaties op verschillende schaalniveaus. En die dynamiek neemt alleen maar toe. Veel ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven trekken zich weinig aan van bestaande bestuurlijke of organisatorische grenzen. Het kabinet kiest daarom in haar langetermijnbeleid voor een functionele, dynamische benadering van de Randstad. Deze functionele benadering betekent dat op weg naar 2040 steeds opnieuw de kansen moeten worden gezocht en benut die voortkomen uit trends en ontwikkelingen. De opgaven die hieruit voortvloeien zullen steeds worden aangepakt op het schaalniveau dat daarvoor het beste is toegerust en met de partners die het aangaat, binnen en/of buiten de Randstad. Vanwege deze aanpak vindt dit kabinet structuurwijzigingen in de bestuurlijke organisatie van de Randstad niet nodig.

Voor veel **internationale opgaven** is de schaal van de Randstad te klein. Het waarborgen van veiligheid tegen overstromingen vraagt bijvoorbeeld een aanpak gericht op het gehele riviereengebied en de kust en dat stopt niet bij de bestuurlijke grenzen van West-Nederland. Ook de internationale netwerken waarin onze grote havens, Schiphol en de greenports een krachtige positie hebben, zijn veel groter dan de Randstad. Onder aanvoering van Rotterdam kunnen de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen samen een samenhangend concurrerend netwerk vormen dat zijn gelijke in de wereld niet kent. Ook de betekenis van (de hubfunctie van) Schiphol is in dit verband van grote betekenis. De steden van de Randstad concurreren met andere steden in Europa, zoals Londen, Parijs, Brussel, Kopenhagen, Frankfurt en Berlijn.

Op het gebied van de verstedelijking nemen de relaties tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad toe, maar vindt er ook uitdijning plaats langs de vervoersassen van de spoorwegen vanuit de Randstad in met name oostelijke en zuidelijke richting en de snelwegen A1, A2, A4, A16 en A12 in de richting van Arnhem-Nijmegen en Brabantstad (met name West-Brabant en de A2-zone)<sup>92</sup>. Goede verbindingen in deze zones zijn van belang. De HSL-zuid kan bij deze opschaling ook een rol gaan spelen<sup>93</sup>. Het kabinet geeft in deze visie aan wat er op de internationale ruimtelijke agenda staat.

Naast een belangrijke internationale agenda, spelen de meeste opgaven zich de komende decennia af op het **regionale schaalniveau**. Daarom wil het kabinet inzetten op de zuidelijke Randstad (Rotterdam-Den Haag) en de noordelijke Randstad (Amsterdam-Almere-Utrecht). Om de samenhang op deze schaal voor elkaar te krijgen en van de agglomeratievoordelen van een noordelijke en een zuidelijke Randstad te kunnen profiteren, moet veel werk worden verzet. Dit geldt vooral voor de opgaven op het gebied van bereikbaarheid (openbaar vervoer en weg), verstedelijking, knooppuntontwikkeling en groen en water in en nabij de steden. Locatiekeuzen voor verstedelijking en investeringen in bereikbaarheid spelen een cruciale rol bij het vergroten van de samenhang binnen en tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad. Belangrijk daarbij is om de opgaven van natuur, water en landschap op orde te hebben en ervoor te zorgen dat deze de ruimtelijke dynamiek in belangrijke mate kunnen sturen. De twee stedelijke zwaartepunten van de Randstad hebben in veel opzichten vergelijkbare ruimtelijke en andere opgaven voor de lange termijn. Met de 'opschaling' in de aanpak van de opgaven wordt het mogelijk om de interactie en samenhang eerst *binnen* en mogelijk op termijn ook *tussen* beide delen van de Randstad verder te vergroten. Wat dit laatste betreft, kan dit op termijn bijdragen aan een toename van de betekenis van het gebied dat tussen beide Randstaddelen in ligt<sup>94</sup>. Datzelfde geldt voor de functionele relaties met andere stedelijke gebieden, met name die in Oost- en Zuid-Nederland

85 Deze regio noemt zich intussen 'Metropoolregio Amsterdam'.

86 Ministerie van VROM (2006) Zuidvleugelbrief – Kabinetsbesluiten voor de Zuidvleugel van de Randstad, Den Haag.

87 Zie ook box 18.

88 De totale kwantitatieve opgave voor Almere is 60.000 woningen. Een deel daarvan (15.000) is bedoeld om de Utrechtse groei op te vangen.

89 Monitor Nota Ruimte (2008), eerste vervolgmeting, RPB/MNP, Den Haag.

90 Milieu- en Natuurplanbureau (2007) Nederland Later – Tweede Duurzaamheidsverkenning deel fysieke leefomgeving Nederland, Bilthoven, MNP-publicatienummer 500127001/2007.

91 SER (2008). Zuinig op de Randstad, Den Haag.

92 Vink, B.L. (2006) 'Naar een strategische agenda voor een (uitdijende) Randstad', in RPB in debat, nr. 6, Den Haag.

93 Klarus, B. (2008). 'De nieuwe werkelijkheid van de HSL-Zuid', in: Building Business, nr. 5, juni/juli 2008.

94 Bijvoorbeeld Haarlemmermeer, Leiden en Holland-Rijnland.

95 De relatie met (andere) stedelijke gebieden in Noord- en Oost-Nederland is minder intensief. Op grond van de WLO-scenario's wordt hierin ook geen wezenlijke verandering verwacht.

(Brabantstad en Arnhem-Nijmegen)<sup>95</sup>. Met name de ruimtelijk-economische zones van de A1, A2 en A4 spelen daarbij een belangrijke rol. In mindere mate geldt dit ook voor die waarin de A12 en A15 liggen. Doorgroei op langere termijn naar een sterker samenhangende en grotere Randstad is hiermee mogelijk.

Door de op dit moment nog beperkte functionele samenhang op het schaalniveau van de Randstad als geheel is er een beperkt aantal opgaven dat op het **schaalniveau** van de **Randstad** moet worden aangepakt. Het nationaal landschap Groene Hart, de groenblauwe ruggengraat en de kustontwikkeling zijn daar voorbeelden van, ondanks dat deze ook onderdeel zijn van een grotere, internationale structuur. Ook op het gebied van bereikbaarheid, kenniseconomie en internationale promotie en marketing liggen er opgaven op deze schaal. Specialisatie en een veel betere samenwerking tussen kennisinstellingen en bedrijven kunnen op de schaal van de Randstad worden aangepakt en bijdragen aan de internationale toppositie van de universiteiten van bijvoorbeeld Amsterdam, Utrecht, Leiden, Delft en Rotterdam. Op langere termijn kan een verdere opschaling van de aanpak van opgaven die nu nog vooral op regionaal niveau spelen, aan de orde zijn. Overigens zijn sommige onderwerpen die primair spelen op een hogere of lagere schaal dan die van de Randstad ook relevant voor de ruimtelijk-economische dynamiek, veiligheid en leefbaarheid in de Randstad. Wat de hogere schaal betreft, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de (inter)nationale hoofdverbindingssassen A1, A2 en A4 (en de spoorverbindingen in oostelijke en zuidelijke richting) waarlangs ook veel van de ruimtelijk-economische dynamiek in de Randstad zich afspeelt en die op een hoogwaardige manier moet worden ingepast. Deze assen hebben daarmee niet alleen een (inter)nationale functie, maar ze hebben ook betekenis voor de ruimtelijke structuur van de Randstad<sup>96</sup>. De veiligheid tegen overstromingen is een ander voorbeeld. Deze moet op een hoger schaalniveau dan dat van de Randstad worden aangepakt (stroomgebiedniveau), maar deze aanpak heeft effecten op de dijkkring waarbinnen vrijwel

de gehele Randstad valt. Een voorbeeld op lager schaalniveau zijn de opgaven op het gebied van integratie en leefbaarheid. Deze spelen primair in een aantal wijken van de steden. Aangezien de Randstad relatief veel van deze wijken kent, kan de mate van succes van deze aanpak ook uitstraling op het imago van de Randstad als geheel hebben.

## Ruimtelijke strategieën voor de toekomst van de Randstad

Voor een duurzame Randstad is een weloverwogen balans tussen de drie dimensies van duurzaamheid (people, planet, profit) en tussen de drie lagen uit de lagenbenadering van belang<sup>97</sup>. Op grond van de inhoudelijke analyse van krachten en opgaven kiest het kabinet voor twee ruimtelijke en integrale strategieën in de toekomstige, ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad. De **eerste strategie** is erop gericht om **water, natuur en landschap in de Nederlandse delta sterker te verbinden met de opgaven op het gebied van klimaatbestendigheid, economie en verstedelijking**. De ondergrond van water, natuur en landschap in de Randstad is ook in internationaal opzicht uniek en onderscheidend. Deze kwaliteiten worden nog maar beperkt benut om de opgaven op het gebied van verstedelijking, economie en bereikbaarheid in te vullen. Bovendien vragen ontwikkelingen in die ondergrond (klimaatverandering, bodemdaling) om aanpassing van ruimtelijke ontwikkelingen. Voorsorteren op deze ontwikkelingen biedt kansen om de ingrepen die daarvoor nodig zijn te benutten om meer kwaliteit te maken, bijvoorbeeld door een grotere diversiteit in milieus. De **tweede strategie** is erop gericht om agglomeratievoordelen te benutten door **bestaande en nieuwe netwerken van infrastructuur beter te verbinden met de verstedelijkingsopgave**. Daar is massa en interactie voor nodig. Beide ontstaan door arbeidsmarkten en woningmarkten op een hoger schaalniveau beter met elkaar te verbinden. Een goede interne bereikbaarheid binnen de noordelijke en zuidelijke Randstad is daarvoor essentieel. Het overgrote deel van de huidige functionele relaties doen zich in de Randstad op het niveau van stadsgewesten voor. Opschaling

<sup>95</sup> Zie voor deze ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen ook: Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2008) Randstad 2040, Bijdrage van de Zuidvleugel – Deel A Ontwikkelingsperspectief (en de bijbehorende aanbiedingsbrief van de voorzitter van het Bestuurlijk Platform, de Commissaris van de Koningin in de provincie Zuid-Holland).

<sup>97</sup> Beide uitvoeringsstrategieën zijn gebaseerd op een combinatie van de drie duurzaamheidsprincipes ('people', 'planet', 'profit') en de drie lagen uit de lagenbenadering (ondergrond, netwerken en occupatie). De lagenbenadering is in de Nota Ruimte gebruikt om de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur te beschrijven. De lagenbenadering is erop gericht een verantwoorde afstemming te bereiken in het ruimtegebruik van de ondergrond (bodem en water), de netwerken (van infrastructuur) en de occupatie (voor onder andere wonen, werken en recreëren).

<sup>98</sup> Gebaseerd op de OESO Review (OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands).



naar een hoger, regionaal schaalniveau draagt bij aan een grotere keuzevrijheid op de arbeidsmarkt en woningmarkt, een betere afstemming van vraag en aanbod en een groter draagvlak voor bovenregionale voorzieningen<sup>98</sup>. Dit zorgt voor een hogere arbeidsproductiviteitsgroei.

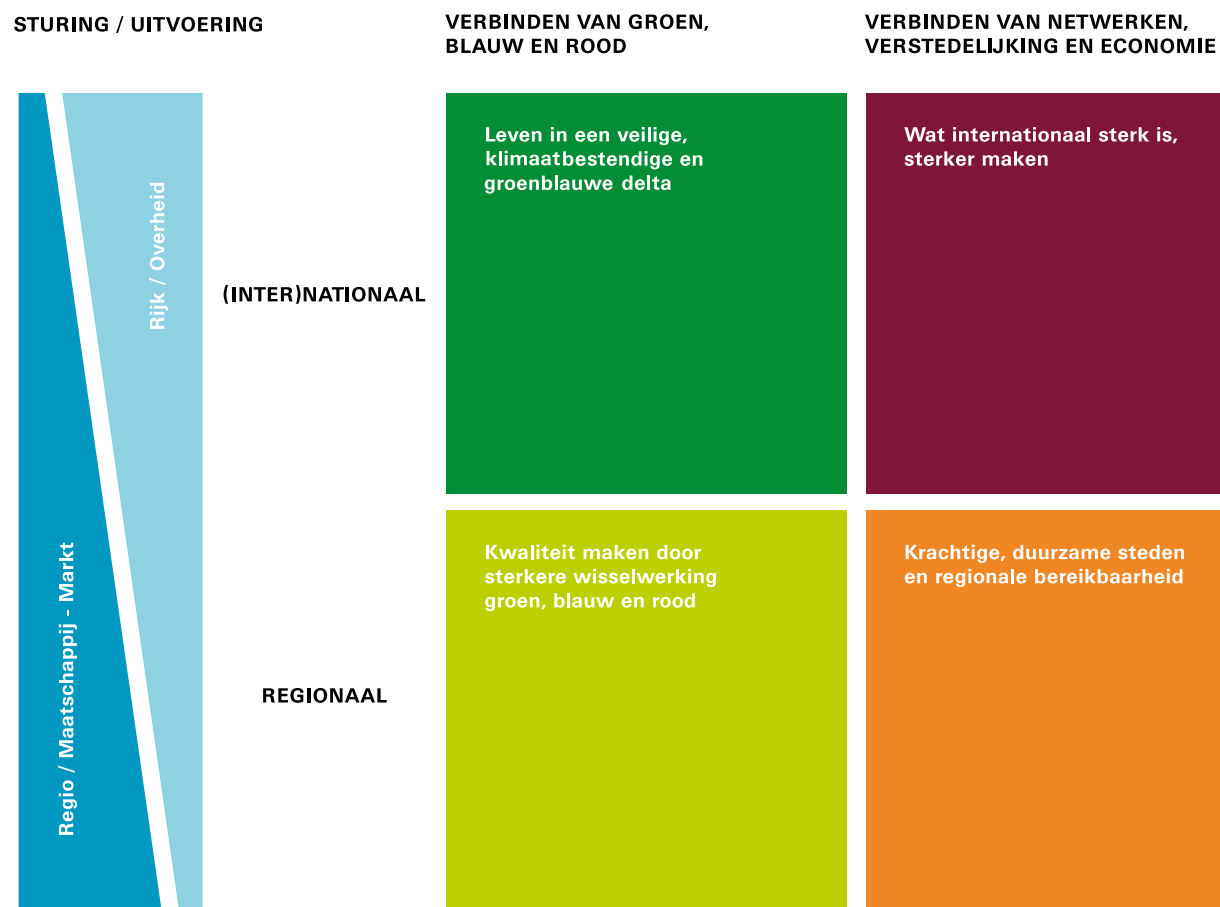
Beide uitvoeringsstrategieën zijn inzetbaar op alle schaalniveaus, van internationaal tot lokaal. Tegen de achtergrond van de analyse welke opgaven op welk schaalniveau spelen, ziet het kabinet voor het rijk primair een rol weggelegd op **(inter)nationaal** en **regionaal niveau**. Onder regionaal niveau verstaat het kabinet het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad. Voor opgaven op (inter)nationaal niveau zal het rijk

zorgdragen voor interdepartementale afstemming van beleid en investeringen. Voor opgaven op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad zal het rijk actief bijdragen aan de voorwaarden waaronder andere overheden en partijen invulling kunnen geven aan deze opgaven (zie voor concretere invulling van de rijksrol hoofdstuk 4).

Vier leidende principes voor het maken van keuzes  
De keuze van het kabinet voor deze twee ruimtelijke strategieën met een focus op twee schaalniveaus leidt tot vier **leidende principes** (zie figuur 2). De vier leidende principes zijn 1) Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta, 2) Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking tussen



groen, blauw en rood, 3) Wat internationaal sterk is, sterker maken en 4) Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid. Deze principes zijn door het kabinet onderbouwd met een analyse van krachten en opgaven (in hoofdstuk 2) en uitgewerkt in ruimtelijke rijkskeuzes (in hoofdstuk 3) en in een agenda voor uitvoering (in hoofdstuk 4). Deze principes geven in hun onderlinge samenhang en gezamenlijk richting aan de keuzes van het kabinet voor de lange termijnontwikkeling van de Randstad.



Figuur 2. Denkkader en leidende principes voor de Structuurvisie Randstad 2040.

**3.**

# Principes en keuzes

### 3.1. Leidende principes

Het kabinet wil keuzes maken vanuit vier leidende principes voor de lange termijn. In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke rijkskeuzes die invulling geven aan de leidende principes verder uitgewerkt. Aan het einde van dit hoofdstuk presenteert het kabinet een 'redeneerlijn' die de samenhang tussen de keuzes weergeeft.

Met deze principes en keuzes bouwt het kabinet voor het overgrote deel voort op het beleid in de Nota Ruimte. Het kabinet legt in deze visie voor de Randstad wel nieuwe accenten. Het gaat dan met name om de positie van het Groene Hart, de metropolitane parken, de hoge (regionaal gedifferentieerde) bundelings- en verdichtingsambities en de opschaling naar een noordelijke en zuidelijke Randstad. Ook de keuze om op termijn te bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen voor weg en spoor is zo'n nieuw accent. De principes en belangrijkste keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad kunnen in het kort als volgt worden getypeerd.

#### Principe 1: Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta

Op (inter)nationaal schaalniveau vraagt de klimaatverandering de komende jaren en ook op langere termijn investeringen in de veiligheid tegen overstromingen vanuit de rivieren en de kust. Het kabinet kiest ervoor om te blijven investeren in een delta waarin veilig geleefd en gewerkt kan worden, met een duurzame waterhuishouding die sterk sturend is voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een nieuwe balans tussen zoet en zout water en maatregelen om voor te sorteren op water tekorten geven nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. Voor het waarborgen van de veiligheid wordt ingezet op het drieluik van 1) preventieve maatregelen (investeren in waterkeringen en het watersysteem), 2) een duurzame ruimtelijke planning en 3) een verbeterde rampen-bestrijdingsorganisatie. Een robuustere, groenblauwe delta met grotere eenheden en beter onderling verbonden, zoals ook al wordt ontwikkeld met de Ecologische Hoofdstructuur, moet de ruimte bieden om deze opgaven mogelijk te maken, meer differentiatie en kwaliteit opleveren en meer bepalend zijn voor de verstedelijking.

#### Principe 2: Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood

Op regionaal schaalniveau bestaat de uitdaging om juist door combinaties van water, natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken bij te dragen aan meer diversiteit in woon-, werk- en verblijfsmilieus. De ligging van de Randstad in de Nederlandse delta is een uniek kenmerk dat kansen biedt om de economische kracht en aantrekkelijkheid van de Randstad internationaal te versterken. Het 'verborgen kapitaal' in onze landschappen en cultuurhistorie en in de historie van onze steden kan veel sterker worden benut om te zorgen voor aantrekkelijke plekken. De Nederlandse delta is door mensen gemaakt; hij kan ook door mensen worden aangepast om meer kwaliteit te maken. Speerpunten liggen in het versterken van landschappelijke kwaliteit en contrasten en in het ontwikkelen van groen-blauwe kwaliteiten in de omgeving van de grote steden.

#### Principe 3: Wat internationaal sterk is, sterker maken

Met dit principe legt het kabinet de focus op het versterken van de internationale krachten van de Randstad. Daarmee werkt het kabinet de filosofie uit 'Pieken in de delta' verder uit voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Randstad. Daarbij gaat het om het benutten en versterken van de al bestaande economisch krachtige sectoren en internationale topfuncties in de steden in relatie met de hiermee direct samenhangende potenties. De regio Amsterdam – met Schiphol als één van de grootste luchthavens van Europa en de Zuidas als internationale toplocatie – bekleedt in internationaal opzicht een topospositie door zijn meest veelzijdige economische profiel en metropolitane karakter. Rotterdam heeft een wereldhaven met een maritiem cluster dat het grootste is in Europa. De greenports zijn internationaal marktleider rond de productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationaal recht, vrede en veiligheid. De Utrechtse regio biedt een aantrekkelijke leefomgeving, een creatief kennisklimaat en profiteert van zijn centrale ligging in Nederland te midden van aantrekkelijke landschappen en dichtbij Amsterdam, Eindhoven, Wageningen en Arnhem. De opgave is om al deze internationale krachten te versterken ter verbetering van de Nederlandse concurrentiepositie en gericht op vergroting van de toegevoegde waarde

en duurzame groei. Nieuwe potenties die ontstaan door de relaties tussen de internationale krachten te versterken, kunnen daaraan ook bijdragen. Steden en stedelijke regio's moeten daarvoor hun eigen kracht zoeken, zich daarin versterken en specialiseren en zo hun bijdrage leveren aan de economische kracht van de Randstad als geheel.

#### Principe 4: Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid

De ruimtevraag in de Randstad blijft ook in de periode 2020-2040 onverminderd hoog. Het accommoderen van die ruimtevraag is naast een kwantiteitsopgave vooral ook een kwaliteitsopgave. De eisen die burgers en bedrijven aan hun leef- en werkomgeving stellen, nemen namelijk sterk toe. De resultaten van de dialoog met burgers bevestigen dit. De steden en stedelijke regio's spelen een belangrijke rol bij de invulling van deze kwantiteits- en kwaliteitsopgave. Het kabinet kiest voor een 'revival' van de stad op economisch, sociaal en cultureel gebied, en op alle schaalniveaus. Daarbij hoort een ambitieuze, maar realistische verdichtingsstrategie voor wonen, werken en voorzieningen<sup>99</sup>. Nagegaan moet worden hoe de ambities ingepast kunnen worden in de fysiek beschikbare ruimte, wat de kosten zijn en of het past bij de wensen van burgers. Bundeling, verdichting en keuze van nieuwe locaties voor de verstedelijking vinden plaats in de noordelijke en de zuidelijke Randstad: de twee stedelijke zwaartepunten. Die strategie gaat gepaard met een andere aanpak van de regionale bereikbaarheid op het niveau van de noordelijke en de zuidelijke Randstad. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid op het schaalniveau van de vleugels biedt kansen voor opschaling van de woningmarkt en arbeidsmarkt en om agglomeratievoordelen beter te benutten<sup>100</sup>. Om te voorzien in een breed aanbod aan woon- en werkmilieus wordt daarnaast op een beperkt aantal locaties ruimte geboden voor groene woon- en werkmilieus.

### 3.2. Ruimtelijke rijkskeuzes

Binnen de vier leidende principes maakt het kabinet een aantal belangrijke keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad op weg naar 2040. Omdat de toekomst onzeker is, zeker op lange termijn, wil het kabinet selectief zijn in zijn keuzes. Het wil keuzes maken die robuust zijn en flexibel. Robuust in de zin dat het kabinet verwacht dat ook bij onvoorziene omstandigheden en ontwikkelingen deze keuzes meerwaarde hebben. Flexibel in de zin dat er ruimte moet zijn voor alle partijen om nieuwe inzichten en innovaties toe te kunnen passen bij de invulling van de keuzes op weg naar 2040. Met het benoemen van deze keuzes en een aantal vervolgcacties geeft het kabinet invulling aan de rijksverantwoordelijkheid voor de Randstad ('centraal wat moet'). De ruimtelijke keuzes zijn samengevat in tabel 5. en weergegeven op kaart 5 t/m 8.

#### Keuzes voor 'Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta'

Het kabinet wil blijven investeren in een **veilige delta**. Het economisch, sociaal en ecologisch kapitaal in de Randstad is van zo'n omvang, dat 'terugtrekking' uit laag Nederland geen reële optie is. Dit geldt zowel in financieel-economisch als sociaal-maatschappelijk opzicht. De delta heeft unieke kwaliteiten op zowel cultureel, economisch en ruimtelijk opzicht en Nederland beschikt over voldoende kennis en welvaart om de delta veilig en leefbaar te houden. Daarnaast biedt de klimaatverandering in relatie met de veiligheidsopgave ook kansen. Wereldwijd kan Nederland laten zien welke kennis en ervaring is opgedaan om in een drukbevolkt kust- en deltagebied voor te sorteren op de effecten van de klimaatverandering. Dit leidt tot export van 'deltakennis'<sup>101</sup>.

Anticiperen op de klimaatverandering in de periode tot 2040 is een basisvoorwaarde voor toekomstige ontwikkeling. Op het schaalniveau van de Randstad en de Noordwest- Europese delta ligt hier een enorme opgave voor het waterbeheer in relatie met ruimtelijk-economische ontwikkeling. Het rijk heeft

<sup>99</sup> Zie ook: De basis: duurzaam stedelijk programma in: Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2008) Randstad 2040, Bijdrage van de Zuidvleugel – Deel A Ontwikkelingsperspectief (en de bijbehorende aanbiedingsbrief van de voorzitter van het Bestuurlijk Platform, de Commissaris van de Koningin in de provincie Zuid-Holland).

<sup>100</sup> Opschaling sluit aan bij aanbevelingen van de OESO om in de Randstad beter gebruik te maken van de nabijheid van de stedelijke regio's en daarmee mogelijke agglomeratievoordelen beter te benutten, OESO (2007). OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands.

<sup>101</sup> TNO (2008). Benchmark Randstad, Leefomgeving, economie en bereikbaarheid internationaal vergeleken.

een centrale rol als het gaat om veiligheidsmaatregelen langs de kust en de rivieren. Voor de kust blijft het rijk inzetten op onderhoud en versterking van de kust, onder meer door zand-suppleties. Kansen voor versterking van natuur en recreatie worden daarbij benut. Ook innovaties zoals de 'Zandmotor' kunnen interessant zijn. Langs de rivieren waarborgt het rijk een veilige afvoer van het rivierwater, bijvoorbeeld door voldoende ruimte beschikbaar te hebben<sup>102</sup>. Op lange termijn blijven investeringen nodig voor de veiligheid, vanwege de zeespiegelstijging en de grotere afvoer via de grote rivieren. Om de veiligheid van bijvoorbeeld het gebied rond Dordrecht-Rotterdam ook op lange termijn te waarborgen, moeten maatregelen worden verkend<sup>103</sup>. De keuze voor een veilige delta betekent blijvend investeren in bestaande en mogelijk nieuwe keringen (versterking van dijken), meer ruimte voor afvoer en berging van water en het accepteren van variatie in risico's tussen verschillende gebieden (vergroten water- en risicobewustzijn). Investeren in het voorkomen van overstromingen blijft de belangrijkste pijler onder het waterveiligheidsbeleid. In aanvulling daarop zal de klimaatbestendigheid van de water-huishouding een sterk sturend principe zijn bij de locatiekeuze, inrichting en/of bouw van verstedelijkingslocaties, vitale infrastructuur en kwetsbare objecten. Ook worden meer voorbereidingen getroffen voor rampenbeheersing. Het waterveiligheidsbeleid wordt op dit moment herzien. De klimaatverandering vraagt ook om een nieuwe **balans tussen zoet en zout water** en een antwoord op **watertekorten**. Lokaal zal verzilting optreden door toename van zoute kwel.

In tijden van langdurige droogte is er te weinig schoon zoetwater beschikbaar voor doorspoeling van het boezemsysteem. Dit speelt met name in de Bollenstreek, het Westland en de diepe droogmakerijen. Voor de droogmakerijen wordt in gebiedsprocessen met alle betrokken partijen aan tafel gewerkt aan oplossingen. De oplossingen zijn maatwerk en liggen in het tegengaan van de kweldruk, door het verhogen van het peil. Het kabinet werkt een voorstel uit voor een visie op de landelijke waterverdeling en zoetwatervoorziening. In

het *Nationaal Waterplan* worden deze keuzes op het gebied van het waterbeheer door het kabinet uitgewerkt voor de periode tot 2040. Daarbij wordt het advies van de *Delta-commissie* betrokken.

Het kabinet kiest voor de lange termijn voor een schaa sprong van het Groene Hart naar een '**Groenblauwe Delta**'. Op (inter)nationaal schaalniveau wil het kabinet de *grote eenheden* van water, natuur en landschap in een grotere samenhang bezien en beter met elkaar verbinden. Er zal worden nagegaan hoe op termijn het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) hiervoor kan worden ingezet. In plaats van het klassieke beeld van 'één open middengebied te midden van een ring van steden' wil het kabinet komen tot een grotere, (op onderdelen) beter beschermde en beter onderling verbonden groenblauwe structuur. Deze structuur bestaat uit een aaneenschakeling van het Rivierengebied, de Utrechtse Heuvelrug, Laag-Holland, het Groene Hart, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta en de kustzone<sup>104</sup>. Belangrijke verbindingen die hiervoor moeten worden versterkt, zijn aan de noordkant de Vechtstreek (in het verlengde van de uitspraken in de Nota Ruimte voor dit gebied) en aan de zuidkant de Biesbosch, de Merwedezone en Deltapoort<sup>105</sup>. De Eo Wijers prijsvraag 2008 die op de Deltapoort en de Vechtstreek is gericht, biedt mogelijk interessante aanknopingspunten voor verkenningen van ontwerp en uitvoering op termijn. Met dit grotere groenblauwe raamwerk zal het Groene Hart niet langer als geïsoleerd concept worden benaderd, maar als onderdeel van een veel grotere Groenblauwe Delta, waartoe ook duurzame ontwikkeling van het IJmeer en Markermeer behoort. De Kust, het IJsselmeer en de Zuidwestelijke Delta ontwikkelen zich in deze delta als de 'voortuin' van de Randstad, en het Groene Hart als de 'achtertuin'. Onder andere de huidige rijksbufferzones kunnen als eerste aanzet worden gebruikt voor sterkere verbindende schakels daartussen. Dit biedt kansen voor vernieuwende relaties tussen stad en landschap. De lijn die het kabinet inzet richting groenblauwe delta met gedifferentieerde gebiedskwaliteiten, maakt het planologisch mogelijk niet alleen parken,

102 Voor de periode tot 2015 is dit bijvoorbeeld formeel geregeld via de PKB Ruimte voor de Rivier.

103 Zie ook Startnotitie Randstad 2040 - naar een duurzame en concurrerende Europese topregio (2007).

104 Dit past bij: 'Een metropolitaan parklandschap' in: Randstad 2040': Aanbod van de vier Randstadprovincies aan visie Randstad 2040, april 2008.

105 Zie ook: Nota Ruimte, paragraaf 3.3.3 over robuuste ecologische verbindingen.

106 Zie ook: Metropoolregio Amsterdam (2007). De kracht van het landschap - Streefbeeld 2040 en actieprogramma 2020 voor het metropolitane landschap, vastgesteld conferentiedocument en besluiten voor de 7e Noordvleugelconferentie, 14 december 2007.



maar ook agrarische en beschermd landschappen samenhangend en als onderdeel van de zuidelijke en noordelijke Randstad te ontwikkelen. Niet als ruimte om de stad uit te breiden, maar voor recreatie, waterberging, natuurbeleving, stadslandbouw, zorgfuncties, kleinschalige huisvesting en dergelijke. Daarmee kunnen de landschappen rondom de stad geleidelijk een ander gebruik krijgen dan die op grotere afstand zijn gelegen<sup>106</sup>.

Er zijn verschillende redenen waarom het kabinet deze schaal-sprong belangrijk vindt. Ten eerste zal in een robuustere groenblauwe structuur ruimte gevonden kunnen worden om voor te sorteren op de effecten van de klimaatverandering.

Hoewel die effecten nog niet allemaal even duidelijk zijn, is het van belang tijdig voor te sorteren en ruimte te reserveren. Ten tweede kan deze structuur van grote eenheden een sterkere basis bieden voor een stelsel van kleinere groenblauwe verbindingen nabij de steden als sterkere contramal voor de verstedelijking. Ten derde heeft meer groen nabij de steden betekenis voor gezondheid, recreatie, natuur en de beleving van openheid. Dat biedt ook recreatieve en toeristische mogelijkheden. Cultuurhistorische elementen in het landschap kunnen worden behouden en versterkt. Dit draagt bij aan een beter en gezonder leefklimaat (zie ook de tekst onder 'Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood')



### Keuzes voor 'Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood'

Op (inter)nationaal schaalniveau heeft het kabinet gekozen voor een veilige en robuustere groenblauwe delta. Bij die keuze hoort op regionaal niveau een offensieve strategie om zoveel mogelijk kansen te benutten door water, natuur, landschap en cultuurhistorie sterker sturend te laten zijn in de ontwikkeling van de Randstad en de wisselwerking tussen

rood, groen en blauw te optimaliseren. Maatwerk is hier vereist. Binnen de grote groenblauwe delta kiest het kabinet daarom voor een **gedifferentieerdere aanpak** die meer kwaliteit kan opleveren en inspeelt op de lange termijnopgaven van klimaat, water, landbouw en woningbouw. Dat betekent bescherming (landschap, natuur) én ontwikkeling (combinaties van groen, rood en blauw). De opgave om ook voor de lange termijn te voorzien in een duurzame waterhuishouding tegen maat-

107 De Nota Ruimte geeft aan wat dat betekent voor de veenweidegebieden: "De grondgebonden landbouw is een belangrijke drager van dit cultuurlandschap. Deze unieke waarden zullen op den duur steeds meer verdwijnen door inklinking en oxidatie van het veen. [...] Gezien de regionale verschillen in de problematiek van de veenweidegebieden is een gedifferentieerde aanpak [...] gewenst. Centraal daarin staat het gebiedsspecifiek handhaven of verhogen van de grondwaterstanden, het al dan niet aanpassen van het grondgebruik, dan wel het uitsluiten van activiteiten

die leiden tot peilverlaging. Voor delen van de veenweidegebieden met een zeer sterke bodemdaling of waar zoute kwel optreedt heeft een strategie van volledige vernatting de voorkeur. Voor delen met een sterke bodemdaling is een peil van – 40 cm gewenst. In delen met een matige bodemdaling kan een waterpeil van circa – 60 cm worden gehandhaafd." Deze drie strategieën houden respectievelijk in: het ontwikkelen van natte natuur, aanpassing van de landbouw dan wel voortzetting van de landbouw in zijn huidige vorm.



## Box 10.

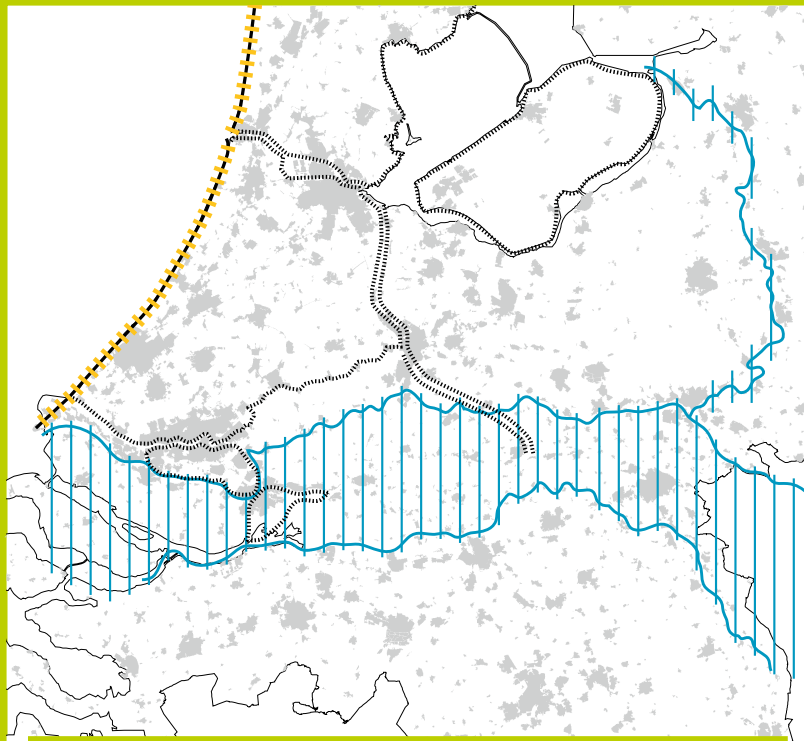
### PERSPECTIEF OP HET GROENE HART ALS ONDERDEEL VAN DE GROENBLAUWE DELTA

In 2040 is het Groene Hart een krachtig, divers en dynamisch gebied. Geen symbool van rust en ruimte uit de jaren zeventig van de vorige eeuw, maar een gebied dat bruist van de activiteiten. Vergeleken met het jaar 2000 is het Groene Hart contrastrijk, levendig en open. Het Groene Hart heeft een steviger positie gekregen in de Randstad door de relatie met de omliggende stedenring, de kust en het IJsselmeer te versterken. De ingrepen in de waterhuishouding hebben een robuust, duurzaam en betaalbaar watersysteem opgeleverd dat de gevolgen van de klimaatverandering goed kan opvangen. Het karakteristieke landschap met molens, boezem-systemen, gemalen, dorpslinten en oude verdedigingslinies is in grote delen van het Groene Hart behouden en hersteld. Een combinatie van de vernattingsstrategieën en nieuwe technieken zorgt ervoor dat aanzienlijke delen van het agrarisch cultuurlandschap worden behouden en dat op andere plekken een gedifferentieerde landbouw en nieuwe landschappen ontstaan. Natuur en recreatie hebben hierdoor een vaste plek veroverd in het Groene Hart. De kwaliteit 'openheid' staat in 2040 niet meer alleen voor de veenweidegebieden, maar ook voor nieuwe plassen. Het landschapsbeeld van het jaar 2000 is veranderd: er is meer variatie in droge en natte gebieden, in steden, dorpen en parklandschappen. Innovatieve landbouwbedrijven hebben de gevolgen van de klimaatverandering en de wereldmarkt benut voor nieuwe bedrijfsvoering. Voor verschillende landbouwbedrijven zijn recreatievoorzieningen, streekproducten en natuurbeheer een vanzelfsprekend onderdeel van de bedrijfsvoering.

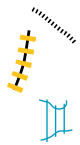
De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is rond 2020 al volledig gerealiseerd. De vruchten hiervan worden in 2040 geplukt: er is een palet ontstaan van duurzame moeras-, water- en graslandnatuur. De groenblauwe ruggengraat is uitgegroeid tot een robuuste verbinding voor de natuur en is toegankelijk voor recreanten. Ook in andere delen van het Groene Hart is de bereikbaarheid van natuur, parklandschap en weidegebied verbeterd. Routestructuren reiken van het centrum in de steden tot diep in het Groene Hart. Hierdoor wordt het gebied steeds aantrekkelijker voor de stedelingen. Voor de woningbouw is het accent verschoven van kwantiteit naar kwaliteit en beheer. In delen van metropolitane parklandschappen zijn vanaf 2010 enkele exclusieve woonmilieus gebouwd die bijdragen aan de belevingswaarde van het landschap en de financiering ervan. Door de voortgaande herstructurering is de hoeveelheid bedrijventerreinen nauwelijks uitgebreid.

schappelijk aanvaardbare kosten leidt tot een **transitie van het huidige ruimtegebruik**, waaronder de **landbouw**<sup>107</sup>. Voor het Groene Hart betekent dit dat het gebruik in de meest kwetsbare gebieden voor bodemdaling en verzilting op het watersysteem wordt aangepast. In de minder kwetsbare gebieden kan worden gewerkt aan een transitie om de landbouw in overeenstemming te brengen met de randvoorwaarden die vanuit het water worden gesteld. In de gebieden met matige bodemdaling en een dun veenpakket staat de landbouw meer centraal. De sector kan zich hier handhaven door zowel in te spelen op kansen in de wereldmarkt als in de regionale markt met specifieke producten en diensten die de relatie tussen

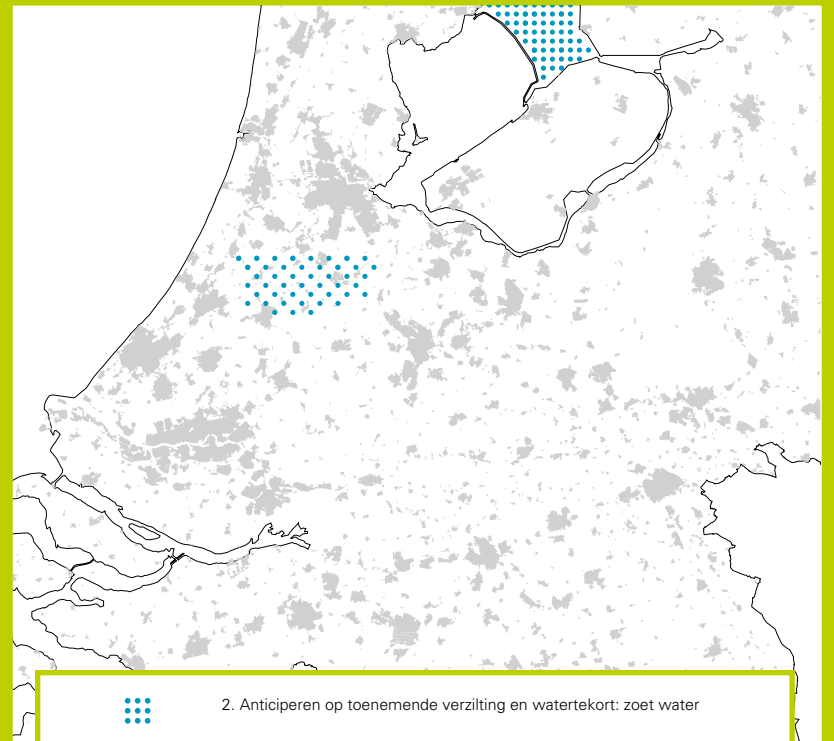
stad en land versterken. In het kader van de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid van de EU zet het kabinet er op in om ook voor de publieke waarden en diensten van de landbouw een adequate beloning te verzekeren. Deze aanpak leidt tot een scherper contrast tussen de verschillende delen van het Groene Hart. Op een aantal plaatsen neemt de hoeveelheid water toe en ontstaan er op termijn meer kansen voor functiecombinaties met wonen. Dit vraagt om een veranderstrategie die slim inspeelt op kansen en gebruik maakt van faseringen (de tijd als sturingsinstrument).



1. Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen



- versterken dijkringen
- kustbescherming
- ruimte voor grote rivieren

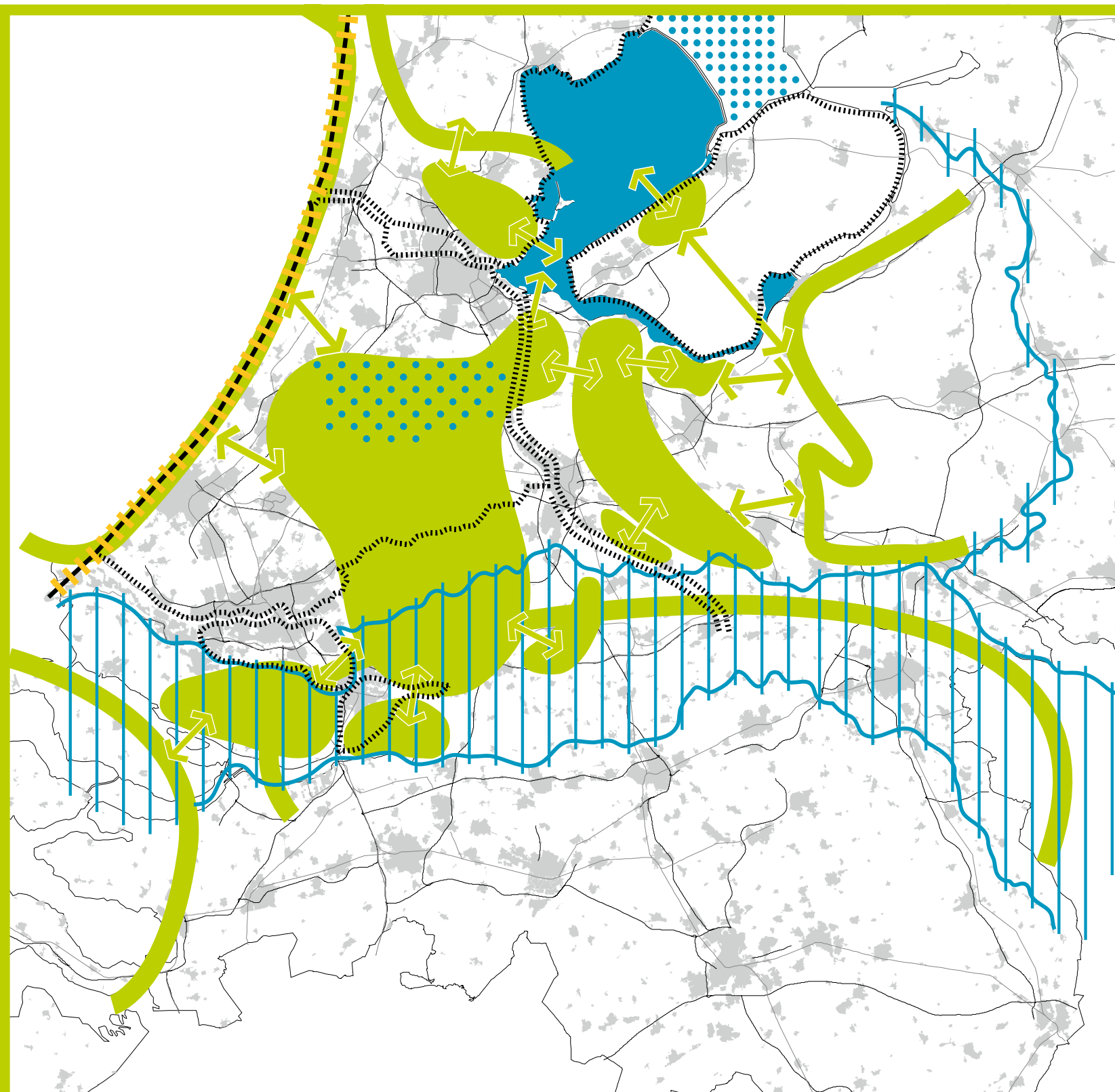


2. Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort: zoet water



3. Van Groene Hart naar groenblauwe delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten

Toelichting op kaart 5.



Kaart 5.  
KEUZES – 'Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta'

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

Het toekomstperspectief bestaat uit een groenblauwe ruggengraat die verweven is met (nieuwe) economische dragers als de grondgebonden landbouw, wonen en recreatie en met andere functies als natuurbeleving, waterberging en cultuurhistorie. Dit draagt bij aan meer ruimtelijke verschillen, kwaliteit en contrast. Niet langer zou daarvoor moeten worden vastgehouden aan vanzelfsprekendheden als het huidige gebruik en landschapsbeeld of het tegen elke prijs tegengaan van bodemdaling. Belangrijk is wel vooraf vast te stellen wat de randvoorwaarden zijn, bijvoorbeeld door herbevestiging van welke natuur en landschappen werkelijk worden beschermd.

Ter ondersteuning en versterking van de meer gedifferentieerde aanpak wil het kabinet actief bijdragen aan de realisatie van onderdelen van deze robuuste groenblauwe structuur. Centraal daarin staan de ontwikkeling van de groenblauwe ruggengraat tussen IJsselmeer en Zuidwestelijke Delta, het mogelijke herstel van de estuariene dynamiek, de kansen op het verbinden van de kustzone met het Groene Hart<sup>108</sup> en de mogelijke ontwikkeling van een aantal **'metropolitane parken'** in de nabijheid van de grote steden. Water, natuur, landschap en recreatie staan hierin centraal. In de nabijheid van de steden kunnen 'metropolitane parken' een potentiële kwaliteitsimpuls zijn, die belangrijk bijdraagt aan de kwaliteit van leven<sup>109</sup>. Bewoners en bezoekers kunnen hieraan net zoveel betekenis gaan toekennen als aan Central Park in New York, Fontainebleau bij Parijs of Hyde Park in Londen. Dit soort groene kwaliteit verhoogt de kwaliteit van leven en biedt duurzaam weerstand tegen de verstedelijkingsdruk. Verkend wordt of gebieden als Midden-Delfland, Deltapoort en Waterland mogelijke locaties kunnen zijn. Uit de dialoog wordt duidelijk dat bij burgers hiernaar veel vraag is. Gezien de potentiële betekenis van de metropolitane parken voor de stedelingen, ziet het kabinet een belangrijke rol weggelegd voor de steden in de conceptuele uitwerking en ontwikkeling van deze parken. In de samenstelling van de uitvoeringsalliantie die hiervoor in de steigers staat, zal hierop worden gelet (zie box 11). Het groen zal overigens ook al een belangrijke rol spelen in de

verstedelijkingsafspraken voor de periode tot 2020. De allianties voor metropolitane parken kunnen voor de ontwikkeling gebruik maken van de ervaringen met de rijksbufferzones. Rijksbufferzones kunnen als ruimtelijke basis dienen voor metropolitane parken, al kunnen ook andere gebieden een functie als metropoliitaan park krijgen. Naast ontwikkeling blijft een heldere en duurzame bescherming vereist van gebieden met unieke waarden. Terugdringing van het aantal regimes kan daaraan bijdragen. Het kabinet gaat daarbij uit van de belangrijke maatschappelijke opgaven ten aanzien van landschap, natuur, cultuurlandschappen en toegankelijke open en groene ruimte. De mogelijkheden voor en de wijze van vereenvoudiging worden aangekondigd in de Agenda Landschap.

In de ondergrond van water, natuur, landschap en cultuurhistorie liggen ook de kwaliteiten verborgen om ruimte te vinden voor groene woon- en werkmilieus. Door meer ruimte te creëren voor deze milieus kan de diversiteit in woon- en werkmilieus worden vergroot en de aantrekkelijkheid van de Randstad voor (inter)nationale kenniswerkers worden versterkt. In aanvulling op de algemene verstedelijkingsstrategie gericht op bundeling en verdichting, zijn ook groene woon- en werkmilieus nodig om de variatie in vestigingsmilieus te vergroten. Het gaat dan in het algemeen om locaties met relatief kleine aantallen woningen. Daarom is het van belang aan te sluiten bij bestaande weg- en openbaar vervoerverbindingen omdat nieuwe verbindingen voor dit type woonmilieu meestal niet rendabel te realiseren zijn. Mogelijkheden daarvoor liggen onder meer in de Hollandse en Utrechtse Oude Rijnzone, in de omgeving van Leiden (Bollenstreek)<sup>110</sup>, in Almere (Oost), in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda en ten noorden van Amsterdam (Purmerend en omgeving). Het kabinet zal verder uitwerken op welke manier en onder welke voorwaarden meer ruimte kan worden geboden voor groene woon- en werkmilieus. De voorwaarden zullen onder meer de garanties moeten bieden dat unieke kwaliteiten aan het bestaande aanbod van woon- en werkmilieus worden toegevoegd en dat de ontwikkeling gepaard gaat met ver-

<sup>108</sup> Zie ook: VROM-raad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied (2008) Randstad 2040: verbinden en verknopen, Den Haag.

<sup>109</sup> Zie ook box 11.

<sup>110</sup> Dit wordt al opgepakt in het project 'Transitie greenports' in het Programma Randstad Urgent.

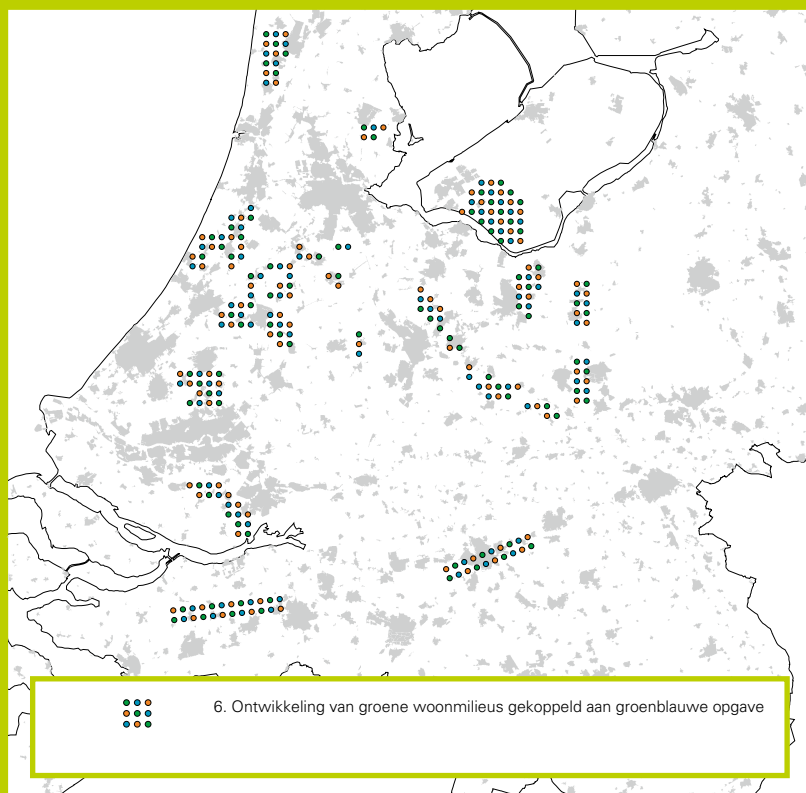
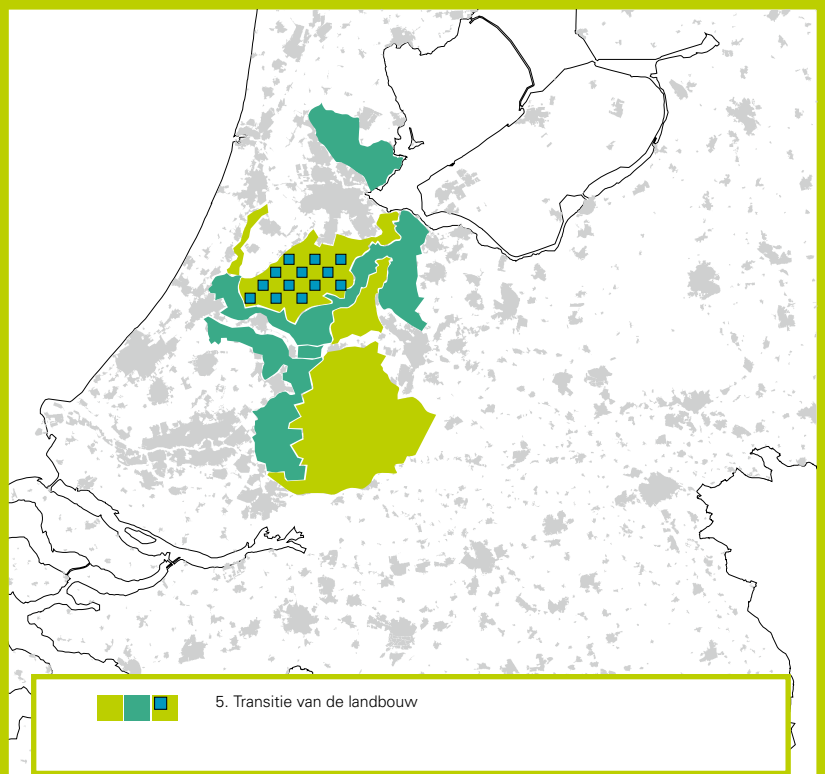
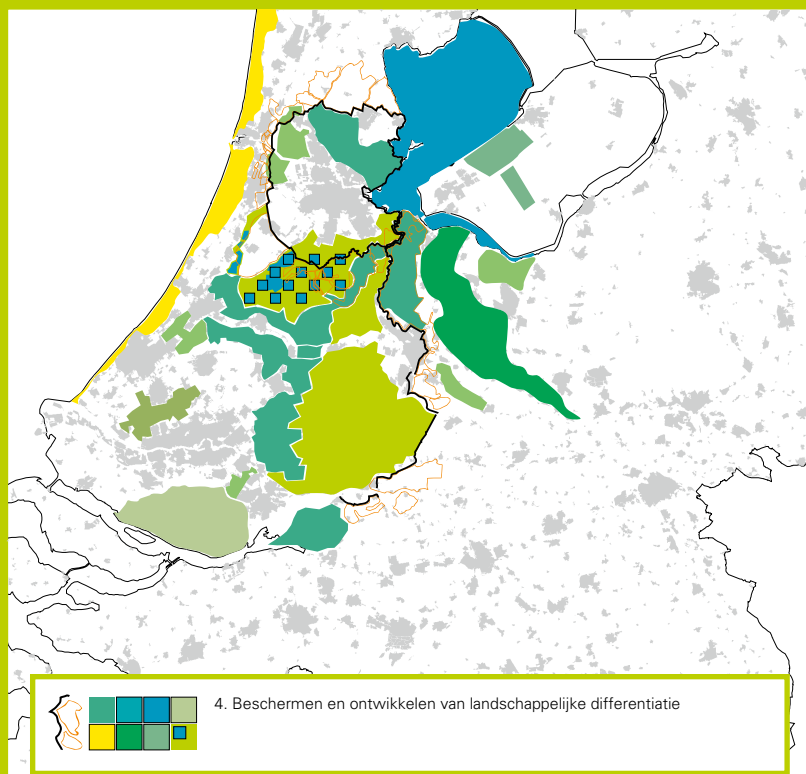
<sup>111</sup> Zie paragraaf 3.4.3. van de Nota Ruimte.

## Box 11.

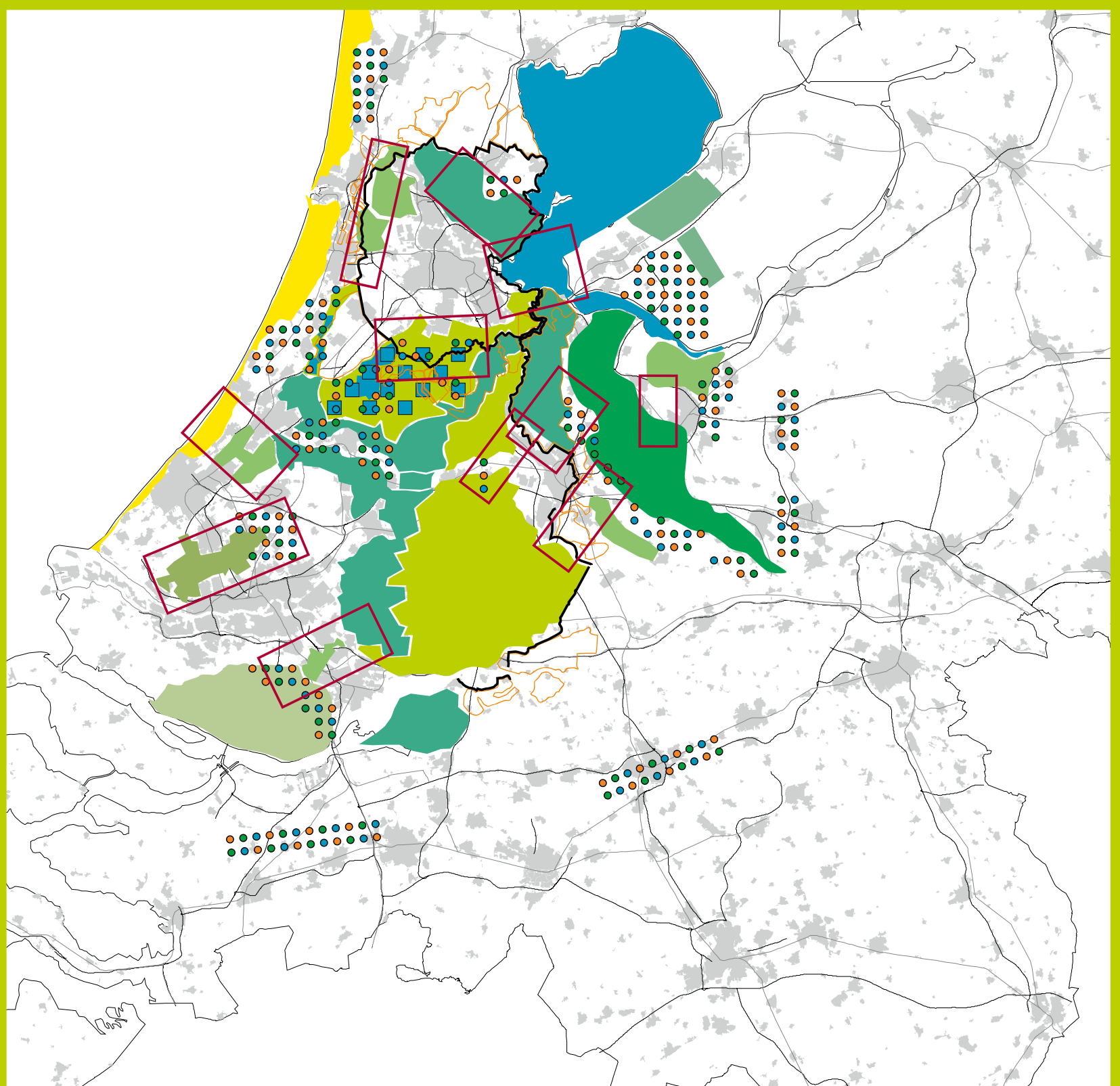
### UITVOERINGSALLIANTIE 'METROPOLITANE PARKEN'

Het Nederlandse landschap is geld waard. In de MKBA 'Investeren in het Nederlandse landschap' is een globale schatting gemaakt van circa 17 miljard euro. Een groot deel van dat kapitaal ligt in private handen, ook in de Randstad. De uitdaging voor publieke en private partijen is om een groter deel van dit geld te mobiliseren: private partijen verleiden om te investeren in de kwaliteit van het landschap, zeker in gebieden met hoge verstedelijkingsdruk. De minister van LNV is kwartiermaker van de uitvoeringsalliantie 'metropolitane parken', een initiatief dat tijdens het opstellen van deze langetermijnvisie is ontstaan. Doel is om een plan van aanpak te maken voor een park zoals het Hombroichpark in Düsseldorf of het Turiapark in Valencia. Dat park kan dienen als voorbeeld voor andere parken met een dergelijke kwaliteit. Daarvoor geeft de overheid ruimte en duidelijke kaders. Dan is het aan kapitaalkrachtige, creatieve en innovatieve ondernemers – ook uit de wereld van media, cultuur en entertainment – om gezamenlijk een voorstel te maken voor zo'n park. Het park is onderdeel van de robuuste groenblauwe structuur van de Randstad en de gehele groenblauwe delta. In essentie is het doel van het park om de leefkwaliteit en het vestigingsklimaat aantoonbaar te verbeteren in gebieden met hoge verstedelijkingsdruk. Het hoeft dan ook niet per se tot één park beperkt te blijven. De kunst is om in te spelen op behoeften van burgers zoals vrijetijdsbesteding, ontspanning, landschapsbeleving en consumeren van streekproducten. De minister van LNV verwacht advies van de task force 'Financiering landschap' over de meest kansrijk geachte private financieringsmodellen, het draagvlak daarvoor bij private partijen en de kritische succesfactoren. De uitvoeringsalliantie 'metropolitane parken' kan gebruik maken van de adviezen van deze taskforce. Kleinschalige private initiatieven fungeren als wenkend perspectief voor investeringen van de uitvoeringsalliantie. Denk aan de landschapsveilingen en de investeringen van Zuidas-bedrijven in het groen van Amstelland. Door duurzaam, offensief en ontwikkelingsgericht te werken, maakt de uitvoeringsalliantie een businessplan voor een park met internationale allure. Burgers en stakeholders hebben het kabinet geadviseerd een metropolitaan park te maken door het mooie maar versnipperde groen in en om de stad beter met elkaar te verbinden. In zo'n groene hoofdstructuur van stad en omliggende dorpen kan de uitvoeringsalliantie ook haar rol kiezen.

sterking van de bestaande kernkwaliteiten van het landschap. Overeenkomstig de Nota Ruimte, is in het Groene Hart als geheel ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei ('migratiesaldo nul')<sup>111</sup>.



Toelichting op kaart 6.



Kaart 6.  
KEUZES – Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

## Keuzes voor 'Wat internationaal sterk is, sterker maken'

Om de internationale concurrentiepositie te versterken, kiest het kabinet ervoor om 'sterker te maken wat al sterk is'. Dat betekent **inzetten op sterke steden en regio's, kenniscentra, 'mainports' en 'greenports'**. Wat sterk is kan zichzelf ontwikkelen als de goede voorwaarden aanwezig zijn. De inzet van het kabinet is gericht op ruimte bieden voor initiatief, duurzame groei en het bevorderen van vernieuwing en toegevoegde waarde. Netwerkontwikkeling is hierbij van grote betekenis. Voor de steden en regio's is het van belang om specifieke kwaliteiten te vergroten, de stedelijke economie te versterken en een internationaal onderscheidende identiteit te ontwikkelen. Het benutten en versterken van de al bestaande internationale krachten en van de potenties die hiermee direct samenhangen, vergt een gerichte aanpak en samenwerking. Internationaal georiënteerde bedrijven lijken zich eerder binnen een regio te concentreren dan zich over meer regio's te verspreiden<sup>112</sup>. Met name in de regio Amsterdam zijn veel internationale topfuncties te vinden, naast een aantal internationale topfuncties in Rotterdam, Den Haag en Utrecht<sup>113</sup>. Diverse hoofdkantoren van multinationals, congressen, beurzen, stedelijk toerisme, ICT, financiële en zakelijke dienstverlening en Schiphol zijn daarvan voorbeelden<sup>114</sup>. Op (petro)chemie na zijn alle acht internationaal sterke clusters van de Randstad oververtegenwoordigd in de regio Amsterdam<sup>115</sup>.

Het kabinet wil profiteren van de samenballing van verschillende internationale topfuncties, de potenties hiervan uitbouwen en ten goede laten komen aan de gehele Randstad en heel Nederland. De meest perspectiefvolle strategie is om de **internationale kansen** die de **stad en de regio Amsterdam** bieden optimaal te benutten in nauwe samenhang met meer **gespecialiseerde en internationaal vooraanstaande centra** elders in de Randstad, met name de Rotterdamse haven, Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid en de greenports. De ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas als internationale toplocatie past hierbij, evenals het behoud

van de hubfunctie van Schiphol. Hetzelfde geldt voor de noordelijke IJ-oever als internationaal aansprekende plek voor de creatieve sector. Profiteren van de sterkte en diversiteit van de regio Amsterdam in samenspel met de topfuncties in andere steden en regio's komt de gehele Randstad ten goede. Ook de internationale kustzone, de toeristische en culturele trekpleisters in de steden en Utrecht als krachtig nationaal centrum en innovatieve kennisstad kunnen hierbij worden betrokken. De kustzone speelt een rol als vestigingsplaats voor specifieke typen woon- en werkmilieus, congres- en vergaderfuncties en voor toerisme en recreatie. In Delft biedt het verouderde bedrijventerrein Schieoever in combinatie met het innovatieve bedrijventerrein Technopolis en de TU-wijk mogelijkheden voor Delft om de positie als kennisstad te versterken. De diversiteit die polycentrische regio's in potentie bieden, kan keuzemogelijkheden bieden voor het internationale bedrijfsleven om het vestigingsmilieu te kiezen dat het beste bij de betreffende sector en functie past. Versterking van de eigen identiteit en uitbouwen van de eigen kracht moet dan voor de verschillende steden voorop staan.

Het kabinet wil inzetten op de **(inter)nationale verbindingen** tussen de (top)functies in de noordelijke en zuidelijke Randstad, Brabantstad en Arnhem-Nijmegen en de grote stedelijke gebieden in België, Noord-Frankrijk, Engeland en Duitsland. De focus van het kabinet ligt op goede, robuuste verbindingen waar mogelijk met meer modaliteiten in de **corridors naar het zuiden** (de A4-zone Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Antwerpen), **het zuidoosten** (de A2-zone Amsterdam-Utrecht-Eindhoven-Luik) en **het oosten** (via de A12, A15 en Betuwe-route richting Arnhem en verder). Dit sluit goed aan op de voor Nederland belangrijke economische gebieden richting Oost-Europa, het Duitse Rijn/Roergebied en de Vlaamse Ruit. In het Programma Randstad Urgent is een aantal van de meest urgente projecten ter verbetering van de bereikbaarheid opgenomen. Op weg naar 2040 zullen nieuwe investeringen in de internationale bereikbaarheid op de agenda worden gezet. Onderdeel daarvan is een sterkere verankering in het

112 Zie: Ruimtelijk Planbureau (2008) Bestuur en ruimte: de Randstad in internationaal perspectief, Den Haag.

113 Zie kaart 3 en de bijbehorende deelkaarten.

114 Het kabinet noemt in de recente 'Toerismebrief' Amsterdam als één van de top toeristensteden in Europa, die kan bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel. (Ministerie van EZ (2008). Toerismebrief – Holland, meesterwerk aan het water, Den Haag)

115 Logistieke dienstverlening, verscluster, (petro)chemie, zakelijke / financiële dienstverlening, creatieve sector, toerisme, non-profit/kennisinstellingen en biotechnologie.

116 Dit is een meerjarig onderzoeksprogramma dat wordt gefinancierd door de ministeries van VenW, VROM en EZ.

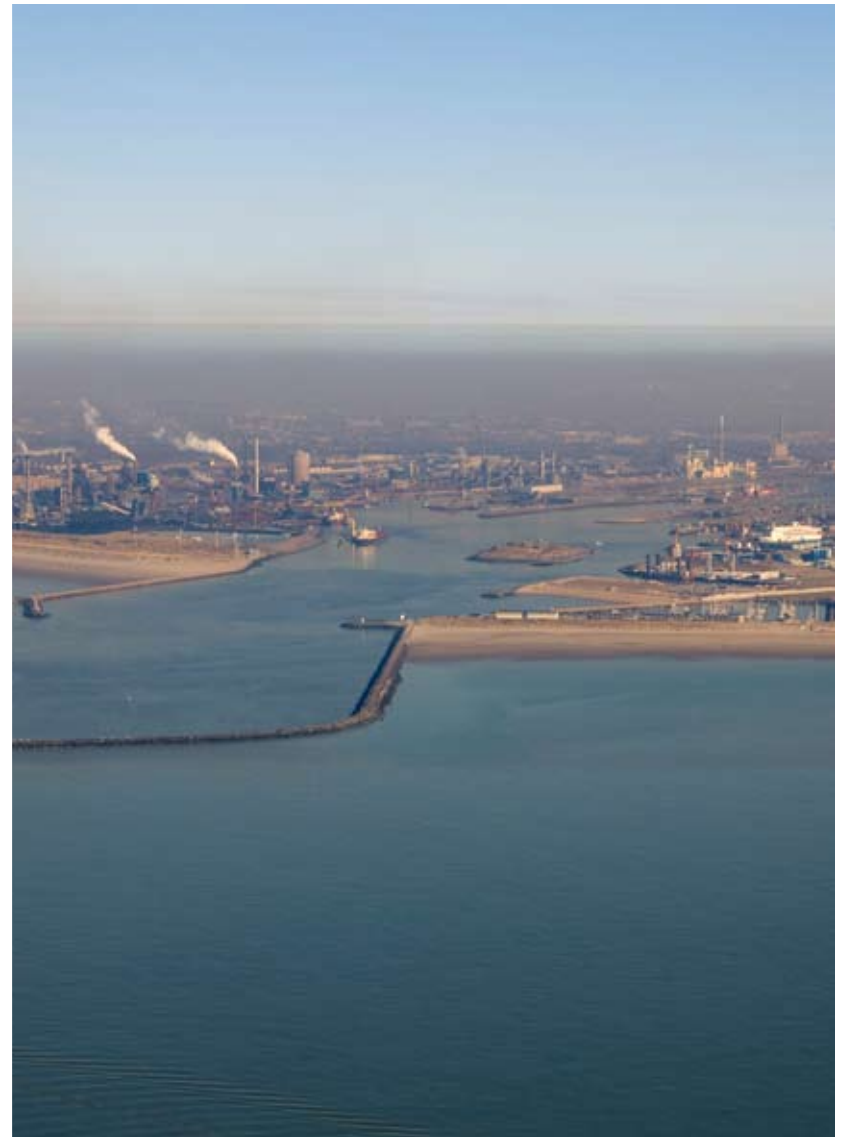
117 Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2008) Randstad 2040, Bijdrage van de Zuidvleugel – Deel A Ontwikkelingsperspectief



internationale spoornetwerk (in aanvulling op de HSL-Zuid), met goede treinverbindingen vanaf Amsterdam/Schiphol in de corridors naar het zuidoosten en het oosten. Het kabinet zal op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen, waarbij te denken valt aan een verbeterde goederenverbinding Rotterdam-Antwerpen (Robel) en een verbeterde internationale treindienst via Eindhoven in zuidoostelijke richting. Daarnaast zal op het bestaande spoor voor vrij pad voor de ICE Amsterdam-Keulen worden gezorgd. Kwaliteit op deze verbindingen blijft belangrijk, onder andere door ook op termijn voldoende capaciteit aan te bieden om een snelle en comfortabele verbinding met de ICE naar Duitsland mogelijk te maken, met reistijdwinst als gevolg. De toekomst moet uitwijzen of een doorgaande verbinding vanuit de Randstad met de internationale regio Eindhoven-Luik-Leuven wenselijk en haalbaar is.

Ook de eventuele mogelijkheden van ontvlechting van (inter)nationale en regionale vervoersstromen over de weg zullen nader in beeld worden gebracht om de (inter)nationale bereikbaarheid te verbeteren. Dit idee is ondersteund in de dialoog. De resultaten van het onderzoeksprogramma 'Duurzame bereikbaarheid Randstad'<sup>116</sup> kunnen hierbij worden betrokken. Specifiek voor het goederenvervoer vragen de achterlandverbindingen van de Rotterdamse haven (over de weg) en de verbinding tussen de havens van Rotterdam, Amsterdam (eventueel via Schiphol) en Antwerpen aandacht (als mogelijk onderdeel van de bredere verkenning Rotterdam-Brabant-Antwerpen). Bijzondere aandacht heeft hierbij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor omdat dit kan conflicteren met de wens te verstedelijken rond het bestaande openbaar vervoer. Ook vernieuwende, multimodaal ontsloten logistieke parken (zoals Moerdijk) kunnen een rol spelen om grote goederenstromen goed te kunnen verwerken. De keuzes ter verbetering van de (inter)nationale bereikbaarheid van de Randstad zijn uitgewerkt in de *Mobiliteitsaanpak* die kort na deze langetermijnvisie verschijnt.

De **haven van Rotterdam** blijft de poort van Europa met een unieke combinatie van een diepzeehaven met verschillende achterlandverbindingen (weg, water en spoor). Deze sterke uitgangspositie in combinatie met de verwachte groei van de internationale goederenstromen biedt kansen voor Nederland, ook bij een eventuele verschuiving in het zwaartepunt van de havenontwikkeling naar Zuid-Europese havens. Het kabinet onderschrijft daarom de ambitie van de decentrale overheden in de zuidelijke Randstad om de Rotterdamse haven te ontwikkelen tot een innovatieve kwaliteitshaven met een sterke regiefunctie in de logistieke dienstverlening. Er liggen marktkansen voor de ontwikkeling van een innovatief en duurzaam energiecluster (chemie, bio-based chemie en CO<sub>2</sub>-opslag en -handel) en een wereldcentrum van deltatechnologie gekoppeld aan de kennisinstututen in de regio<sup>117</sup>. Vanuit Europees perspectief en de internationale concurrentiepositie worden de Europese havens meer collega's dan concurrenten. Dat zou kunnen leiden tot meer specialisatie. Het kabinet ziet in deze ontwikkeling kansen om de gegeneerde toegevoegde waarde van de Rotterdamse en Amsterdamse haven te vergroten, met gunstige gevolgen voor grootschalige investeringen, milieu en ruimtebeslag. Het kabinet wil onder andere vanuit het perspectief van het rendement van publieke investeringen de **samenwerking tussen de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeuwse havens/Moerdijk en Antwerpen** bevorderen. Tevens wil het kabinet een bijdrage leveren aan de randvoorwaarden die de ontwikkeling naar een innovatief, **(inter)nationaal havennetwerk** ondersteunen. Daartoe behoort ook voor de lange termijn een adequate toegang tot de grote havens en verbetering van de achterlandverbindingen. De investeringen in de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de Betuweroute zijn in dit verband voor de lange termijn relevant. Dat geldt ook voor de MIRT-verkenningen naar de Verbreding van de Maasgeul en de Zeetoeegang van de IJmond.



Wat het ruimtebeslag betreft, streeft het kabinet allereerst naar het beter benutten van de bestaande ruimte, daarna naar het benutten van ruimte in één van de andere havens in het havennetwerk en pas daarna naar een eventuele uitbreiding van nieuwe ruimte. Herontwikkeling van bestaande haventerreinen biedt kansen voor intensivering van het ruimtegebruik. De duurzame en gerichte inzet van zowel de Rotterdamse als de Amsterdamse haven op benutting van de bestaande terreinen, past goed bij de hoofdlijnen van deze visie. Aanleg van een derde Maasvlakte of substantiële uitbreiding van het havenareaal in het Noordzeekanaalgebied wordt tot 2020 dan ook niet voorzien. Vanwege de verwachte groei van de internationale goederenstromen, de krachtige

positie van de Randstad daarin en de ambitie van het kabinet kan op langere termijn een dergelijke uitbreiding mogelijk wel weer op de agenda komen. Het is dan belangrijk dat de intensiverings- en herstructuringsmogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn benut en dat deze in de dan te maken afweging worden betrokken. Dat geldt ook voor de eventuele mogelijkheden om de ruimtevrage in één van de andere Nederlandse zeehavens te accommoderen.

Investeren in de internationale bereikbaarheid en kracht van de Randstad betekent ook investeren in een vitale internationale luchthaven die beschikt over voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Het behouden van de **hubfunctie van**

## Box 12. UITVOERINGSALLIANTIE 'SAMENWERKING HAVENS'

De Nederlandse zeehavens zijn een vestigingsplaats voor industrieën en een knooppunt in internationale goederennetwerken. De Nederlandse zeehavens dragen jaarlijks 30 miljard euro oftewel 6,2 procent bij aan het BBP en bieden direct en indirect 240.000 mensen werk. De zeehavens verwachten tot 2040 een verdubbeling van de internationale goederenstroom en een verviervoudiging in het containervervoer. De betekenis van de zeehavens voor de nationale economie rechtvaardigt een gerichte inzet van publieke partijen, gericht op concurrentiekracht, meerwaarde, duurzaamheid en innovatie. Om de verwachte groei verantwoord te kunnen opvangen is een meerjarig, strategisch overheidsbeleid noodzakelijk, bestaande uit:

- een heldere en toekomstgerichte beleidsvisie, gepaard aan een snelle en transparante besluitvorming en uitvoering;
- zorgen voor een gecoördineerd internationaal beleid en 'levelplayingfield' binnen de EU en in VN-verband;
- ruimtelijke reserveringen voor havengebonden en havengerelateerde activiteiten;
- nationaal beleid op de internationale transportassen.

Zeehavens moeten ook hun eigen mogelijkheden aanwenden om hun 'licence-to-produce' te verwerven en op basis daarvan hun groeimogelijkheden verantwoord in te vullen. Daarbij past het zuinig omgaan met ruimte en milieukwaliteiten, zoals:

- op weg naar de haven: bijdragen aan IMO- en EU-besluitvorming over emissiereducties voor de zeescheepvaart;
- in het havengebied: behoren tot de wereldtop m.b.t. milieu- en energietechnologie en intensief ruimtegebruik;
- vanuit het havengebied: vestigingsbeleid richten op bijdragen aan de modalshift, zoals bij de Tweede Maasvlakte.

De alliantie in wording van de havens van Rotterdam en Amsterdam richt zich op de volgende speerpunten:

- duurzaamheid en milieu;
- bereikbaarheid achterland en intermodaal vervoer (waaronder ook de rol van ICT);
- nautische ontwikkelingen;
- internationale ontwikkelingen op gebied van EU en IMO;
- samenwerking aan innovaties op bovengenoemde gebieden;
- internationale promotie van de Nederlandse havens.

In een alliantie worden kansen gezocht om de beide havens internationaal sterker te profileren. De havens van Rotterdam en Amsterdam zijn van grote betekenis voor de economische concurrentiepositie van de Randstad. Op termijn kan een gezamenlijke internationale ontwikkelingsstrategie van de havens van Rotterdam en Amsterdam mogelijk bijdragen aan een grotere efficiency en een nog sterkere internationale positie. Dit vraagt een brede focus van de alliantie op het functioneren van de havens ten behoeve van de Randstadeconomie. De alliantie is een tripartiet samenwerkingsverband van de havens van Rotterdam en Amsterdam en het rijk (ministerie van Verkeer en Waterstaat). Gaandeweg zal om structurele danwel incidentele medewerking en bijdragen van andere partners worden verzocht. Een verdergaande stap van samenwerking tussen de Nederlandse zeehavens zou mogelijk vorm kunnen krijgen via verzelfstandiging en vervolgens wederzijdse participatie tot een nationale havenholding. Hierin kunnen de zeehavenautoriteiten op een niet-vrijblijvende, zakelijke en risicodragende wijze vorm geven aan een gezamenlijke regie. Deze regie kan zich richten op een voor de samenleving relevant perspectief van een maximale meerwaarde-realiserende bij een minimaal beslag op ruimte en publieke middelen en een optimale benutting van de infrastructurele capaciteit. Een mogelijke beweging naar een nationale havenautoriteit heeft veel consequenties. Daarom kan aanvullend onderzoek nodig zijn, bijvoorbeeld met het oog op Europese regelgeving.

**Schiphol** is hierbij de centrale opgave, mede vanwege de betekenis hiervan voor de internationaal georiënteerde zakelijke en financiële dienstverlening. Daarnaast kunnen de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Randstad eraan bijdragen dat steeds meer reizigers de Randstad als interessante bestemming gaan zien. Dit biedt kansen om de toegevoegde waarde van de luchthaven te vergroten. Schiphol maakt onlosmakelijk deel uit van de regio Amsterdam. De Randstad profiteert hiervan als vestigingsplaats voor direct of indirect aan de luchthaven gebonden (inter)nationale bedrijven, maar ook als toeristisch en cultureel centrum. Omgekeerd draagt een internationaal georiënteerde en aantrekkelijke regio bij aan het voor luchtvaartmaatschappijen belangrijke potentieel aan passagiers en vracht. Dit is een belangrijke factor voor deze maatschappijen in hun overweging om Schiphol al dan niet op te nemen in hun netwerk<sup>118</sup>.

Voor de lange termijn moet worden geanticipeerd op groeiende verkeersstromen voor Schiphol, zowel voor passagiers als goederen. Deze groeiverwachting is voor een deel een kwalitatieve opgave voor de luchtvaartsector, waarin al belangrijke stappen worden gezet. Met het oog op de omgevingskwaliteit kan deze groei mogelijk voor een deel op andere luchthavens worden geacommodeerd. Lelystad en Eindhoven bieden interessante mogelijkheden ter versterking van de hubfunctie van Schiphol. Het kabinet kiest in principe voor de periode tot 2040 voor handhaving van Schiphol op de huidige locatie en voor een groeistrategie die past binnen de milieugrenzen. Het kabinet heeft in 2003 besloten dat verplaatsing van Schiphol naar een eiland in de Noordzee als optie voorlopig niet aan de orde is, maar wel op de (zeer) lange termijn (na 2040) opportuun kan worden. De redenen die in het verleden (1999 en 2003) bestonden om deze optie niet verder in besluitvormende zin uit te werken, doen vooralsnog nog steeds opgeld. Op hoofdlijnen hebben deze redenen betrekking op de onbalans tussen de omvang van de benodigde investeringen en de omvang van de verwachte baten en de voorziene investeringsrisico's voor het rijk. Het kabinet houdt

de mogelijkheid open dat onderzoek naar landaanwinning voor de kust – in het kader van de motie Atsma – een nieuw licht werpt op het vraagstuk van een luchthavenfunctie op zee voor de lange termijn. Mocht die mogelijkheid zich voordoen, dan zal het kabinet op dat moment de afweging maken of dit leidt tot een nader verkennend onderzoek naar de betekenis hiervan voor de lange termijnontwikkeling van de mainport<sup>119</sup>.

Het kabinet verkent de functie die regionale luchthavens zouden kunnen vervullen en verkent of deze een positieve bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van Schiphol in de komende decennia. In lijn met het eerder door het kabinet vastgestelde 'verkenningendocument' bieden naar verwachting de luchthavens Lelystad en Eindhoven hiervoor goede aanknopingspunten. Het kabinet zal hierover (en over de verdere ontwikkeling van Schiphol) in de luchtvaartnota (eind 2008 / begin 2009) een uitspraak doen. Ontwikkeling van Eindhoven voor de burgerluchtvaart past – naar het zich laat aanzien – bij de economische groei en ruimtelijk-economische dynamiek van deze regio. Wat betreft Lelystad zal in elk geval uitgezocht moeten worden hoe deze mogelijke ontwikkeling past bij de ruimtelijk-economische dynamiek, ecologische waarden en de voorgenomen verstedelijking in Flevoland. Mocht het tot benutting van deze regionale luchthavens komen, dan is een goede bereikbaarheid van Eindhoven en Lelystad een randvoorwaarde. Met betrekking tot Eindhoven geldt voorts dat eventuele overloop niet ten koste mag gaan van de Nederlandse militaire functies en niet mag leiden tot een heropening van Twente als militair vliegveld. Rotterdam Airport heeft een functie als regerings- en zakenluchthaven. In de *Luchtvaartnota en de Structuurvisie Schiphol* wordt deze keuze ter versterking van het netwerk van luchthavens binnen Nederland verder uitgewerkt<sup>120</sup>.

Ook met de greenports Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer en Boskoop heeft Nederland sterke troeven in handen in de internationale concurrentiestrijd. Voor behoud en versterking van de internationale marktpositie gaat het

118 Zie ook: Schipholgroup (2007) Een wereldwijd netwerk voor een concurrerende Randstad – langetermijnvisie op de ontwikkeling van de mainport Schiphol.

119 Zie ook: Ministeries van VenW en VROM (2008) Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag.

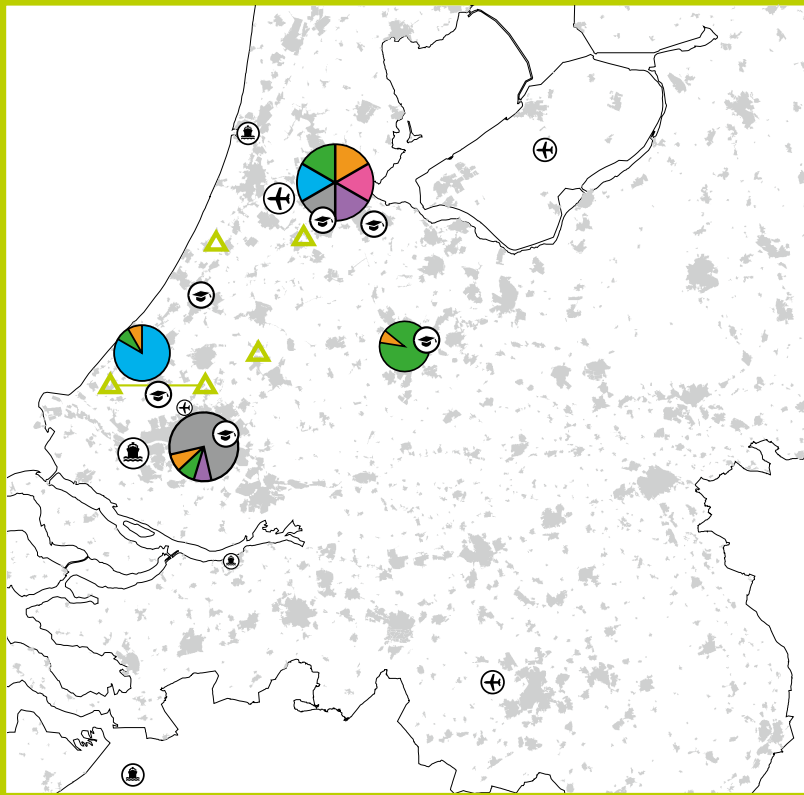
120 Zie ook het verkenningendocument Schiphol (Ministeries van VenW en VROM (2008) Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag). Hierin heeft het kabinet besloten dat Lelystad Airport (huidige en nieuwe locatie) en het militaire luchtvaartterrein Eindhoven in samenhang met luchthaven Twente opties zijn als het gaat om het invullen van de functie van overlooplocatie. Nader onderzoek naar de overloop naar militair luchtvaartterrein Eindhoven zal niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies en leidt niet tot een heropening van Twente als militair vliegveld.

121 Zie ook paragraaf 3.4.6.3 uit de Nota Ruimte.



vooral om de centrumfunctie, in termen van productontwikkeling (veredeling, tuinbouwtechniek), handel en logistieke dienstverlening. Het kabinet zet in op **versterking van de centrumfunctie in de greenports**. Voor de korte termijn heeft het kabinet hiertoe recent middelen uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld. Innovatieve en hoogwaardige greenports als centra in internationale ketens met mogelijkheden voor efficiënt geconditioneerd (lucht)transport dragen bij aan de internationale profilering van Nederland. In hoeverre de productiefunctie daar in ruimtelijke zin aan gekoppeld moet zijn, is voor de lange termijn de vraag. Mogelijk ontstaan vanwege de behoefte aan schaalvergroting kansen voor verplaatsing van de productiefunctie naar locaties buiten de

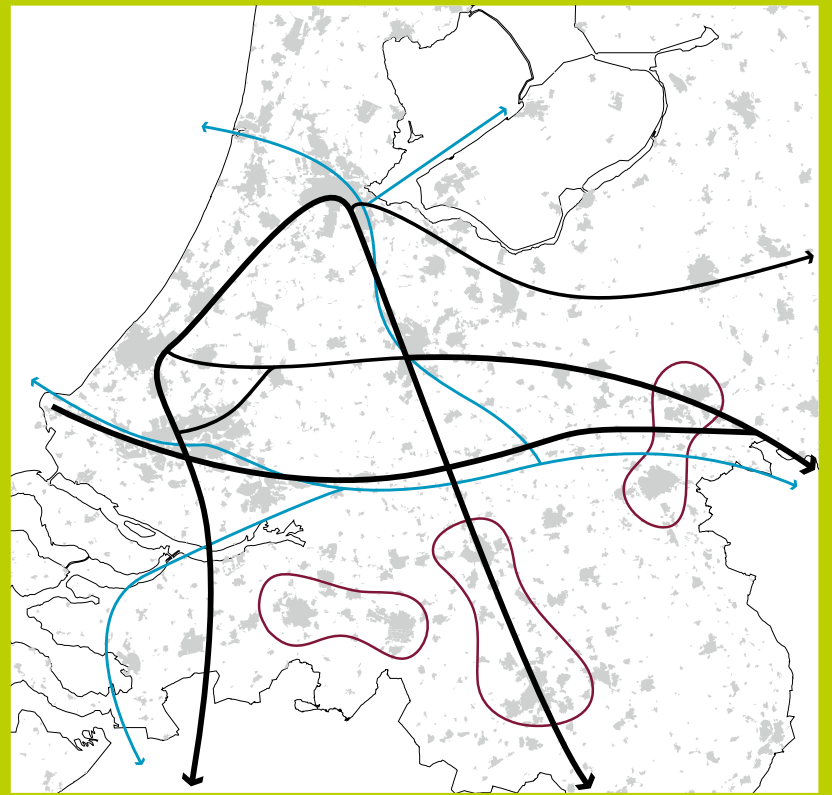
Randstad. Het kabinet wil deze kansen benutten als zij niet ten koste gaan van de concurrentiekracht van de greenports en hun economische betekenis voor Nederland. Vrijkomende ruimte kan namelijk ook worden benut door andere tuinders om hun bedrijf te versterken. Door verplaatsing kan meer ruimte ontstaan voor nieuwe ruimtelijke kwaliteit, groen en recreatie en wellicht nieuwe woon- en werkmilieus in de Randstad. Mogelijke locaties die voor vestiging in aanmerking kunnen komen, zijn de landbouwontwikkelingsgebieden uit de Nota Ruimte of delen van de beperkingenzones rond Schiphol<sup>121</sup>. De voor- en nadelen van een eventuele verplaatsing vragen om een integrale afweging.



8. Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van:

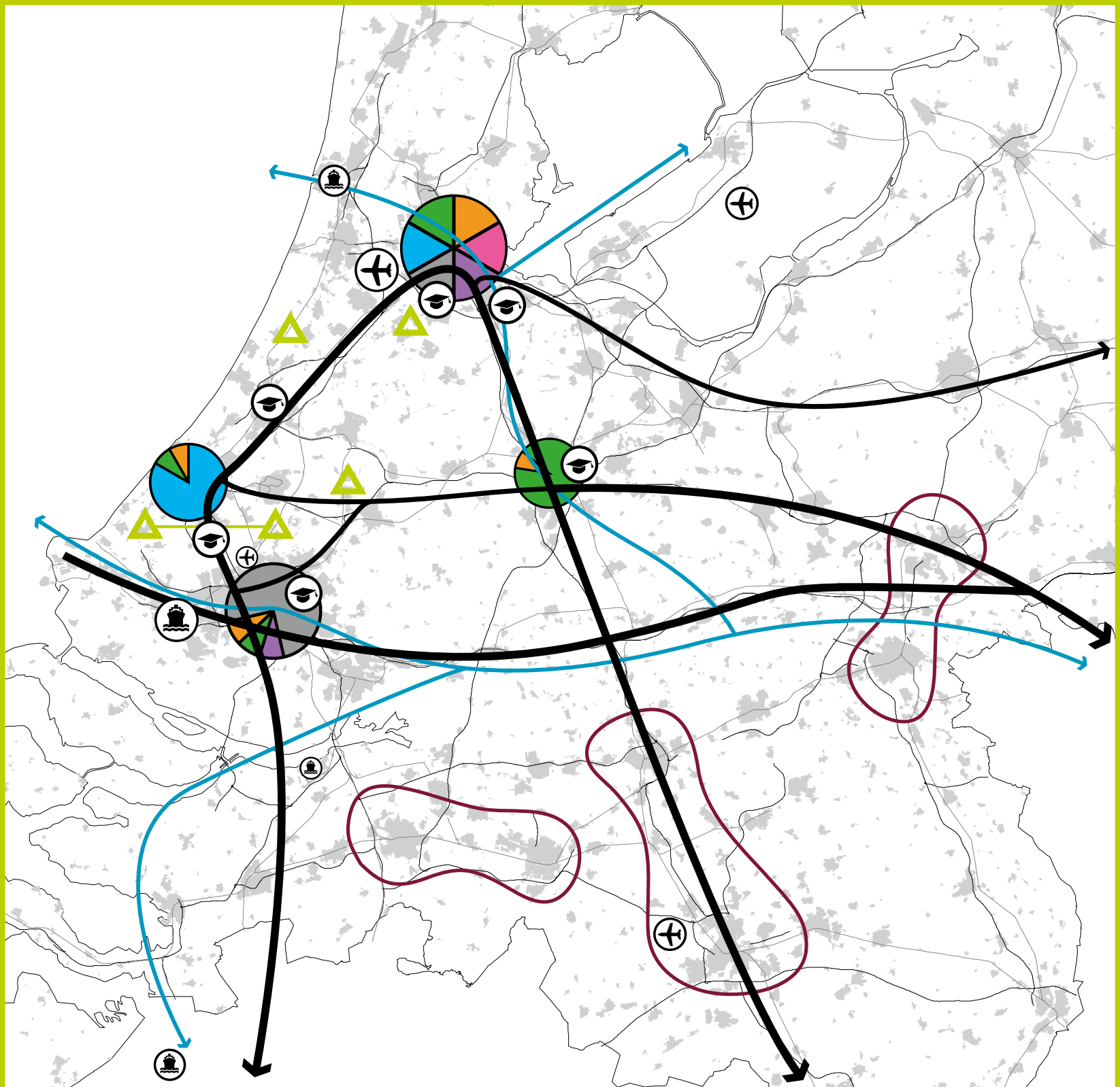
-  - Versterken en benutten van internationale, metropolitane kansen van de regio Amsterdam
-  - Versterken hubfunctie van Schiphol mede in relatie met onderzoek naar eventuele uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven
-  - Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk
-  - Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid
-  - Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad
-  - Versterken van de centrumfunctie van de greenports
-  - Versterking hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad

*(vanzelfsprekend is het regionaal economisch profiel diverser dan het internationaal profiel dat hier is verbeeld)*



9. Verbeteren van (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV)

**Toelichting op kaart 7.**



**Kaart 7.**  
**KEUZES – Wat internationaal sterk is, sterker maken**

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

## Keuzes voor 'Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid'

In het verstedelijkingsbeleid kiest het kabinet bovenal voor een **kwaliteitsstrategie**. Een grote bedreiging voor de Randstad vormt de eenvormigheid en het gebrek aan diversiteit in woon-, werk- en leefmilieus. Dit vermindert de aantrekkingskracht op verschillende leefstijlen en doelgroepen die voor de economische en sociale vitaliteit van de steden cruciaal zijn. De contrasten tussen plekken en tussen stad en land moeten worden vergroot. Heel hoge dichtheden moeten voorkomen naast heel lage dichtheden aansluitend bij de historie en de kwaliteit van wijk of buurt. Beide woonmilieus moeten worden versterkt op een manier die tegelijkertijd bijdraagt aan klimaatbestendigheid, veiligheid, gezondheid, welzijn en sociale samenhang. Om contrasten te kunnen vergroten, kiest het kabinet enerzijds voor verdere bundeling en verdichting en anderzijds voor meer ruimte voor groene woon- en werkmilieus. Ook burgers pleiten voor een grotere diversiteit aan woon- en werkmilieus. Zij zijn voor meer creatieve oplossingen waarin bijvoorbeeld dubbel grondgebruik of dubbel 'tijdgebruik' centraal staan.

Hoogbouw kan een inspirerende invulling geven aan stedelijke verdichting, herstructurering en transformatie<sup>122</sup>. Het kan plekken markeren waar hoge dichtheden van wonen en werken en knopen van infrastructuur samenkomen, zoals bijvoorbeeld de stationsomgevingen van Den Haag Centraal en Amsterdam Amstel. Het biedt zelfs kansen om nationaal en internationaal identiteitsbepalend te zijn. Zo dragen de huidige hoogbouw en de nieuwe hoogbouwplannen in Rotterdam bij aan een in Nederland onderscheidend profiel. Belangrijk is wel dat met hoogbouw in de steden wordt aangesloten op hoogstedelijke locaties en rekening wordt gehouden met cultuurhistorie en de beleving van stad en land vanuit omringende, waardevolle landschappen. Dit betekent bijvoorbeeld dat hoogbouw in nationale landschappen niet past. Ook andere vormen van meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld ondergronds, zijn uitdagende ontwerpogaven die kunnen bijdragen aan een

kwalitatief hoogwaardige verdichting van steden. Een recent en grootschalig voorbeeld van de potenties van ondergronds ruimtegebruik is 'Amfora', een idee voor een alternatief, multifunctioneel en ondergronds gebruik van ruimte in Amsterdam.

**Bundeling en verdichting** zijn nodig voor het kunnen aanbieden van een concurrerend voorzieningenniveau (op alle schaalniveaus), om een extra impuls te kunnen geven aan de bereikbaarheid per OV en voor de bescherming van (inter) nationale natuur- en landschapswaarden van de Randstad. Ook kunnen bundeling en verdichting bijdragen aan de reductie van energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot. De grote stedelijke regio's van de Randstad vormen de dragers van het verstedelijkingsbeleid. Het gaat om de noordelijke Randstad (Amsterdam-Almere-Utrecht) en de zuidelijke Randstad (Rotterdam-Den Haag). Hiermee wordt bijgedragen aan een opschaling van de stadsgewesten naar grote stedelijke regio's wat betreft dagelijkse verplaatsingen en interacties. Indachtig de SER-ladder, wil het kabinet eerst inzetten op transformatie, herstructurering en verdichting binnen bestaande bebouwde gebieden. Dan pas komen locaties aansluitend of (onder voorwaarden) op afstand van bestaande bebouwde gebieden in aanmerking voor verstedelijking. Het kabinet wil zijn ambitie uit de Nota Ruimte kracht bijzetten door op termijn niet meer uit te gaan van een tegenvallende productie als achtergrond voor investeringsbeslissingen<sup>123</sup>. Bij de keuzes voor verdichting zal gekeken moeten worden naar de maatschappelijke kosten en baten, volgens de systematiek van het IBO Verstedelijking<sup>124</sup>. Naar verwachting zullen de kosten van verdichting richting 2040 toenemen. Ook zal nagegaan moeten worden in hoeverre met de inzet op verdichting tegemoet gekomen kan worden aan de huidige en toekomstige kwantitatieve en kwalitatieve woonvraag.

Om invulling te geven aan de verdichtingsstrategie wil het kabinet inzetten op een **nieuwe reeks stedelijke transformaties en herstructureeringen**, met name gericht op de vier grote steden en op de voormalige groeikernen. Deze

<sup>122</sup> College van Rijksadviseurs (2008) Hoofd in de wolven, advies Hoogbouw, Den Haag.

<sup>123</sup> Zie ook paragraaf 2.3.2.4 uit de Nota Ruimte.

<sup>124</sup> Interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) Verstedelijking (2006) Locatiekeuzes bij woningbouw – Eindrapportage van de werkgroep Verstedelijking.

<sup>125</sup> Conferentie 'Perspectief op Zaanstad', Zaanstad, 29 januari 2008.

<sup>126</sup> Zie: Assenbergs, F., rijksadviseur voor het cultureel erfgoed De Oude Kaart van Nederland – leegstand en herbestemming, Den Haag 2008.



strategische keuze en de rol van het rijk zal worden betrokken bij de verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020. Projecten als Noordelijke IJ-oever (Amsterdam) en Stadshavens (Rotterdam) geven het goede voorbeeld. Gebieden als Binckhorst (Den Haag), Cartesiusdriehoek, Merwedekanaalzone (beide Utrecht) en Deltapoort (zone Rotterdam-Dordrecht) zijn nieuwe voorbeelden waar betrokken partijen de potenties kunnen benutten. Ook elders zijn kansen op dit terrein die gelijktijdig kunnen bijdragen aan versterking van de stedelijke identiteit. Het industrieel erfgoed in Zaanstad biedt bijvoorbeeld kansen moderne en aantrekkelijke vormen van wonen en werken te creëren<sup>125</sup>. Herstructurering en transformatie

bieden ruimte voor toevoeging van nieuwe woningbouw die bijdraagt aan het voorzieningenniveau, de vitaliteit, massa, identiteit en kracht van de steden. Meer herstructurering en transformatie verkleint ook de stedelijke druk op het landschap, mits actieve uitplaatsing van bedrijven verantwoord plaatsvindt. Burgers tonen zich (in de grootschalige enquête die in het kader van de langetermijnvisie Randstad 2040 is gehouden) positief over de resultaten die intussen zijn bereikt. Zij benadrukken dat er nog meer plekken in de steden zijn, die in aanmerking komen voor transformatie. Dit komt ook naar voren uit het advies van de rijksadviseur voor het cultureel erfgoed (namens het College van Rijksadviseurs)<sup>126</sup>.

### **Box 13.** **STADSHAVENS ROTTERDAM**

**Stadshavens Rotterdam staat voor een dynamische havenstad in transitie. Stadshavens omvat een groot aantal havens aan weerszijden van de Nieuwe Maas met een oppervlakte van 1600 hectaren, bijna een kwart van het binnenstedelijk gebied van Rotterdam. De haven vernieuwt in twee richtingen: in westelijke richting met de uitbreiding van Tweede Maasvlakte, in oostelijke richting met een unieke stedelijke transformatie. Verouderde stedelijke en havengebieden worden duurzaam ontwikkeld in de richting van een stedelijk georiënteerde haven economie die zich op een aantal plaatsen uitstekend laat mengen met wonen, shopping en leisure. De totale transformatie beslaat een periode van 20 tot 40 jaar.**

**Stadshavens van morgen is de plek voor kennisontwikkeling en dienstverlening op het gebied van maritieme en logistieke technologie. Koppelingen tussen bedrijven en bestaande onderwijsinstellingen komen nu al tot stand, waardoor nieuwe perspectieven ontstaan voor de aankomende beroepsbevolking op alle niveaus. Nieuwe logistieke systemen maken een duurzame intensivering van containeroverslag mogelijk. Internationale bedrijven vestigen zich in Stadshavens. Koplopers van kennisinstellingen en bedrijven, gericht op energietransitie en watermanagement vinden in Stadshavens op de 'International Climate Campus' de perfecte condities voor de kennisontwikkeling en experimentele toepassing daarvan.**

**De versterking van de economische positie van de stad staat of valt met een verbetering van het vestigingsklimaat, de quality of life. Stadshavens biedt daarom woonmilieus voor midden en hoge inkomens op en aan het water in een rustig stedelijke setting. Tegelijk biedt Stadshavens ruimte aan stedelijke economie en nieuwe maakindustrie. Het sociaal-economisch klimaat van de stad verbetert, selectieve migratie wordt tegengegaan en de bevolkingssamenstelling wordt evenwichtiger. Nu al bevinden zich in het gebied tal van creatieve broedplaatsen voor kunst, architectuur, grafisch ontwerp en interieur. Die creatieve pioniers vormen de voorhoede van een grotere groep nieuwe ondernemers. Stadshavens van overmorgen is een bijzonder en compleet onderdeel van de stad. Een gebied van internationale allure, met een hoogwaardig duurzaam profiel. Om dit te bereiken wordt het transitieproces ingezet: onorthodox, innovatief, flexibel en met de nodige experimenteer ruimte.**



Opvallend vaak wordt er verwezen naar leegstaande kantoren die volgens burgers ook in gebruik zouden kunnen worden genomen als tijdelijke of meer permanente woningen. Vanwege de inzet op verdichting zullen betrokken partijen het herstructurerings tempo moeten verhogen. In de Startnotitie Randstad 2040 is al verwoord dat de nieuwe verstedelijking natuurlijk duurzaam en waterbestendig moet worden ingericht. Dat betekent specifieke eisen aan de inrichting en ruimte voor waterberging in stedelijk gebied. Gezien de enorme opgave in Utrecht en de landschappelijke kwaliteiten rond deze stad, is het zeker hier van grote betekenis dat de binnenstedelijke mogelijkheden optimaal worden benut. Om de transformatie op gang te brengen is voldoende schuifruimte voor werken wel van belang.

Maar zelfs met hoge, regionaal gedifferentieerde verdichtingsambities kan daarmee niet aan de totale woningvraag worden voldaan. Naast locaties voor inbreiding en verdichting zijn aansluitend op de voornaamste verstedelijkte gebieden in de noordelijke en zuidelijke Randstad ook **locaties voor uitleg** nodig. Er zijn al locaties opgenomen in de bestuurlijke afspraken over de woningbouwopgave tot 2030 die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt<sup>127</sup>. Grotere verschillen maken tussen woonmilieus is een kwaliteit. In het totale bouwprogramma moet daarom de nadruk meer liggen op **hoogstedelijke woon/werkmilieus enerzijds en groene woon/werkmilieus met lagere dichtheden anderzijds**<sup>128</sup>. Verdichtingsambities zullen wel moeten aansluiten op de regionale woningmarkten.

In ontspannen markten ligt sterke verdichting en hooggestapelde bouw minder voor de hand dan in markten met een continue hoge druk. Nieuwe locaties voor uitleg in de periode tot 2030 ten opzichte van hetgeen reeds is afgesproken voor de Noordvleugel, de Utrechtse regio en de Zuidvleugel worden vooralsnog niet voorzien<sup>129</sup>. De inzet van het kabinet is erop gericht om de hier bedoelde afspraken waar te maken en verwacht dat ook van de betrokken decentrale overheden en van de marktpartijen. Deze afspraken in combinatie met de extra inzet op binnenstedelijke woningbouw, maken het vooralsnog niet nodig om andere uitleglocaties in beeld te brengen dan hetgeen reeds is afgesproken, tenzij de woningvraag in de toekomst beduidend hoger zou uitvallen. Mocht dat aan de orde komen, dan geldt de volgorde: a) binnen bestaand bebouwd gebied, b) in aansluiting op de steden in de noordelijke en zuidelijke Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen ten opzichte van infrastructuur en c) verder weg gelegen plekken.

Verkenningen voor de periode na 2030 naar de potenties van gebieden voor nieuwe uitleglocaties zullen in aansluiting op deze visie worden gestart. De principes en keuzen in deze visie geven daarbij de richting aan. Wanneer als gevolg van nieuwe locaties voor wonen, werken of infrastructuur de hoeveelheid **groen**, waarvoor een planologisch beschermingsregime geldt, zou teruglopen, moet voor **compensatie** worden gezorgd in kwantitatieve of kwalitatieve zin<sup>130</sup>. Het kabinet zal nagaan of de uitwerking van dit principe onderdeel moet gaan uitmaken van de tweede tranche van de AmvB Ruimte of dat op een andere manier in de doorwerking kan worden voorzien. De eerstkomende jaren gaat het erom de afspraken die in het verlengde van de Nota Ruimte zijn gemaakt wat betreft woningbouw(locaties) verder concreet te maken en uit te voeren<sup>131</sup>. Daartoe worden in 2009 verstedelijkingsafspraken gemaakt voor de periode 2010-2020. In die afspraken zal worden vastgelegd hoe alle betrokken partijen samen de binnenstedelijke en buitenstedelijke ambities gaan realiseren.

De keuzes van het kabinet om de potenties van Schiphol op de huidige locatie te blijven benutten en om de groenblauwe structuur verder te versterken, betekenen dat voor het opvangen van de groei in de noordelijke Randstad tot 2040 een **grootschalige stedelijke ontwikkeling van Almere** noodzakelijk is. In combinatie met verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer is hier sprake van een bijzondere opgave, zeker wanneer de verstedelijking ook buitendijks gestalte krijgt. De ecologische verbetering geldt dan als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de verstedelijking. Almere is de grootste verstedelijkingslocatie in de Randstad tot 2040. De opgave is om tussen 2010 en 2030 circa zestigduizend nieuwe woningen te realiseren, waarvan het grootste deel voor woningzoekenden uit de Amsterdamse regio, een deel voor die uit de Utrechtse regio en een deel voor de Almeerders zelf. De ontwikkeling van Almere zal integraal deel uitmaken van de ontwikkeling van de regio Amsterdam en van het IJmeer. Onderdeel daarvan zijn ook de besluiten over de netwerken van weg en openbaar vervoer en over de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Hoewel er veel ruimte is in zuidelijk Flevoland is het ontwerpen van een aantrekkelijke stedelijke ontwikkeling van Almere een grote uitdaging. Almere moet in nauwe samenhang met Amsterdam worden ontwikkeld, een positieve aantrekkingskracht krijgen en bijdragen aan de diversiteit van de woningmarkt van de gehele noordelijke Randstad. De in de Nota Ruimte al aangekondigde schaa sprong is hiervoor essentieel. Met de ontwikkeling van Almere ontstaat een economische driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht als stedelijk zwaartepunt van de noordelijke Randstad. Naast de ontwikkeling van Almere kunnen na 2030 meer locaties buiten de grote steden nodig zijn om aan de verstedelijkingsbehoefte en de wensen van burgers tegemoet te komen. De verdichtingsmogelijkheden in de steden zijn immers niet onbeperkt in relatie tot de woningvraag en de fysieke mogelijkheden.

127 Zie ook paragraaf 2.6.

128 Zie ook 'Inzet op en diversiteit in stedelijk programma in: Randstad 2040': Aanbod van de vier Randstadprovincies aan visie Randstad 2040, april 2008.

129 Voor de de Utrechtse regio loopt daartoe het Randstad Urgentproject duurzaam bouwen in de Utrechtse regio (NV Utrecht).

130 Dit principe ligt in het verlengde van de tekst uit de Nota Ruimte in paragraaf 2.3.2.7 (balans tussen rood en groen/blauw) en heeft betrekking op eventuele nieuwe uitleg. Het is geen rijks eis voor het gebied binnen bestaand bebouwd gebied; daar gelden de intenties zoals elders al in deze visie en de Nota Ruimte genoemd, waarbij de afweging lokaal tot stand komt.

131 Zie ook paragraaf 2.6 (Ruimtebehoefte).

## Box 14. SCHAALSPRONG ALMERE

In 2009 worden met de gemeente Almere integrale afspraken gemaakt over de verstedelijkingsopgave in de periode 2010-2030, de zogenoemde 'Schaalsprong Almere'. Deze opgave betreft onder meer een toevoeging van 60.000 woningen, het versterken van de sociaal-economische structuur en het meer in evenwicht brengen van de woon-werkbalans. Het rijk voelt zich om meer redenen (mede)verantwoordelijk voor de Schaalsprong Almere. Ten eerste vanwege de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Die concurrentiepositie moet worden versterkt. De woonstad Almere én de werkstad Almere zullen beide een eigen identiteit ontwikkelen als onderdeel van het grotere geheel. Almere maakt niet alleen deel uit van het metropolitane gebied van Amsterdam, maar vervult daarin ook een belangrijke functie. Dit vraagt om een verdere verknoping van beide gemeenten. Dit geldt voor de vervoerstromen tussen de Amsterdamse regio en Almere, maar ook voor het op elkaar aansluiten van de woonmilieus en het economisch profiel. Het laatste vindt onder meer plaats door nieuwe centrumontwikkeling, bijvoorbeeld in het stadshart in Almere Stad en in Almere Poort. Ten tweede is er in algemene zin een tekort aan bouwlocaties in de (noordelijke) Randstad in de komende decennia, waarin Almere kan voorzien. Ten derde kan bouwen in Almere de druk op kwetsbare gebieden op het oude land beperken. Een grote bouwopgave in Almere maakt het mogelijk om waardevolle groene gebieden elders te beschermen, zoals de nationale landschappen in Noord-Holland en Utrecht. Bij de schaalsprong van Almere is aandacht nodig om de achteruitgang van de natuurkwaliteit in het IJmeer en Markermeer te keren. In de toekomstvisie IJmeer/Markermeer is dit een belangrijk thema. Dit heeft ook een relatie met de wijze waarop de schaalsprong wordt vormgegeven. Het herstel van de natuurkwaliteit is randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van buitendijkse functies. Het kabinet heeft in het kader van het Programma Randstad Urgent middelen beschikbaar gesteld voor natuurpilots. De nieuwe woon- en werkmilieus van Almere zullen nadrukkelijk aansluiten bij de toekomstige vraag. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio Amsterdam behoefte aan hoogstedelijke woonmilieus en innovatieve werkgelegenheidsconcepten. Het is derhalve wenselijk dat de toekomstige stad Almere in combinatie met Amsterdam een grote verscheidenheid aan woon- en werkmilieus te zien geeft, wellicht een veel grotere verscheidenheid dan we in andere regio's gewend zijn. Het bouwen van bijvoorbeeld woningen is relatief eenvoudig, het bouwen van een duurzame stad is veel moeilijker. Duurzaamheid vraagt om een goede balans tussen people, planet en profit. Ook in ecologische zin zal de uitbouw van Almere duurzaam zijn. De 'cradle-to-cradle' principes zullen binnen maatschappelijk aanvaardbare kosten op alle schaalniveaus (regio, stad, wijk, gebouw) en op de veelvormige relatie tussen land en water worden toegepast.

**Werklocaties** – en specifiek bedrijventerreinen – vervullen een essentiële functie voor de economie. Het is dan ook van belang dat er voldoende ruimte is voor ontwikkelingsmogelijkheden en dat locaties met de juiste kwaliteit worden gerealiseerd. Tegelijkertijd is het van belang dat de 'verrommeling' van het landschap een halt wordt toegeroepen, dat panorama's langs snelwegen worden gevrijwaard<sup>132</sup> en bestaande terreinen optimaal worden benut. Bij de accommodatie van de ruimtebehoefte voor bedrijven zijn een realistische raming en

planning en zuinig ruimtegebruik belangrijk<sup>133</sup>. Voor de korte termijn wordt voorzien in de ontwikkeling van enkele grote, logistieke locaties (Werkstad A4, Almere, mogelijke alternatieven voor het bovenregionale havengerelateerde bedrijventerrein Hoeksche Waard). De WLO-scenario's laten zien dat de ruimtebehoefte voor werken in de periode 2020-2040 bij een trendmatige groei stabiliseert. Het kabinet wil daarom inzetten op een duurzaam en intensief gebruik van bestaande en nieuwe werklocaties, tegen de achtergrond



van een dalende vraag op langere termijn. Over een langere periode zal er ook een behoefte blijven bestaan aan nieuwe toplocaties en campusachtige scienceparks, ook in de nabijheid van kennisinstellingen. Daarnaast blijft de voortgaande herstructurering van verouderde werklocaties in de Randstad een belangrijke opgave. Het kabinet zal nader ingaan op deze uitdaging in zijn reactie op het advies van de Commissie Noordanus<sup>134</sup>.

Een **goede bereikbaarheid** van de Randstad is een cruciale voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Op diverse niveaus en in meer modaliteiten blijven investering- en noodzakelijk op weg naar 2040, binnen de vastgestelde

kaders van het Infrafonds. Dit wordt ook in de Mobiliteitsaanpak van het kabinet erkend. Het kabinet vindt het **schaalniveau van de stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad** daarbij belangrijk (van 0 tot 40 kilometer). Door te investeren in oplossingen op dit schaalniveau wordt ook het lange afstandsverkeer beter gefaciliteerd. Dat profiteert namelijk mee van de verbeteringen van het netwerk rond de steden. Opschaling naar dit schaalniveau betekent al een enorme schaa sprong ten opzichte van de huidige situatie. Investerings in het openbaar vervoersysteem op dit schaalniveau, in nauwe samenhang met autobereikbaarheid en (nieuwe) verstedelijkingslocaties bij stations, sluiten aan bij de sterkste functionele relaties op korte en middellange termijn

## Box 15.

### STEDENBAAN ALS VOORLOPER

Stedenbaan is een initiatief van de samenwerkende overheden in de zuidelijke Randstad. Met Stedenbaan willen de Zuidvleugelpartners bestaande stedelijke structuren en treinverbindingen op regionaal niveau verbeteren en beter benutten. Dit om zowel de bereikbaarheid als de ruimtelijke kwaliteit van dit deel van de Randstad te vergroten. Stedenbaan wordt uitgewerkt in nauw overleg en samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. De overheden en de spoorsector maken onderling afspraken over de bundeling van ruimtelijke functies (woningen, kantoren, voorzieningen) rond de stations, ketenmobiliteit, reisinformatie en kwaliteit van stations(omgevingen) inclusief sociale veiligheid. De spoorsector zal door middel van hogere frequenties en een betere kwaliteit voorzien in de vraag die ontstaat naar extra spoorvervoer. Deze maatregelen komen aan de orde in het project 'Spoorcapaciteit Den Haag-Rotterdam' dat is opgenomen als kandidaatproject in het Programma Randstad Urgent. De beperkingen die de veiligheidscontouren als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen opleveren, zijn een aandachtspunt. De uitvoering van de afspraken en de ontwikkeling van de vraag naar meer openbaar vervoer worden gevolgd met behulp van een monitor. In combinatie met de ontwikkeling van RandstadRail, het Rotterdamse metronet en de RijnGouweLijn ontstaat zo een openbaar vervoersnet in de zuidelijke Randstad waarin reizigers zich frequent en zonder spoorboekje kunnen verplaatsen.

en dragen bij aan een opschaling van de woning- en arbeidsmarkt. Dit vergroot de keuzevrijheid en versterkt de diversiteit in woon- en werkmilieus. Het ondersteunt bovendien de verstedelijkingsstrategie gericht op verdere bundeling en verdichting en bevordert regionaal afgewogen locatiekeuzes voor wonen en werken (denk aan de opvang van een deel van de verstedelijkingsopgave van Utrecht in Almere). Slimme afstemming van investeringen in locaties en openbaar vervoer biedt bovendien een extra stimulans voor herstructurering en transformatie in de steden.

Op het schaalniveau van de stedelijke regio's en de noordelijke en zuidelijke Randstad kiest het kabinet voor een **sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoersysteem** in combinatie met **verdichting en centrumvorming**. Het concept van de Stedenbaan, maar ook het Utrechtse Randstadspoor is in dit verband illustratief en kan op een

grotere schaal en op meer locaties tot ontwikkeling worden gebracht. Investerings in het openbaar vervoersysteem kunnen worden versterkt door maatregelen in het wegverkeer (bijvoorbeeld ontvlechting). Op deze manier ontstaat een geïntegreerd mobiliteitssysteem dat wordt gekoppeld aan de (inter)nationale en regionale centra van verstedelijking. Een verkenning naar de noodzaak en wenselijkheid van een OV-autoriteit die mogelijk kan zorgen voor meer samenhang tussen vervoersmodaliteiten wordt uitgevoerd in het kader van het Programma Randstad Urgent.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de A4-zone van de Randstad. De ruimtelijke kwaliteit en economische dynamiek staan hier onder druk door verkeer en vervoer gerelateerd aan de twee grote havens, Schiphol en de vier greenports. Dit vraagt een gerichte en integrale aanpak van bereikbaarheid, verstedelijking en landschap (waaronder snelwegpanorama's). De keuzes ter

132 Hiervoor stelt het kabinet een structuurvisie voor de snelwegomgeving op, onder de naam: 'Zicht op mooi Nederland'.

133 Overeenkomstig de Agenda bedrijventerreinen van 7 december 2007 (Brief van de ministers van EZ en VROM (2007) Agenda bedrijventerreinen 2008-2009, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31200 XI, nr. 73).

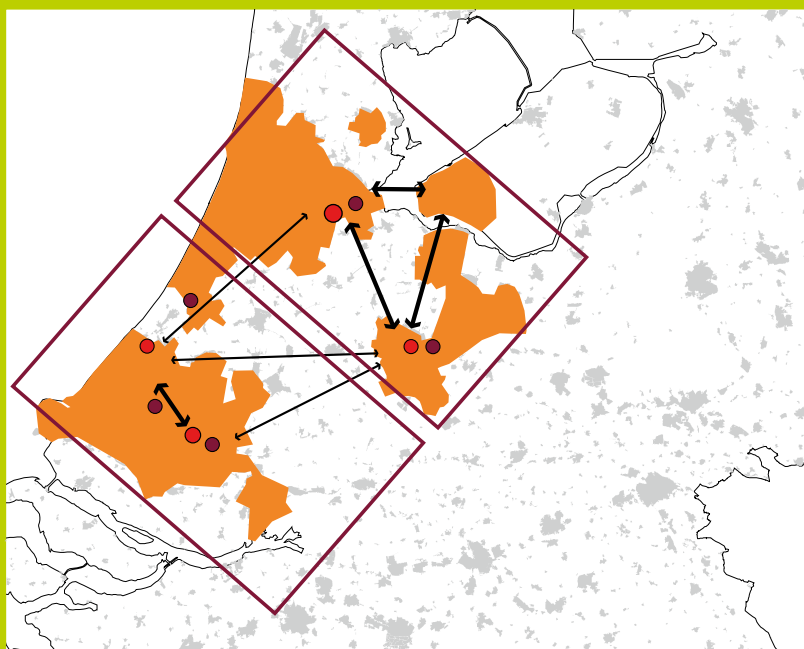
134 Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen.



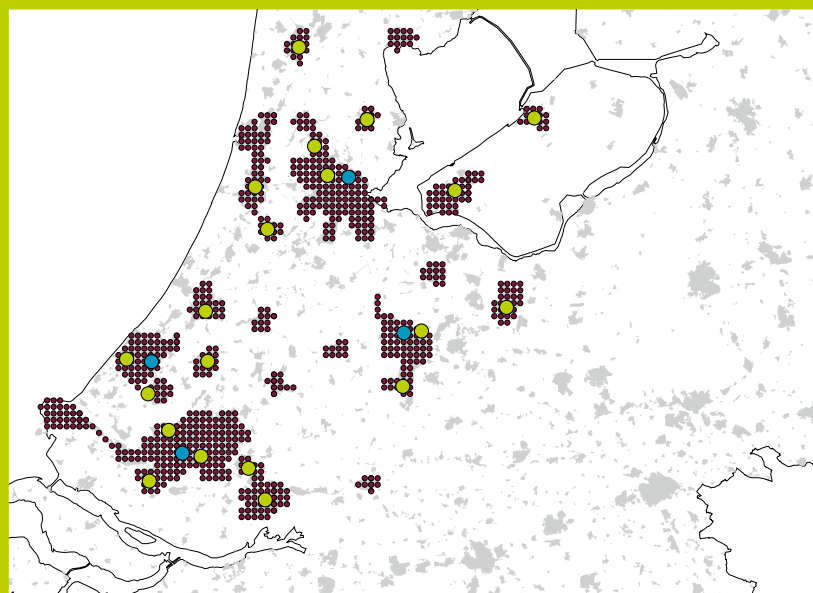
verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad en andere delen van Nederland zijn uitgewerkt in de *Mobiliteitsaanpak* die kort na deze visie op de Randstad verschijnt.

Krachtige steden die op (inter)nationaal niveau economisch willen concurreren, vragen ook om **sociale samenhang op wijkniveau**. Burgers zijn met name ontevreden als het gaat om hoe men met elkaar omgaat in de steden. Segregatie, onveiligheid en sociale uitval (uit onderwijs en arbeidsmarkt) bedreigen de aantrekkelijkheid van steden voor alle leefstijlen. Een verdergaande tweedeling in en tussen de steden (tussen arm en rijk, jong en oud, allochtoon en autochtoon) verkleint de aantrekkelijkheid en kan daarmee ook de concurrentiepositie nadelig beïnvloeden. De complexiteit van deze opgave en de

samenhang met de opgaven op hoger schaalniveau vragen om een actieve rol van het rijk. Om de toenemende cumulatie van fysieke en sociaal-economische achterstanden in een aantal wijken in de steden aan te pakken, is het kabinet gestart met een *Actieplan voor sterke wijken*. Met deze aanpak wil het kabinet onder meer een bijdrage leveren aan de opgaven op het gebied van stedelijke herstructurering, verbreding van het woningaanbod en diversiteit van woonmilieus. Het kabinet werkt op dit moment aan overeenkomsten met gemeenten en woningcorporaties om deze aanpak concreter uit te werken. Voor de middellange termijn blijft de aanpak van de sociale opgave in steden van groot belang.



10. Opschalen van de stedelijke regio's:
- bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking, met ruimte voor werklocaties
  - verbetering van OV- en wegbereikbaarheid
  - centrumontwikkeling op het niveau van de Noordelijke en de Zuidelijke Randstad



11. Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen door
- transformeren
  - herstructureren
  - intensiveren

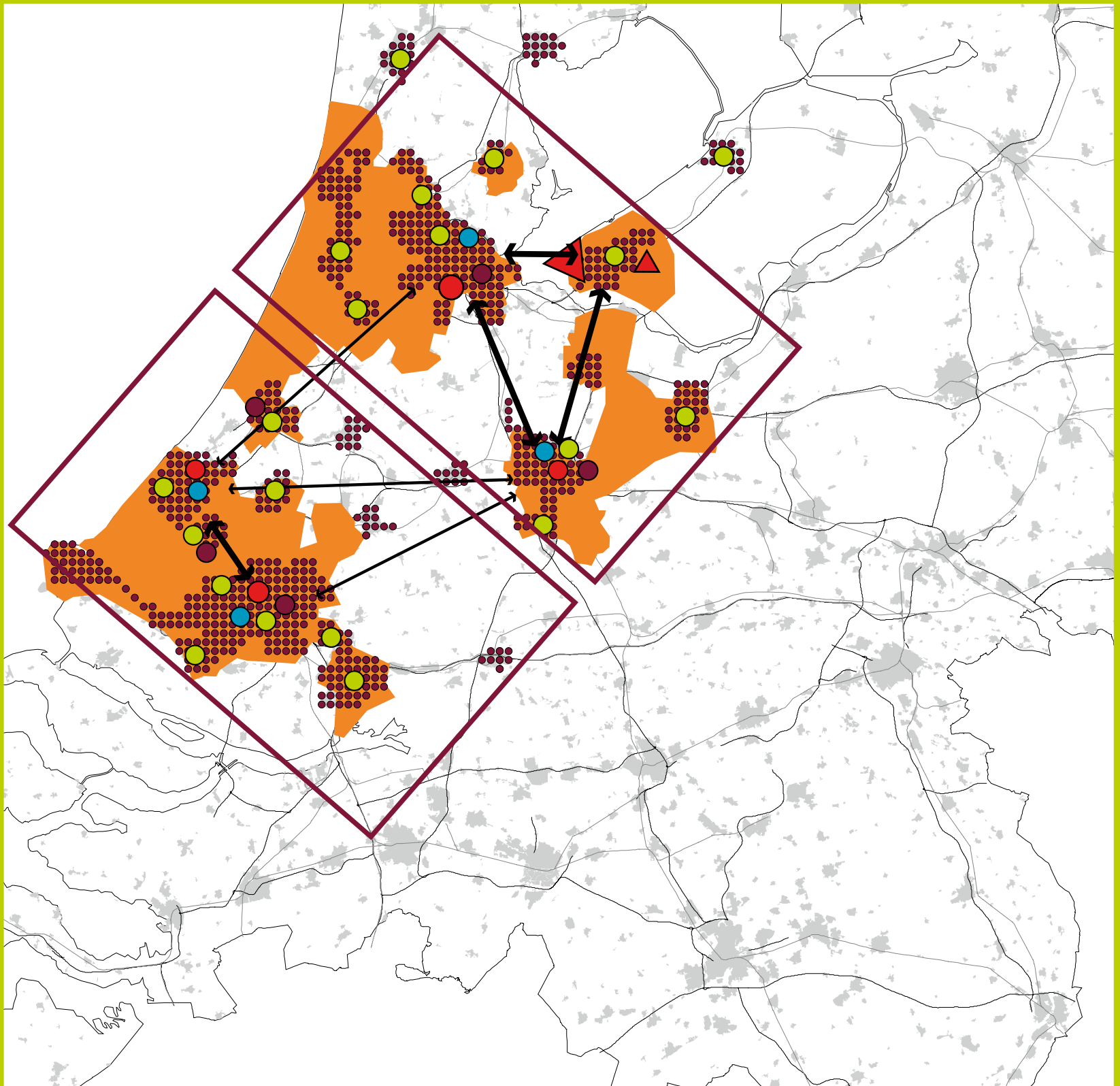


12. Uitvoeren schaa sprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer – Markermeer



Toelichting op kaart 8.





**Kaart 8.**  
**KEUZES – Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid**

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

Laag Schaalniveau	Water, natuur en landschap	Netwerken, verstedelijking en economie
(Inter)nationaal	<p>Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen</li> <li>2. Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort</li> <li>3. Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten</li> </ol>	<p>Wat internationaal sterk is, sterker maken</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Versterken en benutten internationale, metropolitane kansen regio Amsterdam</li> <li>- Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk</li> <li>- Versterken van de hubfunctie van Schiphol mede in relatie met het onderzoek naar eventuele uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven<sup>135</sup></li> <li>- Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid</li> <li>- Versterken van centrumfunctie van de greenports</li> <li>- Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad</li> <li>- Versterking hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad</li> </ul> </li> <li>9. Verbeteren van de (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV)</li> </ol>
Regionaal	<p>Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie</li> <li>5. Transitie van de landbouw</li> <li>6. Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave</li> <li>7. Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit bij de steden in de vorm van 'metropolitane parken'</li> </ol>	<p>Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Opscalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad</li> <li>11. Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren)</li> <li>12. Uitvoeren schaalessprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer</li> </ol>

**Tabel 5.**  
Overzicht van de ruimtelijke rijkskeuzes onderverdeeld naar de vier leidende principes.



### Samenvatting ruimtelijke rijkskeuzes

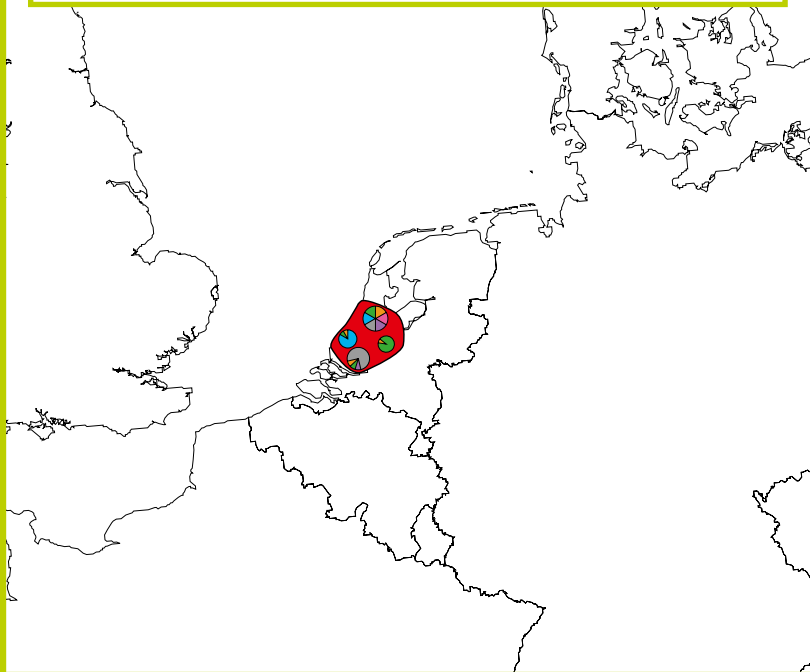
In tabel 5 zijn de ruimtelijke rijkskeuzes van het kabinet samengevat. De ruimtelijke vertaling van deze keuzes is ook op kaart gezet (zie kaart 5 t/m 8). De tabel, toelichtende tekst en kaarten moeten in samenhang worden gezien.

---

<sup>135</sup> Zie ook het verkenningendocument Schiphol (Ministeries van VenW en VROM (2008) Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag). Hierin heeft het kabinet besloten dat Lelystad Airport (huidige en nieuwe locatie) en het militaire luchtvaartterrein Eindhoven in samenhang met luchthaven Twente opties zijn als het gaat om het invullen van de functie van overlooplocatie. Nader onderzoek naar de overloop naar militair luchtvaartterrein Eindhoven zal niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies en leidt niet tot een heropening van Twente als militair vliegveld.

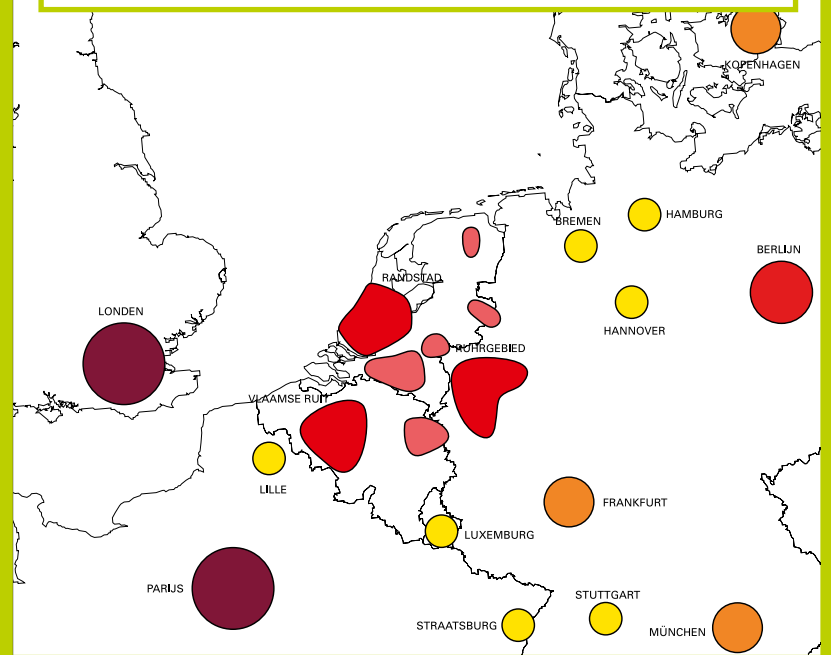


Versterken internationale economische krachten van de steden in de Randstad



Verbeteren externe relaties

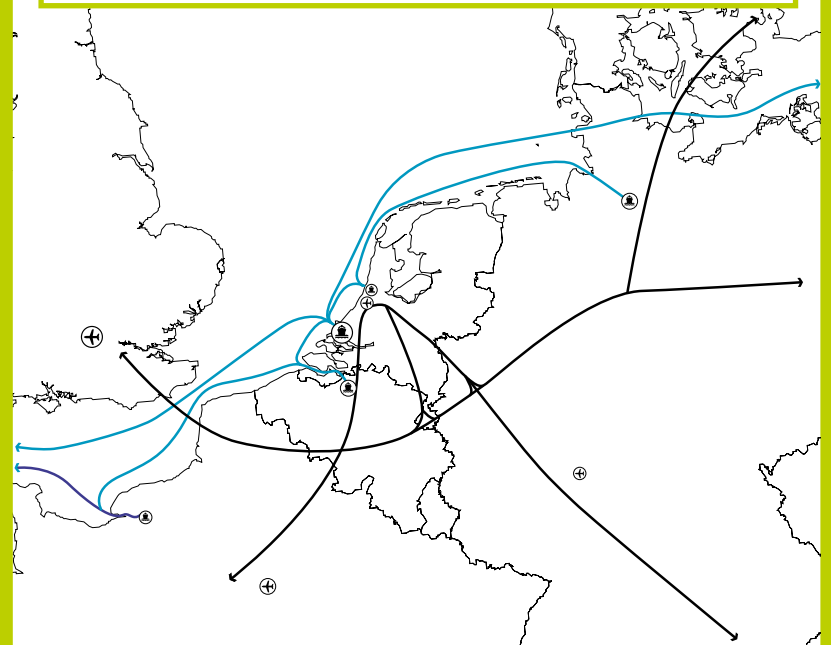
Versterken concurrentiepositie van de Randstad in noordwest Europa



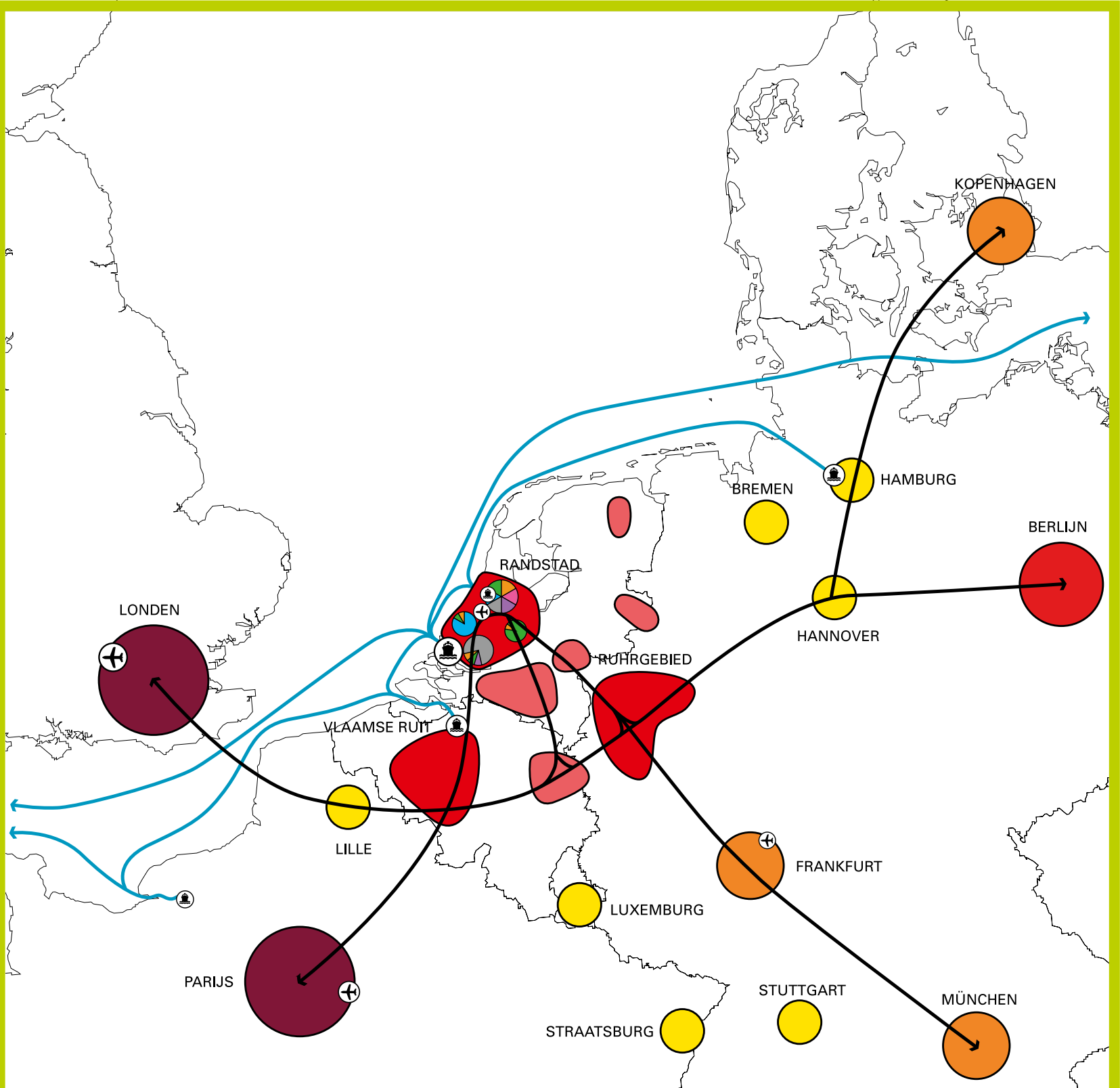
Versterken positie van havens en luchthavens



Goede robuuste nationale en internationale verbindingen (weg en spoor) met eer focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten.


























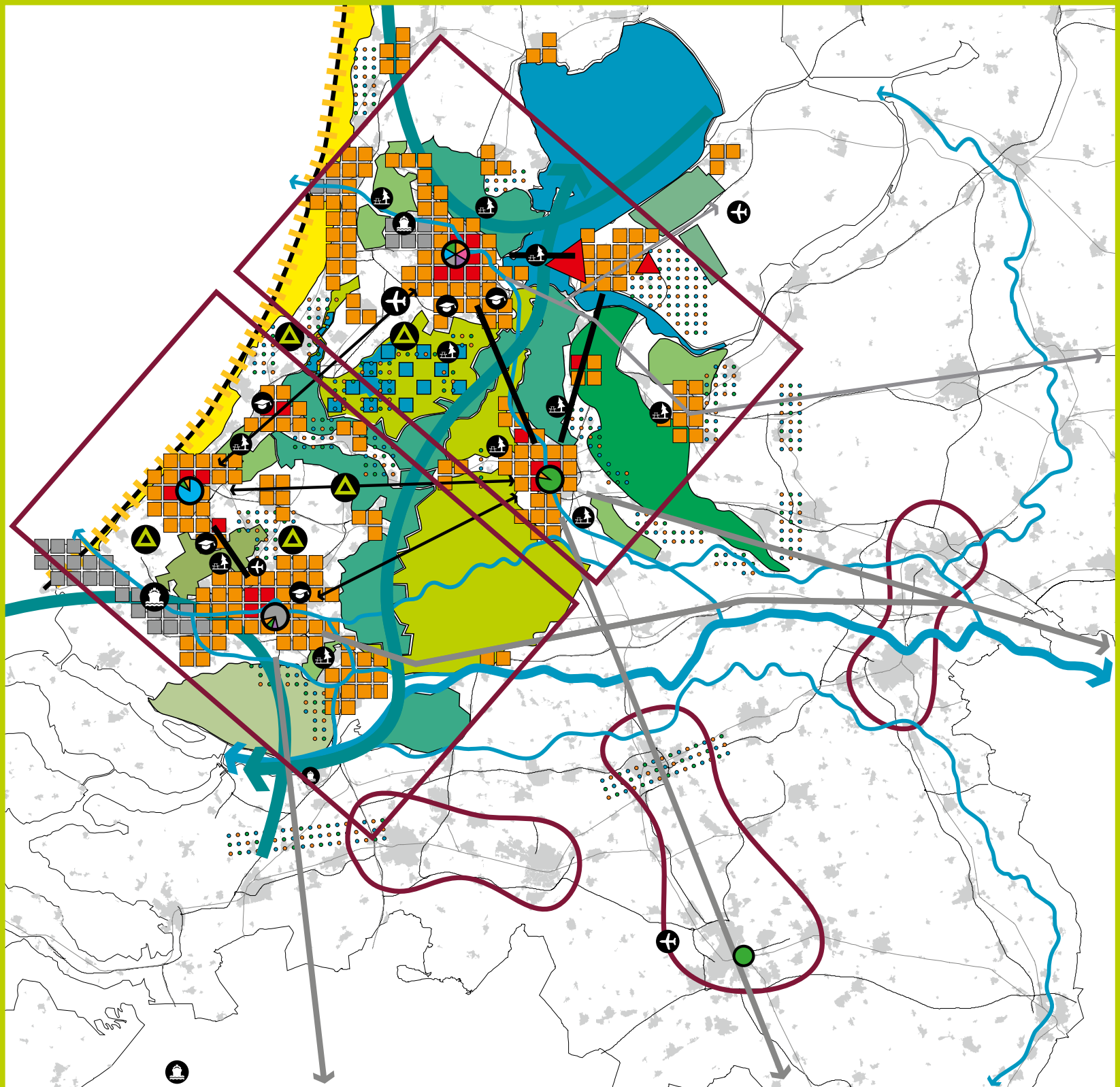
Toelichting op kaart 9.



Kaart 9.  
Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief internationaal

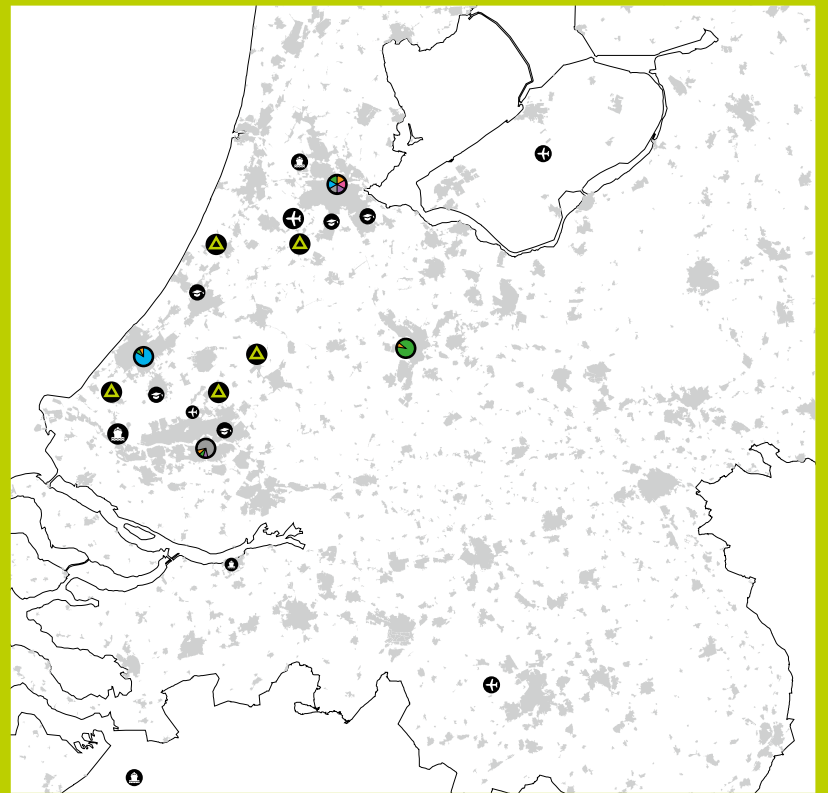
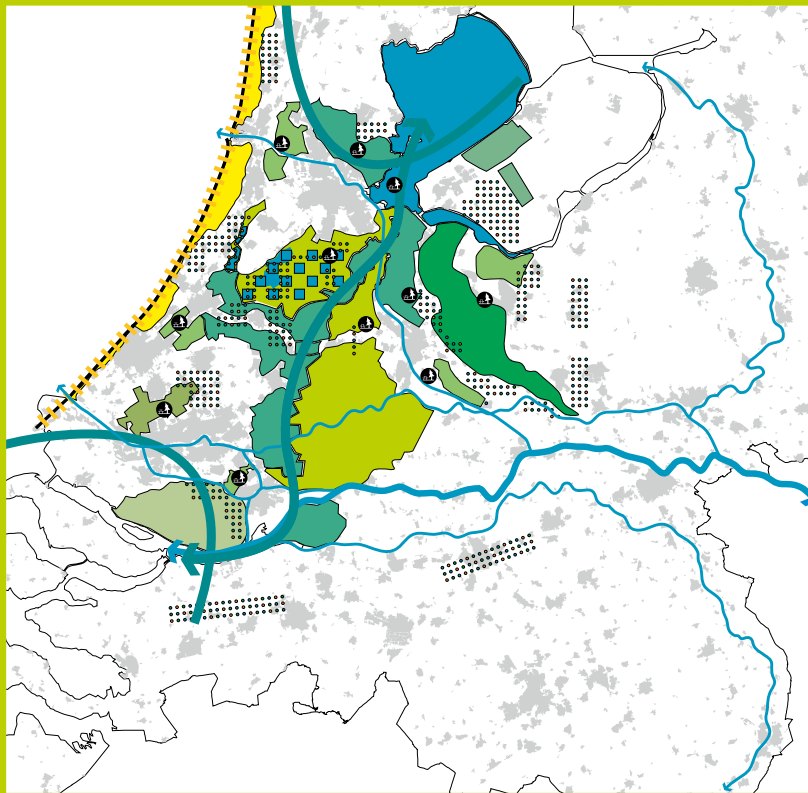
(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)






- Veilige, klimaatbestendige, groenblauwe delta als raamwerk voor verstedelijking**  
 - versterken van diversiteit en identiteit
-  - versterken kust
-  - ruimte voor de rivier (cq waterweg)
-  - van zuidwestelijke delta naar IJsselmeer
-  - ruimte voor groenblauwe woonmilieus i.c.m. versterken identiteit landschappen
-  - metropolitane parken (zoekgebieden)
- Inzetten op kracht: versterken van de topfuncties**  
 - versterken van de topfuncties in de steden (  hoofdvestiging internationale organisaties en NGO's,  wetenschap,  internationale congressen, beurzen, tentoonstellingen e.d.,  stedelijk toerisme,  hoofdkantoren multinationals en internationale banken,  havens, luchthavens en internationale toegankelijkheid)
-  - ontwikkelen havennetwerk
-  - versterken hubfunctie van Schiphol
-  - versterken van de centrumfunctie van de greenports
-  - versterking clusters rond de universiteiten
- Focus op de stad**  
 - steden centraal, met extra inzet op verdichting
-  - opschaling 'daily urban system' van stadsregio's naar Noordelijke en Zuidelijke Randstad
-  - schaa sprong Almere
-  - versterken relaties met andere nationale stedelijke netwerken
- Versterken bereikbaarheid (weg en spoor)**  
 - tussen de steden en hun regio's
-  - tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad
- Goede robuuste nationale en internationale verbindingen**  
 (weg en spoor) met een focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten.
-  - Zuid: A4 Amsterdam - Antwerpen, HSL Zuid en mogelijk verbeterde goederenverbinding Rotterdam - Antwerpen (Robel)
-  - Zuidoost: A2 en mogelijk verbeterde internationale treindienst via Eindhoven in zuidoostelijke richting
-  - Oost: A2/A12, vrij pad voor de ICE naar Keulen, A15 en Betuweroute.
-  - Overig: A1 en op peil brengen verbinding Schiphol - Lelystad



Kaart 10.  
Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief

(N.B. De kaart is een indicatieve weergave)

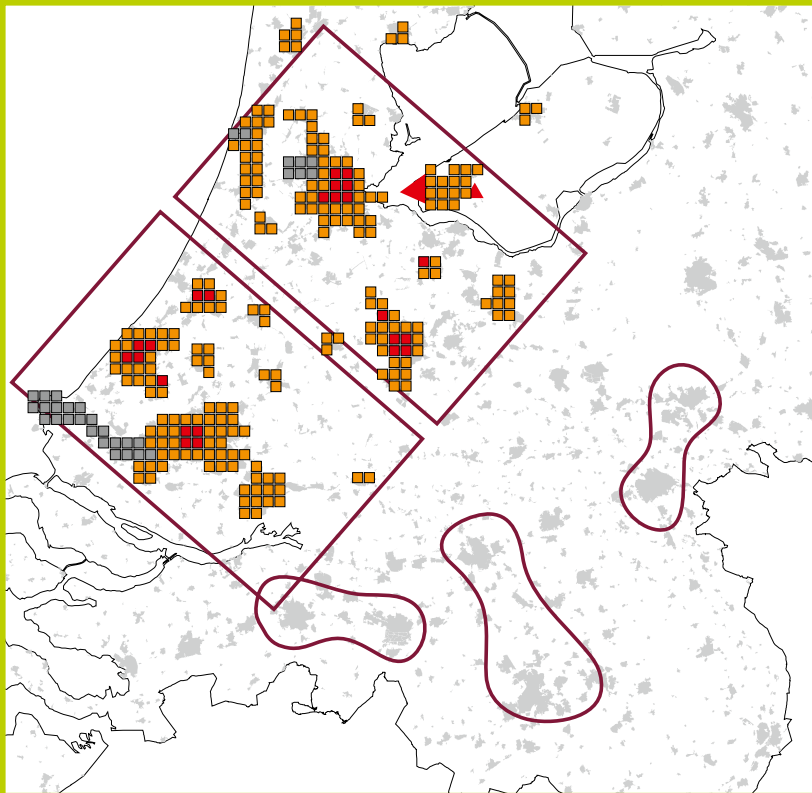


- Veilige, klimaatbestendige, groenblauwe delta als raamwerk voor verstedelijking**  
- versterken van diversiteit en identiteit
-  - versterken kust
  -  - ruimte voor de rivier (cq waterweg)
  -  - van zuidwestelijke delta naar IJsselmeer
  -  - ruimte voor groenblauwe woonmilieus i.c.m. versterken identiteit landschappen
  -  - metropolitane parken (zoekgebieden)

- Inzetten op kracht: versterken van de topfuncties**
-  - versterken van de topfuncties in de steden (■ hoofdvestiging internationale organisaties en NGO's, ■ wetenschap, ■ internationale congressen, beurzen, tentoonstellingen e.d., ■ stedelijk toerisme, ■ hoofdkantoren multinationals en internationale banken, ■ havens, luchthavens en internationale toegankelijkheid)
  -  - ontwikkelen havennetwerk
  -  - versterken hubfunctie van Schiphol

Toelichting op kaart 10.





- Focus op de stad**
- steden centraal, met extra inzet op verdichting
  - opschaling 'daily urban system' van stadsregio's naar Noordelijke en Zuidelijke Randstad
  - schaa sprong Almere
  - versterken relaties met andere nationale stedelijke netwerken

- Versterken bereikbaarheid (weg en spoor)**
- tussen de steden en hun regio's
  - tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad
- Goede robuuste nationale en internationale verbindingen**  
(weg en spoor) met een focus op de corridors naar het zuiden, oosten en zuidoosten.
- Zuid: A4 Amsterdam - Antwerpen, HSL Zuid en mogelijk verbeterde goederenverbinding Rotterdam - Antwerpen (Robel)
  - Zuidoost: A2 en mogelijk verbeterde internationale treindienst via Eindhoven in zuidoostelijke richting
  - Oost: A2/A12, vrij pad voor de ICE naar Keulen, A15 en Betuweroute.
  - Overig: A1 en op peil brengen verbinding Schiphol - Lelystad

Toelichting op kaart 10.

### 3.3. Kiezen voor kwaliteit

De keuzes van het kabinet zijn keuzes op hoofdlijnen. Bij gebiedsgerichte uitwerkingen van deze keuzes kan blijken dat niet alles altijd en overal kan. Natuurlijk kunnen tal van functies slim worden gecombineerd. Toch kunnen in verschillende gebieden nog aanvullende keuzes nodig zijn voor de ene of de andere ontwikkeling. Zo kunnen verstedelijking en groenblauwe kwaliteiten elkaar op bepaalde plekken uitsluiten<sup>136</sup>. Datzelfde geldt voor een meer natuurlijke waterhuishouding en voortzetting van de grondgebonden landbouw zoals melkveehouderij. Hoe kiezen we in deze gebiedsgerichte uitwerkingen tussen de gemaakte keuzes? Het kabinet stelt daarbij een volgende 'redeneerlijn' voor. Deze redeneerlijn is gebaseerd op de samenhang tussen de verschillende keuzes. De lagenbenadering helpt daarbij als denkkader. Ook is gebruik gemaakt van de resultaten van het planMER dat voor deze visie is opgesteld.

Uitgangspunt voor de redeneerlijn is de ambitie om **kwaliteit te maken**, op een **duurzame** en **klimaatbestendige** manier, zowel in de stedelijke als in de meer landelijke gebieden. In de internationale concurrentiestrijd tussen stedelijke regio's is het beschikbaar hebben van voldoende woningen of werklocaties (waaronder bedrijventerreinen) een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde. De concurrentiestrijd gaat ook om kwaliteiten die onderscheidend zijn en aansluiten bij de identiteit van een regio of stad. Het gaat om de mate waarin die kwaliteiten al aanwezig zijn en om het tempo waarin nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd. De redeneerlijn om gelijktijdig invulling te geven aan verschillende keuzes bestaat uit een aantal stappen.

#### 1. Klimaatbestendige, groenblauwe delta als raamwerk voor verstedelijking

Op (inter)nationale schaal moeten de voorwaarden worden ingevuld om te kunnen leven in een klimaatbestendige, groenblauwe delta. De veiligheid moet worden gewaarborgd en (inter)nationaal waardevolle groenblauwe kwaliteiten moeten worden beschermd. De effecten van de klimaatverandering leiden tot nieuwe onzekerheden en opgaven. Veiligheid, waterberging en watervoorziening vragen ruimte en kunnen leiden tot functieveranderingen op de schaal van

de Randstad. Voorbeelden daarvan zijn de transitie van de landbouw in delen van het Groene Hart en mogelijke reserveringen voor veiligheid op de lange termijn (kust en rivieren). Het voor de lange termijn opnieuw op orde brengen en houden van een duurzame, nationale waterhuishouding tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten zal sterk richting moeten geven aan de aard, omvang en locatiekeuze van grote verstedelijkingsopgaven.

#### 2. Kwaliteit van de steden en de daar aanwezige topfuncties versterken

Op nationale schaal ligt de ruimtelijk-economische hoofdstructuur redelijk vast. Nieuwe investeringen die nodig zijn vanwege de ruimtelijk-economische dynamiek zullen worden gedaan binnen het geheel van grote steden, mainports, greenports en verbindingen daartussen. De kwaliteit van de steden en de daar aanwezige topfuncties moeten worden versterkt. De kwaliteit van de stad komt daarmee veel meer centraal te staan. Het kabinet wil de economische topfuncties in de steden en de sectoren waarmee Nederland internationaal concurreert stimuleren en ruimte geven voor ontwikkeling. Randvoorwaarde daarvoor is een strategie waarbij wordt ingezet op versterking van de toegevoegde waarde. Eén van de acties die daaraan bijdraagt is het in de uitwerking van Randstad 2040 opgenomen innovatiespeerpunt, dat gericht is op onderzoek naar de versterking van de samenhang, netwerkvorming en toegevoegde waarde van de (lucht)havens<sup>137</sup>.

#### 3. Ruimte vraag primair accommoderen door bundeling, verdichting en regionale bereikbaarheid

Op regionale schaal bestaat een sterke samenhang tussen de verschillende keuzes. Bundeling van verstedelijking, stedelijke verdichting, blijvende inzet op regionaal openbaar vervoer en weg, klimaatadaptatie en groene kwaliteit bij de steden ('metropolitane parken') passen bij elkaar en versterken elkaar. Bundeling en verdichting binnen de noordelijke en zuidelijke Randstad dragen bij aan draagvlak voor regionaal openbaar vervoer en voor zo rendabel mogelijke investeringen hierin. De verbeterde bereikbaarheid van het stedelijk gebied leidt vervolgens weer tot een versterking van de mogelijkheden voor verdichting. Verdere verdichting in de steden vergroot de behoefte aan groene kwaliteit direct bij de steden en levert hiermee weer het draagvlak op voor innovatieve vormen van

## Box 16. RESULTATEN PlanMER

Het kabinet vindt het van belang om een helder beeld te hebben van de mogelijke gevolgen voor milieu en duurzaamheid van de keuzes die in de Structuurvisie Randstad 2040 worden gemaakt. Als onderdeel van het voorbereiden van deze visie is daarom een zogenoemde plan-milieueffectrapportage uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het plan-milieueffectrapport (planMER), dat tezamen met deze visie ter inzage wordt gelegd. De conclusies van het planMER zijn meegenomen in de besluitvorming en worden – zo mogelijk – gebruikt bij de verdere uitwerking en concretisering van de in deze visie neergelegde beleidslijnen en keuzes. Bij het opstellen van het planMER is om verschillende redenen een vernieuwende aanpak gehanteerd. Het hoge abstractieniveau van de visie Randstad 2040 maakt het noodzakelijk een bijzonder afwegingskader te gebruiken. Daarnaast ligt de tijdshorizon van deze langetermijnvisie (ruim 30 jaar) veel verder weg dan de meeste plannen en structuurvisies. Verder vraagt het motto van de visie – naar een duurzame en concurrerende topregio – om expliciete aandacht voor duurzaamheid. Het planMER maakt daarom gebruik van een beoordelingskader, waarin zowel de voor een planMER gebruikelijke milieuaspecten als duurzaamheidscriteria zijn ondergebracht. De zogenoemde 3x3 matrix voor duurzaamheid is daarbij als kapstok gehanteerd, waarbij ‘hier en nu’ staat voor de Randstad in 2040.

	People	Planet	Profit
Hier & Nu			
Later			
Elders			

Het planMER focust op een overzichtelijk aantal maatgevende criteria: criteria die onderscheidend zijn en betrekking hebben op de belangrijkste gevolgen voor milieu en duurzaamheid. In het planMER zijn milieu- en duurzaamheidsgevolgen van de kabinetsvisie en van de drie modellen Kuststad, Buitenstad en Wereldstad beoordeeld. In eerste instantie zijn de modellen daarbij onderling vergeleken. In het planMER worden de gevolgen voor milieu en duurzaamheid van model Wereldstad en van de kabinetsvisie als relatief gunstig beoordeeld. Dit komt doordat bij deze alternatieven de ruimtelijke keuzes de beste uitgangspositie bieden voor een structuur waarin efficiënt wordt omgegaan met schaarse ruimte, de milieu- en duurzaamheidsgevolgen van wonen, werken en bereikbaarheid kunnen worden beperkt, en bestaande waarden van natuur en landschap in belangrijke mate kunnen worden behouden en versterkt. Het planMER constateert dat een groot deel van de gevolgen voor milieu en duurzaamheid wordt bepaald door verdere keuzes bij de uitwerking van de kabinetsvisie.

Naast de relatieve beoordeling bevat het planMER een meer absolute beoordeling van de gevolgen voor milieu en duurzaamheid. Daarbij is aansluiting gezocht bij de duurzaamheidsverkenning ‘Nederland Later’ van het MNP. Het planMER beoordeelt in hoeverre de kabinetsvisie en de drie modellen een oplossing bieden voor de door het MNP beschreven persistente duurzaamheidsproblemen. Bij geen van de alternatieven worden deze persistente problemen opgelost. Hoewel met name het model Wereldstad en de kabinetsvisie elementen bevatten – compacte verstedelijking door herstructurering en verdichting, in combinatie met robuuste open landschappen voor blauw en groen – die een basis kunnen vormen voor het realiseren van een gewenst duurzaamheidsniveau van de Randstad, is voor andere aspecten – zoals energiegebruik en de milieugevolgen van bereikbaarheid en mobiliteit – bij de verdere uitwerking van de visie veel inzet nodig om duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren. Het kabinet levert de bedoelde inzet in deze niet-ruimtelijke thema’s via de in gang gezette kabinetsprogramma’s ‘Schoon en Zuinig’, ‘Randstad Urgent’ en ‘Mooi Nederland’, via de Mobiliteitsaanpak en het MIRT, alsmede via een gerichte duurzame uitvoering van zowel het vigerende beleid (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, etc.) als deze structuurvisie, op basis van de in rijksbegroting daarvoor aangegeven financiële ruimte.

investeren in het landschap. Binnenstedelijke verdichting vraagt innovatieve oplossingen ten aanzien van klimaatbestendigheid. Het kabinet wil de ruimtevraag in de komende decennia primair opvangen in de noordelijke en de zuidelijke Randstad. Uitgegaan moet worden van opvangen van de vraag in de regio waar deze zich voordoet. De keuze om de huidige locatie van Schiphol te blijven benutten, betekent dat een schaa sprong van Almere hard nodig is om in de ruimtebehoefte van de noordelijke Randstad te voorzien. De mogelijkheden voor bundeling en verdichting ontstaan door een gecombineerde strategie van binnenstedelijk bouwen, herstructurering, vergroten van de regionale bereikbaarheid via openbaar vervoer en weg en centrumontwikkeling rond knooppunten van openbaar vervoer en weginfrastructuur. Op deze wijze versterken het nationale verstedelijkingsbeleid en het mobiliteitsbeleid elkaar. Een goed verstedelijkingsbeleid maakt dure investeringen in bereikbaarheid van uitleglocaties overbodig, en een goed bereikbaarheidsbeleid faciliteert de stedelijke verdichting.

Een cruciale succesfactor in deze strategie zijn de (regionaal gedifferentieerde) verdichtingsambities van de bestuurders in de noordelijke en de zuidelijke Randstad en de fasering van het

binnenstedelijke programma. Wanneer deze in de praktijk niet gehaald worden, ontstaat een vraag naar nieuwe uitleglocaties. Er zal een actie starten om op korte termijn meer inzicht te verkrijgen in de binnenstedelijke ruimte voor woningbouw en de wijze waarop en het tempo waarin die plekken daadwerkelijk tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Dat is medebepalend voor hoeveel woningbouw buiten het bestaande bebouwde gebied nodig is om aan de behoeften te voldoen en op welke plekken die nieuwe locaties worden gezocht. De inzet van het kabinet is erop gericht om de afspraken die over verstedelijking zijn gemaakt voor de Noordvleugel, de Utrechtse regio<sup>138</sup> en de Zuidvleugel in het verlengde van de Nota Ruimte, waar te maken en verwacht dat ook van de betrokken decentrale overheden en marktpartijen. Met hetgeen aan uitleglocaties al is afgesproken in combinatie met de extra inzet op binnenstedelijke woningbouw, maakt het vooralsnog niet nodig nieuwe uitleglocaties in beeld te brengen om te kunnen voorzien in de ruimtevraag, tenzij de groei in de praktijk beduidend hoger wordt dan nu geraamd. Mocht dat toch aan de orde komen, dan geldt de volgorde: eerst binnen bestaand bebouwd gebied, dan in aansluiting op de steden in de noordelijke en zuidelijke Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen

## **Box 17.** **NOORDELIJKE IJ-OEVERS**

**Het project Noordelijke IJ-oever is een inspirerend voorbeeld voor stedelijke transformatie. Een verouderd industrie- en havengebied wordt omgevormd tot een gemengd woon- en werkgebied. In het gebied van de Noordelijke IJ-oever zullen ongeveer 10.000 nieuwe woningen worden gebouwd. Daarnaast wordt een speciale plaats ingeruimd voor creatieve bedrijvigheid, cultuur en Research and Development (R&D). Om de onderzoeksactiviteiten van Shell voor Nederland te behouden, is tegenover het Centraal Station van Amsterdam het New Technology Centre (NTC) verzezen. De eerstvolgende fase van ontwikkeling is Buiksloterham, een verouderd bedrijventerrein dat wordt getransformeerd naar een gemengd gebied met wonen en commerciële en maatschappelijke functies. De audio-visuele sector heeft zijn entree op de Noordelijke IJ-oever al gemaakt met de komst van MTV Benelux en IdtV op het NDSM-terrein en A-film in het Hamerstraatgebied. Verder verrijst er aan het IJ een nieuw pand van het Nederlandse Filmmuseum. Daarmee bestaat de kans dat de IJ-oever uitgroeit tot het tweede mediacluster van Nederland, na het Mediapark in Hilversum. Om de Noordelijke IJ-oever geschikt te maken voor bedrijven in de technologische en creatieve sector, is nog een aantal maatregelen nodig. Er wordt hard gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid van, naar en binnen het gebied (verbinding met het centrum van Amsterdam), verhoging van de aantrekkelijkheid door aanleg van groenvoorzieningen en behoud van industriële monumenten en de verplaatsing van bedrijven die milieu-overlast veroorzaken, zodat belemmeringen voor de vestiging van creatieve bedrijven en woningbouw uit de weg worden geruimd. De totale transformatie beslaat een periode van zo'n 20 jaar.**



ten opzichte van infrastructuur en pas als dat onvoldoende oplevert op verder weg gelegen plekken.

#### 4. Nieuwe verstedelijking op termijn op hoge gronden nabij infrastructuur

Wanneer in de praktijk blijkt dat met de strategie van binnenstedelijk bouwen, vergroten van de regionale bereikbaarheid en centrumontwikkeling rond knooppunten onvoldoende in de ruimtevrage kan worden voorzien, moet het kabinet actief samen met de decentrale overheden verkennen welke extra nieuwe locaties voor verstedelijking in aanmerking komen. De in aansluiting op de Nota Ruimte gemaakte afspraken over verstedelijking geven geen noodzaak op korte termijn nieuwe locaties in beeld te brengen dan die waarover reeds afspraken zijn gemaakt voor de komende jaren. Wanneer nieuwe locaties in beeld gebracht moeten worden, is de hoofdlijn dat, in aansluiting op de keuzes in deze visie over klimaatbestendigheid en bereikbaarheid, daarvoor locaties in de Randstad in

aanmerking komen op de relatief hogere gronden ('op zand') en nabij bestaande (knooppunten van) (rail)infrastructuur. Op grond van de ambitie en keuzes in deze visie komen voor grootschalige verstedelijking verder weg gelegen locaties, zoals de Gelderse Vallei, pas in beeld wanneer ook deze plekken onvoldoende verstedelijkingslocaties zouden opleveren. In de steden zijn vele mogelijkheden om in de verstedelijkingsbehoefte te voorzien. Aansluitend voorzien de bundelingsgebieden en verstedelijkingslocaties die in (en in aansluiting op) de Nota Ruimte zijn vastgesteld in belangrijke mate in de behoefte. Wanneer aansluitend nieuwe locaties nodig zijn, komen hoger gelegen plekken die goed zijn opgenomen in het verkeers- en vervoersnetwerk in beeld; eerst in de noordelijke en de zuidelijke Randstad en – zo nodig – daarna in Oost- en Zuid-Nederland.

## Box 18.

### UTRECHT: KNOOPPUNT VAN KENNIS EN CULTUUR

De stad en de regio Utrecht presteren economisch zeer goed, gelet op het hoge bruto regionaal product en de economische groeicijfers. De kennisintensieve en creatieve sectoren floreren. Utrecht is sterk in zakelijke en financiële dienstverlening, ICT, wetenschappelijk onderzoek ('life sciences'), design en gaming. De beroepsbevolking is hoog opgeleid, de universiteit van Utrecht is de grootste van Nederland, veel andere onderwijs- en onderzoeksinstellingen zijn in de stad en de regio gevestigd. De aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen wordt versterkt door de centrale ligging, de hoogwaardige woonmilieus in en rond de stad, de fraaie landschappen en het brede aanbod van culturele activiteiten. Volgens de prognose van het CBS groeit de stad Utrecht van bijna 290.000 inwoners (2008) naar 392.000 inwoners (2025). De nu al relatief grote bijdrage van de Utrechtse regio aan de economische kracht van de (noordelijke) Randstad zal toenemen.

De Utrechtse regio staat de komende jaren voor drie grote uitdagingen: het opvangen van de grote verstedelijkingsdruk, het verbeteren van de bereikbaarheid van stad, regio en Randstad en het versterken van de kenniseconomie door de aanwezige kennis op grotere schaal commercieel toe te passen.

Over de toekomstige verstedelijking worden voorstellen ontwikkeld in het project 'Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio', dat onderdeel is van het Programma Randstad Urgent. Hierbij betrokken zijn de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort, Hilversum en Woerden, en de gewesten Utrecht, Eemland en Gooi- en Vechtstreek (samen vormen deze overheden de NV Utrecht). Het streven is een groot deel van de woningbouwopgave in bestaand bebouwd gebied te realiseren en landelijk gebied te sparen. Dit maakt herstructurering en transformatie van het stedelijk gebied (bijvoorbeeld de Cartesiusdriehoek en de Merwedekanaalzone) tot dringende opgaven voor Utrecht. Ook het scheppen van ruimte voor woningbouw door overkluizing van snelwegen is een mogelijkheid waaraan wordt gedacht. De ambitie is hoge dichtheden te combineren met hoge kwaliteit. Naar verwachting eind 2008 zullen de NV Utrecht-partijen in het kader van Randstad Urgent met het rijk afspraken maken over ieders rol en inzet bij de uitvoering van de verstedelijkingsopgave.

Verbetering van de bereikbaarheid van de Utrechtse regio is het doel van het lopende project 'Draaischijf Utrecht', dat onderdeel is van het Programma Randstad Urgent. Draaischijf Utrecht is van belang voor de gehele (noordelijke) Randstad, omdat het meeste verkeer naar en van de (noordelijke) Randstad via Utrecht gaat. Ook de verbinding over weg en spoor tussen Utrecht en Almere is een aandachtspunt. Door de groei van Almere zullen in de driehoek Amsterdam-Almere-Utrecht de verkeersbewegingen fors toenemen.

Versterking van de kenniseconomie door betere commerciële toepassing van kennis is een opgave die de regio zelf heeft opgepakt. Zo werken kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en regionale overheden binnen het Science Park Utrecht en de 'Task Force Innovatie' samen aan het benutten van de innovatieve kansen in de regio Utrecht. Daarnaast leveren ook het rijk en de Europese Unie via onder andere 'Pieken in de Delta' en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling concrete impulsen voor de versterking van de Utrechtse kenniseconomie, zoals op het gebied van de creatieve economie, 'life sciences' en de medische technologie.



Zeewaartse verstedelijking sluit niet goed aan op de bestaande infrastructuur en het vergt een grote inspanning (ook financieel) om deze boven zeeniveau aan te leggen en de veiligheid te garanderen. Kustverbreding is voor de verstedelijkingsopgave niet nodig. Wanneer daartoe om andere redenen zou worden besloten, kan, daar waar die verbreding relatief goed aansluit op de bestaande steden en de infrastructuur, worden overwogen deze te combineren met verstedelijking. Het kabinet erkent dat een verbrede kust op langere termijn nodig kan zijn voor de veiligheid en wellicht kansen biedt voor andere doeleinden. Daarbij kan gedacht worden aan benutting voor

economisch-maatschappelijke doeleinden, zoals energieproductie en -opslag en experimenteerruimte voor innovatieve sectoren. Het kabinet heeft het bedrijfsleven uitgedaagd om met interessante voorstellen te komen. Het Innovatieplatform vervult hier een makelaarsrol en zal begin 2009 het kabinet hierover adviseren. Een eventuele zeewaartse verstedelijking komt echter pas in beeld wanneer helder is wat de bundelings- en binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden zijn en deze optimaal zijn gebruikt. Gezien de genoemde bezwaren acht het kabinet zeewaartse verstedelijking niet wenselijk.

136 In de regio Utrecht bijvoorbeeld zijn de uitbreidingsmogelijkheden beperkt door verschillende nationale landschappen. Het accommoderen van de ruimtevrage zal sterk afhankelijk zijn van de mate waarin het in Utrecht lukt de binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden te benutten.

137 De ministeries van EZ en VenW ontwikkelen samen met het Havenbedrijf Rotterdam een economische langetermijnvisie voor het havenindustrieel complex Rotterdam.

138 Daartoe loopt nog het Randstad Urgentproject duurzaam bouwen in de Utrechtse regio (NV Utrecht).

4.



# Agenda

## 4.1. Visie op uitvoering

Het kabinet heeft in deze visie zijn ambitie neergezet om de Randstad te ontwikkelen tot een concurrerende en duurzame Europese topregio in 2040. Veel initiatieven en projecten van diverse partijen die daaraan bijdragen, zijn al in uitvoering of in voorbereiding. De investeringen in de Rotterdamse mainport, de ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas, de schaa sprong van Almere en de transformaties in de steden – zoals de projecten Noordelijke IJ-oever en Stadshavens – zijn daarvan nog maar enkele voorbeelden. Ook in het Programma Groene Hart, de regionaal-economische programma's Pieken in de Delta en in het Structuurfondsprogramma West-Nederland wordt gewerkt aan de toekomst van de Randstad. In die zin is deze structuurvisie geen startpunt van iets geheel nieuws. De langetermijnvisie Randstad 2040 biedt wel een inhoudelijke aanscherping van de ruimtelijke koers die van belang is om de duurzaamheid en de internationale concurrentiepositie van de Randstad ook op lange termijn te garanderen. Om uitvoering te geven aan deze visie komt het kabinet dan ook niet met een nieuw en omvangrijk uitvoeringsprogramma. Het kabinet wil aansluiten bij wat al loopt en selectief een beperkt aantal nieuwe (verkenning)acties in gang zetten die uitvoering geven aan deze visie.

Of de Randstad zich ook werkelijk ontwikkelt tot Europese topregio zal sterk afhangen van de mate waarin het lukt om de dynamiek in de samenleving te benutten. Het kabinet wil beter inspelen op bestaande en nieuwe maatschappelijke initiatieven, ondernemerschap bevorderen en kennisontwikkeling en innovatie stimuleren in alle sectoren van onze economie. Dit zijn belangrijke succesfactoren voor een lange periode waarin nog veel onzeker is en voortdurend moet kunnen worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends in de samenleving. Het kabinet erkent de stuwende kracht achter de maatschappelijke en economische dynamiek en wil daarbij aansluiten<sup>139</sup>. Dit vraagt een transitie in het overheidshandelen. Het kabinet zal het goede voorbeeld geven en is bereid om beleid, instrumen-

ten en procedures aan te passen en te vereenvoudigen wanneer dit in de praktijk nodig blijkt om de slagkracht van de overheid te vergroten. Dit sluit aan bij diverse adviezen, waaronder die van de OESO en de Commissie Elverding. Het wil daarmee de voorwaarden creëren waarmee deze kracht op weg naar 2040 kan worden benut. Tegen deze achtergrond kiest het kabinet voor een robuuste vervolgaanpak waarmee het inhoudelijk richting geeft aan de rijksrol in de sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Net als het opstellen van deze visie vindt ook de vervolgaanpak plaats in het kader van het Programma Randstad Urgent.

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de rijkskeuzes uit deze visie in de praktijk tot resultaten moeten leiden. Daarmee is het de paragraaf die volgens de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening in een structuurvisie moet zijn opgenomen, opdat duidelijk wordt hoe de uitspraken worden verwezenlijkt. Voor de financiële consequenties van deze visie wordt verwezen naar de passage over 'financiën' in paragraaf 1.3.

<sup>139</sup> Dit sluit aan bij het advies van de VROM-raad c.s. waarin wordt opgeroepen om te schakelen tussen de verschillende ruimtelijke en bestuurlijke schaalniveaus en tussen enerzijds korte termijnvraagstukken en -projecten en anderzijds langetermijndoelen (VROMraad, Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied (2008) Randstad 2040: verbinden en verknopen, Den Haag).

<sup>140</sup> De invulling van deze rijksrol is voor een deel gebaseerd op de adviezen van het Platform Randstad 2040, een onafhankelijke denktank onder voorzitterschap van René Smit, ambassadeur van het project Randstad 2040. Daarnaast is gebruik gemaakt van de adviezen van de SER en van de VROM-raad in samenwerking met de Raad voor het Landelijk Gebied en de Raad voor Verkeer en Waterstaat, april 2008.

## 4.2. Doorwerking via beleid, kennis en investeren

Het kabinet wil dat deze langetermijnvisie effect heeft in de praktijk. Dat vraagt een drie sporenaanpak die bestaat uit uitwerking in (rijks)beleid en instrumenten, kennis en innovatie en investeringen in projecten. Deze aanpak sluit aan bij de adviezen van het Platform Randstad 2040, de SER en de VROM-raad in samenwerking met de Raad voor het Landelijk Gebied en de Raad voor Verkeer en Waterstaat<sup>140</sup>. De doorwerking van de keuzes in deze langetermijnvisie komt voor de korte termijn op de volgende vijf manieren tot stand.

1. Door uitwerking in lopende beleidsprogramma's en agenda's van rijk en regio;
2. Door uitvoering van de research & development agenda in relatie met het Programma Randstad Urgent;
3. Door uitvoering van de lopende projecten van het Programma Randstad Urgent;
4. Door een mogelijke verkenning van een beperkt aantal 'Randstad Sleutelprojecten' voor na 2020, voorafgegaan door een nader onderzoek naar de wenselijkheid van een

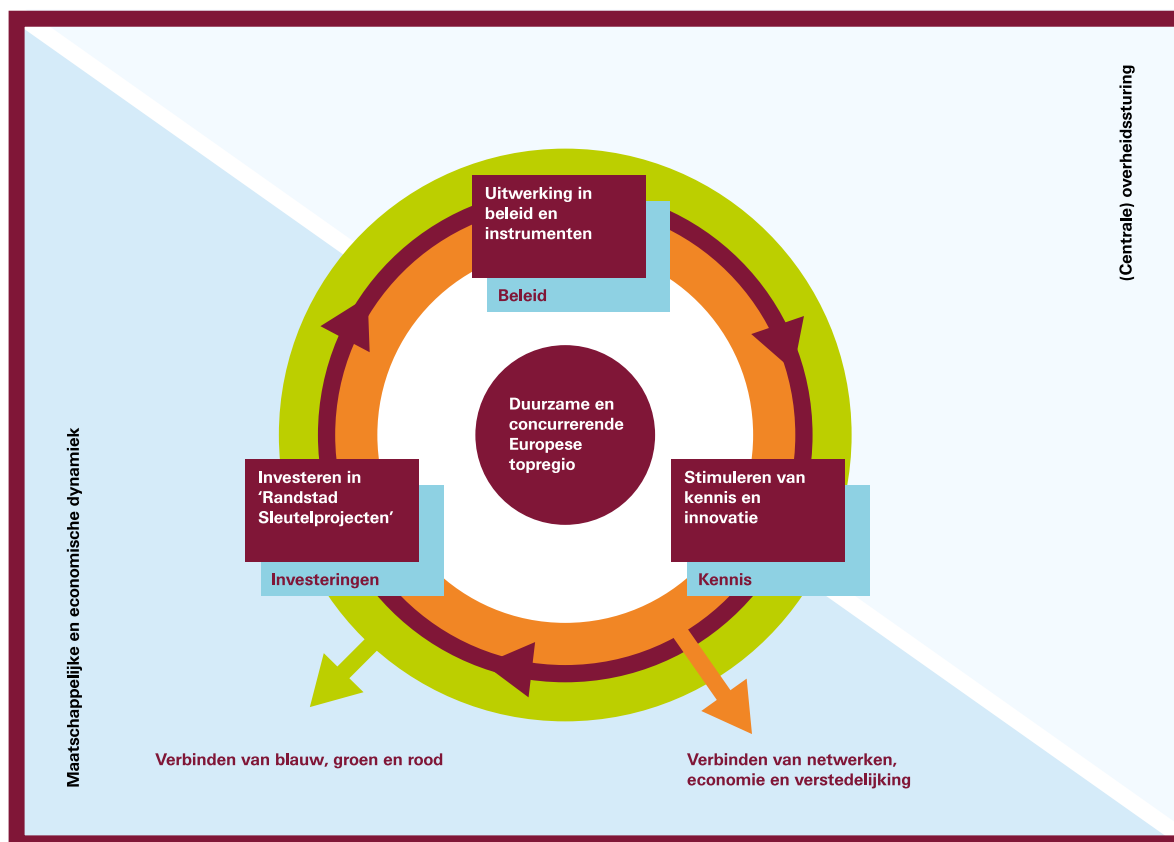
dergelijke nieuwe generatie sleutelprojecten in termen van effectiviteit, doelmatigheid en bestuurlijke drukte;

5. Door uitvoering van lopende en nieuwe 'Uitvoeringsallianties Randstad 2040'.

Met de invulling van deze rijksrol wil het kabinet een zichzelf versterkend effect op gang brengen tussen een 'beleidsagenda', een 'kennisagenda' en een 'investeringsagenda' (zie figuur 3) zonder dat dit op zichzelf staande agenda's zijn. Doel hiervan is de omvang van de private, ruimtelijke investeringen te vergroten en de samenhang tussen publieke en private ruimtelijke investeringen te versterken. De nummers 4 en 5 vormen samen het directe vervolg op het Project Randstad 2040.

### Uitwerking in beleid en instrumenten

Deze structuurvisie is een verdere uitwerking van de Nota Ruimte. Voor het overgrote deel bouwt de inhoud van deze visie voort op het beleid in de Nota Ruimte. In juni 2008 is de 'Realisatieparagraaf ruimtelijk beleid' aan het parlement gezonden. In deze realisatieparagraaf is aangegeven met welke instrumenten de rijksdoelen uit de Nota Ruimte worden



**Figuur 3.**  
**Samenvatting van de drie rijksrollen in de vervolgaanpak op Randstad 2040.**

gerealiseerd. Daarbij is aangegeven welke nationale ruimtelijke belangen bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) juridisch worden geborgd. In de eerste helft van 2010 zal deze 'AMvB Ruimte' in werking treden. De keuzes die in deze langetermijnvisie voor de Randstad zijn gemaakt, kunnen doorwerken in een tweede tranche van de AMvB Ruimte, zeker waar deze visie aanvult op de Nota Ruimte. Ook andere instrumenten, zoals convenanten, kunnen hiervoor worden benut.

Onderwerpen uit deze visie waarop deze doorwerking zich richt zijn de transitie van het ruimtegebruik in relatie met een duurzame waterhuishouding (met name in het Groene Hart), metropolitane parken, de compensatie van groen door nieuwe verstedelijking, de bundelings- en verdichtingsopgave voor de steden en de intensiveringsopgave bij de ontwikkeling van de havens. De verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010 tot 2020 zullen hier voor de woningbouwgerelateerde aspecten al op inspelen. Het gaat dan onder meer om afspraken over het programma voor de binnenstedelijke opgave en de investeringen in groen bij de stad.

In deze kabinetsperiode bereidt het kabinet nog strategische keuzes voor over bereikbaarheid en mobiliteit (in de Mobiliteitsaanpak), de toekomst van Schiphol (in de luchtvaartnota en de Structuurvisie Schiphol), het zeehavenbeleid (zeehavennota), over de beheersing van overstromingsrisico's en de aanpak van het verdelingsvraagstuk van zoet en zout water (in het Nationaal Waterplan) en over de afbakening en invulling van de robuuste groenblauwe structuur van de delta (in aansluiting op de Agenda Landschap). Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de nota Pieken in de Delta in aanvulling op het generieke economische beleid en heeft het kabinet een aantal keuzen gemaakt in de toerismebrief, de industriebrief en de innovatiebrief<sup>141</sup>. Scherpe rijkskeuzes voor de lange termijn zijn van belang om nieuwe initiatieven, ondernemerschap en private investeringen blijvend te stimuleren. Ook in de dialoog is herhaaldelijk opgeroepen tot duidelijke keuzes voor de lange termijn.

Het kabinet wil nagaan of met deze visie andere overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties worden verleid en gecommitteerd om invulling te geven aan de geformuleerde ambitie en keuzes. Deze doorwerking in plannen en initiatieven komt niet vanzelf tot stand. Extra inspanningen kunnen de

komende jaren nodig zijn om bij te sturen. Zo is inzicht nodig in de mate waarin plannen van decentrale overheden het mogelijk maken om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen op lange termijn (denk aan klimaatverandering). Ook kunnen aanscherpingen op onderdelen van de visie, bijvoorbeeld om richting te geven aan tegenstrijdige keuzes bij gebiedsuitwerkingen, de effectiviteit van de visie vergroten. Ook het instrumentarium van de nieuwe Wro kan worden ingezet om de uitvoeringsgerichtheid van de visie te vergroten (denk aan tweede tranche AMvB Ruimte). Waar nodig zal bestaand beleid en instrumentarium kritisch worden beoordeeld, zodat de overheid adequaat kan inspelen op bruikbare initiatieven en zelf het goede voorbeeld kan geven. Voor de nationale stedelijke netwerken Brabantstad (met extra aandacht voor West-Brabant via de verkenning RoBrant) en Arnhem-Nijmegen wordt eind van dit jaar een verkenning gestart naar de rijksbelangen en een mogelijk daarbij horend visietraject. De resultaten van deze verkenning (en eventuele visies) kunnen tot aanvullende keuzes leiden, bijvoorbeeld gericht op versterking van de functionele samenhang van de Randstad met overig Nederland. Op deze manier zal het kabinet de actualiteit en integraliteit van deze visie op rijksniveau waarborgen, waarbij de geformuleerde ambitie, leidende principes en keuzes het uitgangspunt vormen.

Na vaststelling van deze visie zal een gericht onderzoek worden gedaan naar de gekozen operationalisering van de wijze waarop het kabinet de krachten en potenties in de Randstad wil benutten ter versterking van de internationale concurrentiepositie. De uitkomsten van dat onderzoek zullen worden betrokken bij de genoemde kabinetsreactie op de terinzagelegging.

### Stimuleren van kennis en innovatie

Om onderdelen van de visie tot resultaat te brengen, is meer kennis en innovatie nodig. Acties die voortvloeien uit Randstad 2040 krijgen een plek in (inter)departementale kennis- en innovatieprogramma's. In relatie met het Programma Randstad Urgent zal daarvoor een agenda worden uitgewerkt met een aantal innovatiespeerpunten. Belangrijke speerpunten waar het kabinet naar aanleiding van Randstad 2040 kennis en innovatie op wil richten, zijn onder meer de 'groenblauwe delta', 'Binnenstedelijke verdichting en kwaliteit van woon- en werkmilieus',

'Pro-actieve kustontwikkeling' en 'Kwaliteitssprong in Mobiliteit'. Landelijke kennis- en innovatieprogramma's zoals de verschillende Bsik-programma's (waaronder Habiforum, Leven met Water, Kenniscentrum Systeem Innovaties, Ruimte voor Klimaat/ Kennis voor Klimaat, Transumo, Delft Cluster), Transforum Agro en Groen (met onder andere het programma 'metropolitan agriculture') en de werkprogramma's van plan-bureaus en adviesraden kunnen hieraan bijdragen<sup>142</sup>. Dat geldt ook voor het door het kabinet geïnstalleerde Innovatieplatform. Het beter verbinden van al deze initiatieven en projecten door informatie- en kennisuitwisseling kan afzonderlijke initiatieven sterker maken (synergie) en leiden tot nieuwe initiatieven en projecten. Het kabinet zal hieraan in het Programma Randstad Urgent actief bijdragen, onder meer door marketing en communicatie van 'voorbeeldprojecten', het periodiek organiseren van 'Randstadsymposia', het organiseren van prijsvragen en het bevorderen van een betere afstemming tussen de kennis- en innovatieprogramma's van overheden, universiteiten, kennisinstellingen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.

### Investeren in projecten

De basis voor de uitvoering van projecten voor deze lange-termijnvisie is gelegd in het **Programma Randstad Urgent**. In dit programma, dat in 2007 is gestart, zijn 35 projecten opgenomen. Met de meeste daarvan wordt al op korte termijn invulling gegeven aan een sterkere Randstad. Het programma voorziet in een intensivering van de bestuurlijke samenwerking binnen deze projecten met het doel om tot een versnelde uitvoering van de projecten te komen. Eventuele nieuwe projecten die voortvloeien uit de vervolgaanpak van Randstad 2040 kunnen in het Programma Randstad Urgent als (kandidaat)projecten worden opgenomen.

Het kabinet zal een (evaluatie)onderzoek doen naar de effectiviteit en de doelmatigheid en de consequenties voor de bestuurlijke drukte van de afgeronde en lopende sleutelprojecten voorafgaand aan een verkenning naar '**Randstad**

**Sleutelprojecten**' voor de periode na 2020<sup>143</sup>. Het kabinet denkt daarbij aan een uiterst selectief aantal substantiële projecten met een grote nationale betekenis, internationale uitstraling in ruimtelijk-fysieke én functionele zin en een integraal karakter, in aansluiting op de opgaven, leidende principes en keuzes in deze visie. Sleutelprojecten mogen de bestuurlijke complexiteit niet vergroten en moeten daadwerkelijk substantieel effectief en doelmatig bijdragen aan de realisatie van de in deze visie gemaakte keuzes voor de lange termijn. Betrokkenheid van rijk, regio en marktpartijen is daarbij van belang. Op basis van de uitkomsten van het genoemde onderzoek zal het kabinet beslissen of het de verkenning daadwerkelijk start. Het kabinet streeft ernaar dit besluit onderdeel te laten uitmaken van zijn reactie op de terinzagelegging van deze visie. Het onderzoek – en het mogelijke vervolg daarop – zal onderdeel uitmaken van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en van het Programma Randstad Urgent. Als het kabinet besluit de verkenning te starten, dan kunnen de uitkomsten van deze verkenning te zijner tijd leiden tot kandidaatstelling van nieuwe projecten voor dat programma.

De eerste generatie sleutelprojecten (stedelijke projecten in het kader van Vinex) is afgerond en de tweede generatie (HSL-stations en omgeving) is in uitvoering. Bij de eerste generatie sleutelprojecten betrof het in het algemeen complexe projecten die een sleutelrol vervulden in de nationale Ruimtelijke Hoofstructuur (RHS) en/of de realisatie van het nationale (ruimtelijke) beleid<sup>144</sup>. Hetzelfde geldt voor de lopende projecten uit de tweede generatie<sup>145</sup>.

In de Startnotitie Randstad 2040 gaf het kabinet aan dat de langetermijnvisie in combinatie met lange termijnacties kan bijdragen aan nieuw élan en realisatie van de ambities en keuzes van het kabinet voor de Randstad<sup>146</sup>. Daarbij gaf het kabinet aan open te staan voor bijzondere projecten die eraan bijdragen dat overheden, burgers en marktpartijen gezamenlijk bijdragen aan focus en versnelling van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij kan worden gedacht aan een groot

141 Ministerie van EZ (2008). Toerismebrief – Holland, meesterwerk aan het water, Den Haag; Ministerie van EZ (2008). Industrie, een wereld van oplossingen – Industriebrief, 2008, Den Haag; Ministerie van EZ (2008) Langetermijnstrategie Nederland Ondernemend Innovatieland – Naar een agenda voor duurzame productiviteitsgroei, Den Haag.

142 Een eerste inventarisatie van bestaande initiatieven is uitgevoerd in het kader van Randstad 2040 door het Ministerie van VenV, 2008.

143 Een dergelijke nieuwe generatie sleutelprojecten is ook geadviseerd door het Platform Randstad 2040, onder leiding van ambassadeur René Smit.

144 Voorbeelden eerste generatie sleutelprojecten: Kop van Zuid Rotterdam, Oostelijk Havengebied Amsterdam, Stationsgebied Amersfoort.

145 Tweede generatie sleutelprojecten: Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal Station, Den Haag Nieuw Centraal, Stationsgebied Utrecht, Arnhem Centraal/Coehoorn en Stationskwartier Breda.

146 Zie de Startnotitie Randstad 2040, Den Haag, 2007.



evenement zoals de Olympische Spelen<sup>147</sup>, aan integrale projecten die onze delta veilig en klimaatbestendig maken of aan een project dat substantieel en innovatief bijdraagt aan stedelijke transformatie en verdichting. Wat betreft de organisatie van evenementen die bijdragen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse is in Nederland ervaring opgedaan. Een bekend Nederlands voorbeeld is de Floriade. Deze wereldtuinbouwtentoonstelling gaf in het verleden een

belangrijke groene impuls aan Rotterdam (1960), Amsterdam (1972 en '82), Zoetermeer/Den Haag (1992) en de Haarlemmermeer (2002) en zal in 2012 voor het eerst buiten de Randstad worden georganiseerd (in de regio Venlo). Ook andere grote evenementen kunnen een gebied iets nalaten wat zonder dat evenement moeilijker gelukt zou zijn. De betekenis van de Olympische Spelen voor de kust- en stedelijke ontwikkeling van Barcelona is in dit verband een

147 Zie ook box 19: Olympische Spelen in Nederland.

148 Zie ook: Schetsboek, ruimte voor Olympische plannen, ruimtelijke verkenningen van VROM i.s.m. NOC-NSF, Twijnstra Gudde en Nieuwe Gracht, Den Haag, 2008.

149 Ook in het onderzoek van Berenschot dat in het kader van 'Randstad 2040' werd uitgevoerd naar uitvoeringsstrategieën kwam de mogelijke betekenis van Olympische Spelen voor de ruimtelijke dynamiek naar voren (Berenschot (2008). Vergelijkend onderzoek uitvoering langetermijnvisies).

150 Olympisch Plan 2028, het sportklimaat op Olympisch niveau, NOC-NSF, 2006

151 In de alliantievorming kunnen drie fasen worden onderscheiden: de fasen 'Idee zoekt eigenaar', 'Eigenaar zoekt alliantie' en 'Alliantie zoekt resultaat'. Zie onder meer: Royal Haskoning Strategie en Proces (2007) Sturen in beweging: naar een procesmodel op inhoudelijke gronden, in: Strategiereeks nr 1, Rotterdam.

152 Metropolitane parken (LNV), Stad van recht, vrede en veiligheid (OCenW), Zeehavens (VenW), Knooppunt- en centrumontwikkeling (VROM, VenW) en Stedelijke transformatie (VROM).



mooi voorbeeld. Een toekomstige 'aquade' (cultuurmanifestatie van onder meer de watersector en de vrijetijdsindustrie) of bouwtentoonstelling (bijvoorbeeld over 'delta-architectuur') kan in dit verband ook als voorbeeld dienen. Zoals aangegeven zouden Olympische Spelen in Nederland – honderd jaar na de Spelen van Amsterdam in 1928 – in de toekomst ook zo'n evenement kunnen zijn met een (ruimtelijke) spin-off<sup>148</sup> die past bij de in deze visie verwoorde ambities<sup>149</sup>. Dat kan ook voor andere culturele en sportevenementen, manifestaties en attracties gelden. Van belang is na te denken over de duurzame en ruimtelijke bijdrage van deze evenementen nadat ze zijn gehouden. Overigens zal het kabinet wat betreft het Olympisch Plan 2028<sup>150</sup> eind 2008 een besluit nemen over

verdere ondersteuning. Als het kabinet een positief besluit neemt, betekent dit dat het kabinet zich ervoor gaat inzetten Nederland op Olympisch niveau te krijgen in 2016 (zie ook box 19).

Als onderdeel van Randstad 2040 is een aantal '**Uitvoeringsallianties**' gestart van samenwerkende partijen die de doelen van het kabinet voor de lange termijn dichterbij kunnen brengen (zie ook paragraaf 1.2). Het gaat dan om het aanpakken van een aantal grote ruimtelijke opgaven die het kabinet in deze visie voor de lange termijn in beeld brengt. Zo is intussen gestart met de allianties voor 'metropolitane parken', 'knoop- en centrumontwikkeling', 'stad van recht, vrede en



veiligheid', 'zeehavens' en 'stedelijke transformatie'. Nieuwe allianties kunnen worden gestart, bijvoorbeeld voor klimaatbestendige verstedelijking of voor de economische structuurversterking van (de regio) Rotterdam. Maar ook andere thema's zijn mogelijk. De thema's moeten dan wel nauw samenhangen met de lange termijnkeuzen voor de Randstad.

Met het stimuleren van uitvoeringsallianties geeft het kabinet invulling aan de wens om visievorming en uitvoering tegelijkertijd vorm te geven en wil het bestaande initiatieven en energie in de samenleving benutten om de ambities waar te maken. Dit past in de visie van het kabinet op uitvoering (zie paragraaf 4.1). In de uitvoeringsallianties werken overheden, markt-

partijen en maatschappelijke organisaties vrijwillig samen aan een vernieuwend idee of thema. Geïnteresseerde partijen nemen zelf het initiatief voor het samenbrengen van de alliantie en voor het formuleren en bereiken van resultaat, hiertoe gestimuleerd en begeleid door het rijk<sup>151</sup>. Zo wordt elke al bestaande alliantie begeleid door een ministerie<sup>152</sup>. De gestarte allianties hebben intussen de eerste stappen gezet. Nieuwe allianties kunnen ook naar aanleiding van deze visie nog ontstaan. Het kabinet wil gezamenlijk met de bestaande en enkele nieuwe uitvoeringsallianties vervolgstappen stimuleren. Dit gebeurt in het kader van het Programma Randstad Urgent en als verkenning in het MIRT binnen de vastgestelde kaders van het Infrafonds.



## Box 19.

### OLYMPISCHE SPELEN IN NEDERLAND

Moet Nederland zich kandidaat stellen als gastland voor de Olympische Spelen in bijvoorbeeld 2028? Op verzoek van het Nationaal Olympisch Comité (NOC\*NSF) heeft VROM een ruimtelijke verkenning gedaan naar de mogelijkheid van Olympische Spelen in ons land. Ondanks de onmiskenbaar grote ruimtedruk is de belangrijkste conclusie dat het ruimtelijk gezien mogelijk is in Nederland de Olympische Spelen te organiseren en dat die ook grote kansen biedt. De tien ruimtelijke modellen die in het Schetsboek worden gepresenteerd, hebben een sterke relatie met de Randstad. De Olympische Spelen kunnen voordelen hebben voor een reeks van ruimtelijke en niet-ruimtelijke vraagstukken. De organisatie van de Olympische Spelen stelt namelijk eisen die van belang zijn voor de inrichting van Nederland. Deze kunnen bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid, nieuwe kwaliteiten voor stad en landschap, concepten en technologieën voor duurzaamheid, architectuur, economische spin off en extra toerisme, organiserend vermogen grote evenementen, entertainment industrie, accommodaties voor topsport en evenementen. De nalatenschap is daarmee in ruimtelijk opzicht tenminste zo belangrijk als de Olympische Spelen zelf.

## Box 20.

### 'ZUINIG OP DE RANDSTAD', ADVIES VAN DE SER

In april 2008 heeft de Sociaal-Economische Raad (SER) het advies 'Zuinig op de Randstad' aangeboden aan de ministers van VROM, VenW en EZ. De SER ondersteunt de ambitie van het kabinet om de Randstad verder te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Daarvoor moet geïnvesteerd worden in de kwaliteit van het gebied en in de kwaliteit van de mensen die er wonen en werken. Dat betekent aandacht voor economische, ruimtelijke, sociale en ecologische componenten. De transitie naar een duurzame inrichting van de Randstad vormt een voorwaarde voor een concurrerende regio. Daarbij hoort ook een algemeen, offensief sociaal-economisch beleid met ruimte voor ondernemerschap, versterking van het innovatief vermogen en verbetering van de fysieke infrastructuur. Versterking van het innovatief vermogen van de Randstad betekent dat aangesloten moet worden bij de potenties van het gebied en dat vraagt om een gericht innovatiebeleid met onder meer versterking van de interacties tussen universiteiten, hogescholen, kennisinstellingen en het bedrijfsleven in de Randstad.

De Randstad is een gebied met potenties, maar ook met kwetsbaarheden. Dat vraagt om een adequaat beleid van het kabinet. De Startnotitie geeft daarvoor een eerste aanzet. Het gaat om een offensief beleid dat het mogelijk maakt de ontwikkelingspotenties van de Randstad optimaal te benutten. Daarvoor is volgens de SER een brede, door de rijksoverheid te ontwikkelen investerings- en innovatiestrategie nodig. Hierbij horen een investeringsagenda en een plan van aanpak voor de uitvoering met een financieel kader, tijdspad en instrumentarium, waarmee de bestuurlijke doorzettingsmacht kan worden gerealiseerd. De investeringsplannen moeten tijdig worden opgesteld in verband met ruimtelijke claims. Voor de korte termijn kunnen al concrete maatregelen worden genomen (zie Programma Randstad Urgent). Voor de lange termijn is een agenda noodzakelijk. Omdat de lange termijn onzekerheden met zich mee brengt en om te voorkomen dat plannen vooruit worden geschoven moet de planning adaptief zijn, zodat aanpassing aan veranderende omstandigheden mogelijk is. Er moet niet met de uitvoering worden gewacht tot 2040, nu al moet worden bepaald wat in 2020 moet zijn gerealiseerd. De SER pleit er ook voor dat de financiering van investeringen structureel voor een lange reeks van jaren wordt zeker gesteld.

### 4.3. Overzicht van rijksacties

Om te laten zien dat de keuzes tot acties leiden, is in deze paragraaf een overzicht gegeven van ruimtelijk relevante rijksacties om invulling te geven aan deze structuurvisie (zie tabel 6). Dit overzicht is niet uitputtend maar geeft een beeld van relevante vervolgacties voor de korte termijn. De meeste acties lopen al, enkele acties zijn nieuw. Veel acties zullen samen met de regio worden uitgevoerd. Omdat deze visie een kabinetsvisie is, is voor elke actie nu alleen nog het eerstverantwoordelijke ministerie genoemd.

De acties die deel uitmaken van het vervolg van Randstad 2040 zijn in vet aangegeven. Het betreft de evaluatie van de afgeronde en huidige sleutelprojecten voorafgaand aan een eventuele verkenning van nieuwe Randstad Sleutelprojecten voor de lange termijn en de uitvoering van bestaande en nieuwe uitvoeringsallianties. Eventuele projecten die hieruit voortvloeien, worden in het Programma Randstad Urgent opgenomen. In de tabel is – naast enkele algemene acties – voor elke keuze uit deze visie een actie geformuleerd. De actie kan betrekking hebben op beleid en instrumenten, kennis en innovatie of investeringen. Het overzicht van acties bevat daarmee een overzicht van de eerste prioriteiten binnen de hiervoor beschreven ‘beleids-, innovatie- en investerings-agenda’. De projecten van het Programma Randstad Urgent, die ook van belang zijn voor de uitvoering op de korte termijn, zijn niet apart aangegeven. Voor een volledig overzicht wordt naar dit programma verwezen. Een enkel project uit dit programma dat sterk samenhangt met de keuzes in deze visie is wel opgenomen (bijvoorbeeld de schaa sprong Almere en de bouwopgave in de Utrechtse regio).

De meeste acties starten nu en moeten al op korte termijn resultaten opleveren. Een volgend kabinet moet vanzelfsprekend de keuzes en bijbehorende acties herijken (naar verwachting na 2011). Vanzelfsprekend geldt voor een aantal keuzes en opgaven een veel langere horizon. Dit geldt

bijvoorbeeld voor de keuzes op het gebied van veiligheid tegen overstromingen en klimaatbestendigheid van Nederland. Ook zal periodiek, bijvoorbeeld elke vijf of tien jaar, moeten worden gezien hoe de economische dynamiek, de bevolkingsontwikkeling en de woningbehoefte zich daadwerkelijk ontwikkelen en of er alsnog reden ontstaat voor nieuwe locaties voor verstedelijking (wonen, werken) en infrastructuur te verkennen. Ook om deze redenen is de tabel geen compleet overzicht, maar geeft het wel een indruk van wat er de komende paar jaar moet gebeuren. Het kabinet gaat daarmee aan de slag, want de toekomst begint vandaag.

---

153 Ter uitwerking van het Coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV.

154 Zie ook het verkenningendocument Schiphol (Ministeries van VenW en VROM (2008) Lange termijn verkenning Schiphol, Verkenningendocument, Den Haag). Hierin heeft het kabinet besloten dat Lelystad Airport (huidige en nieuwe locatie) en het militaire luchtvaartterrein Eindhoven in samenhang met luchthaven Twente opties zijn als het gaat om het invullen van de functie van overlooplocatie. Nader onderzoek naar de overloop naar militair luchtvaartterrein Eindhoven zal niet ten koste gaan van de Nederlandse militaire functies en leidt niet tot een heropening van Twente als militair vliegveld.

## Box 21

### TOEKOMST VAN HET FONDS ECONOMISCHE STRUCTUURVERSTERKING (FES)

Voor de financiering van ruimtelijke investeringen kan onder meer het Fonds Economische Structuurversterking (FES) worden ingezet. Dit fonds wordt in belangrijke mate gevoed door de aardgasbaten. Het FES is een verdeelfonds waarbij middelen naar begrotingen van de relevante departementen worden verdeeld. Decentrale overheden kunnen geen direct beroep doen op dit fonds. Het fonds vindt zijn basis in de FES-wet. Hierin wordt de voeding van het fonds geregeld en aangegeven welke uitgaven kunnen worden gedaan. Uit het fonds worden uitgaven gedaan voor investeringsprojecten van nationaal belang, die de economische structuur versterken. De FES-wet onderscheidt vervolgens enkele uitgavencategorieën daar-binnen: verkeers- en vervoersinfrastructuur met inbegrip van kosten die samenhangen met milieumaatregelen, bodemsanering, de stedelijke hoofdstructuur en de ecologische hoofdstructuur, technologie-, telecommunicatie- en kennisinfrastructuur. Dit kabinet heeft besloten de uitgavencategorieën waterbeheer, verduurzaming van de energiehuishouding en ruimtelijke investeringen hieraan toe te voegen. In de periode 2008-2020 wordt voor het ruimtelijk domein in totaal circa 6,5 miljard euro bestemd voor de Nota Mobiliteit en 1 miljard euro voor de Nota Ruimte.

De aardgasbaten zullen na 2025 opdrogen, maar Nederland zal ook na 2025 ambities hebben op het gebied van FES-waardige investeringen. In het Coalitieakkoord is daarom afgesproken, dat de FES-wet wordt gewijzigd. Er is een nieuwe voedings- en uitgavensystematiek geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding). De voeding wordt voor deze kabinetsperiode vastgezet. Voor de jaren na deze kabinetsperiode heeft het kabinet voorgesteld om het FES te voeden met (een deel van) het rendement van de waarde van het aardgasvermogen. Hierdoor wordt (een deel van) het resterende aardgasvermogen omgezet in een structurele en stabiele voeding van het FES, waardoor er ook na het opdrogen van het aardgasvermogen voeding is van het FES. Welk deel van het rendement van de waarde van het aardgasvermogen wordt benut voor de voeding van het FES kan aan het begin van elke kabinetsperiode worden vastgelegd. De voeding wordt hiermee voor de kabinetsperiode in reële termen gefixeerd. Daarbij wil het kabinet in de FES-wet vastleggen dat de uitkomst van de hierboven geschetste methode nooit kan resulteren in een voeding van minder dan 1,7 miljard ieuromprijzen 2008. Het kabinet wil de vaste voeding, een nieuwe lange termijn voedingsystematiek voor de jaren daarna en de aangepaste FES-domeinen integraal in één wijziging van de FES-wet vastleggen. Deze wetswijziging wordt momenteel voorbereid (vergaderjaar 2007-2008, 31 200 D, nr. 11).

Tabel 6. Overzicht van rijkskeuzes en bijbehorende acties.

Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Algemeen</b>				
A	Generieke acties	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="563 236 1062 529">• Mogelijke verkenning <b>Randstad Sleutelprojecten</b>, voor de periode na 2020, voorafgegaan door een nader onderzoek naar de wenselijkheid van een dergelijke nieuwe generatie sleutelprojecten aan de hand van een evaluatie van de afgeronde en lopende sleutelprojecten</li> <li data-bbox="563 578 1030 643">• Uitvoering van lopende en nieuwe <b>uitvoeringsallianties Randstad 2040</b></li> <li data-bbox="563 807 1054 910">• Actueel houden Structuurvisie Randstad 2040 in relatie met ontwikkelingen in overig Nederland</li> <li data-bbox="563 959 1020 1062">• Verkenning visies nationale stedelijke netwerken Brabantstad en Arnhem-Nijmegen</li> <li data-bbox="563 1150 1014 1214">• Verkenning kansen en haalbaarheid organisatie Olympische Spelen 2028</li> <li data-bbox="563 1378 1049 1519">• Uitwerken voorstel over inzet FES op lange termijn en toepassing FES-criteria gericht op structurele economische structuurversterking<sup>153</sup></li> <li data-bbox="563 1568 1049 1709">• Onderzoek naar marketing- en communicatiestrategie van Randstad in het buitenland, samen met Holland Business Promotion Office (HBPO)</li> </ul>	<p data-bbox="1092 236 1176 262">VROM</p> <p data-bbox="1092 578 1176 605">VROM</p> <p data-bbox="1092 807 1176 833">VROM</p> <p data-bbox="1092 959 1176 986">VROM</p> <p data-bbox="1092 1150 1157 1176">VWS</p> <p data-bbox="1092 1378 1138 1405">FIN</p> <p data-bbox="1092 1568 1127 1595">EZ</p>	<p data-bbox="1304 236 1791 376">Start: najaar 2008 Resultaat eind 2008 / begin 2009: besluit over al dan niet starten van de verkenning op basis van het onderzoek</p> <p data-bbox="1304 578 1810 757">Start: 2008 Resultaat 2009: vaststellen plan van aanpak per alliantie met bijbehorende rijksinzet Vervolg 2009-2015: uitvoering geven aan de aanpak</p> <p data-bbox="1304 807 1782 910">Start: 2008, doorlopend Resultaat 2011: overzicht van acties voor na 2011</p> <p data-bbox="1304 959 1791 1100">Start: 2008-2009 Resultaat 2009: definitie van ruimtelijke rijksagenda en besluit over mogelijke start visietraject</p> <p data-bbox="1304 1150 1705 1328">Start: 2007 Resultaat 2008: besluit over breed maatschappelijk convenant Vervolg 2008-2016: besluit over kandidaatstelling</p> <p data-bbox="1304 1378 1785 1519">Start: 2008-2011: uitwerken wetsvoorstel FES Resultaat uiterlijk 2011: besluit over wetsvoorstel</p> <p data-bbox="1304 1568 1753 1671">Start: 2008-2009, uitvoeren onderzoek Resultaat 2009: besluit over eventuele consequenties van het onderzoek</p>

Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Algemeen</b>				
A		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Check op consistentie tussen Randstad 2040 en decentrale ruimtelijke plannen</li> <li>• Uitwerking innovatieagenda (in relatie met Programma Randstad Urgent) met innovatiespeerpunten 'pro-actieve kustontwikkeling', 'samenhang en toegevoegde waarde mainport-ontwikkeling', 'binnenstedelijke verdichting en kwaliteit milieus', 'realisatie groenblauwe delta' en 'kwaliteitssprong in mobiliteit'</li> </ul>	<p>VROM</p> <p>VenW</p>	<p>Start: 2008-2009 Resultaat 2009: agenda voor bestuurlijk overleg</p> <p>Start 2008: definitie van de agenda Resultaat 2009-2011: voorstellen voor innovaties en toepassing daarvan</p>
<b>Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta</b>				
1.	Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking langetermijnvisie op beheersing overstromingsrisico's, waaronder visie op kustversterking en ruimte voor water (in Nationaal Waterplan op basis van advies Deltacommissie)</li> <li>• Innovatie klimaatbestendige ruimtelijke ontwikkeling (Kennis voor Klimaat) met uitwerking hotspots</li> <li>• Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat, inclusief nationale agenda en uitwerking afwegingskader klimaatbestendigheid</li> </ul>	<p>VenW</p> <p>VROM</p> <p>VROM</p>	<p>Start: 2008 Resultaat eind 2008: Advies Deltacommissie, kabinetsreactie en Nationaal Waterplan Vervolg vanaf 2009: uitvoering Waterplan</p> <p>Start: 2007 Resultaat 2008-2009: plannen van aanpak hotspots Vervolg 2008-2011: resultaten programma</p> <p>Start: 2007 Resultaat 2008: nationale agenda ARK Vervolg 2008-2011: uitvoering agenda ARK</p>
2.	Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorstel voor de uitwerking structuurvisie op landelijke waterverdeling en zoetwatervoorziening (in Nationaal Waterplan)</li> </ul>	VenW	<p>Start: 2008 Resultaat eind 2008: Advies Deltacommissie, kabinetsreactie en Nationaal Waterplan Vervolg vanaf 2009: uitvoering Waterplan</p>
3	Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking concept Groenblauwe Delta</li> </ul>	LNV	<p>Start: 2008 Resultaat eind 2008: Voorlopervisie provincies en uitwerkingsactie Groenblauwe Delta gereed Vervolg: uitvoering van onder meer Agenda Landschap</p>

Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta</b>				
3.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (TMIJ) (Randstad Urgent-project)</li> </ul>	VenW	Start 2007 Resultaat 2009: bijdrage samenhangende besluitvorming cluster Amsterdam-Almere Vervolg 2009-2015: voorbereiding eventuele uitvoering maatregelen
<b>Kwaliteit maken door sterkere wisselwerking groen, blauw en rood</b>				
4.	Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundeling en vereenvoudiging van beschermingsregimes landelijk gebied</li> <li>• Verkenning oplossingen voor knelpunten in Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water bij ontwikkeling groenblauwe delta (in relatie met klimaatadaptatie)</li> </ul>	LNV, VROM  VenW, LNV	Start: 2008 Resultaat eind 2008: voorstel in Agenda Landschap Vervolg: uitvoering Agenda Landschap  Start: 2008, eerste onderzoek is uitgevoerd Resultaat 2009-2010: besluit over consequenties onderzoek
5.	Transitie van de landbouw	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerking visie op grondgebonden landbouw in Groene Hart in relatie met duurzame waterhuishouding</li> </ul>	LNV	Start: 2008 Resultaat eind 2008: Voorlopervisie provincies gereed en uitwerking in Nationaal Waterplan en projecten Nota Ruimte Vervolg: uitvoering Nationaal Waterplan
6.	Ontwikkeling van groene woonmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve opgave (in relatie met resultaten inventarisatie binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden)</li> </ul>	VROM	Start: 2008 Resultaat 2009: resultaten opnemen in verstedelijkingsafspraken 2020 Vervolg: uitvoeren verstedelijkingsafspraken
7.	Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit bij de steden in de vorm van 'metropolitane parken'	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervolg uitvoeringsalliantie 'Metropolitane parken'</li> </ul>	LNV	Start: 2008 Resultaat 2009: plan van aanpak alliantie(s) Vervolg 2009-2015: uitvoering plan van aanpak
<b>Wat internationaal sterk is, sterker maken</b>				
8.	Benutten en versterken internationale topfuncties door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Versterken en benutten internationale, metropolitane kansen regio Amsterdam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek naar operationalisering van uitvoeringsstrategie 'Wat internationaal sterk is, sterker maken'</li> </ul>	VROM	Start: 2008 Resultaat eind 2008: resultaten bekend, betrekken bij kabinetsreactie op ter inzage legging

Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Wat internationaal sterk is, sterker maken</b>				
8.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk</li> <li>- Versterken van de hubfunctie van Schiphol mede in relatie met het onderzoek naar eventuele uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven<sup>154</sup></li> <li>- Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid</li> <li>- Versterken centrumfunctie van de greenports</li> <li>- Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad</li> <li>- Versterking hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoering en uitwerking van rijksmaatregelen (middelen, regelgeving, marketing, etc) in aansluiting op onder meer Industriebrief, Toerismebrief, Innovatiebrief, Pieken in de Delta</li> <li>• Ontwikkeling Amsterdamse Zuidas tot toplocatie voor zakelijke en financiële dienstverlening</li> <li>• Vervolg uitvoeringsalliantie 'Samenwerking havens'</li> <li>• Onderzoek alternatieven Hoekse Waard</li> <li>• Verkenning ruimtebehoefte havens Rotterdam en Amsterdam op lange termijn (na 2020)</li> <li>• Uitwerking toekomstvisie Schiphol in relatie met regionale luchthavens (in Structuurvisie Schiphol)</li> <li>• Uitwerking uitvoeringsalliantie 'Stad van recht, vrede en veiligheid'</li> <li>• Uitwerking inhoudelijk maatregelenpakket voor Greenport Nederland</li> </ul>	<p>EZ</p> <p>VROM</p> <p>VenW</p> <p>EZ</p> <p>VenW, EZ</p> <p>VenW</p> <p>OCW, BuZa</p> <p>LNV</p>	<p>Start: 2008 (deels: lopend beleid) Resultaat 2009: Resultaten vastleggen in reguliere beleidsverantwoording aan de Tweede Kamer</p> <p>In uitvoering</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009: plan van aanpak alliantie Vervolg 2009-2015: uitvoering plan van aanpak</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009: onderzoek en aanpak vervolg gereed</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009-2010: resultaten bekend en benutten voor actualisering structuurvisie Randstad 2040</p> <p>Start: 2008 Resultaat eind 2008 / begin 2009: luchtvaartnota Resultaat eind 2009: Structuurvisie Schiphol Vervolg: uitvoering Structuurvisie Schiphol</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009: plan van aanpak alliantie Vervolg 2009-2015: uitvoering plan van aanpak</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009: opnemen in brief aan de Tweede Kamer</p>

Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Wat internationaal sterk is, sterker maken</b>				
8.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek naar ruimtelijk-economische dynamiek tuinbouwsector en ruimtebehoefte productiefunctie</li> </ul>	LNV	Start: 2008 Resultaat 2009: opnemen in brief aan de Tweede Kamer
9.	Verbeteren van de (inter) nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's (weg en OV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioritering van investeringen in (inter) nationale bereikbaarheid (in Mobiliteitsaanpak en MIRT)</li> <li>Op termijn bekijken of aanpassingen nodig zijn op de internationale hoofdverbindingssassen waarbij te denken valt aan een verbeterde goederenverbinding Rotterdam-Antwerpen (Robel) en een verbeterde internationale treindienst via Eindhoven in zuidoostelijke richting.</li> </ul>	VenW  VenW, VROM	Start: 2008 Resultaat eind 2008: resultaten in Mobiliteitsaanpak en MIRT Vervolg 2020: uitvoering Mobiliteitsaanpak en MIRT  Start: na 2011 Resultaat na 2011: besluit over al dan niet starten van een MIRT-verkenning Vervolg: via het MIRT
<b>Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid</b>				
10.	Opschalen van de stads-regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op niveau van de noordelijke en de zuidelijke Randstad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raming van investeringen in regionale bereikbaarheid in relatie met aard en omvang BDU en prioritering investeringen in rijksinfrastructuur (in Mobiliteitsaanpak en MIRT)</li> <li>Vervolg <b>uitvoeringsalliantie 'Knooppunt- en centrumontwikkeling'</b></li> </ul>	VenW  VenW, VROM	Start: 2008 Resultaat eind 2008: resultaten in Mobiliteitsaanpak en MIRT Vervolg 2020: uitvoering Mobiliteitsaanpak en MIRT  Start: 2008 Resultaat 2009: plan van aanpak alliantie Vervolg 2009-2015: uitvoering plan van aanpak
11.	Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maken verstedelijkingsafspraken 2010-2020</li> <li>Actualisatie van binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden noordelijke en zuidelijke Randstad</li> </ul>	VROM  VROM	Start: 2008 Resultaat 2009: verstedelijkingsafspraken 2020  Start: 2008 Resultaat 2009: resultaten opnemen in verstedelijkingsafspraken 2020



Nr.	Onderwerpen / Keuzes	Acties	Wie (Rijkstrekkers)	Start van de actie, resultaat en vervolg rijksinzet
<b>Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid</b>				
11.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkenning ruimtebehoefte grote, nieuwe uitleglocaties op lange termijn, in relatie met binnenstedelijke verdichtingsmogelijkheden</li> <li>• Vervolg uitvoeringsalliantie 'Stedelijke transformatie'</li> <li>• Duurzaam bouwen Utrechtse regio ('NV Utrecht')</li> <li>• Uitwerking herstructurering verouderde werklocaties</li> </ul>	<p>VROM</p> <p>VROM</p> <p>VROM</p> <p>EZ, VROM</p>	<p>Start: 2008 Resultaat 2009: resultaten opnemen in verstedelijkingsafspraken 2020</p> <p>Start: 2008 Resultaat 2009: plan van aanpak alliantie Vervolg 2009-2015: uitvoering plan van aanpak</p> <p>Start: 2005, vervolg 2007 in Randstad Urgent Resultaat: bestuurlijke afspraken in 2008 Vervolg: afhankelijk van bestuurlijke afspraken</p> <p>Start: 2007 Resultaat 2008: nieuwe aanpak herstructurering Vervolg: uitvoering plan van aanpak</p>
12.	Uitvoeren schielsprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en IJmeer-Markermeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zie voor uitvoering acties Uitvoeringsagenda Nota Ruimte en Programma Randstad Urgent</li> </ul>	VROM, VenW	In uitvoering



# **Bijlage 1**

# **ruimte-**

# **behoefte**

Deze langetermijnvisie voor de Randstad is gebaseerd op scenario's met een hoge en trendmatige groei (respectievelijk de scenario's 'Global Economy' en 'Transatlantic Market').<sup>155</sup> Deze scenario's zijn gehanteerd omdat het kabinet de Randstad wil laten uitgroeien tot een duurzame en concurrerende topregio in Europa. Omdat de toekomst onzeker is en allerlei trendbreuken kunnen optreden, leveren beide scenario's bovendien de meest robuuste beleidskeuzes op. Als bij een hoge groei de vraag naar ruimte om te wonen, werken en recreëren sterk toeneemt, hoeven niet op het laatste moment maatregelen te worden genomen die niet optimaal zijn. Randstad 2040 anticipeert daarmee op een mogelijk hogere groei. Dit is verstandig aangezien voor de Randstad op weg naar 2040 een blijvend hoge ruimtebehoefte wordt verwacht, terwijl krimp in de komende decennia vooral in de perifere delen van Nederland wordt voorzien.

### Groei en krimp nationaal

In 2025 telt Nederland 8 miljoen huishoudens, 800 duizend meer dan begin 2007<sup>156</sup>. Hoewel sommige plaatsen in het land al te maken hebben met een dalend inwonertal zullen ook in de toekomst nog veel gemeenten groeien. Vooral in de Randstad en de omliggende gebieden kan dit tot een extra ruimte-vraag leiden. In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht komen er naar verwachting 410 duizend huishoudens bij. In de provincies Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant 260 duizend. In het noordoosten van Groningen en het zuiden van Limburg zal het aantal huishoudens juist dalen.

In de Randstad neemt vooral in het noordelijke deel het aantal huishoudens sterk toe. De regio Groot-Amsterdam en de provincie Utrecht groeien gezamenlijk met 190 duizend huishoudens, een toename van 17 procent. In Groot-Amsterdam komen er 90 duizend huishoudens bij, in de provincie Utrecht 100 duizend. Voor de provincie Flevoland wordt een toename van 50 duizend huishoudens verwacht, vooral door een verdere groei van Almere. Het zuidwesten van de Randstad groeit naar verwachting minder sterk. De regio's Groot-

Rijnmond en Den-Haag en omgeving groeien beide tot 2025 met zo'n 40 duizend huishoudens. Ruwweg zijn dan ook drie typen regio's te onderscheiden: krimpregio's (bijvoorbeeld Parkstad in Limburg), ontspannen regio's (bijvoorbeeld Rotterdam) en regio's met voortdurende hoge druk (zoals Utrecht, Amsterdam en Leiden).<sup>157</sup>

In de regio's met een voortdurend hoge druk wordt de complexiteit van de verstedelijkingsopgaven én van de oplossingen groter, ook in termen van uitvoerbaarheid en financiering. De relatief gemakkelijke en goedkope bouwlocaties binnen en buiten de stad zijn inmiddels wel benut. Nu resten ons de plekken waar uiteenlopende belangen en ruimtevragers, wettelijke eisen en daaruit voortvloeiende bouwbeperkingen samenkomen. Binnenstedelijk gaat het om complexe functie-veranderingslocaties zoals bijvoorbeeld voormalige water-zuiveringsinstallaties, spoorzones en havengebieden. Maar ook buiten de steden zijn nog maar weinig gemakkelijke, grote locaties voorhanden. Hier spelen onder meer grootschalige ontsluiting (zoals bij de Schaalsprong Almere) en/of waterberging (zoals in Haarlemmermeer) een complicerende rol. Ook ruimtelijke restricties zoals die gelden bij de nationale landschappen, bufferzones, cultuurhistorische elementen, luchthavens en industrieterreinen beperken de zoekruimte voor nieuwe stedelijke uitleg waardoor vooral enkele regio's met een hoge druk op de woningmarkt 'op slot' zijn gezet (bijvoorbeeld in de regio Utrecht).

In de meer ontspannen regio's en krimpregio's heeft de verstedelijkingsopgave een andere demografische context dan in regio's met een hoge druk. Daarmee krijgen de opgaven en oplossingen ook andere accenten. In een meer ontspannen regio als Rotterdam wordt bijvoorbeeld accent gelegd op het aanbieden van goede woonmilieus en de verdeling daarvan over de regio. De complexiteit van de opgave heeft wat dit onderwerp betreft dus vooral betrekking op de regionale afstemming van bouwprogramma's. In een krimpregio als Parkstad in Limburg ligt het accent meer op herstructurering

155 RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving, Den Haag.

156 CBS en Planbureau voor de Leefomgeving (2008). Regionale bevolkings- en huishoudensprognose.

157 Verstedelijkingsafspraken 2010-2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 27 562 en 31 200 XVIII, nr. 15. Den Haag, 30 juni 2008.

Stad	Aantal inwoners		Bevolkingsgroei	
	2007 (x 1.000)	2025 (x 1.000)	absoluut (x 1.000)	relatief (in %)
Amsterdam	743	837	94	12,6
Rotterdam	584	580	- 5	- 0,8
Den Haag	474	511	37	7,7
Utrecht	288	392	104	36,0

**Tabel 7.**

**Bevolkingsomvang en groei van de vier grote steden. Dit is exclusief de groei van Flevoland van 76.000 inwoners die met name neerslaat in Almere en een relatie heeft met Amsterdam en Utrecht.**

Bron: CBS en PBL (2008)

en transformatie, maar ook een goed stedelijk beheer, vooral daar waar stedelijke ontwikkelingen stagneren (tegengaan van verpaupering en een afnemende leefbaarheid).

### Ruimtebehoefte per ruimtegebruiksfunctie in de Randstad

In tabel 8 is een indicatie gegeven van de mogelijke ruimtebehoefte voor verschillende ruimtegebruiksfuncties in de Randstad voor de periode 2010-2040. Hiervoor is gebruik gemaakt van modelberekeningen van de studie 'Nederland Later'. Deze modelberekeningen gaan uit van de ruimtevraag zoals die voor de studie 'Welvaart en Leefomgeving' van de gezamenlijke planbureaus is berekend. Ook Nederland Later gaat uit van het scenario 'Transatlantic Market' voor een trendmatige groei en het scenario 'Global Economy' voor een hoge groei. De meeste nieuwe ruimte in de Randstad is nodig voor wonen.

Randstad	Trendmatige ruimtegebruik (in ha)			Hoge ruimtegebruik (in ha)		
	2010	2020	2040	2010	2020	2040
Wonen	106.000	113.200	122.300	108.500	119.900	136.800
Werken	31.000	33.900	33.700	31.900	35.700	37.900
Recreatie	6.900	7.000	8.400	6.700	7.000	7.800
Natuur	58.200	74.700	74.700	58.200	75.200	75.200
Landbouw	215.500	190.700	180.700	212.400	182.000	162.500
Glastuinbouw	10.300	9.100	8.900	10.300	8.700	8.400
Infrastructuur	18.200	18.700	18.700	18.200	18.700	18.700
Water	70.500	69.500	69.500	70.500	69.500	69.500
<b>Noordelijke Randstad</b>	<b>Trendmatige ruimtegebruik (in ha)</b>			<b>Hoge ruimtegebruik (in ha)</b>		
	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>
Wonen	54.100	57.800	61.200	55.400	61.600	69.600
Werken	14.100	15.900	15.600	14.500	16.400	16.300
Recreatie	3.600	3.700	4.000	3.400	3.500	3.700
Natuur	42.400	50.100	50.100	42.400	49.700	49.700
Landbouw	90.300	77.800	74.400	88.900	74.100	66.200
Glastuinbouw	1.600	700	700	1.600	600	500
Infrastructuur	9.900	10.000	10.000	9.900	10.000	10.000
Water	42.700	42.700	42.700	42.700	42.700	42.700
<b>Zuidelijke Randstad</b>	<b>Trendmatige ruimtegebruik (in ha)</b>			<b>Hoge ruimtegebruik (in ha)</b>		
	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2040</b>
Wonen	46.000	49.000	53.900	47.100	51.200	58.900
Werken	15.300	16.300	16.300	15.900	16.700	18.300
Recreatie	2.900	2.900	3.100	2.900	2.900	3.60
Natuur	17.200	22.300	22.300	17.100	22.000	22.000
Landbouw	57.300	49.400	45.100	55.700	47.200	37.600
Glastuinbouw	8.700	8.100	7.400	8.700	8.000	7.700
Infrastructuur	7.200	7.500	7.500	7.200	7.500	7.500
Water	30.900	30.000	30.000	30.900	30.000	30.000

**Tabel 8.**

**Indicatie van het ruimtegebruik in de Randstad in de periode 2010-2040 (in hectares).**

Bron: MNP Nederland Later, 2007.

158 Deze gegevens zijn berekend op een lager detailniveau dan in de WLO-studie gepubliceerd, en hebben daarom een beperkte inhoudelijke betekenis. Deze gegevens zijn op verzoek ter beschikking gesteld door de WLO-projectleiding. De verantwoordelijkheid ligt bij VROM.

159 Voor de scenario's is voor de noordelijke Randstad gebruik gemaakt van de coropgebieden Utrecht, Alkmaar en omgeving, IJmond, Agglomeratie Haarlem, Zaanstreek, Groot-Amsterdam, Gooi en Vechtstreek en Flevoland. Voor de zuidelijke Randstad is gebruik gemaakt van de coropgebieden Agglomeratie Leiden en Bollenstreek, Agglomeratie 's-Gravenhage, Delft en Westland, Oost-Zuid-Holland, Groot-Rijnmond, Zuidoost-Zuid-Holland.

160 Ministerie van VROM (2006). Zuidvleugelbrief – Kabinetsbesluiten voor de Zuidvleugel van de Randstad, Den Haag.

161 Dit is de uitbreidingsopgave (verdichting + uitleg).

162 Planbureau voor de Leefomgeving (2008). Regionale krimp en woningbouw – Omgaan met een transformatieopgave, Den Haag.

## Woningbouwopgave

Wonen is een functie die veel nieuwe ruimte zal vragen in de Randstad. De afspraken over globale woningaantallen tot 2030 die zijn gemaakt met de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de Utrechtse regio zijn voor de Noord- en Zuidvleugel hoger dan de trendmatige groei. De uitbreidingsopgave 2010-2020 ligt voor de noordelijke Randstad dicht bij het hoge groei-scenario. Voor de Utrechtse regio zijn de afspraken lager dan de trendmatige groei. Dit komt omdat bij de cijfers voor de WLO-scenario's is uitgegaan van de hele provincie Utrecht.<sup>158</sup> In de woningbouwopgave volgens de Primos berekeningen is vooral de migratie een onzekere factor met steeds grotere schommelingen. De migratie bepaalt voor het grootste deel de bandbreedte in Primos.

De bandbreedte in het aantal woningen dat van 2010 tot 2040 in de Randstad moet worden gerealiseerd<sup>161</sup> loopt van 493.000 tot ruim 1.000.000 woningen. De groei zal na 2020 in het trendmatige groeiscenario flink afnemen. Het hoge groeiscenario laat een geringere afname zien. Er is in beide

scenario's geen sprake van krimp in de Randstad. In het trendmatige groeiscenario is sprake van krimp in Groningen en Limburg na 2030. Het hoge groeiscenario laat geen krimp zien. Ook uit de studie 'Regionale krimp en woningbouw' van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat gemeenten met krimp zich vooral in de periferie van Nederland bevinden (PBL, 2008).<sup>162</sup> In de Randstad voorspelt het PBL alleen krimp tot 2025 voor gemeenten op de Utrechtse Heuvelrug, Gooi- en Vechtstreek en Zandvoort.

### Behoefteraming 2010-2020.

Bron: Primosprognose 2007.

	Primos	Transatlantic Market	Global Economy <sup>159</sup>
Noordelijke Randstad	189.000	129.000	239.000
Zuidelijke Randstad	85.000	99.000	186.000

### Bandbreedte Primos 2010-2020.

Bron: Primosprognose 2007.

	Laag	Trend	Hoog
Noordelijke Randstad	93.000	189.000	280.000
Zuidelijke Randstad	3.000	85.000	158.000

### Bestuurlijke afspraken over uitbreidingsopgave woningbouw 2010-2030.

Bron: op basis van WLO, Nederland Later en Zuidvleugelbrief-Scenario's, MNP (2007) Nederland Later en Ministerie van VROM (2006), Zuidvleugelbrief.

	Verstedelijkingsopgave 2030 <sup>160</sup>		
Noordvleugel	150.000		
Utrechtse regio	69.000		
Zuidvleugel	165.000		

### Tabel 9.

Omvang woningbehoefte (in aantal woningen) op basis van de Primos berekeningen en afspraken.

### De opgave voor de woningbouw volgens trendmatige groei.<sup>163</sup>

	2002	2010	2020	2030	2040
Randstad	3.052.000	218.000	228.000	171.000	94.000
Noordelijke Randstad	1.586.000	127.000	129.000	88.000	34.000
Zuidelijke Randstad	1.465.000	91.000	99.000	84.000	60.000

### De opgave voor de woningbouw volgens hoge groei.<sup>164</sup>

(Bron: op basis van WLO-Scenario's, MNP (2007) Nederland Later).

	2002	2010	2020	2030	2040
Randstad	3.052.000	319.000	425.000	370.000	298.000
Noordelijke Randstad	1.586.000	180.000	239.000	195.000	146.000
Zuidelijke Randstad	1.465.000	139.000	186.000	175.000	152.000

Tabel 10.

De omvang van de woningbouwopgave bij trendmatige en hoge groei (absoluut en relatief).

In de scenario's is uitgegaan van een grote vraag naar verschillende stads- en dorpsmilieus. Opgeteld gaat het in totaal om ongeveer 10 tot 20 keer de omvang van Amersfoort. Daarbij komt uit verschillende onderzoeken vaak een grote voorkeur naar voren voor groen en landelijk wonen, van ruim 60 tot 80 procent. Deze voorkeur verschilt wel per stedelijke regio en is afhankelijk van inkomensniveau, opleidingsniveau en andere bevolkingskenmerken. De relatief hoge voorkeur voor groen en landelijk wonen is overigens vergelijkbaar met de in de Nota Ruimte gebruikte getallen waarin voor de periode 2010-2030 is uitgegaan van 64 procent. Rust, ruimte en veiligheid zijn naast de aanwezigheid van groen belangrijke kenmerken voor de keuze voor een landelijk woonmilieu. Landelijk wonen hoeft overigens niet per se op het platteland plaats te vinden. De vraag is vooral naar woonmilieus met een ruraal karakter. Landelijk wonen kan in hogere dichtheden worden realiseerd, terwijl de uitstraling toch groen en landelijk is. Woonvoorkeuren van mensen hebben overigens een relatie met de persoonlijke welvaart, het aanbod van woningen en de verwachte ontwikkeling van de prijzen van woningen. Bij de voorkeur van burgers spelen met name woningen en woonmilieus een rol die mensen financieel, sociaal en economisch haalbaar achten. De bereikbaarheid van wonen en werken speelt daarbij een rol, maar ook de prijs van de woning en het inkomen van burgers. De voorkeur kan dan ook worden

beïnvloed, onder andere door het aanbod. In de scenario's is daarmee geen rekening gehouden. Het is dan ook de ambitie van het kabinet de mogelijkheden in het bestaande stedelijke gebied zo optimaal mogelijk te benutten en dat op een dermate aantrekkelijke wijze te doen dat meer mensen dit aantrekkelijk vinden. De stedelijke revival van de laatste jaren, de grote vraag naar woningen in onder meer Utrecht, Leiden en Amsterdam en de door CBS en PBL verwachte groei van de meeste steden in de komende jaren lijkt dit te ondersteunen. Dit sluit ook aan bij de resultaten uit de dialoog met burgers die in het kader van Randstad 2040 is gevoerd. Op grond hiervan lijkt er zelfs meer draagvlak te bestaan voor appartementen (en collectief groen) dan voor huizen met tuinen (zie kader). Naast de vraag naar groene woonmilieus is met name de vraag naar centrum-stedelijke woonmilieus groot. Behalve de hogere woningdichtheden is de nabijheid van voorzieningen zoals detailhandel, bioscopen, musea, theaters en zakelijke diensten bepalend voor een centrum stedelijk woonmilieu.

### Verhouding nieuwe uitleg en verdichting woningbouwopgave

Het kabinet gaat uit van een verdichtingsambitie van 40 procent binnen het bestaand bebouwd gebied van 2000. Het huidige niveau van verdichting ligt volgens de eerste vervolgmeting van de monitor Nota ruimte voor 2004-2006 op 34 procent.<sup>165</sup>



In de Randstad variëren de verdichtings-percentages van 9 procent voor Flevoland tot 36 procent voor de agglomeratie Haarlem. Het gemiddelde verdichtings-percentage van de Randstad is 24 procent. De verschillen tussen de verdichtings-percentages van de noordelijke Randstad en de zuidelijke Randstad zijn niet groot. Het Milieu- en Natuurplanbureau verwacht dat het verdichtingspercentage zonder extra inspanningen in de periode van 2010 tot 2020 zal gaan afnemen.<sup>166</sup> Voor deze periode bedraagt het verwachte, gemiddelde verdichtingspercentage voor de Randstad circa 12 procent. Dat hangt samen met het feit dat de relatief eenvoudige verdichtingsmogelijkheden dan zijn benut. De verdichtingsambitie van het kabinet is dan ook groot.

---

163 Gebaseerd op coropgebieden (RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO), Den Haag).

164 Gebaseerd op coropgebieden (RPB, MNP en CPB (2007). Scenario's Welvaart en Leefomgeving (WLO), Den Haag).

165 Monitor Nota Ruimte (2008), eerste vervolgmeting, RPB/MNP, Den Haag.

166 Milieu- en Natuurplanbureau (2007) Nederland Later – Tweede Duurzaamheidsverkenning deel fysieke leefomgeving Nederland Bilthoven, MNP-publicatienummer 500127001/2007.

# Colofon

## Publicatie

Ministerie van VROM, 2008

## Foto's

**pagina 18 en 19** Pepijn Lutgerink

**pagina 42** Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

**pagina 90 (links) en 98:** Rotterdam DS+V Rotterdam

**pagina 117** CIID

**pagina 128** VROM/Bureau Nieuwegracht

**Alle andere foto's:** VROM: Menno Kuiper, Rob Poelenjee, Madelon Hendrich

## Vormgeving

Studio Minke Themans

## Ontwerp logo Randstad 2040

Vorm 5

## Meer informatie

[www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040)



**STRUCTUURVISIE  
RANDSTAD  
2040**