

# STAND VAN DE RANDSTAD RANDSTAD URGENT WERKT





# STAND VAN DE RANDSTAD



Lodewijk Asscher | Jeannette Baljeu | Joop Binnekamp | Lucas Bolsius | Harrie Bosch | Jacqueline Cramer | Arthur van Dijk | Asje van Dijk  
Laila Driessen-Jansen | Adri Duivesteijn | Lenie Dwarshuis-van de Beek | Jan Ekkers | Martin van Engelshoven-Huls | Camiel Eurlings  
Joop Evertse | Carolien Gehrels | Hans Gerson | Andries Greiner | Mark Harbers | Erik van Heijningen | Tjeerd Herrema | Maria van der Hoeven  
Ton Hooijmaijers | Tineke Huizinga-Heringa | Wouter de Jong | Christiaan van der Kamp | Bart Krol | Rinske Krusinga | Bert Lubbinge  
Remco van Lunteren | Cornelis Mooij | Marnix Norder | Freek Ossel | Ronald Plasterk | Maarten van Poelgeest | Elisabeth Post | Peter Smit  
Sjaak van der Tak | Govert Veldhuijzen | Leen Verbeek | Gerda Verburg | Bas Verkerk | Hans Vervat | Tonny van de Vondervoort | Eric Wiebes  
Marc Witteman | Hans Alders | Riek Bakker | Pamela Boumeester | Elco Brinkman | Annie Brouwer-Korf | Bruno Bruins | Antony Burgmans  
Jaap van Duijn | Frans Evers | Joop Evertse | Mich van der Harst | Jan Heijkoop | Hans Huis in 't Veld | Willem de Jager | Joan Leemhuis-Stout  
Marieke van Lier Lels | Wim Meijer | Jeltje van Nieuwenhoven | Paul Nouwen | Jan Willem Oosterwijk | Sybe Schaap | Ad Scheepbouwer  
Marijke van Schendelen | René Smit | Duco Stadig | Rudy Stroink | Arie Verberk | Ellen Verkoelen | Wim van Vierssen | Jos Wiene  
Bernard Wientjes | Guido van Woerkom | Jozias van Aartsen | Ahmed Aboutaleb | Harry Borghouts | Job Cohen | Wim Deetman | Jan Franssen  
Annemarie Jorritsma | Ivo Opstelten | Roel Robbertsen | Leen Verbeek | Aleid Wolfsen | Anne Barendse | Hans Beekman | Willem Benschop  
Jaap Bernhard | Carla Bisseling | Peter Blok | Yassine Bousaid | Ron van de Brink | André van den Broek | Donald Broekhuizen | Artur Brouwer  
Nicoline de Bruin | Henk van den Burg | Hans Burgers | Will Clerx | Bertus Cornelissen | Liesbeth Couwenberg | Leo van Damme  
Angelique Danenberg | Remco Derksen | Eric Diepstraten | Pieter Dronkert | Kees van Drunen | René Dutrieux | Marc van Enk | AartKees Evers  
Leon Floor | Mario Genot | Hans Gispén | Bea van Golen | Ine Groen | Rob Groeneweg | Mardie Hack | Kees Hansma | Maarten Haverkamp  
Jan Heeren | Robinia Heerkens | Leo van 't Hof | Michel Hoppenbrouwers | Pieter Hordijk | Ingo Hesper | Sjef Jacobs | Henk de Jong  
Elzeline de Jong | Richard Jorissen | Dille Kamps | Raymond van Keerberghen | Dick van Klaveren | Peter van der Knaap | Frans de Kock  
Nicolette Koenekoop | José Kools | Pepijn Koops | Bart Kornman | Richard Kouprie | Carsten Krooshof | Lodewijk Lacroix | Helen Land  
Marlies Langbroek | Johan Leferink | Marianne Lensink | Wim van Leussen | Martin Leuvenink | Mascha Lichtendahl | Jos van Loon  
Ruud Meeuwesse | Ronald van der Meijs | Bert Mens | Ward de Meulemeester | Gerard Milort | Hélène Moors | Lore Nizet | Kees Oome  
Frouwien Oudkerk | Nico van Paridon | Michael van de Paverd | Zenzi Pluut | Leo Postma | Marieke van Putten | Jaap Ree | Jeske Reijs  
George Rietveld | Bart Roels | Hans van Rossum | Martijn de Ruiters | Herman Schartman | Paul Schoenmakers | Rob Schouten  
Maurits van Schuylenburg | Desirée Simonis | Alexander Smal | Ruthger Smit | Birgül Sonmez | Eddy Steenbergen | Ger van der Stoel  
Henk Stokhof | Ronald Stokkel | Frans Trooster | Wim van Urk | Suzanne in 't Veld | Erik Versloot | Bart Vink | Ben Viveen | Suzan Vos  
Luc de Vries | Jan de Weerd | Johan Weggeman | Michiel Weijs | Rien Wezenberg | Elien Wierenga | Willem Wijntjes | Lilette Willems  
Frank Zaalberg | Margreet de Zeeuw | Jaap Zeilmaker | Huub van der Zwam | Elaine Alwayn | Roland Auburger | André Belonje | Klaas de Boer  
Jos Boot | Jenny Fix | Roel Gans | Hanneke van Geuns | Bram Harkes | Lex Hartholt | Ineke van der Hee | Anne Joustra | Kees Joustra  
Tjeerd Kampstra | Leonard Kok | Hans Koning | Cees Kortleve | Peter de Kruijk | Peter Kuypers | Eelco Meesen | Carla Moonen | Mart Musters  
Roelof van Netten | Pim Oskam | Renske Peters | Marcel Smits van Waesberghe | Tjeerd van der Wal | Herman Wierenga | Marianne Betten  
Ton Buffing | Jasper Dalhuisen | Lennert Goemans | Wijnand van Goudoever | Lisette Groot-Kormelink | Roy Klein Veldink | Henk Merkus  
Ine Minis | Raymon Nijstad | Alex Peters | Joekenel van der Pijl | Emile Rodenhuis | Gerrit Schoemaker | Ellen Vrielink | Eric Euwe  
Arie de Jong | Jessica van Koert | Wim Kuijken | Chris Kuijpers | Sylvia de Ronde Bresser | Herman Sietsma | Lenny Feis | Wiebe Oosterhoff  
Daniëlle Ooteman | Karen Reijnen | Barbara Swart | Hans ten Velden | Saskia van Beek | Roos van den Beld | Marja Boll | Elisa Bours  
Joris Broers | Kasper Buiting | Ricardo Buitinga | Jade Chang | Guy Cremers | Jan Hendrik Dronkers | Nuriye Erbas | Marc Frowijn  
Mireille Groet | Jacqueline de Haan | Jaron Haas | Jeroen Heuvelink | Annemarie van Hoorn | Harry van Huut | Els Jansen | Martine de Jong  
Wilbert de Kok | Sandra Konijn | Marc Koolwijk | Lennert Langerak | Amber Mekkes | Lidewijde Ongering | Siebe Riedstra | Erik van Rijn  
Rob Verstoep | Michiel Ruis | Annemieke Schüssel | Chris Sol | Wilbert Stolte | Willem Teerink | Joost Veldman | Michel Visser | Bart Witmond  
en vele anderen

WERKTEN IN 40 PROJECTEN SAMEN

AAN 242 BESLUITEN EN MIJLPALLEN

VOOR EEN STERKE RANDSTAD

EN EEN STERK NEDERLAND



# INHOUD

	Rotterdam Vooruit	06
	A4 Delft-Schiedam	08
	Planstudie A13/A16	10
	Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever	11
	Zuidplaspolder	12
	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	14
	Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	16
	Containertransferium Rotterdam	17
	Stadshavens Rotterdam	18
	Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam	20
	Den Haag Internationale Stad	22
	Aanpak Zwakke Schakels	23
	Verkenning Haaglanden	24
	Hof van Delfland	25
	Flessenhalzen A4 en A12	26
	Amsterdam Connecting Trade	28
	Westflank Haarlemmermeer	30
	Integrale benadering Holland Rijnland	32
	A4 Schiphol	34
	Leiden Bio Science Park	35
	Schaalsprong Almere	36
	Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL)	38
	Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en Luchthaven Lelystad	40
	Toekomstagenda Markermeer-IJmeer	42
	Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	44
	Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht	46
	Oude Rijnzone (inclusief venster Bodegraven-Woerden)	47
	Draaischijf Nederland	48
	Ruggengraat voor natuur en recreatie	50
	Groot Mijdrecht Noord	52
	OV-bureau Randstad	54
	Waterveiligheid Centraal Holland	56
	Kunst en cultuur in de Randstad	57
	Randstad 2040	58
	Transitie Greenports	60
	Randstad Urgent in cijfers	62

# ROTTERDAM VOORUIT

**Verkeersprognoses laten zien dat er in 2040 nog steeds files zullen staan op de snelwegen rond Rotterdam. Ook na realisatie van de lopende projecten. Er moet dus méér gebeuren dan al in de planning zit. Het project Rotterdam Vooruit pakt de zaak grondig aan: er is een Masterplan gemaakt voor de periode 2020-2040 om de stad, de regio en de haven bereikbaar te houden. Daarbij zijn bewoners, maatschappelijke organisaties en bestuurders in een vroeg stadium betrokken.**

In oktober 2008 ging een nieuw project van start: de MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar', in de dagelijkse praktijk Rotterdam Vooruit genoemd. Twee eerdere projecten uit Randstad



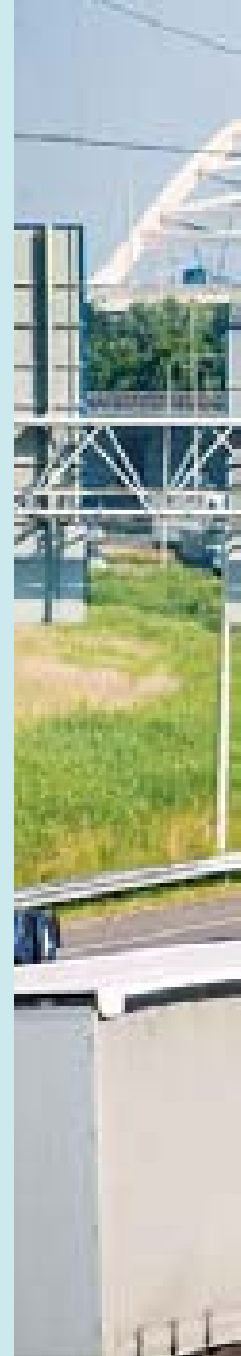
Urgent werden (deels) geïntegreerd in het nieuwe project: de Tweede ontsluiting haven Rotterdam en het Project Mainportcorridor Zuid voor het gedeelte A4 Zuid. De verkenning is een brede studie naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam: de congestie op de ring van Rotterdam (A20, A16, A15, A4), de kwetsbare ontsluiting via de weg van de haven en de congestie in de binnenstad van Rotterdam.

In slechts één jaar tijd is het Masterplan Rotterdam Vooruit tot stand gekomen, na consultatie van professionele stakeholders en publieksgroepen. Rotterdam Vooruit werkt zoveel mogelijk volgens de 'Sneller en Beter'-aanpak die de commissie Elverding adviseerde. In februari en maart 2009 werden burgers geraadpleegd, onder andere door een team dat op pad ging naar plekken waar veel mensen komen om ze vragen te stellen. In winkelcentra spraken zij met het winkelend publiek, in het Botlekgebied met truckers en in de metro met OV-klanten. Mensen konden ook via een speciale website ideeën en knelpunten indienen. In juni 2009 startte de procedure voor de MIRT-verkenning. In september 2009 werd met burgerpanels gediscussieerd over de onderzochte alternatieven in de verkenning en werd verder overleg met stakeholders georganiseerd.

Met het Masterplan dat eind 2009 verscheen, bereikten Rijk en regio overeenstemming over de visie op de ruimtelijke economische ontwikkeling, gecombineerd met



**Ambassadeur**  
Hans Huis in 't Veld  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings *minister van VenW*  
Jeannette Baljeu *portefeuillehouder*  
stadsregio Rotterdam (tot april 2009)  
Hans Vervat *portefeuillehouder*  
stadsregio Rotterdam (tot april 2010)  
Jeannette Baljeu *portefeuillehouder*  
stadsregio Rotterdam (vanaf april 2010)







een samenhangende visie op het beter laten functioneren van de mobiliteitsnetwerken. Uit de verkenning blijkt dat belangrijke bereikbaarheidsopgaven in de regio gaan over de doorstroming op de Ruit en de OV-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid, inclusief aansluiting op Zuidvleugelniveau. Rijk en regio onderkennen het belang van een Nieuwe Oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel. Deze is nodig om de doelstellingen voor de doorstroming in 2020 te halen en de Beneluxcorridor te ontlasten. Deze tunnel ontsluit bovendien de havengebieden beter en maakt op termijn van de A4 de belangrijkste bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel. In 2010 wordt vastgesteld welke tunnel de voorkeur krijgt: Blankenburgtunnel of Oranjetunnel. Tot die tijd worden tracés, bekostiging, inpassing, effecten en draagvlak verder uitgewerkt. Verder lopen er vervolgstudies naar de kwaliteitssprong in de OV-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid, naar de verbreding van de A20-Oost en de A15 Papendrecht-Gorinchem, de files in de Briencorridor en de Algeracorridor. Ten slotte worden in 2010 afspraken gemaakt over een pakket met netwerkverbeteringen die op korte termijn in uitvoering kunnen gaan, de zogenaamde *quick wins*.

Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van stadsregio Rotterdam, Hans Vervat: "We hebben daadkracht getoond door binnen een jaar na het begin van de studie

tot besluiten te komen. De studies die binnen de verkenning zijn uitgevoerd laten zien dat, ondanks alle maatregelen die al op stapel staan, extra inspanningen nodig zijn om de toekomstige knelpunten in de Rotterdamse regio op te lossen. Dat is nodig om het haven- en industrieel complex, de stad, huidige en toekomstige woongebieden en groengebieden bereikbaar te houden en daarmee de concurrentiekracht en leefbaarheid van Rotterdam te behouden en te verbeteren. Die inspanningen hebben betrekking op weg, openbaar vervoer en vervoersmanagement. Alleen een integrale aanpak zal werken."

De besluiten werden nader toegelicht in de Randstadbesluiten Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland die in november 2009 naar de Tweede Kamer zijn gestuurd.



# A4 DELFT-SCHIEDAM

Al decennialang is het stuk snelweg tussen Delft en Schiedam een 'hot issue' en staat het als stippellijn aangegeven op de wegenkaarten. De A4 tussen Delft en Schiedam is een icoon geworden van moeizame besluitvorming. Maar de aanleg van de 7 kilometer lange weg is dichterbij dan ooit. Nadat het kabinet in september 2009 koos voor de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, tekenden de ministers van VenW en VROM in maart 2010 het Ontwerp-Tracébesluit. Het definitieve Tracébesluit wordt in de tweede helft van 2010 genomen. In 2011 start de aanleg en de eerste auto's zullen in 2015 over de nieuwe weg rijden. De A4 wordt één van de best ingepaste wegen in Nederland, met een (half) verdiepte ligging van de weg van Schiedam naar Delft en een (land)tunnel tussen Schiedam en Vlaardingen.

De A4 is een *backbone* voor de bereikbaarheid in de Randstad. De A13 tussen Den Haag en Rotterdam kan het autoverkeer nu en in de toekomst niet adequaat verwerken. Alleen al op de A13 rijden dagelijks meer dan 160.000 voertuigen. De dagelijkse files op de A13 en A20 leiden ook tot problemen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op het onderliggende wegennet in Midden-Delfland, Lansingerland en het Westland. De planstudie A4 Delft-Schiedam richtte zich op het oplossen van deze problemen, inclusief een goede inpassing in het groene Midden-Delfland. Er zijn verschillende opties onderzocht. De aanleg van de A4 heeft de voorkeur gekregen boven de andere opties, omdat het meer verkeer faciliteert, de reistijd sterker verbetert en verkeer tussen Den Haag en Rotterdam met de A4 niet meer





afhankelijk is van één verbinding. Daarnaast is de A4 sneller aan te leggen zonder langdurige verkeershinder en het is goedkoper.

De A4 Delft-Schiedam wordt goed ingepast in de omgeving. Tussen Schiedam en Vlaardingen komt een landtunnel, die in Midden-Delfland overgaat in een verdiepte ligging. Deze verdiepte ligging gaat over in een half-verdiepte ligging om zo uiteindelijk in Delft op maaiveldniveau aan te sluiten op de huidige A4.

#### IODS

In samenhang met de A4 Delft-Schiedam zijn afspraken gemaakt over de versterking van de natuur, landbouw en recreatie in Midden-Delfland. Deze afspraken zijn vastgelegd in het IODS Convenant (Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam) dat in 2006 is getekend door het Rijk, de provincie Zuid-Holland, omliggende gemeenten, het Hoogheemraadschap Delfland en belangenorganisaties als ANWB en Natuurmonumenten. Het IODS-programma is het afgelopen jaar nader uitgewerkt tot concreet uit te voeren maatregelen. In Midden-Delfland komen onder meer wandelpaden, fietsroutes, kanoroutes, ruitersporen en een mountainbikeparcours. Om de Vlaardingse Vlietlanden in het zuidoosten van Midden-Delfland te verbinden met

de Akerdijkse Plassen, net ten oosten van de A13, wordt 100 hectare bestaand weidelandschap ontwikkeld tot weidevogelnatuur en wordt voorzien in drie ecopassages, waaronder één over de A4 Delft-Schiedam zelf. Naast extra natuur en recreatie worden verspreid liggende kassen gesaneerd en wordt geprobeerd de melkveehouderij – drager van het karakteristieke weidelandschap – een duurzaam, rendabel toekomstperspectief te bieden.

Gedeputeerde Van Engelshoven-Huls van de provincie Zuid-Holland: "Als duo-bestuurder van het Randstad Urgent-project A4 Delft-Schiedam ben ik verheugd dat de A4 Delft-Schiedam binnen handbereik is. Als in 2011 de aanleg ervan begint, start de uitvoering van het hele IODS-programma. Als de weg in 2015 open gaat, moet het hele IODS-programma grotendeels zijn afgerond. Zoals de zaken er nu voorstaan, lukt dat!"



**Ambassadeur**  
Bernard Wientjes  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings *minister van VenW*  
Martin van Engelshoven-Huls  
*gedeputeerde provincie Zuid-Holland*

# PLANSTUDIE A13/A16



De A13 door Overschie, de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en ook het onderliggend wegennet zijn zwaar belast met verkeer. De drukte maakt Rotterdam moeilijk bereikbaar. Ook de woningbouwlocaties en bedrijventerreinen in het noordelijk deel van de regio Rotterdam zijn lastig te bereiken. Bovendien heeft het doorgaande verkeer van Hoek van Holland naar Gouda en Utrecht veel last van vertraging. In de omgeving zorgen sluipverkeer, geluidshinder en luchtverontreiniging voor overlast. Een nieuwe weg tussen de A13 bij Rotterdam/The Hague Airport en de A16 Terbregseplein moet de doorstroming op de A13 en A20 verbeteren, een prettiger leefomgeving opleveren en het noordelijke deel van de regio Rotterdam beter bereikbaar maken.

In de planstudie A13/A16 zijn alternatieven en varianten afgewogen. In juni 2008 hebben de ministers van VenW en VROM de Variantennota van het project vastgesteld. Daarin werd besloten dat van de acht oorspronkelijke varianten er zes in de Trajectnota/MER zouden worden onderzocht. De brug over de Rotte en de Boortunnel-variant zijn toen afgefallen. De Trajectnota/MER geeft

inzicht in de effecten en kosten van deze zes uitvoerings- en inpassingsvarianten voor een nieuwe verbindingstussen de A13 en de A16 ten noorden van vliegveld Rotterdam/The Hague Airport en langs of door het Lage Bergse Bos. De Trajectnota/MER werd in augustus 2009 ter visie gelegd. In het Bestuurlijk Overleg-MIRT van oktober 2009 hebben Rijk en regio hun voorkeur uitgesproken voor variant drie uit de Trajectnota/MER. Op verzoek van de regio is vervolgens de inpassing van twee tracédelen nader onderzocht.

De planstudie A13/A16 hangt samen met de beslissing die minister Eurlings en minister Cramer in september 2009 namen over de A4 Delft-Schiedam. Een alternatief voor het doortrekken van de A4 is namelijk de verbreding van de A13 in combinatie met een verbinding tussen de A13 en de A16/A20. Uit praktische overwegingen is Rijkswaterstaat na de bestuurlijke voorkeur die de ministers begin 2008 uitspraken, vast aan de slag gegaan met de planstudie A13/A16 zodat de Trajectnota/MER zo snel mogelijk ter visie kon worden gelegd. "Voor sommige mensen is het verwarrend," zegt projectleider Henk de Jong van Rijkswaterstaat in de nieuwsbrief van het project. "We merkten dat tijdens de informatieavonden. Wij hebben uitgelegd dat de planstudie A13/A16 gebaseerd is op de bestuurlijke voorkeur die minister Eurlings begin 2008 heeft uitgesproken. Wij waren er ons van bewust dat de minister mede op basis van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam in september nog een definitief standpunt in zou nemen. Zouden wij dán pas met de studie naar de A13/A16 beginnen, dan zou het veel langer duren voordat de weg er kan liggen. Nu winnen we bijna twee jaar tijd! Als de ministers in september 2009 toch gekozen hadden voor de verbrede A13 in combinatie met de nieuwe A13/A16, zoals deze in de planstudie A4 Delft-Schiedam is opgenomen, dan waren we met de studie A13/A16 gestopt."

## Ambassadeur

Bernard Wientjes

## Bestuurlijk duo

Camiel Eurlings minister van VenW

Jeannette Baljeu portefeuillehouder

stadsregio Rotterdam (tot april 2009)

Hans Vervat portefeuillehouder

stadsregio Rotterdam (tot april 2010)

Jeannette Baljeu portefeuillehouder

stadsregio Rotterdam (vanaf april 2010)



# BEDRIJVENTERREINEN NIEUW REIJERWAARD EN WESTELIJKE DORDTSE OEVER

De Rotterdamse haven is één van de belangrijkste havens in de wereld en de grootste van Europa. In het bestaande haven- en industriegebied is vrijwel geen ruimte meer beschikbaar voor nieuwe bedrijven en bestaande klanten die willen uitbreiden. Als de haven zich wil blijven ontwikkelen en werkgelegenheid wil behouden, moet die extra ruimte er komen. Zowel voor nieuwe als bestaande bedrijven. In eerste instantie was uitbreiding van de bedrijventerreinen gepland in de Hoeksche Waard. Na jaren dubben besloot het kabinet in 2008 echter om in elk geval tot 2020 geen uitbreiding toe te staan in de Hoeksche Waard, een gebied dat ook nationaal landschap is. Door versnelling van de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Ridderkerk en Dordrecht, kon de behoefte aan ruimte voor 120 hectare havengerelateerde bedrijvigheid daar worden opgevangen.



**Ambassadeur**

Arie Verberk

**Bestuurlijk duo**

María van der Hoeven *minister*

van EZ

Joop Evertse *gedeputeerde*

provincie Zuid-Holland

De Nederlandse overheid heeft de versterking van de mainport Rotterdam hoog op de agenda staan, met oog voor de leefbaarheid en met respect voor natuur en milieu. Er is vraag naar meer havengerelateerde bedrijventerreinen voor versterking van de Rotterdamse haven en de werkgelegenheid in de regio. Met de bedrijventerreinen krijgt de haven nieuwe impulsen en wordt de concurrentiekracht van de Randstad versterkt. Op verzoek van de Tweede Kamer is onderzoek verricht naar mogelijke alternatieve locaties voor het oorspronkelijke plan in de Hoeksche Waard. Geconstateerd werd dat het mogelijk is om de geplande behoefte aan ruimte voor havengerelateerde bedrijvigheid op te vangen op de nog te ontwikkelen bedrijventerreinen in Ridderkerk en Dordrecht. Deze locaties worden versneld in ontwikkeling gebracht. Het project 'Hoeksche Waard of alternatieve locatie' maakte een doorstart onder een nieuwe naam waarin de twee nieuwe locaties bepalend zijn: Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever. De ontwikkeling van de bedrijventerreinen is zeer positief voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid van Dordrecht en Ridderkerk. De realisatie van het project is gepland vanaf 2012.

Na de beslissing over de locatie heeft het kabinet in februari 2009 € 25 mln. uit het Nota Ruimtebudget toegekend voor de versnelde aanleg van de bedrijventerreinen in Nieuw Reijerwaard en op de Westelijke Dordtse Oever. Voor de realisering hiervan hebben de publieke partijen uitvoeringsovereenkomsten getekend. Voor de Westelijke Dordtse Oever in april 2009, voor Nieuw Reijerwaard in november 2009.

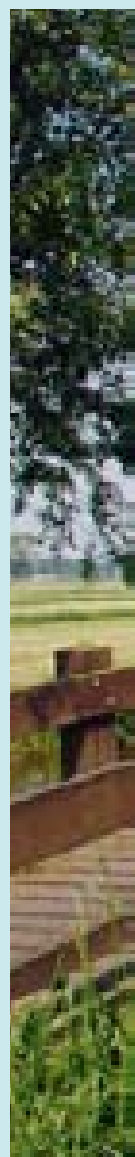
Ambassadeur Arie Verberk heeft zich intensief bemoeid met de totstandkoming van de overeenkomsten. Als ambassadeur zag hij dat bij dit project veel spelers betrokken waren. "Dat leidt tot Poolse landdagen en veel (groeps)belangen. Als al die spelers onze doorgeschoten regelgeving willen misbruiken, kun je dit project simpel vertragen of zelfs torpederen. Dan kennen we alleen maar verliezers. Als daarentegen alle partijen daadwerkelijk willen, kan het een groot succes worden."



# ZUIDPLASPOLDER

**De Zuidplaspolder is één van de weinige gebieden in de Zuidvleugel van de Randstad waar nog groei mogelijk is voor wonen en werken en ruimte voor natuur, water en recreatie. Bedrijven vestigen zich graag in de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda, het liefst dicht bij één van de snelwegen. En woningzoekenden uit de regio zijn blij een leuk huis te vinden in één van de nieuwe wijken die in de Zuidplaspolder gebouwd worden. Het project kreeg een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget van € 24 mln. voor duurzame ontwikkeling van het gebied.**

In de Zuidplaspolder ligt het diepste punt van de Randstad, bijna 7 meter onder NAP. Ondanks de klimaatveranderingen en de stijgende zeespiegel kan er worden gebouwd in de Zuidplaspolder. Dat bleek uit het onderzoek 'Hotspot Zuidplaspolder' dat in januari 2009 werd gepresenteerd. De plannen voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder gaan uit van 7.000 woningen in de periode 2010-2020. Er wordt 400 hectare bestemd voor (natte) natuur en waterberging. Daarnaast is er ruimte voor zo'n 100 hectare bedrijventerreinen en voor 200 hectare extra glastuinbouw. Ook wordt 80 hectare aan verspreid liggende kassen gereconstrueerd. In de eerste ontwikkelingsfase, tot 2020, ligt het accent op het creëren van landelijke woonmilieus, te midden van nieuwe natuur en ruimte voor waterberging. Daarbij worden nieuwe bedrijventerreinen en een zogeheten glasbedrijvenlandschap aangelegd. Ook wordt gewerkt aan bijpassende weginfrastructuur. Bijzonder is ook het programma om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de glastuinbouw te verminderen en het watergebruik te verduurzamen. Door de kassen te voorzien van CO<sub>2</sub> uit het Rotterdamse Rijnmondgebied en ze vervolgens in een 'energiweb' te koppelen aan woonwijken, kunnen tuinders warmte en energie uitwisselen met bewoners.





De ministers van VenW en VROM hebben samen met de betrokken regionale bestuurders in het kader van een planstudie voor de parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog medio 2009 een voorkeursoplossing bepaald (een half jaar eerder dan gepland). Afgesproken werd een 50% - 50% financiering regio-Rijk met een maximale Rijksbijdrage van € 100 mln. Het Handboek Kwaliteit werd vastgesteld, een leidraad en input voor bestemmingsplannen. De gemeenteraden in Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk aan de IJssel en Moordrecht, die sinds 1 januari 2010 de gemeente Zuidplas vormen, stelden in 2009 bestemmingsplannen vast. Voor de Gouweknoop is een gewijzigd bestemmingsplan ter inzage gelegd. In juni 2009 stelde het Rijk € 24 mln. uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar voor een duurzame ontwikkeling van de Zuidplas.

De ontwikkeling van de Zuidplaspolder begon met een symbolische handeling. Gezeten op een shovel reed minister Cramer in Nieuwerkerk een oude kas aan diggelen. De minister was blij dat na een lange en soms spannende aanloop nu de spa de grond in kon: "De duurzame Zuidplas slaat de spijker op zijn kop. De klimaatbestendige en klimaatneutrale inrichting van dit gebied is een voorbeeld voor heel Nederland. En eigenlijk ook voor de rest van de wereld. U bestrijdt verrommeling, maakt werk van Mooi Nederland en draagt bij aan de kabinetsdoelstellingen voor het klimaat. Ik ben er trots op dat ik aan de Zuidplas mag bijdragen."



**Ambassadeur**  
Riek Bakker

**Bestuurlijk duo**

Jacqueline Cramer *minister van VROM*  
Asje van Dijk/*Govert Veldhuijzen*  
*gedeputeerde provincie Zuid-Holland*

# PROJECT MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is vooral bekend vanwege de aanleg van Maasvlakte 2. Het project heeft echter een dubbele doelstelling: de economie versterken met de aanleg van een nieuw havengebied én de leefbaarheid in de regio Rijnmond vergroten met onder andere een nieuw recreatie- en natuurgebied. In september 2008 is gestart met de aanleg van Maasvlakte 2. Het voorjaar daarop verrees het eerste nieuwe land uit het water, drie kilometer van de huidige kust. In mei 2009 werd het bezoekerscentrum van Maasvlakte 2 geopend, onder de toepasselijke naam FutureLand. Volgens planning meren in 2013 de eerste schepen aan in de nieuwe havens.

Nederland staat bekend om het winnen van nieuw land en het droogleggen van polders. De aanleg van Maasvlakte 2 is daarvan het meest recente voorbeeld. Maasvlakte 2 geeft Rotterdam de kans om haar leidende rol in Europa te blijven vervullen met 'deepsea-faciliteiten'. Het gaat echter om méér dan de economische ontwikkeling. De leefomgeving in het Rijnmondgebied krijgt een enorme impuls door de aanleg van 750 hectare nieuwe natuur- en recreatiegebieden ten noorden en zuiden van Rotterdam. Bovendien worden onder de noemer Bestaand Rotterdams Gebied uiteenlopende projecten in de wijde omgeving van Rotterdam gerealiseerd. Voorbeelden daarvan zijn het terugdringen van geluidsoverlast van de Calandspoorbrug, maar ook de herinrichting van de Landtong Rozenburg. Naast leefbaarheidprojecten vallen onder Bestaand Rotterdams Gebied initiatieven om ruimte in het bestaande havengebied beter te benutten. Met deze intensiveringsprojecten wordt in totaal ruim 200 hectare gewonnen.

De leefbaarheidprojecten staan los van de natuurcompensatie die voor aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 is afgesproken. De instelling van een bodembeschermingsgebied met rustgebieden voor vogels en zeehonden van 25.000 hectare voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, compenseert de aanleg van de 2.000 hectare nieuw havengebied. De aanleg van 35 hectare nieuw duingebied voor de kust van Delfland compenseert de effecten van het toekomstig gebruik van Maasvlakte 2.

## Ambassadeur

Sybe Schaap

## Bestuurlijk duo

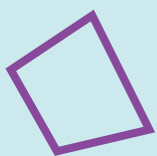
Camiel Eurlings minister van VenW

Mark Harbers wethouder gemeente

Rotterdam (tot april 2009)

Lucas Bolsius wethouder gemeente

Rotterdam (vanaf mei 2009)





Door een strakke organisatie van het project met een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling, het parallel doorlopen van procedures en een zorgvuldig proces met de omgeving en maatschappelijke organisaties kon in het najaar van 2008 de aanleg van Maasvlakte 2 officieel van start. Burgemeester Ivo Opstelten gaf daartoe met een druk op de knop het startsein. Naast de economische ambitie is er ook de wens wereldwijd voorop te lopen in duurzaamheid. Daarvoor heeft het Havenbedrijf Rotterdam met klanten bindende afspraken gemaakt. Bijvoorbeeld over het vervoer over water en spoor vanaf Maasvlakte 2. Vervoer over de weg wordt zo teruggedrongen.

In de laatste fase van de besluitvorming heeft het Havenbedrijf twee unieke akkoorden gesloten over Maasvlakte 2: met Milieudefensie over aanvullende maatregelen voor luchtkwaliteit en met Faunabescherming over aanvullende natuurmaatregelen. Daarmee werd een jarenlange patstelling doorbroken. Over de milieuorganisaties zegt minister Eurlings: "Ik heb respect voor de kritische, maar constructieve houding van Milieudefensie en andere milieuorganisaties in de discussie over de Tweede Maasvlakte. Zij zijn over hun eigen schaduw heen gesprongen."



PMR is een samenwerkingsverband van de ministeries van VenW, EZ, Financiën, VROM en LNV, de gemeente Rotterdam, de stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.

Het Havenbedrijf Rotterdam is verantwoordelijk voor de aanleg van het nieuwe havengebied en de Rijksoverheid voor de bijbehorende verplichte natuurcompensatie (bodembeschermingsgebied met rustgebieden en 35 hectare duinen).

De provincie Zuid-Holland voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

De gemeente Rotterdam voor het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied.



# ONTSLUITING MAINPORT ROTTERDAM (A15 MAVA)

**De A15 Maasvlakte-Vaanplein verbindt het Rotterdamse haven- en industriegebied met het Europese achterland. Het verkeer op de A15 groeit sterk als gevolg van de aanleg van Maasvlakte 2, ontwikkelingen in het havengebied en nieuwbouw van woningen en bedrijven in het omringende gebied. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A15 en het onderliggend wegennet te verbeteren, wordt de A15 van de Maasvlakte tot en met het Vaanplein verbreed. Een nieuwe Botlekbrug moet er voor zorgen dat het scheepvaartverkeer van twee kanten onder de brug door kan, zodat de schepen niet meer op elkaar hoeven te wachten. De brug wordt ook hoger zodat hij minder vaak open hoeft. De werkzaamheden starten in 2010 en moeten eind 2015 klaar zijn.**

Vanaf de A15 is een goed zicht op de havenactiviteiten langs de Nieuwe Waterweg: kranen, petrochemie en spoorwegemplacements. Richting de kust worden de schepen die aangemeerd liggen steeds groter. De verkeersdruk is echter zo groot dat de blik vooral op de bumper van de voorganger is gericht. De A15 kan het huidige en toekomstige verkeer niet adequaat verwerken. Daarom wordt de A15 uitgebreid om de bereikbaarheid en veiligheid te verbeteren. Het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein wordt uitgebreid naar 2x3 en 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Beneluxplein en het Vaanplein. Tussen Vaanplein en de aansluiting Barendrecht wordt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan gerealiseerd. De bestaande Botlekbrug wordt vervangen. Dynamische verkeersmanagementmaatregelen, zoals elektronische informatiepanelen, dragen bij aan een goede verdeling van het verkeer door de Botlektunnel en over de Botlekbrug.

In maart 2008 werd de bestuursovereenkomst A15 Maasvlakte-Vaanplein ondertekend. Daarmee werden bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de 13 betrokken partijen over de uitvoering van de reconstructie van de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over de A4 Burgerveen-Leiden bleek dat aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit noodzakelijk was. Het Ontwerp-Tracébesluit kon in juni 2009 ter visie gelegd worden. De betrokken partijen

tekenden 14 uitvoeringsovereenkomsten met werkafspraken over de raakpunten tussen het project A15 Maasvlakte-Vaanplein en de kruisende infrastructuur van gemeenten, provincie, Rijk, Prorail en het Havenbedrijf Rotterdam. Op 1 maart 2010 werd het Tracébesluit getekend, waarmee de besluitvorming is afgerond.

Ambassadeur Jos Wienen: "Alle betrokken overheden en bestuurders zijn zich zeer bewust van de noodzaak van dit project voor de bereikbaarheid van de Maasvlakte. Er is een bijzondere aanbestedingsprocedure opgezet, waarbij aanleg en onderhoud van de weg voor 20 jaar in één procedure wordt aanbesteed. Het resultaat daarvan is echter ook voor andere projecten zeer interessant."

In dit zogeheten *Design Build Finance Maintain*-contract staat niet tot in detail voorgeschreven hoe de aannemer te werk moet gaan. Het maken van een ontwerp, de planning, het aanvragen van vergunningen, en het afhandelen van eventuele schade, worden zelfstandig afgehandeld door de aannemer.



## Ambassadeur

Jos Wienen

## Bestuurlijk duo

Camiel Eurlings minister van VenW

Jeannette Baljeu portefeuillehouder  
stadsregio Rotterdam (tot april 2009)

Hans Vervat portefeuillehouder

stadsregio Rotterdam (vanaf mei 2009)

Jeannette Baljeu portefeuillehouder

stadsregio Rotterdam (vanaf april 2010)



# CONTAINERTRANSFERIUM ROTTERDAM

Het Containertransferium Rotterdam richt zich op het per binnenvaart transporteren van containers die tot nu toe over de weg vervoerd worden van en naar de Rotterdamse haven. Het gaat om maximaal 200.000 containers (TEU). Het Containertransferium past in het beleid van het ministerie van VenW en de provincie Zuid-Holland om het transport van containers over het water te bevorderen en daarmee het aantal vrachtwagens op de weg te verminderen. In dit geval betekent het dat er minder vrachtverkeer over de toch al overvolle A15 van en naar de Maasvlakte hoeft te rijden. Het nieuwe Containertransferium komt op het industrieterrein Nieuwland in Alblasserdam. Ervan uitgaande dat de gemaakte afspraken naar tevredenheid van alle partijen geëffectueerd gaan worden, kan het transferium naar verwachting begin 2012 in gebruik worden genomen.

De haven van Rotterdam heeft nog steeds een sterke positie in het wereldwijde netwerk, maar wordt op de hielen gezeten door andere West-Europese havens zoals Hamburg en Antwerpen. Het vervoer met containers neemt wereldwijd toe en vraagt om ruimte en omslagcapaciteit in de haven. Een belangrijk deel van de containers met een internationale bestemming verlaat de haven van Rotterdam per binnenvaartschip of trein. Voor containers met een binnenlandse bestemming is verdere versterking van het vervoer door binnenvaart noodzakelijk. De aanleg van een containertransferium helpt bij het efficiënter maken van de containerafhandeling in de Rotterdamse zeehavens. Het biedt de faciliteiten om grote containerstromen direct vanuit de zeeterminals per binnenvaart richting het achterland (Alblasserdam) te laten verschepen om daar per vrachtwagen verder te worden vervoerd. Door het vervoer dat voorheen per vrachtwagen plaatsvond nu voor het traject Alblasserdam-Maasvlakte via de binnenvaart te laten lopen, kan de bereikbaarheid van de haven worden verbeterd, de congestie op de snelwegen in de Rotterdamse regio (met name A15) worden verminderd en milieuvoordelen worden bereikt.

Er zijn verschillende studies naar de meest optimale locatie gedaan. Op basis van de resultaten is een *business case* opgesteld voor de locaties Alblasserdam en Dordrecht. In oktober 2008 heeft het bestuurlijk duo een principebesluit genomen om het Containertransferium te vestigen in Alblasserdam en is zicht geboden op financiering. In juni 2009 hebben Rijk en regio een overeenkomst gesloten met afspraken over bijvoorbeeld de ontsluitende infrastructuur en een duurzame inrichting van het Containertransferium. Het ministerie van VenW en het Havenbedrijf Rotterdam zijn overeengekomen dat de kade landinwaarts wordt verlegd naar 35 meter van de huidige oeverlijn van de rivier de Noord. VenW en de provincie Zuid-Holland zorgen ervoor dat de aanpassing van de verkeersontsluiting en de waarborging van de verkeersveiligheid gereed zijn vóór de ingebruikname van het Containertransferium. Staatssecretaris Huizinga zei tijdens de bijeenkomst in Alblasserdam waar de afspraken werden vastgelegd dat het Containertransferium een steun in de rug is voor de binnenvaart in Nederland: "Het maakt ons transport efficiënter en duurzamer. Nederland loopt hiermee voorop in Europa." Inmiddels worden de in de bestuurlijke overeenkomst gemaakte afspraken verder uitgewerkt.

#### Ambassadeur

Paul Nouwen († mei 2009)

#### Bestuurlijk duo

Tineke Huizinga-Heringa staatssecretaris van VenW

Mark Harbers wethouder gemeente Rotterdam (tot april 2009)

Lucas Bolsius wethouder gemeente Rotterdam (vanaf 25 mei 2009)



# STADSHAVENS ROTTERDAM

De komende jaren trekt een deel van de havenactiviteiten uit Rotterdam naar de Tweede Maasvlakte. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam anticiperen daarop door nieuwe mogelijkheden te ontwikkelen voor het gebied dat vrijvalt. De Stadshavens zijn het toneel van de grootste en meest duurzame binnenstedelijke herstructurering van Nederland. De ontwikkeling van het gebied kost enkele miljarden die grotendeels door marktpartijen moeten worden opgebracht. Het havengebied krijgt deels een nieuwe bestemming als duurzame en klimaatneutrale hotspot voor hoogwaardige woningbouw, kennisinstellingen, recreatie en creatieve bedrijvigheid. Het Rijk steekt € 31 mln. uit het Nota Ruimtebudget in de deelprojecten Vierhavens/Rotterdam Climate Campus, het RDM-terrein/Heijlplaat, de Waalhavenboulevard/entree Sluisjesdijk en het 'Rondje Rijnhaven'.

Al eerder stelde het ministerie van EZ € 5,1 mln. beschikbaar voor de herstructurering van het oostelijke deel van het RDM-terrein. Aan ruimte geen gebrek in Rotterdam. Het Stadshavensgebied beslaat maar liefst 1.600 hectare; een gebied met de afmetingen van een middelgrote stad als Gouda. Dat is vergelijkbaar met de Zuidas in

Amsterdam. Binnen het project Stadshavens Rotterdam wordt onder andere een broedplaats voor innovatie en kennisontwikkeling op het vlak van water, klimaat en energie gerealiseerd onder de vlag van de *Clean Tech Delta*. Over 20 tot 40 jaar zijn de Merwe-Vierhavens, Rijn-Maashaven, Waal-Eemhaven en het RDM-terrein getransformeerd tot een gebied waar onder andere hoofdkantoren van internationale bedrijven een plek hebben gevonden naast andere innovatieve en creatieve bedrijven, en dat te midden van nieuwe woningen op en aan het water.

In de afgelopen jaren werd een aantal producten vastgesteld: de Koers 2025 (*Creating on the Edge*) waarin innovatieve woon- en werkgebieden en de milieustrategie staan uitgewerkt. Het Uitvoeringsprogramma Stadshavens was in oktober 2008 gereed. Opvallend bij




**Ambassadeur**

Antony Burgmans

**Bestuurlijk duo**

 Jacqueline Cramer *minister van VROM (tot februari 2010)*  
 Tineke Huizinga-Heringa *minister van VROM (vanaf februari 2010)*  
 Mark Harbers *wethouder gemeente Rotterdam (tot april 2009)*  
 Hans Vervat *wethouder gemeente Rotterdam (tot april 2010)*  
 Jeannette Baijeu *wethouder gemeente Rotterdam (vanaf april 2010)*

het project is de werkwijze: ontwikkelen en uitvoeren gaan hand in hand, op z'n Rotterdams. Het RDM-terrein, een van de deelgebieden van Stadshavens, is het beste bereikbaar met de waterbus, de Aqualiner die al volop in gebruik is. In februari 2009 namen de eerste 200 studenten hun intrek in hun nieuwe school op de RDM-Campus. Op de campus worden onderwijs, onderzoek, leerwerkplaatsen en werkgelegenheid gecombineerd. De campus biedt in 2010 ruimte aan 1.000 studenten en tal van kleine innovatieve bedrijven. De woningbouw op Katendrecht is in volle gang, het cruiseschip de SS Rotterdam is weer thuis en verbouwd tot congrescentrum, hotel, restaurant, theater en leerwerkbedrijf en een graansilo is verbouwd tot *Creative Factory*.

Ambassadeur van het project, Antony Burgmans: "Ik zie mijn rol als ambassadeur vooral in de economische structuurversterking van dit gebied. Ik heb aangegeven dat ik vooral de regie op de samenhang vanuit een stedenbouwkundig concept belangrijk vind én het hoog houden

van de internationale allure. Tot mijn tevredenheid zijn deze aandachtspunten opgepakt, door het instellen van een *Qualityteam* en het aangaan van buitenlandse samenwerkingsverbanden. Rotterdam en het Havenbedrijf gaan dan ook zeer voortvarend te werk (...). Er is hard gewerkt in een gecoprimeerd planproces. Rijk en Rotterdam weten elkaar snel te vinden als dat nodig is. De plannen zijn expliciet voorgelegd aan private partijen wat tot een vooruitstrevende en ambitieuze koers heeft geleid."



# CAPACITEITSUITBREIDING SPOOR DEN HAAG-ROTTERDAM

**Het spoor Den Haag-Rotterdam is één van de vier urgente reizigerscorridors in de brede Randstad waar hoogfrequent spoorvervoer wordt gerealiseerd. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt de capaciteit tussen Rijswijk en Delft-Zuid uitgebreid naar vier sporen. Deze uitbreiding is van groot belang voor het zuidelijke deel van de Randstad, omdat er meer binnenstedelijk gebouwd gaat worden.**

De corridor ligt centraal ten opzichte van Den Haag via Rijswijk, Delft en Schiedam naar Rotterdam en Dordrecht. Er is een toekomstvaste oplossing voor de spoortunnel Delft gevonden met het besluit om de spoortunnel vier-sporig uit te graven. Het spoor gaat in Delft ondergronds

en het viaduct dat de stad nu nog in tweeën snijdt verdwijnt. Dat was al eerder besloten, maar ook de lang gekoesterde wens om het tracé van twee naar vier sporen uit te breiden is een stap dichterbij. Vervanging van het spoorwegviaduct in Delft is een noodzaak: het treinverkeer op dit drukste traject in de Randstad levert nu grote milieu- en geluidsoverlast op voor omwonenden. Bovendien is het viaduct niet berekend op een uitbreiding van de capaciteit. Het in één keer voorbereiden van de tunnel voor vier sporen betekent dat de overlast voor Delft beperkt wordt omdat de stad niet twee keer open hoeft.

In september 2008 is de planstudie Den Haag-Rotterdam van start gegaan binnen het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, een programma waarvoor in de Rijksbegroting 2009 een financiële dekking van € 4,6 mld. is opgenomen. Daarop vooruitlopend is in oktober 2005 al besloten de spoortunnel Delft aan te leggen, in eerste instantie tweesporig, maar in mei 2008 is besloten naast de Oostbuis een Westbuis aan te leggen voor een latere uitbreiding naar vier sporen. Door gezamenlijke inspanning en intensief overleg van het bestuurlijk duo, de ambassadeur en de Randstad





Gezant hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de financiële bijdragen en risico's. Het ministerie van VenW heeft daarbij in juli 2008 de verantwoordelijkheid voor de spoortunnel van de gemeente Delft overgenomen.

De bouw van de spoortunnel is onderdeel van het project Spoorzone Delft: de integrale herontwikkeling van een gebied van circa 40 hectare, tussen de binnenstad en de woonwijken ten westen en zuiden daarvan. Het project bestaat verder uit een station met een stads-kantoor, circa 1.500 woningen, enkele kantoren, de aanleg van een stadspark, waterpartijen, een vervoers-knooppunt, fietsvoorzieningen, parkeerfaciliteiten en wegen. "We maken de stad niet alleen leefbaar, maar we maken het openbaar vervoer ook klaar voor de toekomst", zei minister Eurlings. Minister Cramer zei het 'een grote verbetering' te vinden als het spoor onder de grond is. "De Spoorzone kan een enorme uitstraling hebben voor de hele stad."

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer streeft naar hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Op basis van de studies heeft het kabinet in juni 2010 een voorkeursbeslissing genomen: een samenhangend pakket van maatregelen ten behoeve van de benodigde frequentieverhogingen en de goederen-routing, inclusief de bijbehorende projecten, maatregelen en afspraken om daar invulling aan te geven. Hiermee kunnen op de corridor Den Haag-Rotterdam elk uur acht intercity's (inclusief de HSL-treinen) en zes sprinters rijden. Daartoe wordt de spoortunnel Delft viersporig ingericht en het traject viersporig tot en met Rijswijk respectievelijk Delft Zuid. Hierdoor kan spoorboekloos worden gereden.



**Ambassadeur**  
Jan Willem Oosterwijk († mei 2010)  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings *minister van VenW*  
Bas Verkerk *regiobestuurder stads-  
gewest Haaglanden*

# DEN HAAG INTERNATIONALE STAD

**In Den Haag zijn veel internationale instellingen gevestigd die passen in het profiel van Den Haag als internationale stad van vrede en recht. Om deze gunstige vestigingsplaats voor internationale organisaties te blijven, wil Den Haag de ruimtelijke kwaliteit vergroten en strategische locaties beter bereikbaar maken. Ook de doorstroming op het rijkswegennet in de Haagse regio moet verbeteren. Den Haag werkt in de structuurvisie 'Wereldstad aan Zee' met kansenzones, waar hoogwaardige woon- en werkvoorzieningen binnenstedelijk moeten worden ontwikkeld. De belangrijkste kansenzones zijn Scheveningen, het World Forumgebied, het centrum, het Binckhorst-gebied en de A4/Vlietzone.**

Er is op dit moment onvoldoende wegcapaciteit om de verwachte verkeersgroei naar het binnenstedelijke gebied die samen gaat met de groeiambities van Den Haag op te vangen. In 2007 is besloten dat het Trekvliettracé het prioritaire infrastructuurproject is binnen het project Den Haag Internationale Stad. Gekozen is voor een boortunnel tussen Ypenburg en CentrumRing, de aansluiting van het Trekvliettracé op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg en het aanpassen van de Neherkade. In het MIRT-voorjaarsoverleg in 2008 is een Rijksbijdrage van maximaal € 225 mln. toegezegd. De regionale partners reserveren ook dit bedrag. "Voor u staat een gelukkig mens," zei minister Eurlings tijdens de persconferentie waarin hij de aanleg van het Trekvliettracé aankondigde.

"Want vandaag bereiken we een doorbraak op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling, niet alleen in Den Haag en omstreken, maar in de hele Westelijke Randstad." In januari 2010 ging de gemeenteraad van Den Haag akkoord met de Nota van Uitgangspunten voor de Rotterdamsebaan (de nieuwe naam van het traject). De start van de aanleg is gepland in 2014, waarna de weg eind 2017 open gaat voor het autoverkeer.

In juni 2008 stelde het kabinet € 10,8 mln. beschikbaar uit het Nota Ruimtebudget voor Scheveningen Boulevard. Ingrijpende verbouwingen en het opspuiten van zand kunnen niet plaatsvinden tijdens het zomerseizoen als Scheveningen volop in gebruik is als badplaats. Door in 2008 de beslissing over het Nota Ruimtebudget naar voren te halen, kon deze tegelijk genomen worden met de beslissing over versterking van de kust door verbreding van het strand. Dat zijn gewoonlijk twee gescheiden trajecten. Door beide besluiten tegelijk te nemen wordt de bouwfase met tenminste een jaar verkort, omdat er geen extra tijd verloren gaat met wachten tot het toeristenseizoen voorbij is. Wethouder Norder was blij met het nieuws, schreef de Volkskrant op 6 juni 2008: "Dit is een geweldige dag voor alle Scheveningers," aldus Norder. De verbreding van het Scheveningse strand is onderdeel van het project Zwakke Schakels in de Kust.

In het najaar van 2009 heeft het kabinet een bijdrage van € 21,8 mln. uit het Nota Ruimtebudget toegezegd voor de opwaardering van het World Forumgebied. De Rijksbijdrage is bedoeld om de Johan de Wittlaan te ondertunnelen en aan te passen aan internationale veiligheidseisen. Voorwaarde voor toekenning is dat de gemeente Den Haag de resterende financiële middelen hiervoor beschikbaar stelt. Daarnaast wordt de Eisenhowerlaan verfraaid met groenstroken en krijgt het fietsverkeer aparte rijbanen. Verder krijgt het gebied een nieuwe inrichting die associaties oproept met het omliggende duinlandschap en er wordt een verbindende promenade aangelegd.

**Ambassadeur**  
Ad Scheepbouwer  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings minister van VenW  
Peter Smit wethouder gemeente  
Den Haag





# AANPAK ZWAKKE SCHAKELS

De Zuid-Hollandse kust is op een aantal plekken niet sterk genoeg om de veiligheid op langere termijn te kunnen waarborgen. Dit is de aanleiding geweest voor het ontwikkelen van de versterkingsplannen voor deze 'zwakke schakels'. In de Randstad gaat het om het versterken van de waterkering van de badplaatsen Noordwijk en Scheveningen en van de Delflandse Kust.

De aanleg van de 'dijk-in-duinconstructie' in Noordwijk is in 2008 afgerond. Voor de Delflandse kust ten zuiden van Den Haag zijn de plannen eind 2007 vastgesteld en is de uitvoering gestart in het najaar van 2008. In 2008 werd het voorkeursalternatief 'dijk-in-boulevard' voor de zwakke schakel Scheveningen vastgesteld. De versterking van de veiligheid was aanleiding om tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Vanuit het Nota Ruimte-budget werd dan ook een bijdrage van € 10,8 mln. verstrekt. Dat gebeurde een half jaar eerder dan gepland. Met het geld krijgt de Scheveningse Boulevard een ware *make over* en wordt tegelijkertijd de kust versterkt. De werkzaamheden hiervoor begonnen in januari 2010. In totaal wordt 2,6 miljoen m<sup>3</sup> zand opgespoten.

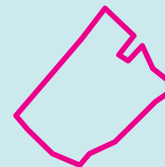
In juni 2010 leverde minister Eurlings de versterking van de kust bij het Deltaplein in Kijkduin op: "We willen in Nederland niet hebben dat als we slecht weer krijgen, we in situaties komen zoals recent in Frankrijk en pas nog in Polen met heel grote wateroverlast. Vlak achter de duinen wonen miljoenen mensen, vaak onder de zeespiegel en daar willen we geen enkel risico mee lopen. Wat zo speciaal is aan dit project is dat we waterveiligheid creëren, ook voor toekomstige generaties, niet met lelijke betonnen dijken maar met prachtige duinen die we een stuk naar voren hebben gehaald. Tegelijkertijd is er het strand dat we hebben verbreed. Daarmee is het niet alleen veiliger, maar ook veel mooier geworden en zijn ook de mogelijkheden voor recreatie op het strand toegenomen."



**Ambassadeur**  
Ellen Verkoelen  
**Bestuurlijk duo**  
Tineke Huizinga-Heringa staatssecretaris  
van VenW  
Lentje Dwarshuis-van de Beek  
gedeputeerde provincie Zuid-Holland



# VERKENNING HAAGLANDEN



**Ambassadeur**  
 Duco Stadig  
**Bestuurlijk duo**  
 Camiel Eurlings *minister van VenW*  
 Peter Smit *portefeuillehouder*  
 stadsgewest Haaglanden

In de MIRT Verkenning Haaglanden werken Rijk en regio samen om een realistisch toekomstbeeld voor de regio te schetsen in combinatie met het oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Met als resultaat een lijst van projecten om de regio in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Uit een aantal bestaande studies, waaronder de verkeersstudie Prins Clausplein, blijkt dat verkeersknelpunten in de regio Haaglanden na 2020 blijven bestaan, ook al zijn de nu geplande projecten gerealiseerd. De gesignaleerde knelpunten vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio Haaglanden moet worden betrokken.

Het doel van de verkenning is het overeenkomen van een – door de betrokken overheden gedragen – programma van samenhangende maatregelen (Masterplan) om te komen tot een bereikbare en economisch sterke regio op weg naar 2040. Hierbij zijn de verwachte bereikbaarheidsproblemen vanaf 2020 uitgangspunt, in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen plus bijbehorende keuzes en de mogelijke economische ontwikkelingen van de regio.

In de eerste fase van het project is geanalyseerd welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken op de langere termijn (2020-2040) spelen in de regio. Fase B moet resulteren in een voorkeursbeslissing voor de vraagstukken waar overeenstemming tussen partijen over bestaat. Basis voor deze fase is het Masterplan.

Fase B startte met de volgende vraagstukken:

- Weg: doorstroming A4-passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein);
- Weg: poorten en inprickers van Den Haag;
- Openbaar vervoer: verbetering ontsluiting Internationale Zone/World Forumgebied, Scheveningen en de Binckhorst;
- Openbaar vervoer: ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam-The Hague Airport;
- Openbaar vervoer: kwaliteit openbaar vervoer op de Goudse Lijn.

Zowel bij de probleemanalyse in het najaar van 2009 als bij de uitwerking van de geprioriteerde vraagstukken in februari 2010, werd een participatietraject ingezet. Bestuurders, ambtenaren, belangenorganisaties, burgers en bedrijven werden gevraagd mee te denken over de vraagstukken, oplossingsrichtingen en (onderdelen van) het Masterplan. Naast oplossingsrichtingen als aanpassen van bestaande infrastructuur of het aanleggen van een nieuwe weg of OV-verbinding, wordt ook gekeken naar flankerende maatregelen zoals verkeersmanagement en P+R-voorzieningen.

In mei 2010 hebben bestuurders de keuze gemaakt om drie van de vijf vraagstukken uit te werken voor het nemen van een voorkeursbeslissing. Twee vraagstukken zullen buiten de context van de MIRT Verkenning Haaglanden opgepakt worden: TIC/Schieveen/luchthaven wordt door het stadsgewest Haaglanden uitgewerkt en de Goudse Lijn binnen het Zuidvleugelnet.



# HOF VAN DELFLAND

Hof van Delfland is de naam voor het metropolitane landschap met een groene kern dat wordt omgeven door steden als Den Haag, Delft, Zoetermeer, Rotterdam en het 'glas' van het Westland. Zestien partijen werken samen in de Hof van Delflandraad om het kerngebied open en groen te houden en de kwaliteiten ervan te vergroten. Daarbij is het van belang om de verbindingen tussen stad en landschap te verbeteren en te versterken. In het gebied liggen vijf steden met elk een eigen profiel, het centrum van de glastuinbouw (de Greenport) en een wereldhaven (de Mainport). De kern van de Hof van Delfland is een authentiek veenweidegebied. Een regio met al deze kwaliteiten bij elkaar is uniek en vraagt om een gezamenlijke aanpak voor bescherming, ontwikkeling en beheer.

Het gebied heeft veel betrokken bestuurders. De focus van het project Mooi en Vitaal Delfland is gericht op een voorspoedige voortgang van de besluitvorming. Met de instelling van de Hof van Delflandraad wordt de bestuurskracht in het gebied gebundeld. De Raad moet ervoor zorgen dat de landschappelijke, economische, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten bewaard blijven, in relatie tot de opdracht om het gebied te ontwikkelen als 'voortuin' voor de omliggende steden. Om hieraan uitvoering te geven worden verspreid liggende kassen opgeruimd, en fiets- en wandelpaden voltooid vanuit het hart van de steden naar het open kerngebied.

Na advies van de ambassadeur van het project en de Adviescommissie Mooi Delfland hebben 16 bij het gebied betrokken partijen op 25 september 2008 een bestuurlijke ambitieverklaring getekend. Hierin is niet alleen de strategie voor de duurzame instandhouding vastgelegd, maar zijn ook afspraken gemaakt over de bestuurlijke samenwerking in de Hof van Delflandraad. Met de regio is afgesproken welke knelpunten in lopende groenprojecten zich lenen voor een versnellingsprogramma. In oktober 2009 stelde het kabinet € 34,9 mln. uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar voor de Poelzone in het Westland en Oostland-Groenzone bij Pijnacker-Nootdorp. Daarnaast is met de minister van EZ afgesproken om 10 kilometer van een hoogspanningsleiding door het gebied onder de grond aan te leggen.

In januari 2010 kwamen 100 betrokkenen van 25 partijen bijeen om in één week tijd een gezamenlijke ruimtelijke visie tot 2025 voor de Hof van Delfland op te stellen. "In de voorbereiding hadden we achterhaald dat er al 103 ruimtelijke plannen, ideeën en visies voor het gebied en delen ervan bestonden," zegt programmaleider Bert Mens van de provincie Zuid-Holland. "Dat waren allemaal plannen van één of enkele partijen en nooit van het gebied Hof van Delfland als geheel. Is het dan gek dat alle ruimtelijke discussies tot voor kort in spraakverwarringen zijn gesmoord?". In de Ruimtelijke Visie Hof van Delfland 2025 staat dat het van belang is om de verbindingen tussen stad en landschap te verbeteren en te versterken, vanuit het idee dat het landschap onderdeel uitmaakt van de hele stedelijke regio. Daarbij worden ook groene verbindingzones gemaakt, waardoor de recreant in de toekomst zonder barrières fietsend of lopend van het Groene Hart naar Midden-Delfland kan komen. In maart 2010 stelden het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Midden-Delfland samen € 11 mln. beschikbaar voor het opruimen van een deel van de verspreid liggende kassen in Midden-Delfland. De eerste kassen zijn inmiddels weg. De gronden worden 'teruggegeven' aan het landschap. Ze krijgen een functie voor de melkveehouderij.

**Ambassadeur**  
Jaap van Duijn (tot eind 2008)  
Bruno Bruins (vanaf eind 2008)

**Bestuurlijk duo**  
Gerda Verburg minister van LNV  
Christiaan van der Kamp wethouder  
gemeente Midden-Delfland

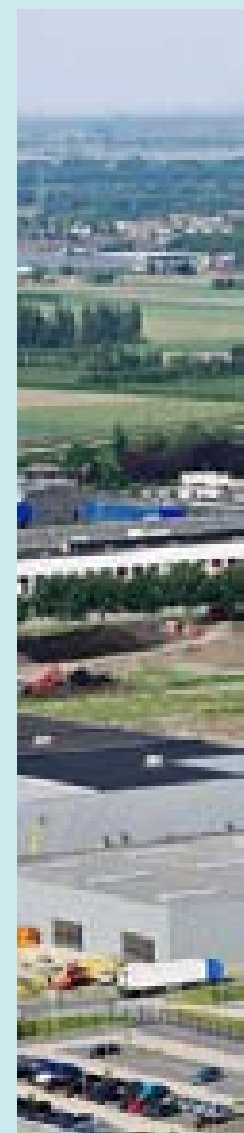
## FLESSENHALZEN A4 EN A12

De A4 en de A12 zijn belangrijke verbindende schakels in de Randstad tussen de stadsregio's Amsterdam-Den Haag/Rotterdam en Den Haag-Utrecht. Op de A4 tussen Burgerveen en Leiden en op de A12 tussen Den Haag en Utrecht staan vaak lange files. De wegcapaciteit kan de verkeersstroom onvoldoende verwerken. Op gedeeltes van het traject zijn minder rijstroken dan op de rest van het traject. Deze vormen 'flessenhalzen' in het verkeersnetwerk waarin het verkeer bijna dagelijks vastloopt. Met het aanleggen van extra rijstroken en spitsstroken op delen van deze wegen worden flessenhalzen opgeheven, verminderen de files en neemt de betrouwbaarheid van de reistijden toe.

De A4 Burgerveen-Leiden staat op nummer twee in de file top-10. Dagelijks komen hier tussen de 110.000 en 125.000 auto's langs. Dit deel van de A4 stamt uit 1958, toen er nog maar een paar duizend auto's per dag passeerden. Het stuk tussen Leiderdorp en Leiden bestaat uit 2x2 rijstroken. De rest van het traject is al verbreed naar 2x3 banen. Bij Leiderdorp en Zoeterwoude staat het verkeer vaak vast omdat de weg daar van drie naar twee rijstroken gaat: een flessenhals. In 2006 stelden de ministers van VenW en VROM het Tracébesluit vast voor de verbreding van dit stuk weg. Er werd echter beroep aangetekend, met name vanwege de luchtkwaliteit. De Raad van State verklaarde het beroep in 2007 gegrond en vernietigde daarmee het Tracébesluit. Er moest opnieuw lucht- en geluidsonderzoek gedaan worden. In maart 2009 werd het Ontwerp-Tracébesluit opnieuw ter inzage gelegd en in mei 2009 tekende minister Eurlings het Tracébesluit. Nog in de zomer van 2009 startten de voorbereidende werkzaamheden en op 1 september 2009 begon Rijkswaterstaat met de onomkeerbare werkzaamheden. De Raad van State kwam opnieuw in spoedzitting bijeen omdat een bewonersgroep een beroep wilde indienen en om een voorlopige voorziening had gevraagd. De Raad wees het verzoek af. Eind september 2009 trilde minister Eurlings de eerste damwand de grond in. De A4 Burgerveen-Leiden was de eerste van 30 wegprojecten die in het kader van de Spoedaanpak wegen

versneld op de schop gingen. De verbrede A4 gaat eind 2010 in beide richtingen open. Dat is een half jaar eerder dan gepland.

Ook de A12 is zo'n belangrijke verkeersader in de Randstad die het autoverkeer niet goed meer kon verwerken. Vrijwel de hele A12, van Den Haag tot de Duitse grens, gaat daarom op de schop. Verschillende delen van het traject zijn onderdeel van het project Flessenhalzen: het traject Woerden-Gouda waar een spitsstrook wordt aangelegd, het traject Gouda-Woerden en Woerden-Oudenrijn waar een vierde rijstrook wordt aangelegd. Tussen Zoetermeer en Gouda werd in beide rijrichtingen een spitsstrook aangelegd. De werkzaamheden op dit deel van de A12 zijn onderdeel van een heel pakket aan maatregelen. Zo werd de aansluiting Bleiswijk omgebouwd en een nieuwe aansluiting



**Ambassadeur**

Duco Stadig

**Bestuurlijk duo**

Camiel Eurlings minister van VenW

Asje van Dijk gedeputeerde

provincie Zuid-Holland

gemaakt voor Zevenhuizen/Waddinxveen. Verder werden er fietsvoorzieningen gemaakt en zijn onveilige spoorwegovergangen opgeheven. In april 2009 werd in één weekend (de 100 uur van Bleiswijk) de aansluiting Bleiswijk aangepast. In januari 2010 nam minister Eurlings de circa 11 kilometer lange spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda officieel in gebruik door vanuit de bus per telefoon het rode kruis op de matrixborden om te zetten in een groene pijl.

De officiële starthandeling voor de A12 Woerden-Gouda vond plaats in maart 2010. Het Ontwerp-Tracébesluit voor het traject Gouda-Woerden is in april 2010 vastgesteld en het Ontwerp-Tracébesluit voor het traject Woerden-Oudenrijn in maart 2010.

“Dit was een kolfje naar mijn hand”, aldus Stadig. Hij vroeg minister Eurlings om alsnog extra geld vrij te maken om nieuwe flessenhalzen te voorkomen. Ook vroeg hij gedeputeerde Asje van Dijk om steun voor het versneld aanpakken van deze twee knelpunten. Rijkswaterstaat is inmiddels al een planstudie gestart om ook op het smalle stuk bij Zoetermeer alsnog een spitsstrook aan te leggen. Door de interventie van Stadig werd deze oplossing met voorrang behandeld. In augustus 2009 werd de startnotitie ter visie gelegd. Bij Nootdorp is een *bypass* voorzien waarmee een nieuwe flessenhals op dat punt wordt voorkomen. Hiervoor is de startnotitie ook al uitgebracht.

Ambassadeur voor het project Flessenhalzen, Duco Stadig, hoorde van de projectmanager dat er na de oplevering van de spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda twee nieuwe flessenhalzen zouden ontstaan richting Den Haag. De weg zou bij Zoetermeer weer versmallen en er zou een probleem ontstaan bij de aansluiting bij Nootdorp.



# AMSTERDAM CONNECTING TRADE

Het project Amsterdam Connecting Trade (ACT) richt zich op de verbetering van de bereikbaarheid, de duurzame economische dynamiek en de kwaliteit van leven rond de Mainport Schiphol in de Metropoolregio Amsterdam en meer specifiek in Haarlemmermeer. ACT moet in de komende dertig jaar een innovatief logistiek knooppunt worden, waar goederen, mensen en informatie aan elkaar zijn verbonden. Nederland is internationaal groot in distributie. Voor het behoud van deze topositie is groei nodig.

Het logistieke knooppunt voor bedrijven komt aan de zuidkant van Schiphol en vormt de verbindingsschakel tussen (zee)havens, vliegvelden, snelwegen en het spoor, een zogeheten multimodale logistieke hub. Zo kunnen bijvoorbeeld de bloemen van de veiling in Aalsmeer straks rechtstreeks door naar de luchthaven, zonder vrachtwagens die op de toch al overvolle A4 in de file belanden. Het parkachtige bedrijvenlandschap moet werkgelegenheid bieden aan zo'n 15.000 mensen van allerlei opleidingsniveau. Er komt fijnmazig openbaar vervoer om de werknemers naar hun werk te brengen en er is veel aandacht voor architectuur van de gebouwen en inpassing in het landschap. Er wordt geïnvesteerd in duurzaamheid, onder andere door hergebruik, energiebesparing, reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en een groen- en watersysteem. Ook luchtkwaliteit en veiligheid staan hoog op de agenda.

In 2008 werd het Masterplan ACT en een gezamenlijke visie op duurzaamheid vastgesteld. Na de totstandkoming van de *businesscase* HST Cargo besloot het kabinet in oktober 2008 tot een financiële reservering

Eind 2009 kreeg ACT de Menzis Award voor het Beste Bedrijventerrein 2009 in de categorie Plan. Doorslaggevende factor was het regio-overstijgende karakter van ACT. "Een breed, innovatief en uitdagend perspectief, waarbij verder gekeken wordt dan de eigen grenzen," aldus de jury.





van € 11 mln. voor de HST Cargo terminal. De rail-terminal moet aansluiten op de Hoge Snelheidslijn bij station Hoofddorp, zodat goederen op termijn nog sneller kunnen worden vervoerd. Het is de bedoeling de trein aan te laten sluiten op een Europees treinnetwerk van hogesnelheidsverbindingen voor vrachtvervoer. Wethouder Arthur van Dijk reageerde verheugd op de beslissing van het Rijk om deel te nemen in ACT. "Het Rijk geeft hiermee een belangrijke impuls aan het project HST Cargo. De HST is een belangrijke pijler voor duurzaam vervoer van en naar Schiphol."

Een ander onderdeel van ACT is het project 'Haalbaarheid koppeling Ongestoorde Logistieke Verbinding Greenport' (OLV Greenport). Dit project zet in op een combinatie van slimme ruimtelijke investeringen, waarmee de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex soepel kunnen aansluiten op het kerntracé van de vrije vrachtbaan OLV en het multimodale systeem van ACT.

Begin oktober 2009 is de aanvraag in het kader van het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor het projectvoorstel voor de OLV Greenport ingediend. In juli 2010 heeft het kabinet ingestemd met een investering van € 16,6 mln. om de bloemenveiling Aalsmeer (Flora Holland) beter en zo ongestoord mogelijk te ontsluiten voor Schiphol en omgeving.



**Ambassadeur**  
Pamela Boumeester  
Mich van der Harst (vanaf juni 2009)  
**Bestuurlijk duo**  
Maria van der Hoeven minister van EZ  
Arthur van Dijk wethouder  
gemeente Haarlemmermeer

## WESTFLANK HAARLEMMERMEER

De Westflank van Haarlemmermeer is één van de laatste grootschalige uitleglocaties in de Randstad. Het gebied ligt ten westen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en wordt begrensd door de Ringvaart en de Geniedijk. Het gaat om ruim 3.000 hectare. Om aan de (toekomstige) vraag naar woningen, duurzaam waterbeheer en mogelijkheden voor recreatie te voldoen, werken provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Hoogheemraadschap van Rijnland en namens de ministeries van LNV en VROM het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf samen in de ontwikkeling van de Westflank.

De ambitie is om 10.000 woningen in verschillende woonmilieus te bouwen. Het merendeel hiervan wordt aangesloten op een netwerk voor hoogwaardig openbaar vervoer. In het project wordt een gevarieerd aanbod van groen en recreatie gerealiseerd met een omvang van 900 hectare. Er worden nieuwe verbindingen gemaakt tussen de bestaande kernen en de nieuwe woongebieden. Er wordt geïnvesteerd in een klimaatbestendig watersysteem. Dit schept tegelijkertijd kansen voor woningbouw aan het water. Recreatie en landschap, woningbouw en waterberging gaan hand in hand in







dit project. Het doel is om een (internationaal) aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren.

In april 2008 organiseerde het projectteam Westflank Haarlemmermeer versnellingsessies met Rijks- en regionale partijen om dreigende vertraging in het project af te wenden en om afspraken te bevestigen in een bestuursovereenkomst. De hoogspanningslijn Randstad 380Kv zette de samenwerking in het project onder druk. Deze was in eerste instantie gepland door de Westflank, maar de oostelijke variant wordt uitgewerkt. In april 2009 werd het concept-programma van eisen vastgesteld. In september 2009 presenteerden de vier betrokken partijen de twee ruimtelijke varianten voor de gebiedsontwikkeling tijdens een druk bezocht Open Huis. Bewoners, marktpartijen, politici en bestuurders reageerden op de varianten. Uit de twee varianten werd vervolgens één toekomstbeeld samengesteld. In december 2009 stelde het kabinet € 48 mln. uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar voor dit project.

“De geplande woningbouw en groen- en recreatiegebieden maken straks een heel bijzonder gebied in de Randstad,” zei gedeputeerde Laila Driessen, voorzitter van het bestuurlijk overleg. “Dat wordt nog eens versterkt door het geheel nieuwe en innovatieve watersysteem dat ook veel mogelijkheden biedt voor recreatie. De Westflank wordt dan door haar bijzondere karakter het gebied ‘waar de Randstad tot rust komt’. Ik ben daarom zeer verheugd dat het Rijk met deze bijdrage een flinke stap heeft gezet om onze ambities waar te maken.”

Begin 2010 werden alle bewoners en bedrijven in de Westflank uitgenodigd te reageren op de voorlopige toekomstschets voor het gebied. In het najaar van 2010 wordt het definitieve programma van eisen ter vaststelling voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de betrokken partijen. Op basis daarvan besluiten de besturen van de gemeente, de provincie, het hoogheemraadschap en het Rijk hoe de gebiedsontwikkeling van Westflank Haarlemmermeer vorm krijgt.



**Ambassadeur**  
Elco Brinkman  
**Bestuurlijk duo**  
Gerda Verburg *minister van LNV*  
Ton Hooijmaijers *gedeputeerde provincie Noord-Holland (tot juli 2009)*  
Laila Driessen *gedeputeerde provincie Noord-Holland (vanaf juli 2009)*

# INTEGRALE BENADERING HOLLAND RIJNLAND

**Het project Integrale benadering Holland Rijnland richt zich op de samenhangende projecten Rijnlandroute, RijnGouweLijn, woningbouwlocatie Valkenburg, Herstructurering Greenport Duin- & Bollenstreek en Leiden Bio Science Park. In deze projecten zijn de gemeentelijke, provinciale en Rijksbelangen nauw met elkaar verweven. Doel is te komen tot een regionale ruimtelijk-economische investeringsstrategie op basis waarvan Rijk en regio gezamenlijk afwegingen kunnen maken over mogelijke investeringen in bereikbaarheidsprojecten in de regio.**

Al jaren staat de vitaliteit van het gebied Holland Rijnland onder druk. De regionale bedrijvigheid stagneert, de woningbouw blijft achter en er zijn knelpunten in het wegennet en het openbaar vervoer. Om deze problemen te kunnen aanpakken moet de bereikbaarheid van het gebied worden verbeterd. Een van de plannen is de aanleg van een provinciale weg die de Bollenstreek verbindt met de A4 en A44; de Rijnlandroute. Op het oude marinevliegveld Valkenburg worden 5.000 nieuwe woningen gebouwd. Ook moet

de economische kracht van de hele regio vergroot worden, met de Greenport Bollenstreek en Bio Science Park Leiden als uithangbord.

In 2009 zijn in het Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland drie oplossingsclusters uitgewerkt: 'Holland-Rijnland in het Groen', 'De Stadsrandroute' en 'Zoeken naar Balans'. Deze versterken alle drie het wegennetwerk van Holland Rijnland. Investeringen in de Rijnlandroute en het hoofdwegennet, als onderdeel van een samenhangend pakket van maatregelen, leveren daarmee een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van de regio. De keuze tussen de oplossingsclusters is vooral een bestuurlijke afweging van kosten, effecten en draagvlak. Rijk en regio hebben





in 2009 een gemeenschappelijke voorkeur voor het oplossingscluster 'Zoeken naar Balans' uitgesproken. Staatssecretaris Huizinga besloot in het najaar van 2009 een bijdrage van € 45 mln. te reserveren voor de Rijn-Gouwelijn-west uit het Infrastructuurfonds. De verantwoordelijkheid voor zowel de keuze van de uitvoering als voor de aanleg en de exploitatie van de hele RijnGouwelijn ligt bij de provincie.

De besluiten over de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn-west werden toegelicht in de Randstad-besluiten Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en regio Holland-Rijnland die in november 2009 aan de Tweede Kamer werden gestuurd.

In mei 2010 stelden de bestuurders het rapport 'Uitwerking afspraken Voorkeursbesluit' vast. Er zijn nadere afspraken gemaakt over een gefaseerde aanpak van de Rijnlandroute en de bijbehorende maatregelen aan het hoofdwegennet. Gekozen is voor een gezamenlijk onderzoek naar het zogeheten scenario F, naast de voorbereiding van scenario A. Volgens scenario A wordt in de eerste fase de ontsluiting van Valkenburg en de bypass Oostvlietpolder gerealiseerd, evenals de verbreding van de A4. Volgens scenario F wordt in de eerste fase naast de ontsluiting van Valkenburg en de bypass Oostvlietpolder, ook de verbinding A4-A44 (Rijnlandroute) beperkt en versoberd uitgevoerd. De bestuurders hebben ook afspraken gemaakt over de voorwaarden van financiële bijdragen vanuit Rijk en regio. Op 1 december 2010 moet er een haalbaar en acceptabel voorstel liggen.

Tijdens een werkbezoek in april 2009 aan de regio Holland Rijnland sprak het bestuurlijke duo, Eurlings en Van Dijk, samen met Chris Kuijpers, Directeur-Generaal Ruimte van VROM, met omwonenden van de toekomstige Rijnlandroute. Een bloembollenkweker uit de regio: "Als je ziet hoeveel belangstelling er voor de bollenvelden is, dan zeggen we: als we dat kapot maken dan maken we de hele streek kapot. Dus ik ben ervoor dat de wegen die aangelegd worden, aan de buitenkant van de streek komen en dat we gewoon de streek op orde houden." Een bewoonster: "Ja, bewoners zijn natuurlijk altijd kwetsbaar in hoe ze mee willen gaan in bewegingen. Dat is natuurlijk niet zo fijn, maar ik vind wel dat het algemeen belang boven het persoonlijk belang gaat en ik denk van mijn kant wel dat het gewoon belangrijk is om vooral vaart te maken, dat dingen snel in gang worden gezet."


**Ambassadeur**

Joan Leemhuis-Stout

**Bestuurlijk duo**

Camiel Eurlings minister van VenW

Asje van Dijk gedeputeerde

provincie Zuid-Holland

# A4 SCHIPHOL



**Ambassadeur**

Duco Stadig

**Bestuurlijk duo**

Camiel Eurlings *minister van VenW*

Cornelis Mooij *gedeputeerde*

*provincie Noord-Holland*

**De bereikbaarheid van de zuidwestflank van de Noordvleugel – bij Schiphol – staat onder druk: dagelijks maken vele automobilisten gebruik van de A4 en delen van het provinciaal en stedelijk wegennet. De situatie op de gehele A4 wordt op korte termijn verbeterd door de verbreding van het deel bij Burgerveen-Leiden naar twee keer drie rijstroken (zie het project Flessenhalzen A4/A12). In 2008 is geconcludeerd vooralsnog geen planstudie voor de A4 Schiphol te starten.**

De groei van het aantal woningen in Haarlemmermeer en de groei in het goederenvervoer, door onder andere de veiling Aalsmeer en ontwikkelingen rond Amsterdam Connecting Trade, leggen in de toekomst extra druk op de capaciteit van het wegennet in de Schipholregio. Het in- en uitvoegend bestemmingsverkeer beïnvloedt de doorstroming van het doorgaande verkeer op de A4.

Bij de start van Randstad Urgent bevond het project zich in de verkenningsfase. Een besluit over het al dan niet starten van een planstudie stond centraal in de bestuurlijke afspraken voor het project. In 2008 bleek uit studies dat de knelpunten op het traject op dat moment minder urgent waren dan knelpunten op de A4 ten zuiden van Burgerveen. Daarom werd besloten niet te starten met een planstudie en dit in een later stadium opnieuw te overwegen. Met als voorwaarde dat dan zicht moet bestaan op financiering.

“Daarmee was het in het contract afgesproken besluit genomen binnen de afgesproken termijn”, aldus ambassadeur Duco Stadig. “Het is van belang te constateren dat het project daarmee zijn doel heeft bereikt. Wat anders als ‘zeurdossier’ jarenlang de agenda’s zou hebben vervuld, werd nu bestuurlijk terzijde gelegd. Althans voor enige tijd. Daarmee kregen bestuurders en ambtenaren meer tijd voor de andere dossiers van Randstad Urgent.”



# LEIDEN BIO SCIENCE PARK

Sinds 1984 is Leiden Bio Science Park uitgegroeid tot het grootste biomedische life science gespecialiseerde park in Nederland. Het behoort tot de Europese top 5 en zal uiteindelijk 16.000 hoogwaardige arbeidsplaatsen gaan tellen. Er zijn zo'n 60 bedrijven gevestigd, van multinationals tot jonge starters die zich bezighouden met de ontwikkeling van innovatieve medicijnen, therapieën en medische apparatuur.

Leiden heeft de oudste universiteit van Nederland en ontwikkelt zich internationaal sterk in een nieuwe tak van kennis en wetenschap, de *life sciences*. Er is veel belangstelling van (internationale) bedrijven voor een plek op het Bio Science Park, waardoor het park kan doorgroeien naar een wereldwijd toonaangevend kenniscluster op het gebied van *life sciences*. Maar het park is door deze groei aan zijn grenzen gekomen, waardoor een herinrichting noodzakelijk is. Belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling is een verbetering van de infrastructurele ontsluiting. De beperkingen in milieuruimte en bereikbaarheid kunnen opgeheven worden door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising.

Door de grote betrokkenheid van het bestuurlijk duo en de constructieve inbreng van de ambassadeur is samen met betrokken partijen, zoals de Universiteit van Leiden, de financiering van de ontsluiting van het park rondgekomen. In oktober 2008 besloot het kabinet € 10 mln. te investeren. Het beschikbaar gestelde bedrag komt uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Met deze bijdrage is voldaan aan een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van Leiden Bio Science Park en zijn geen Rijksbesluiten meer vereist.



Joan Leemhuis-Stout noemde Leiden Bio Science Park 'de parel aan de kroon van Randstad Urgent'. "De bedenkers van het park en het daaraan gekoppelde selectieve beleid mag je nu nóg prijzen," aldus de ambassadeur van het project. Daar werd een jaar later gehoor aan gegeven. Leiden Bio Science Park won de Menzis Award voor het Beste Bedrijventerrein 2009 in de categorie Bestaand Bedrijventerrein. "De jury waardeert hiermee dat 25 jaar geleden bij de oprichting van het park gekozen is voor specialisatie in de biomedische *life science* en deze keuze nog steeds succesvol is," aldus het juryrapport.

Leiden Bio Science Park speelt inmiddels een rol in het Randstad Urgentproject Integrale Benadering Holland Rijnland.



**Ambassadeur**

Joan Leemhuis-Stout

**Bestuurlijk duo**

Maria van der Hoeven minister van EZ

Marc Witterman wethouder gemeente

Leiden

# SCHAALSPRONG ALMERE

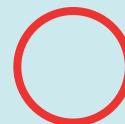
**Er is in de Randstad een sterke behoefte aan gedifferentieerde woningbouw in stedelijke en groene milieus. Het kabinet wil gebieden zoals het Groene Hart ontzien en ruimte houden voor de verdere ontwikkeling van Schiphol. Almere kan kwaliteit bieden, onder andere vanwege de ligging aan het IJmeer en Markermeer en het Oostvaarderswold én de stad heeft voldoende ruimte om te bouwen. Tot 2030 komen er naar verwachting 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen bij; letterlijk een schaalprong. Almere wordt dan met circa 350.000 inwoners de vijfde stad van Nederland.**

De groeisput van Almere vormt een dubbele uitdaging. Enerzijds wordt Almere, als onderdeel van de strategische driehoek Amsterdam-Utrecht-Almere, een dragend element voor de structuurversterking van het noordelijke deel van de Randstad. Anderzijds ontwikkelt Almere een herkenbare eigen identiteit. Het wordt een complete en duurzame stad, met grootstedelijke en culturele voorzieningen. Kritische succesfactoren voor de Schaalprong Almere zijn een goede infrastructuur en een grote(re) differentiatie in bevolkingsgroepen, stedelijke voorzienin-

gen, natuurlijke rijkdom en woon- en werkmilieus; diversiteit op ecologisch, sociaal en economisch gebied.

De groei van Almere hangt nauw samen met andere ontwikkelingen in de regio: verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad op de lange termijn, verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer/IJmeer die onderdeel zijn van Natura 2000, de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol en de bereikbaarheid tussen Almere, 't Gooi en Utrecht, via de weg en het openbaar vervoer. Het RAAM-team, waarin Rijk en regio vertegenwoordigd zijn, bereidde de samenhangende besluiten over deze projecten voor in de zogeheten RAAM-brief: de Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer.

Vanaf de ondertekening van het Randstad Urgentcontract in 2007 is onderzocht of en hoe Almere kan groeien. Er zijn verschillende bouwstenen ontwikkeld – onder andere het Masterplan Almere Pampus, de Drie Ontwikkelings-



**Ambassadeur**

Wim Meijer

**Bestuurlijk duo**

Jacqueline Cramer *minister van VROM (tot februari 2010)*

Tineke Huizinga-Heringa *minister van VROM (vanaf februari 2010)*

Adri Duivesteijn *wethouder gemeente Almere*

## INTEGRAAL AFSPRAKEN KADER (IAK)

Het IAK voorziet in de oprichting van een drietal werkmaatschappijen (Almere-Amsterdam, Almere Centrum-Weerwater en Almere Oosterwold), die de gebiedsontwikkelingen zullen operationaliseren. Zo wordt op korte termijn begonnen met de verdubbeling van de A6/A1/A9 en wordt de Flevolijn gedeeltelijk viersporig. Tegelijkertijd wordt het centrumgebied met de aanpassing van de A6 op een unieke wijze ontwikkeld. Het centrum krijgt daarmee ook een regionale functie. Daarnaast krijgt Almere een eigen hogeschool. En om te garanderen dat de ontwikkeling van de bestaande stad gelijk oploopt met de ontwikkeling van nieuwe gebieden, wordt

een 'Almere Tafel' opgericht. Dit betekent dat de minister van Wonen, Wijken en Integratie en de betrokken wethouder regulier overleggen, om de kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande stad nauwlettend in de gaten te kunnen houden. De groei van Almere kan niet zonder een betere bereikbaarheid. Daarom is in het IAK vastgelegd dat de werkmaatschappij Almere-Amsterdam de verhouding tussen de kosten en baten van een westelijke ontwikkeling optimaliseert. Deze optimalisatie richt zich op de IJmeerlijn, de gebiedsontwikkelingen aan Amsterdamse en Almeerse zijde en natuurontwikkeling.



strategieën voor Almere Oost, de Sociale en de Maatschappelijke Agenda – die zijn geoptimaliseerd, afgewogen en geïntegreerd in de Concept Structuurvisie Almere 2.0. In deze Structuurvisie wordt uitgegaan van verschillende majeure gebiedsontwikkelingen, geschakeerd langs de Schaalsprongas. De as start letterlijk in de metropoolregio Amsterdam zelf, om vervolgens via de IJmeerlijn de stap te maken naar Almere. In Almere IJland en Almere Pampus worden (hoog) stedelijke woon- en werkmilieus toegevoegd. Almere Centrum krijgt vorm rond het Weerwater, met een dynamisch stadshart aan de ene zijde, een optimaal bereikbare snelweglocatie er tegenover. In Almere Oosterwold wordt, langs de lijn van organische stedenbouw, een breed scala aan landelijke woon- en werkmilieus gerealiseerd. Duurzaamheid en flexibiliteit – vertaald in de *Almere Principles*: zeven uitgangspunten voor een ecologisch, sociaal en duurzame toekomst van Almere – waren de leidende principes bij het ontwerp van de Structuurvisie Almere 2.0.

De structuurvisie werd in juni 2009 door de gemeente Almere aangeboden aan de ministers Cramer en Eurlings. In de RAAM-brief zette het kabinet in november 2009 een koers uit voor de Schaalsprong Almere. Het kabinet koos daarmee voor een westelijke oriëntatie van de Schaalsprong, gecombineerd met een IJmeerlijn, mits de kosten-batenverhouding substantieel verbetert. De werkmaatschappij Almere-Amsterdam, waarin Rijk en regio vertegenwoordigd zijn, kreeg de opdracht om de mogelijkheden voor optimalisatie van het westelijk alternatief in combinatie met OV- en natuurmaatregelen te onderzoeken. Het kabinet besluit in 2012 over het al dan niet aanleggen van een IJmeerverbinding.

De Tweede Kamer steunt de keuze van het kabinet in de RAAM-brief. De Tweede Kamer vindt het vervolg op RAAM dermate belangrijk, dat zij hebben besloten het als 'groot project' aan te merken. Het kabinet heeft € 46 mln. uit het Nota Ruimtebudget toegekend voor de uitbreiding van het stadscentrum rond het Weerwater en een bijdrage van € 37 mln. voor vestiging van de hogeschool Windesheim.

Tijdens de jaarlijkse conferentie van Randstad Urgent kwam duopartner Adri Duivesteijn met een voorstel om de systematiek van de Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) te herijken. Aanleiding was de negatieve MKBA van het Centraal Planbureau voor de IJmeerverbinding. “Een MKBA is een waardevol meetinstrument, maar ongeschikt voor verstedelijkingsprocessen of metropolitane ontwikkelingen”, aldus Duivesteijn. “De ervaring leert ons dat een MKBA zich vaak versmalt tot het ‘prijkaartje’ en dat de cijfers vervolgens een absolute status hebben – dus vaak doorslaggevend zijn. Kwalitatieve en maatschappelijke overwegingen blijven in de besluitvorming veelal buiten beeld.” Duivesteijn wil een landelijk congres organiseren om de focus van de MKBA te verruimen.

Eind januari 2010 zetten de ministers Cramer en Eurlings, de Almeerse wethouder Duivesteijn en gedeputeerde Blik van Flevoland hun handtekening onder het Integraal Afsprakenkader Almere 2.0 (IAK). Het IAK is een uitwerking van de RAAM-brief, specifiek gericht op Almere, en bevat werkafspraken over de verdere groei van de stad op het gebied van woningbouw, infrastructuur, werkgelegenheid, cultuur, ecologie, onderwijs, sport en financiën.

# PLANSTUDIE OPENBAAR VERVOER SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE-LELYSTAD (OV-SAAL)

Het aantal treinreizigers tussen Almere en Amsterdam is de afgelopen tien jaar verdubbeld tot ruim 40.000 reizigers per dag. Verwacht wordt dat dit aantal in 2020 zal toenemen tot ruim 80.000 per dag. Op de langere termijn (tot 2020 en daarna) zal het aantal reizigers fors blijven groeien, mede door de uitbreiding van 60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen in Almere en de ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad. Naast de gezette stappen voor de wegverbreding op de A6, A9, A10 en A1 investeert de overheid daarom ook in de vergroting van de spoorcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.

In het project OV-SAAL worden de knelpunten en op-gaven, maar ook mogelijke maatregelen en oplossingen op het gebied van openbaar vervoer in drie fasen onderzocht: de korte termijn (2010-2016), de middellange termijn (tot 2020) en de lange termijn (na 2020). In november 2007 heeft het kabinet een financiële reservering van € 1,35 mld. gemaakt voor maatregelen op de OV-SAAL-corridor.

In maart 2008 besloot het kabinet een deel hiervan, ruim € 600 mln., te reserveren voor een maatregelenpakket voor de korte termijn. Dit pakket bevat maatregelen voor aanpassing en uitbreidingen op het bestaande spoor in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. De frequentie van de treinen tussen Amsterdam en Almere kan daarmee worden verhoogd naar 12 treinen per uur: een stap op weg naar spoorboekloos reizen. In mei 2010 is het Tracébesluit voor de maatregelen op de Zuidtak van Amsterdam gepubliceerd. In juli 2010 is de scope van de maatregelen op de Flevolijn vastgesteld. Deze worden uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit.

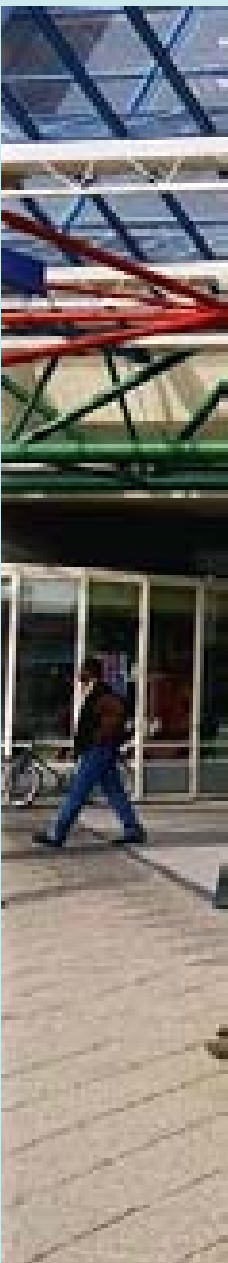
Het korte termijnpakket wordt in de periode 2010-2016 gerealiseerd. Rond 2010 moeten aanvullende maatregelen gerealiseerd zijn om de verdere groei op een goede manier te kunnen verwerken. Het gaat om een pakket van concrete maatregelen om de capaciteit op het bestaande spoor verder te vergroten en de kwaliteit te verbeteren.

In juni 2010 heeft het kabinet geconstateerd dat er nog geen maatregelenpakket voor deze corridor beschikbaar is dat binnen de gestelde kaders van budget, kwaliteit en capaciteit een hoge frequentie van persontreinen mogelijk maakt. Het kabinet laat een alternatieve oplossing uitwerken die ervoor moet zorgen dat op deze route rond 2020 spoorboekloos gereisd kan worden.

Voor de periode na 2020 moet een besluit genomen worden over de oplossingsrichtingen op lange termijn. Daar hoort ook een principebesluit bij over een IJmeer-verbinding. Er zijn in OV-SAAL meer dan 30 alternatieven



**Ambassadeur**  
Jeltje van Nieuwenhoven  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings *minister van VenW*  
Tjeerd Herrema *wethouder gemeente Amsterdam (tot maart 2009)*  
Hans Gerson *wethouder gemeente Amsterdam (tot mei 2010)*  
Eric Wiebes *wethouder gemeente Amsterdam (vanaf mei 2010)*





en varianten in kaart gebracht, onderscheiden in maatregelen via de bestaande verbinding (de Hollandse Brug), een nieuwe verbinding door het IJmeer of een combinatie daarvan. Een beslissing hierover raakt aan besluiten over andere projecten in de regio. Het gaat daarbij om de Schaa sprong Almere, de Toekomstagenda Markermeer/IJmeer, de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad en de verbetering van de bereikbaarheid tussen Almere, het Gooi en Utrecht. Voor deze vier projecten en OV-SAAL heeft het kabinet op 6 november 2009 besluiten vastgelegd in de RAAM-brief, de Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer. Daarin werd het besluit over de lange termijn vastgesteld als integraal onderdeel van de besluiten over het verstedelijkingsconcept voor Almere (zie Schaa sprong Almere).

“Het project OV-SAAL is één van de meest grootschalige openbaar vervoerprojecten in Nederland. Een gevaar in een project van deze omvang is dat de discussie techniekgedreven zal zijn. Technisch is veel mogelijk, maar het is aan partijen om de techniek ook zo in te zetten dat het een verbetering voor de reiziger oplevert,” zei ambassadeur Jeltje van Nieuwenhoven. “De maatschappelijke en economische betekenis van het spoor is enorm, maar het spoor zelf is een middel en geen doel op zich. Het gaat om de mensen en de bedrijven die er gebruik van maken. Hún wensen, behoeften en belangen moeten centraal staan.”



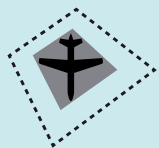
# ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN LANGE TERMIJN SCHIPHOL EN LUCHTHAVEN LELYSTAD

Schiphol draagt met zijn netwerk van verbindingen door de lucht bij aan de economische ontwikkeling van Nederland. De verwachting is dat Schiphol op de langere termijn de fysieke en milieugrenzen van de luchthaven-capaciteit bereikt, zowel voor het banenstelsel als in het luchtruim. De druk op de ruimte in de Schipholregio is zo groot dat die leidt tot een behoorlijke scheefgroei op de arbeids-, woning- en mobiliteitsmarkt in de regio. Dat heeft gevolgen voor de leefomgeving, zoals geluidshinder en klimaateffecten. Er moeten dan ook scherpe afwegingen gemaakt worden tussen concurrentiepositie, leefomgeving en sturing van de luchthaven-ontwikkeling.

Het kabinet is daarom in 2006 een traject voor de lange termijnontwikkeling gestart. In dit traject worden verschillende toekomstopties voor het accommoderen van

luchtverkeer in kaart gebracht en afgewogen. De 'Alderstafel', een overleg van betrokken overheden, bedrijven en belangenorganisaties en bewoners, adviseerde het kabinet over de mogelijkheden voor groei van Schiphol tot 2020. Voor de periode daarna is in een lange termijnverkenning bekeken wat mogelijke scenario's kunnen zijn om het internationale vliegverkeer verder te accommoderen en de kwaliteit van de leefomgeving te versterken. Het kabinet heeft daarbij verder gekeken dan Schiphol alleen. Er is ook gekeken naar regionale luchthavens zoals Eindhoven en Lelystad.

In maart 2008 stelde het kabinet het Verkenningendocument vast. Daarin staat welke ruimtelijke mogelijkheden het kabinet ziet voor de toekomst van Schiphol. In april 2009 stelde het kabinet de Luchtvaartnota vast.



**Ambassadeur**

Hans Alders

**Bestuurlijk duo**

Camiel Eurlings *minister van VenW*

Lodewijk Asscher *wethouder*

*gemeente Amsterdam (tot mei 2008)*

Freek Ossel *wethouder gemeente*

*Amsterdam (vanaf mei 2008)*





Hierin wordt beschreven dat luchtvaart een belangrijke bijdrage levert aan de economische ontwikkeling van Nederland via het netwerk van verbindingen. Vanuit dat perspectief is het optimaliseren van de netwerkqualiteit als centrale doelstelling genomen. Onderdeel daarvan is het versterken van de mainportfunctie van Schiphol. In de Luchtvaartnota zijn ook de in 2008 gemaakte afspraken aan de 'Alderstafel Schiphol' bekrachtigd. Met de Luchtvaartnota kiest het kabinet voor selectieve groei op de huidige locatie Schiphol en het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer op Lelystad en Eindhoven. Er zijn regionale Alderstafels in de regio's Lelystad en Eindhoven gestart om te bekijken onder welke voorwaarden daar extra vliegtuigbewegingen geaccommodeerd kunnen worden. Voor Eindhoven is recent een advies uitgebracht. Bij de RAAM-besluiten in november 2009 over de drievoudige schaa sprong voor natuur en water, bereikbaarheid en verstedelijking is rekening gehouden met het belang van de luchthaven Lelystad. Bij de eventuele bouw van maximaal 20.000 woningen aan de oostkant van Almere zullen voor eventuele verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad geen belemmeringen ontstaan.

Ambassadeur Hans Alders: "Aan de Alderstafel is een gezamenlijke visie ontwikkeld op de middellange termijn over wat wel en niet op Schiphol thuis hoort en wanneer de capaciteit daar schaars is. Als we vervolgens vinden dat al dat verkeer toch in Nederland moet kunnen worden afgehandeld, dan komen de luchthavens Lelystad en Eindhoven in beeld. Belangrijk daarbij is dat de ontwikkeling van Lelystad Airport niet alleen als gevolg wordt gezien van het advies van de Alderstafel, maar dat het gedragen wordt en aansluit bij de visie van de lokale en regionale besturen in Flevoland. Wil je echt stappen zetten, dan heb je elkaar hard nodig en is bestuurlijke durf noodzakelijk."



# TOEKOMSTAGENDA MARKERMEER-IJMEER

Het waterrijke en gevarieerde landschap van het aaneengesloten Markermeer en IJmeer draagt aanzienlijk bij aan het noordelijke deel van de Randstad. De meren en oevers maken deel uit van het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden, Natura 2000. Het gaat echter niet goed met de natuur in het gebied. Het water staat stil en de kwaliteit ervan gaat achteruit. Daardoor gaat ook de kwaliteit van de flora en fauna achteruit. De stedelijke druk in de regio blijft de komende jaren toenemen door de voorziene Schaalsprong van Almere. Alleen als de natuurkwaliteit verbetert, kan er in de regio gebouwd worden. Ook de eventuele aanleg van een IJmeerverbinding is alleen mogelijk als er nieuwe natuur komt in het gebied.

Zonder maatregelen en verbeteringen zal het ecologische systeem van het Markermeer en IJmeer zijn veerkracht verliezen en de aantrekkelijkheid ervan verminderen. Het aanpakken van dit waterrijk gebied biedt ook kansen voor het creëren van een klimaatbestendige, gezonde en ontspannen leefomgeving. Verbetering van de ecologische kwaliteit maakt andere ontwikkelingen mogelijk, zoals het aanleggen van nieuwe jachthavens en woningen aan het water.

In april 2008 nam staatssecretaris Huizinga het Ontwikkelingsperspectief Markermeer-IJmeer in ontvangst. Het was een tussenstap naar de besluitvorming over de inrichting van en ontwikkeling in en rondom het Markermeer-IJmeer. Er werd ook een natuurpilot gestart onder de naam Natuurlijk Markermeer-IJmeer (NMIJ), waarvoor het Rijk € 25 mln. beschikbaar stelde. In deze pilot wordt via experimenten onder andere getest hoe troebel water uit het Markermeer helder(er) kan worden gemaakt, zodat waterplanten, driehoeksmosselen en vissen er beter kunnen leven en groeien en er zo extra voedsel voor vogels beschikbaar komt.

In september 2009 ontving staatssecretaris Huizinga het Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer uit handen van gedeputeerde Greiner, voorzitter van de Stuurgroep Toekomstagenda Markermeer-IJmeer. Het Toekomstbeeld schetst de manier waarop het Markermeer en IJmeer kunnen uitgroeien tot het 'Blauwe Hart' van de Randstad, één van de nieuwe natuuriconen van Nederland. Met een gerichte mix van vernieuwende natuurmaatregelen wordt het Markermeer-IJmeer één van Europa's grootste aaneengesloten *wetlands*.



**Ambassadeur**  
Guido van Woerkom  
**Bestuurlijk duo**  
Tineke Huizinga-Heringa *staats-*  
*secretaris van VerW*  
Andries Greiner *gedeputeerde*  
*provincie Flevoland*

Het Toekomstbeeld is het resultaat van een intensief en interactief proces van verschillende overheidspartijen, maatschappelijke organisaties en regiopartners. Omdat een sterk ecologisch systeem een randvoorwaarde is voor verdere ontwikkeling van de regio vormen de voorgestelde maatregelen een belangrijke bouwsteen voor de Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer (RAAM). Daarin heeft het kabinet het principe van Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) omarmd. TBES moet ervoor zorgen dat de neergaande trend in de ecologische kwaliteit wordt omgezet in een opgaande trend, op een zodanige wijze dat het ecologische systeem tegen een stootje kan. Hiervoor is € 20 mln. aan Rijksmiddelen vrijgemaakt. Binnen het project 'Natuurlijk Markermeer IJmeer' wordt de effectiviteit van de voorgestelde natuurmaatregelen onderzocht. Voorbeelden van maatregelen zijn: luwtmaatregelen, vispassages, vooroevers waar mogelijk in combinatie met dijkversterking, oermoeras en slibputten.

Guido van Woerkom was ambassadeur voor dit project. Daarnaast coördineerde hij de inbreng van een groot aantal maatschappelijke partners bij het opstellen van de RAAM-brief. Van Woerkom: "Het programma houdt het tempo er lekker in. Dit komt doordat betrokkenen, zoals Andries Greiner, de duopartner vanuit de provincie Flevoland, de urgentie zien. Het is ook fijn dat er financiën beschikbaar zijn voor 'Natuurlijk Markermeer IJmeer'. Meestal zijn natuurprojecten het sluitstuk, hier is het naar voren gehaald."



# WEGUITBREIDING SCHIPHOL-AMSTERDAM-ALMERE

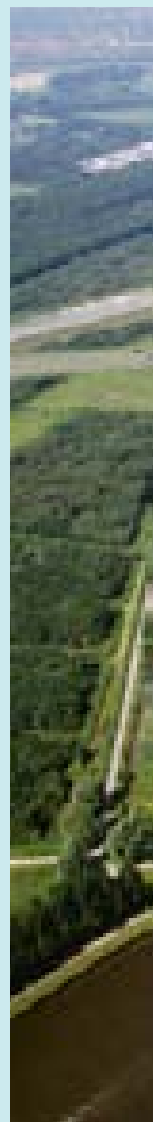
**Een goede bereikbaarheid (spoor en weg) van de Noordvleugel is van groot belang voor het economisch functioneren van dit gebied. Dat geldt met name voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Dagelijks staan er lange files op de wegen in de corridor. Economische en ruimtelijke ontwikkelingen zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk. Zo maakt de keuze van het kabinet om in Almere 60.000 woningen te realiseren tussen 2010 en 2030, de bereikbaarheid over de weg en het spoor nog belangrijker. Om de problemen op de weg aan te pakken, werd in 2004 de Planstudie Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere gestart.**

De weguitbreiding omvat de circa 63 kilometer autosnelweg op de A9, de A10, de A1 en de A6. Op de A9 gaat het om de wegdelen tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Holendrecht en de A9 tussen knooppunt Holendrecht en knooppunt Diemen (de Gaasperdammerweg). Op de A10-Oost vindt uitbreiding plaats tussen knooppunt Amstel en knooppunt Watergraafsmeer, op de A1 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Muiderberg en op de A6 tussen knooppunt Muiderberg en Almere-Buiten Oost. Er wordt een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal gebouwd die de A1 en A9 Gaasperdammerweg gaat verbinden via een *bypass*. Ter hoogte van Muiden komt een eco-aquaduct in de A1. Daarnaast worden vijf grote knooppunten aangepakt en moeten ongeveer 100 bruggen en viaducten aangepast worden.

Er worden twee tunnels aangelegd, één in de A9 bij Amstelveen en één in de A9 Gaasperdammerweg. De investeringen in de bereikbaarheid van de Noordvleugel beperken zich overigens niet tot wegen. Voor het gehele traject wordt gewerkt aan een pakket aan openbaar vervoermaatregelen. Bij de weguitbreiding hoort een samenhangend pakket van maatregelen voor de verbetering van het leefklimaat, de natuur, de waterhuishouding en de recreatie in deze regio. Zo wordt in het kader van de Groene Uitweg geïnvesteerd in recreatieve vaarverbindingen, fietspaden en bruggen, in de Stelling van Amsterdam, de Hollandse Waterlinie en in het behoud van het weidelandschap.

In 2007 tekenden Rijk en regio een overeenkomst voor de uitbreiding en inpassing van de A6, A1, A9 en de A10-Oost. Ook werd besloten om de A9 onder voorwaarden uit te breiden en goed in te passen. In oktober 2008 namen de ministers van VenW en VROM in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure een standpunt in.

Na het innemen van het standpunt zijn de ontwerpen voor de uitbreiding en inpassing van de A6, A1, A9 en A10-Oost nader uitgewerkt en onderzocht op milieueffecten. Zo werd aanvullend onderzoek gedaan en overleg gevoerd over bovenwettelijke inpassingsmaatregelen langs de A10 en A1. Met de regio werden eind 2008 afspraken gemaakt over deze inpassingsmaatregelen. Het pakket van aanvullende maatregelen is bedoeld om de overlast voor omwonenden te beperken en





## MUIDERFIETSBRUG

de leefbaarheid te bevorderen. Het gaat onder meer om het extra verhogen van geluidsschermen, het aanbrengen van gevelisolatie bij een aantal woningen langs de A10-Oost en de uitbreiding van een aquaduct over de A1 tot een volwaardig ecoduct. Met alle betrokken partijen is overeenstemming bereikt over de inpassing: de gemeenten Almere, Diemen, Muiden, Weesp, Ouder-Amstel, Amstelveen en Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het Rijk kwamen op één lijn.

Om geen tijd te verliezen, werd in het voorjaar van 2009 parallel aan het onderzoek voor het Ontwerp-Tracébesluit alvast gestart met de voorbereiding van de uitvoering, bijvoorbeeld met de inventarisatie van kabels en leidingen, passieve grondverwerving en het benaderen van de markt om tot de beste manier van contracteren te komen.

In maart 2010 tekenden de ministers van VenW en VROM het Ontwerp-Tracébesluit. Het inspraaktraject leverde 845 zienswijzen op, waarvan 360 unieke reacties.

De realisatie van het project start medio 2011 met de aanleg van de A10-Oost. Het gehele project moet gereed zijn in 2020.

In maart 2010 is het eerste onderdeel van het programma de Groene Uitweg, te weten de Muiderfietsbrug, officieel geopend. Met deze fietsbrug, parallel aan de Muiderbrug (rijksweg A1), kunnen fietsers comfortabel en veilig het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken. De Muiderfietsbrug is een cruciale schakel in de regionale en landelijke fietsroutes, omdat het één van de weinige plekken is om het Amsterdam-Rijnkanaal per fiets over te steken. Amsterdammers kunnen zo op de fiets het landelijk gebied tussen Amsterdam en het Gooi bereiken. Dit biedt recreanten allerlei mogelijkheden, zoals een bezoek aan het Naardermeer of de forten van de Stelling van Amsterdam. Stadsregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland hebben samen de fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Muiden gerealiseerd.



**Ambassadeur**  
Bernard Wrentjes  
**Bestuurlijk duo**  
Camiel Eurlings *minister van VenW*  
Cornelis Mooij *gedeputeerde*  
*provincie Noord-Holland*  
Elisabeth Post *gedeputeerde*  
*provincie Noord-Holland*

# DUURZAAM BOUWEN IN DE NOORDVLEUGEL UTRECHT



## Ambassadeur

Marijke van Schendelen

## Bestuurlijk duo

Jacqueline Cramer minister van VROM  
(tot februari 2010)

Tineke Huizinga-Heringa minister  
van VROM (vanaf februari 2010)

Harrie Bosch wethouder gemeente  
Utrecht

De regio Utrecht zal naar verwachting nog geruime tijd groeien in het aantal inwoners en huishoudens. De opgave voor het project Duurzaam Bouwen is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken en de behoefte aan bescherming van natuur, landschap en duurzaamheid in de ruimtelijk-economisch ontwikkeling. De bouwopgave van 65.500 woningen moet daarnaast ook zorgvuldig worden afgestemd met de vele infrastructuurbundels in dit centrale deel van Nederland. Er is dan ook een nauwe relatie met het project Draaischijf Nederland.

In het project is uitgezocht hoe voorzien kan worden in de vraag naar 65.500 woningen in de periode 2015-2030, rekening houdend met de bijzondere groenblauwe kwaliteiten in de Noordvleugel Utrecht: vijf nationale landschappen, een Rijksbufferzone en de Ecologische

Hoofdstructuur. Het resultaat is vastgelegd in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. De regio kiest ervoor om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen, bij voorkeur rond Randstadspoorstations. Daarnaast wordt een deel van de woningbouwopgave gerealiseerd in Almere.

Het Rijk heeft op hoofdlijnen ingestemd met deze visie. Kern is dat fors wordt ingezet op binnenstedelijk bouwen om het woningtekort terug te dringen, de waardevolle landschappen te behouden dan wel verder te ontwikkelen en maximaal aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. Daarnaast zullen in Rijnenburg 7.000 en in Almere 15.000 woningen worden gebouwd ten behoeve van de Utrechtse woningbehoefte. Binnenstedelijk bouwen is uitdagend en kost ook geld. Echter, uitleglocaties leiden vaak tot veel hogere kosten omdat extra infrastructuur vereist is om zo'n locatie bereikbaar en bewoonbaar te maken. Kortom: binnenstedelijk leidt juist tot kansen om te voorzien in een toenemende woonbehoefte. Om binnenstedelijk bouwen eenvoudiger te maken is een interdisciplinaire stuurgroep van het Rijk en de vier grote steden op zoek naar onorthodoxe maatregelen. Mede aan de hand van de uitkomsten van deze stuurgroep zullen de partners van het project Duurzaam Bouwen verder werken aan de uitvoering van de Ontwikkelingsvisie. Hiertoe hebben de partners onderling uitvoeringsgerichte afspraken vastgelegd om zo de volgende stappen te zetten naar een stevige en aantrekkelijke regio.

De besluiten werden nader toegelicht in de Randstadbesluiten Noordvleugel Utrecht die in november 2009 naar de Tweede Kamer werden gestuurd.

Harrie Bosch, wethouder van de gemeente Utrecht: "Het is een uitdaging geweest om met de Noordvleugel Utrecht een samenhangend antwoord te geven op de complexe ruimtelijke vraagstukken waarvoor het gebied is gesteld. Maar het is gelukt. De verschillende overheidslagen in de regio zijn het met elkaar eens geworden. Nu samen de schouders eronder zetten om van dit gebied iets moois te maken."





# OUDE RIJNZONE (INCLUSIEF VENSTER BODEGRAVEN-WOERDEN)



De Oude Rijnzone is het gebied langs de Oude Rijn tussen Leiden en Woerden. Het gebied is deels verrommeld en deels verouderd met steden, dorpen, bedrijven en agrarische functies in een cultuurhistorisch en landschappelijk interessant lint. Kernproblemen zijn de verouderde en soms verlaten bedrijventerreinen, de slechte bereikbaarheid en de ongerichte ruimtelijke ontwikkeling. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit en economische vitaliteit niet ten goede. Met de uitvoering van het programma Oude Rijnzone wordt het gebied centraal in de Randstad, midden in het Groene Hart, getransformeerd tot een economisch vitale regio met groenblauwe kwaliteit en een goede infrastructuur. Belangrijkste opgaven zijn de herstructurering van bedrijventerreinen, zorgen voor voldoende groen, goede bereikbaarheid en het opruimen van verrommeling.

De provincie Zuid-Holland, de gemeenten Bodegraven, Alphen aan den Rijn, Rijnwoude, Zoeterwoude, Leiden en Leiderdorp en het Hoogheemraadschap van Rijnland stelden samen een bedrijventerreinenstrategie op waarmee de herstructurering van oude bedrijventerreinen wordt versneld. Dit sluit aan bij het Mooi Nederland beleid van minister Cramer van VROM. In oktober 2008 tekenden de partijen een samenwerkingsovereenkomst tot 2020 voor duurzame en integrale ontwikkeling. Met deze samenwerking wordt de economische vitaliteit van de Oude Rijnzone versterkt en worden kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus ontwikkeld. De partijen investeren tegelijkertijd in natuur, water, landschap, recreatie en cultuurhistorie.

In juni 2009 stelde het kabinet € 30 mln. beschikbaar uit het Nota Ruimtebudget. De Rijksbijdrage vormt een enorme impuls om de gebiedsontwikkeling te gaan uitvoeren. Het vraagt ook om grote investeringen van de gemeenten en de provincie. Om de Rijksbijdrage feestelijk te markeren, overhandigde minister Cramer een cheque aan de voorzitter van de Stuurgroep Oude Rijnzone, gedeputeerde en Randstad Urgent-duopartner Van de Vondervoort van de provincie Zuid-Holland. "We zijn erg blij met deze mooie bijdrage van het Rijk", aldus Van de Vondervoort. "Niet alleen omdat we het geld hard nodig hebben, maar ook omdat het Rijk hiermee bevestigt dat de samenwerking tussen de gemeenten, het hoogheemraadschap en de provincie zeer waardevol is. Deze samenwerking is een voorwaarde om de Oude Rijnzone om te vormen tot een economisch vitaal gebied waar je goed kunt wonen, werken en recreëren".



**Ambassadeur**  
Ellen Verkoelen  
**Bestuurlijk duo**  
Jacqueline Cramer *minister van VROM*  
Tonny van de Vondervoort *gedeputeerde*  
*provincie Zuid-Holland*

# DRAAISCHIJF NEDERLAND

Utrecht is een belangrijke verbindende schakel tussen de Randstad en het oosten en zuiden van ons land. De aantrekkingskracht van de regio zorgt voor een sterke toename in de verkeersactiviteiten met als gevolg dat de regio steeds verder dichtslibt. De gevolgen zijn niet alleen merkbaar in het verkeer, maar ook voor de economische groei, de leefbaarheid, de veiligheid en het milieu. Het duurt vaak lang om in de regio Utrecht van A naar B te komen of om deze draaischijf van Nederland te passeren.

Om de problemen te lijf te gaan hebben de overheden in de regio de krachten gebundeld in samenwerkingsprogramma VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland. VERDER werkt aan de doorstroming en bereikbaarheid van de regio, nu en in de toekomst. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van de Ring Utrecht en de Driehoek (A27/A1/A28) wordt ingezet op een samenhangend pakket maatregelen. Er zijn maatregelen ter stimulering van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, zoals aanleg van P+R-terreinen, fietstunnels en verbeteren van de doorstroming van tram- en busverbindingen. De regio investeert hierin ruim € 500 mln.

In de bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio is vastgelegd dat maximaal € 2,6 mld. beschikbaar wordt gesteld om te investeren in effectieve maatregelen voor de verbetering van de mobiliteit in de draaischijf van Nederland. De planstudies zijn in hoog tempo tot besluitvorming gekomen. Nog geen jaar na de start liggen er al besluiten. Voor de A28, A27/A1 en knooppunt Hoevelaken zijn voorkeursalternatieven vastgesteld.



**Ambassadeur**  
 Willem de Jager  
**Bestuurlijk duo**  
 Camiel Eurlings *minister van VenW*  
 Jan Ekkers *gedeputeerde provincie Utrecht*  
*(tot januari 2010)*  
 Remco van Lunteren *gedeputeerde provincie Utrecht*  
*(vanaf januari 2010)*



Voor de Ring Utrecht is na het verrichten van een aanvullende studie een besluit genomen over de voorkeursrichting voor het verbreden en deels overkluisen van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd (langs Amelisweerd), het verbreden van de A12 tussen Oudersrijn en Lunetten en het opwaarderen van de Noordelijke Randweg Utrecht. Hierdoor zal de doorstroming op de Ring Utrecht aanzienlijk verbeteren en blijft de aantasting van waardevol natuur- en recreatiegebied beperkt. Over de verbreding van de A27 langs Amelisweerd zei een bewoonster van Utrecht tijdens een straatinterview: "Ik ben heel blij dat de weg niet opnieuw door het natuurgebied gaat. De weg is al door Amelisweerd gegaan, laat ze dat dan inderdaad verder uitbreiden of verdiepen. Niet nog een keer dat natuurgebied doorkruisen, want dan blijft er niets meer van over. Het is een heel belangrijk gebied voor Utrecht; er gaan altijd ontzettend veel mensen heen. Ik ben blij dat besloten is om dat niet te doen."

In en rond Utrecht worden tot 2030 veel woningen gebouwd, die nodig zijn om te voldoen aan de enorme woningbehoefte. Om de omgeving leefbaar te krijgen en houden, is bereikbaarheid een belangrijk aandachtspunt. "Ik denk dat mensen graag rond Utrecht willen wonen," zei de Utrechtse bewoonster. "Dus ik zou inzetten op zowel openbaar vervoer als op wegen. Niet op het één of het ander, want dat houdt het niet meer. Je moet je toch aanpassen aan de hoeveelheid mensen die erbij komt." De ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur zijn via de projecten Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht en Draaischijf Nederland integraal aangepakt. Juist in dit gebied is bijzondere aandacht nodig voor een zorgvuldige keuze van verstedelijkingslocaties en goede inpassing van infrastructuur. De samenhangende besluiten werden nader toegelicht in de Randstad-besluiten Noordvleugel Utrecht die in november 2009 naar de Tweede Kamer zijn gestuurd.

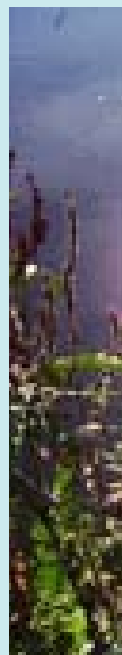
# RUGGENGRAAT VOOR NATUUR EN RECREATIE

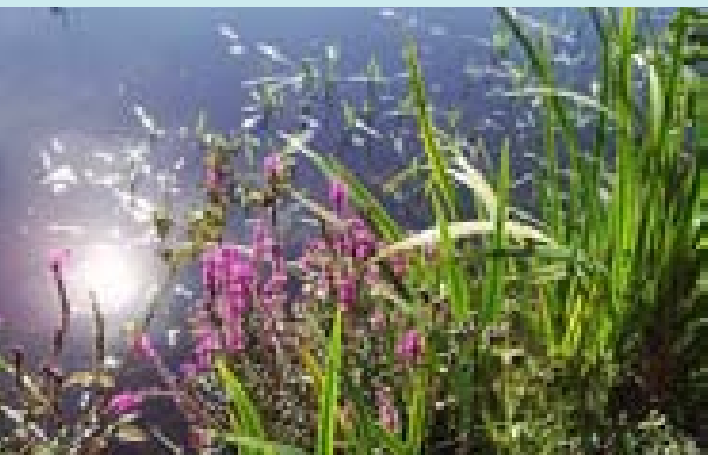
**De Groene Ruggengraat loopt dwars door het Groene Hart tussen de Biesbosch en het Gooimeer via Naardermeer en Vechtstreek, de Venen, Nieuwkoopse en Reeuwijkse plassen en de Krimpener- en Alblasserwaard. Hij verbindt zo de bestaande natuurgebieden, zodat plant- en diersoorten kunnen migreren en grotere populaties kunnen vormen. In de Groene Ruggengraat worden de natuuropgaven geïntegreerd met de opgaven voor het waterbeheer, het tegengaan van bodemdaling, de ontwikkeling van de landbouw en het landschap. De Groene Ruggengraat biedt ruimte voor de groeiende behoefte van de Randstedelingen om dichtbij huis te recreëren. In totaal zal in het Groene Hart 2.650 hectare nieuwe natuur beschikbaar komen.**

In 2008 namen de verantwoordelijke provincies besluiten waarmee de Groene Ruggengraat in drie focusgebieden sneller werd gerealiseerd: Noordelijke Vechtstreek, Groot Wilnis-Vinkeveen en Gouwe-Wiericke. Er werden besluiten genomen over het tracé in Noord-Holland en het natuurgebiedsplan Krimpenerwaard. Ook is de financiering voor de ontsnippering van de natuurverbinding tussen het Naardermeer en de Ankeveenseplassen bepaald. Om meer helderheid te scheppen werd besloten de ecologische criteria te operationaliseren. Daarmee kan

de ambitie van een robuuste ecologische verbinding tussen de Biesbosch en het IJsselmeer worden onderbouwd en meer gebiedsspecifiek herkenbaar worden gemaakt. In een aantal gebieden bestond behoefte aan bredere (financiële) arrangementen om tot goede combinaties van opgaven te komen. Er werd een verkenning uitgevoerd om deze arrangementen per deelgebied te identificeren. Veel infrastructuur kruist de Groene Ruggengraat. De meest urgente knelpunten zijn geïdentificeerd. Waar het Rijksinfrastructuur betreft, zijn ze opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering. De ruimtelijke vertrekpunten en aansluitingspunten bij provinciegrenzen zijn in juni 2008 door de drie provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht vastgelegd in de Voorloper Groene Hart. Daarmee zijn de ruimtelijke uitgangspunten voor de provinciale structuurvisies helder.

In januari 2009 werden de ecologische opgaven voor de deelgebieden van de Groene Ruggengraat vastgesteld. Daarmee kwam er ook duidelijkheid over de opgave voor de Groene Ruggengraat als geheel. Met het kabinetsbesluit van juli 2009 is € 113 mln. uit het Nota Ruimtebudget toegekend voor het programma Westelijke Veenweiden. Daarin worden maatregelen voorzien voor delen van de Groene Ruggengraat in de Krimpenerwaard,





Gouwe-Wiericke, Nieuwkoopse plassen, Groot Wilnis-Vinkeveen en Muyevelde-Oost. Zo wordt bijvoorbeeld de verdroging van de Nieuwkoopse Plassen aangepakt door de aanleg van bufferzones, sanering van glastuinbouw en natuurontwikkeling. In Groot Wilnis-Vinkeveen wordt de veenbodemdaling teruggedrongen door onder meer natuurontwikkeling, onderwaterdrainage en dynamisch peilbeheer. Deze maatregelen dragen direct en indirect bij aan de realisatie van de Groene Ruggengraat.

Tijdens een bestuurlijke conferentie in maart 2009 bespraken de duopartners met bestuurders van gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties acties om versnelling vast te houden.

In februari 2010 maakten acht overheden afspraken over het veenweidegebied Gouwe-Wiericke. Onder meer over de aanleg van een natuurzone, stimulering van de landbouw, verbetering van de waterkwaliteit en tegengaan van bodemdaling. In de overeenkomst staan ook afspraken over klimaat, landschap, cultuurhistorie en recreatie. De komende acht jaar wordt € 98 mln. in Gouwe-Wiericke geïnvesteerd.

In april 2010 zijn voor Groot Wilnis-Vinkeveen afspraken tussen partijen vastgelegd in een gebiedsconvenant;

dat richt zich zowel op de realisatie van natuur- en waterdoelen (Groene Ruggengraat) als op versterking van de landbouw.

Steeds meer kerngebieden in de Groene Ruggengraat gaan van de tekentafel af en in de uitvoering. Projectleider Hans Burgers van de provincie Utrecht: "Veel van de acties spelen zich in dit stadium van het project af in het bestuurlijke circuit, maar bij de A2, in de Krimpenerwaard en in de polder Groot Wilnis-Vinkeveen zijn de graafmachines al echt aan het werk. Daar zie je in diverse gebieden al stukjes Groene Ruggengraat ontstaan."



**Ambassadeur**

Jan Heijkoop

**Bestuurlijk duo**

Gerda Verburg *minister van LNV*

Bart Krol *gedeputeerde provincie Utrecht*



# GROOT MIJDRECHT NOORD

Groot Mijdrecht Noord is een diepe polder (-6 meter NAP) van bijna 1.000 hectare in het noordwesten van de provincie Utrecht. De bodem in het gebied daalt en dat maakt op termijn landbouw onmogelijk. Naast de bodemdaling kampt het gebied met zout kwelwater en is er onvoldoende ruimte voor waterberging. Een commissie onder leiding van Johan Remkes concludeerde begin 2008 dat er aanvullende maatregelen nodig waren om Groot Mijdrecht Noord duurzaam en klimaatbestendig te ontwikkelen. Er zijn veel scenario's onderzocht. Het onder water zetten van een deel van het gebied zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen bieden voor de problemen. Waterberging zou ook bijdragen aan de natuuropgave voor de regio en het gebied zou een recreatieve functie krijgen. Maar een dergelijke ingreep zou natuurlijk ook grote gevolgen hebben voor de bewoners en bedrijven in het gebied.

De commissie van onafhankelijke waterdeskundigen onderzocht op verzoek van de provincie Utrecht de feiten rond water en bodemdaling in de polder. Ook beoordeelde zij alle eerder verschenen rapporten op juistheid en volledigheid. De commissie constateerde dat de aandacht zich terecht op de polder richt vanwege de vervuilde kwel die de natuur bedreigt en de bodemdaling van één centimeter per jaar. Provincie, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en gemeente De Ronde Venen ontwikkelden zes strategieën om de problemen in de polder aan te pakken. De Commissie-Remkes adviseerde aanvullend onderzoek te doen om hierin een afgewogen keuze te kunnen maken. Eind 2008 werd duidelijk dat geen van de zes omschreven strategieën tegelijk voldoet aan de randvoorwaarden, te weten dat de problemen in voldoende mate worden opgelost én dat de strategie betaalbaar is. Provinciale Staten van Utrecht besloot daarom tot het opstellen van een zogenaamde 'combinatievariant', met als randvoorwaarden een zo duurzaam mogelijk watersysteem, versterking van de natuurwaarden, een voor de komende tientallen jaren blijvende landbouwfunctie in een deel van de polder en zicht op financiële dekking. Gebleken is dat ook de combinatievariant niet





ging werken. Gedeputeerde Staten van provincie Utrecht concludeerden dat een combinatievariant die wél voldoet aan alle randvoorwaarden moeilijk te realiseren valt en nam in juli 2009 een besluit om alleen door te gaan met de uitvoering van Plan de Venen. Dit betekent onder meer de realisering van een 395 hectare groot laagveenmoeras (natuurgebied) in het oostelijk deel van Groot Mijdrecht Noord. Het waterpeil in dit gebied wordt hiertoe verhoogd en de fosfaatverzadigde bovengrond verwijderd. Hierdoor ontstaat een combinatie van land en open water met waterplanten en riet. Een leefgebied voor bedreigde moerasvogels zoals roerdomp, grote karekiet en purperreiger. Dit moerasgebied zal een belangrijke schakel worden in de Groene Ruggengraat. Gedeputeerde Staten besloten in maart 2010 het ontwerp op hoofdlijnen voor de inrichting van het nieuwe natuurgebied ter vaststelling aan te bieden aan Provinciale Staten. In juni 2010 is het voorstel aangeboden. Met het besluit van de provincie over de toekomstige inrichting van Groot Mijdrecht Noord in juli 2009 haalde het project de laatste mijlpaal uit de Randstad Urgent-overeenkomst. Als gevolg van de bijstelling van de plannen voor de polder hoefde het Nota Ruimtebudget niet te worden aangesproken.



**Ambassadeur**

Frans Evers

**Bestuurlijk duo**

Tineke Huizinga *staatssecretaris van VenW*

Joop Binnekamp *gedeputeerde provincie Utrecht (tot eind 2008)*

Wouter de Jong *gedeputeerde provincie Utrecht (vanaf 2008)*

# OV-BUREAU RANDSTAD

Het OV-bureau Randstad is opgericht om de samenhang en samenwerking in het openbaar vervoer in de Randstad te verbeteren. Dit om ervoor te zorgen dat reizen met het openbaar vervoer in de Randstad een aantrekkelijker en vanzelfsprekende optie wordt. Verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad is nodig om de ruimtelijke en economische ambities van de Randstad te verwezenlijken en de concurrentiekracht te vergroten.

Verbetering van het openbaar vervoer vraagt om meer samenhang in het openbaar vervoer. Samenhang tussen de verschillende modaliteiten: trein, metro, tram en bus. Bovendien moet het vervoer in de verschillende delen van de Randstad meer een eenheid gaan vormen. Dat kan alleen als de negen vervoersautoriteiten in de Randstad intensief samenwerken. Het OV-bureau Randstad richt zich op de ontwikkeling van een samenhangend, hoogwaardig OV-netwerk, het bevorderen van ketenmobiliteit en het vergroten van de betrokkenheid van de decentrale overheden bij spoorvervoer in de Randstad.

Het OV-bureau Randstad is het resultaat van twee projecten in Randstad Urgent: 'Korte Termijnmaatregelen Ketenmobiliteit' en 'Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad'.

Het project 'Korte Termijnmaatregelen Ketenmobiliteit' richtte zich op maatregelen die bijdragen aan een betere ketenmobiliteit. Het project omvatte tientallen maatregelen om de ketenmobiliteit te verbeteren. Concreet ging het om de inrichting van P+R-terreinen, fietsenstallingen en OV-knooppunten. Maar ook om dynamische reizigersinformatiesystemen en het verbeteren van fietsverbindingen op enkele corridors. Het ging om kleinere, snel te realiseren ingrepen op tal van plaatsen in de Randstad. De ontwikkeling van deze maatregelen lag vooral bij de regionale en lokale overheden in samenwerking met

de openbaar vervoersbedrijven. Ambassadeur Brouwer-Korf heeft in april 2008 de bundel met maatregelen aangeboden aan minister Eurlings. In 2009 gaf het project het gezamenlijk P+R-beleid in de Randstad vorm. Ter bevordering van ketenmobiliteit is het traject naar multimodale reisinformatie in 2015 geschetst. Het kabinet maakte € 70 mln. extra vrij voor actief fietsbeleid, zoals het verbeteren van fietsroutes met als doel het bevorderen van fietsgebruik.

Het tweede project was de 'Verkenning één OV-Autoriteit in de Randstad'. De verkenning richtte zich op de noodzaak, wenselijkheid en mogelijkheden van één autoriteit voor alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein). Er werden vier opgaven benoemd. Opgave één is het opstellen van een gezamenlijk beeld van een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het openbaar vervoer in de Randstad. De tweede is het identificeren en realiseren van ontbrekende, regiogrensoverschrijdende verbindingen, op basis van een analyse van de witte vlekken op Randstadniveau. De derde opgave is het maken van voorstellen voor het structureel verbeteren van de ketenmobiliteit binnen de Randstad. En de vierde is het verder uitwerken van een grotere betrokkenheid van de decentrale overheden bij de aansturing van het regionaal spoorvervoer.



## Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit

### Ambassadeur

Annie Brouwer-Korf

### Bestuurlijk duo

Camiel Eurlings *minister van VenW*

Bert Lubbinge *portefeuillehouder*

*Bestuur Regio Utrecht*

## OV-bureau Randstad

### Ambassadeur

Jeltje van Nieuwenhoven

### Bestuurlijk duo

Tineke Huizinga-Heringa *staatssecretaris*

*van VenW (tot februari 2010)*

Camiel Eurlings *minister van VenW*

*(vanaf februari 2010)*

Leen Verbeek *lid Dagelijks Bestuur stadsregio*

*Amsterdam (tot november 2009)*

Asje van Dijk *gedeputeerde provincie*

*Zuid-Holland (vanaf november 2009)*



## PLAN VAN AANPAK OV-BUREAU RANDSTAD

Acties waar het OV-bureau concreet mee aan de slag is gegaan:

- Verbetering van overstapinformatie in voertuigen;
- Openingstijden OV-fiets;
- Verplichte reisinformatie via de Wet Personenvervoer 2000;
- P+R naar een gezamenlijke strategie;
- Randstadnet 2028 'de belofte aan de reiziger';
- Uitwerking ruimtelijke ontwikkeling en OV in samenhang.

Binnen het OV-bureau Randstad werken ministerie van VenW, provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, provincie Utrecht, provincie Flevoland, stadsregio Amsterdam, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden en Bestuur Regio Utrecht samen om de samenwerking en samenhang in het openbaar vervoer te bewerkstelligen.

Bestuurlijk werd geconcludeerd dat versterking van de samenhang van en samenwerking in het openbaar vervoer in de Randstad het meest gediend is met een inhoudelijke aanpak. Daarom werd afgesproken om de vier in de verkenning benoemde concrete OV-vraagstukken in de Randstad aan te pakken en op te lossen. De betrokken overheden besloten een bureau op te richten, dat hen hierbij zal ondersteunen. Aan het OV-bureau Randstad ligt een bestuursovereenkomst ten grondslag die door alle deelnemende overheden is onderschreven. Met het ondertekenen van deze bestuursovereenkomst zijn de activiteiten met betrekking tot het Randstad Urgent-project 'Korte Termijnmaatregelen Ketenmobiliteit' overgeheveld naar het OV-bureau. Daarmee zijn de afspraken van dit project afgerond en verviel 'Korte Termijnmaatregelen Ketenmobiliteit' als zelfstandig project in het programma Randstad Urgent.

In september 2009 stelde de directieraad van het OV-bureau het Plan van Aanpak Ketenintegratie vast en in december 2009 het plan van aanpak HOV-netwerk Randstad 1e fase. In dit kader organiseerde het OV-bureau in januari en maart 2010 bestuurlijke werkconferenties waar vastgesteld werd dat reizigers het meest gebaat zijn bij OV dat wat betreft uiterlijk en kwaliteit goed en eenduidig herkenbaar is. Daarnaast werd

geconcludeerd dat toegewerkt moet worden naar één hoogwaardig netwerk met één merknaam voor het OV in de hele Randstad. Het OV-bureau concretiseert dit in een rapportage Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de Randstad.

In januari 2010 is het Plan van Aanpak Betrokkenheid decentrale overheden bij het personenvervoer per spoor door de directieraad vastgesteld. In het voorjaar van 2010 stelde het bestuurlijk duo het werkplan 2010 vast.

De internationaal vermaarde Nederlandse architect Rem Koolhaas, *keynote speaker* op de Randstad Urgent conferentie van november 2009, was onder de indruk van de manier van werken met Randstad Urgent. Maar hij hield de conferentiegangers wel een spiegel voor: "Ik wil verbazen met wat feiten." Koolhaas constateerde dat de Randstad relatief dunbevolkt is in vergelijking met Londen en Parijs. Hij liet ook zien dat het regionaal vervoerssysteem een lappendeken is van verschillende aanbieders van openbaar vervoer. Zijn verhaal onderstreepte de urgentie van het OV-Bureau Randstad om daarin een grote stap voorwaarts te maken.



# WATERVEILIGHEID CENTRAAL HOLLAND

Het project Waterveiligheid Centraal Holland is een vervolg op het project Compartimentering case Centraal Holland. Daarin werd een verkenning gedaan naar de vraag of en onder welke voorwaarden compartimentering een geschikte methode is om het overstromingsrisico van Centraal Holland te verkleinen. Het compartimenteren van dijkringen is één van de mogelijkheden om de gevolgen van een overstroming te verkleinen, omdat bij een doorbraak van de waterkering slechts een gedeelte van het gebied overstroomt. De huidige regionale waterkeringen zijn al een vorm van compartimentering.

De verkenning was gericht op dijkkring 14, dat is het gebied dat omsloten wordt door de kustlijn van Hoek van Holland tot IJmuiden, het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Hollandse IJssel en de Nieuwe Maas/Waterweg. Dit gebied vertegenwoordigt veel economische waarde en er wonen in totaal drie miljoen mensen. Als delen van het gebied onder water zouden lopen heeft dat grote gevolgen.



#### Ambassadeur

Wim van Vierssen

#### Bestuurlijk trio

Tineke Huizinga-Heringa

staatssecretaris van VenW

Lenie Dwarshuis-van de Beek

gedeputeerde Zuid-Holland

Renske Kruisinga, gedeputeerde

Noord-Holland

In maart 2008 sprak het bestuurlijk trio af een vervolgstudie uit te laten voeren naar systeemwerking (cascade-effecten tussen dijkringen) en regionale waterkeringen. In juli 2008 werd de landelijke studie naar compartimentering afgerond. De beleidskeuze en vervolgacties zijn opgenomen in het Nationale Waterplan. Binnen het aansluitende project Waterveiligheid Centraal Holland zijn twee vervolgstudies uitgevoerd: een studie naar oplossingsrichtingen om Centraal Holland te beschermen tegen overstromingen vanuit het rivierengebied en een studie naar de standzekerheid van regionale waterkeringen.

De belangrijkste conclusies uit de studies zijn dat de keringen die dijkkring 14 beschermen tegen een overstroming uit de Nederrijn/Lek naar verwachting te laag zijn om dijkkring 14 de wettelijke veiligheid (overschrijdingskans van 1:10.000 per jaar) te bieden. De bestuurders hebben besloten tot een vervolgstudie, waarin een aantal oplossingsrichtingen verder wordt verkend. Dit vervolgonderzoek wordt nauw afgestemd op de landelijke ontwikkelingen. Het betreft de derde toetsing van de primaire waterkeringen en de ontwikkelingen in het kader van het Deltaprogramma. Vooral het Deelprogramma Veiligheid, waar gewerkt wordt aan de voorbereiding van de nieuwe waterveiligheidsnormen is van belang. Ook zal afstemming plaatsvinden met het Deelprogramma Rijnmond/Drechtsteden.

Bij een onverhoopte doorbraak van een primaire waterkering blijken de regionale keringen langs boezemwateren een belangrijke compartimenterende rol te spelen. Uit het onderzoek naar de standzekerheid van regionale keringen blijkt echter dat men niet zonder meer kan uitgaan van standzekerheid. Deze problematiek wordt meegenomen bij de implementatie van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's.



# KUNST EN CULTUUR IN DE RANDSTAD

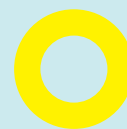
**In het project Kunst en Cultuur in de Randstad hebben het Rijk en de grote steden de handen ineengeslagen. Samen met kunst- en cultuurinstellingen ontwikkelen ze een verbeterd aanbod om de internationale betekenis en concurrentiepositie van kunst en cultuur in de Randstad te versterken en de Randstad te promoten. Dit mondt uit in een reeks culturele activiteiten, een marketingplan en een promotiecampagne. Ook wordt gewerkt aan het opheffen van procedurele beperkingen en de bestuurlijke versnippering.**

In juni 2008 hebben het Rijk, de vier grote gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en toonaangevende kunstinstellingen in de Randstad afspraken gemaakt over samenwerking.

Begin februari begon de speciaal aangestelde functionaris, Geert Boogaard, aan het maken van een plan van aanpak. "Het project gaat over het versterken van de internationale positie van kunst en cultuur in de Randstad; over innovatieve cultuurmarketing," zei hij. "En dat betekent vooral zoeken naar synergie en vormen van samenwerking. Binnen de kunstensector, maar vooral ook met de wereld daarbuiten, zoals met de wetenschap en het hoger (kunst)onderwijs."

In het najaar van 2009 stelden de vier wethouders Cultuur van de grote steden en de minister van OCW een Plan van Aanpak vast: 'Arts Holland: méér buitenlands publiek, voor méér kunst en cultuur'. Het project is gepresenteerd bij een bijeenkomst van de Cultureel Attachés in Amsterdam in oktober 2009. In het plan van aanpak wordt een aantal ideeën voor concrete projecten gegeven, zoals een Holland Art Map, een plattegrond

met reistijden per openbaar vervoer tussen de verschillende kunstinstellingen en Holland Art Web, een website met het totale kunst- en culturaanbod in de Randstad. Ook werd samenwerking gezocht met het Nederlands Uitburo (NUB) dat een coördinerende rol vervult en de promotie van het lokale culturele aanbod ondersteunt. Het NUB richt zich ook op de landelijke ontsluiting van het culturaanbod (de cultuuragenda) en is bij uitstek geschikt om de taak van de internationale communicatie en marketing op zich te nemen. Besloten werd dan ook om Arts Holland 'onder te brengen' bij het NUB.



**Ambassadeur**

Elco Brinkman

**Bestuurlijk duo**

Ronald Plasterk *minister van OCW*  
Carolien Gehrels *wethouder gemeente Amsterdam*



# RANDSTAD 2040

De Randstad moet in 2040 een economisch aantrekkelijk gebied zijn waar mensen graag wonen, werken en ontspannen. Die ambitie en een aantal lange termijn-ontwikkelingen, zoals de klimaatverandering, mobiliteits- en bevolkingsgroei en economische vooruitzichten, waren aanleiding om een lange termijnvisie voor de Randstad op te stellen. Deze visie moet, voortbouwend op het huidige beleid, een antwoord geven op de opgaven waar de Randstad voor staat en eraan bijdragen dat de Randstad in de toekomst een duurzame en concurrerende Europese topregio is.

In aansluiting op de vaststelling van de Nota Ruimte riep de Eerste Kamer in januari 2006 de minister van VROM op een lange termijnperspectief te schetsen voor met name de Randstad. Het kabinet stelde vlak voor de zomer van 2007 de Startnotitie Randstad 2040 vast met daarin de ruimtelijke dilemma's. In september 2008 presenteerde het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040. Burgers, professionals, ontwerpers, maatschappelijke organisaties, adviesraden en uitvoeringsallianties leverden input voor deze visie. Met de structuurvisie zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende Europese topregio in 2040. Met als één van de leidende principes: 'Wat internationaal sterk is, sterker maken'. Het kabinet kiest voor een transformatie van het Groene Hart naar een veilige, klimaatbestendige Groenblauwe Delta, voor verdergaande verdichting van de steden (door bijvoorbeeld meer hoogbouw), voor een betere aansluiting op het internationale netwerk van hogesnelheidslijnen en voor beter regionaal openbaar vervoer. Daarnaast kiest het kabinet ervoor gericht te investeren in de economisch sterke punten in de Randstad. Het wil de diverse metropolitane kracht van Amsterdam in combinatie met Schiphol uitbouwen en benutten en de specifieke internationale functies in Rotterdam, Den Haag en Utrecht versterken. Na een

jarenlange focus op de mainports, ondersteunt het kabinet met de structuurvisie de toenemende betekenis van steden als economische, sociale en culturele motoren van ons land. Die accentverschuiving in de structuurvisie past bij de recente lange termijnsenario's van het Centraal Planbureau die voor onze economische toekomst het belang van mensen en steden eveneens ondersteunen. De Structuurvisie Randstad 2040 toont daarmee ook een groot deel van de ruimtelijke agenda voor de komende jaren.

Met de publicatie van de Structuurvisie Randstad 2040 is de visievorming in het kader van het project Randstad 2040 succesvol afgerond.

## Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten

Op basis van evaluatieonderzoek naar de eerste en tweede generatie sleutelprojecten en verschillende adviezen, besloot het kabinet in juli 2009 een MIRT-verkenning te starten naar nieuwe Randstad Sleutelprojecten voor de periode na 2020. De MIRT-Verkenning Randstad Sleutelprojecten richt zich op de vraag welke



**Ambassadeur**

René Smit

**Bestuurlijk trio Structuurvisie Randstad 2040**

Jacqueline Cramer *minister van VROM*

Maarten van Poelgeest *wethouder*

*gemeente Amsterdam*

Marnix Norder *wethouder gemeente*

*Den Haag*

**Bestuurlijke trekker Randstad Sleutelprojecten en Randstad 2040 Uitvoeringsallianties**

Jacqueline Cramer *minister van VROM (tot februari 2010)*

Tineke Huizinga-Heringa *minister van VROM (vanaf februari 2010)*

grote, integrale projecten de kabinetskeuzes voor de lange termijn kracht bij kunnen zetten. Daartoe wordt eerst een beeld gegeven van de regio's met de grootste ruimtelijke opgaven ('sleutelgebieden'). Vervolgens wordt op basis van een afweegkader met criteria een aantal opties voor projecten nader onderzocht. Of het instrument 'sleutelprojecten' wordt ingezet is een keuze die aan het komende kabinet zal worden voorgelegd. Projecten met een dergelijk Rijkscommitment bleken in de evaluatie meerwaarde te kunnen hebben. Sleutelprojecten zijn projecten die een impuls kunnen geven aan het realiseren van de doelstellingen voor de Randstad, bijvoorbeeld grootschalige stedelijke ingrepen in combinatie met de Olymische ambitie. De verkenning moet inzichtelijk maken of, en zo ja, welke concrete projecten substantieel kunnen bijdragen aan het behalen van de integrale doelstellingen uit de structuurvisie. In 2011 zal het kabinet besluiten of het één of meer van de opties die uit de verkenning komen, wil benoemen tot sleutelproject.

#### **Randstad 2040 Uitvoeringsallianties**

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. De onderwerpen van deze uitvoeringsallianties hangen nauw samen met de lange-termijnkeuzes voor de Randstad. In de uitvoeringsallianties werken belanghebbende partijen (overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties) samen met één of meerdere ministeries. Doel van de uitvoeringsallianties is te komen tot concretisering en uitvoering van de ideeën en projecten die zijn benoemd in de Structuurvisie Randstad 2040. De alliantiewerkwijze is in veel opzichten nieuw en passend bij een andere, meer maatschappelijk georiënteerde overheid.

Het gaat om de volgende allianties:

- Centrum- en knooppuntontwikkeling;
- Zeehavens (Amsterdam en Rotterdam);
- Den Haag Stad van recht, vrede en veiligheid;
- Stedelijke transformatie en verdichting;
- Klimaatbestendige steden;
- Economische structuurversterking regio Rotterdam-Den Haag;
- Groenblauwe topkwaliteit in en nabij de steden.

Op het afsluitende Randstad 2040 congres in februari 2010 boden vijf van de zeven allianties hun eindproduct aan de minister van VROM aan. Half april 2010 werd een druk bezochte bijeenkomst belegd voor de Randstad 2040 uitvoeringsallianties, waar doen, leren en concluderen over het werken in en met allianties centraal stond.



# TRANSITIE GREENPORTS

**Het project Transitie Greenports heeft als doel de concurrentiepositie van de tuinbouwsector te versterken, het werk-, woon-, en leefklimaat te verbeteren en de energie- en waterinfrastructuur duurzamer te maken. De internationale concurrentiekracht van de Nederlandse tuinbouw vindt zijn oorsprong in enkele grote ruimtelijke kernclusters, de greenports. In de greenports is er een intensieve interactie tussen de verschillende bedrijven, kennisinstellingen en veilingen uit de tuinbouwsector. De greenports kunnen vergeleken worden met logistieke mainports als Schiphol en Rotterdam; het aandeel van Nederlandse bloembollen in de wereldhandel is maar liefst 90 procent. Om een sterke speler op de wereldmarkt te blijven moeten de greenports zich verder kunnen ontwikkelen.**

Het gaat in dit project naast het versterken van de internationale economische concurrentiepositie van de tuinbouwsector ook om het verbeteren van het werk-, woon- en leefklimaat in de greenportregio's en het verduurzamen van de energie- en waterinfrastructuur. Ook het verbinden van de kust met het Groene Hart via ecologische en recreatieve verbindingen en van de greenports met de mainports en de marktgebieden door middel van infrastructurele verbindingen zijn onderdeel van dit project.

In het project staat een aantal zaken op het programma: besluitvorming over de integrale gebiedsontwikkeling van de Poelzone in het Westland, de herstructurering en recreatieve ontsluiting in Oostland (onder de A12, omgeving Berkel, Bergschenhoek, Bleiswijk, Pijnacker), en de integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek. Daarnaast was de definitieve (Rijks)besluitvorming over de versnellingsprojecten van de Nota Ruimte voor de greenports in de Randstad onderdeel van het project. Die projecten zijn inmiddels in uitvoering.

In 2008 werd voor het project Transitie Greenports een koepelvisie geschreven, waarmee de deelgebieden in het project in een integraal verband geplaatst werden. Het kabinet kende ruim € 30 mln. toe voor de versnellingsprojecten Greenports op zes locaties in de Randstad. Daarvan was € 6 mln. bestemd voor het Greenportproject Primaviera, onderdeel van de Greenport Aalsmeer. Met de bijdrage uit het Nota Ruimtebudget wordt het gehele gebied integraal ontwikkeld. Er komt een nieuwe glastuinbouwlocatie, het oude aansluitende glasgebied Rijsenhout wordt geherstructureerd en – in samenhang met het project Werkstad A4/ACT – infrastructuur ontwikkeld.





**Ambassadeur**  
Ellen Verkoelen  
**Bestuurlijk duo**  
Gerda Verburg, *minister van LNV*  
Sjaak van der Tak, *burgemeester*  
*gemeente Westland*

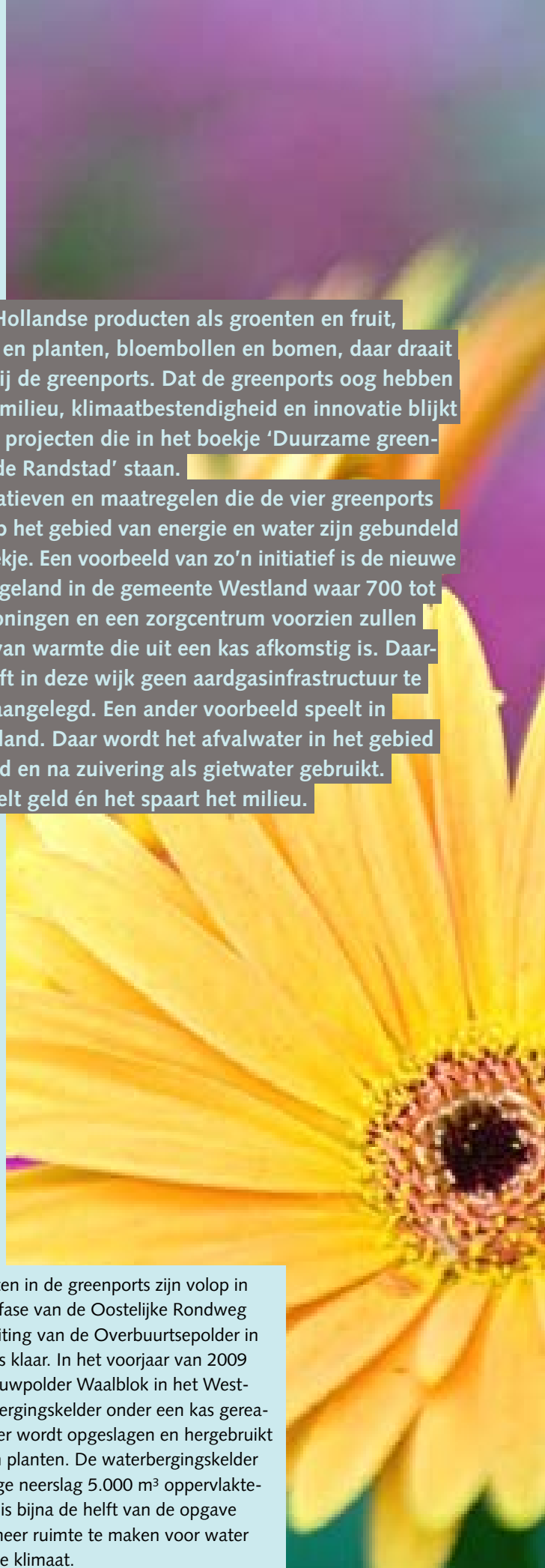
Binnen het project Transitie Greenports liep het Gebiedsontwikkelingsplan Duin- en Bollenstreek achter op de andere plannen. De bestuurlijke trekkers hebben, samen met ambassadeur Ellen Verkoelen, de andere bestuurders in dit gebied aangespoord tot actie. Dit heeft er toe geleid dat het gebiedsontwikkelingsplan alsnog op 1 juli 2008 door de zes betrokken wethouders is ondertekend en de vertraging is ingelopen. "De bestuurders in het gebied hebben elkaar gevonden en de gemeenteraden zijn nu aan de beurt om elkaar eveneens te gaan vinden in deze vernieuwde vorm," zei ambassadeur Verkoelen. "Het opnemen van de Greenports in Randstad Urgent heeft gezorgd voor een enorme versnelling. De trekkers hebben hun rol zeer serieus opgepakt en daardoor is er enthousiasme ontstaan. Wat dat betreft is de betrokkenheid van allen binnen dit project een voorbeeld voor die projecten waar het stroperig dreigt te worden." In december 2009 werd de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport voor de Greenport Duin- en Bollenstreek vastgesteld. In maart 2010 werd de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij opgericht waarin beleid, uitvoeringskracht en geld gebundeld worden om de uitvoering van de structuurvisie vorm te geven.

Het project Transitie Greenports werkt samen met het project Hof van Delfland in de uitwerking van plannen voor de Poelzone (gemeente Westland) en Oostland-Groenzone (gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp). Het gaat hierbij om het realiseren van groen-recreatieve infrastructuur en herstructurering in de greenports: een duurzame en goed ontsloten productie-infrastructuur, vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en het oplossen van de waterproblematiek. Het kabinet heeft in 2009 besloten tot een Rijksbijdrage van € 34,9 mln. uit het Nota Ruimtebudget.

Typisch Hollandse producten als groenten en fruit, bloemen en planten, bloembollen en bomen, daar draait het om bij de greenports. Dat de greenports oog hebben voor het milieu, klimaatbestendigheid en innovatie blijkt uit de 31 projecten die in het boekje 'Duurzame greenports in de Randstad' staan.

Alle initiatieven en maatregelen die de vier greenports nemen op het gebied van energie en water zijn gebundeld in dit boekje. Een voorbeeld van zo'n initiatief is de nieuwe wijk Hoogeland in de gemeente Westland waar 700 tot 1.200 woningen en een zorgcentrum voorzien zullen worden van warmte die uit een kas afkomstig is. Daardoor hoeft in deze wijk geen aardgasinfrastructuur te worden aangelegd. Een ander voorbeeld speelt in het Oostland. Daar wordt het afvalwater in het gebied verzameld en na zuivering als gietwater gebruikt. Dat scheelt geld én het spaart het milieu.

De versnellingsprojecten in de greenports zijn volop in uitvoering. De eerste fase van de Oostelijke Rondweg Boskoop en de ontsluiting van de Overbuurtsepolder in Bleiswijk zijn inmiddels klaar. In het voorjaar van 2009 werd in de glastuinbouwpolder Waalblok in het Westland de eerste waterbergingskelder onder een kas gerealiseerd. Het regenwater wordt opgeslagen en hergebruikt voor het begieten van planten. De waterbergingskelder kan in geval van hevige neerslag 5.000 m<sup>3</sup> oppervlaktewater opvangen. Dat is bijna de helft van de opgave voor het gebied om meer ruimte te maken voor water door het veranderende klimaat.



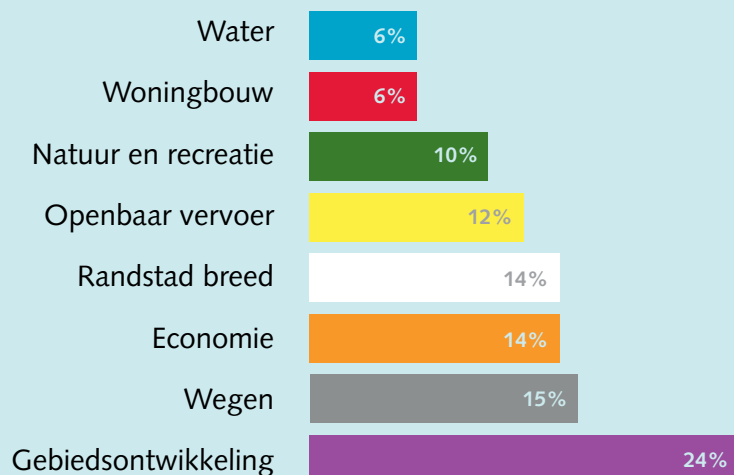
# RANDSTAD URGENT IN CIJFERS\*

Programmaperiode **2007-2010**

Aantal projecten **40**

Aantal besluiten/mijlpalen gehaald **242**

Per mei 2010 in uitvoering **11** projecten



Bij realisatie van alle besluiten/mijlpalen gaat het om: **150.000** nieuwe woningen, **5.000** hectare groen en natuur, **800** hectare water en waterberging, **2.600** hectare bedrijventerreinen/kassen, **2,5** miljoen m<sup>2</sup> kantooroppervlak, **230** kilometer weg wordt verbreed en **20** kilometer nieuw aangelegd, **85** kilometer spoor met grote knelpunten wordt onder handen genomen. Daarnaast zijn maatregelen genomen voor de verbetering van het fiets- en busverkeer en reizigersinformatie op perrons.

Gelden gereserveerd voor alle Randstad Urgent-projecten in de periode 2008-2020: ruim € **16** mld. (circa € **14** mld. vanuit het Rijk en € **2** mld. vanuit de regio)

## Top 6 (meeste geld)

- 1 Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (€ 3,8 mld.)
- 2 Draaischijf Nederland (€ 2,6 mld.) (Ring Utrecht + knooppunt Hoevelaken + A27/A1 + A28)
- 3 Mainport Rotterdam (PMR) (€ 1,5 mld.)
- 4 A15 Maasvlakte-Vaanplein (€ 1,4 mld.)
- 5 Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) (€ 1,3 mld.)
- 6 Flessenhalzen A4 en A12 (€ 1,2 mld.)

Nota Ruimtebudget aan Randstad Urgent-projecten € **422** mln.

\* Tot 31 mei 2010





### **Fotografie Stand van de Randstad**

Ellen Vanhamme, Rijkswaterstaat, Wiebe Kiestra, Arenda Oomen, Jan Zijderduijn, DPI Animation House, beeldbank VenW, Carel van Hees, Mecannoo, Tineke Dijkstra, stadsgewest Haaglanden, gemeente Midden-Delfland, Amsterdam Airport Area, Kees van der Veer, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Almere, Mike Muizebelt, Falco Hassink, beeldbank VROM, Stijn Decorte, Pim Jansen, stadregio Amsterdam, Maarten van de Velde.

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Geprobeerd is de rechthebbenden van alle afbeeldingen te achterhalen. Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaardt Randstad Urgent geen aansprakelijkheid.

## WERK IN UITVOERING

- Zuidplaspolder
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Stadshavens Rotterdam
- Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam
- Aanpak Zwakke Schakels
- Flessenhalzen A4 en A12

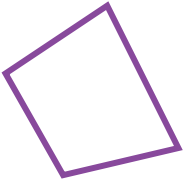




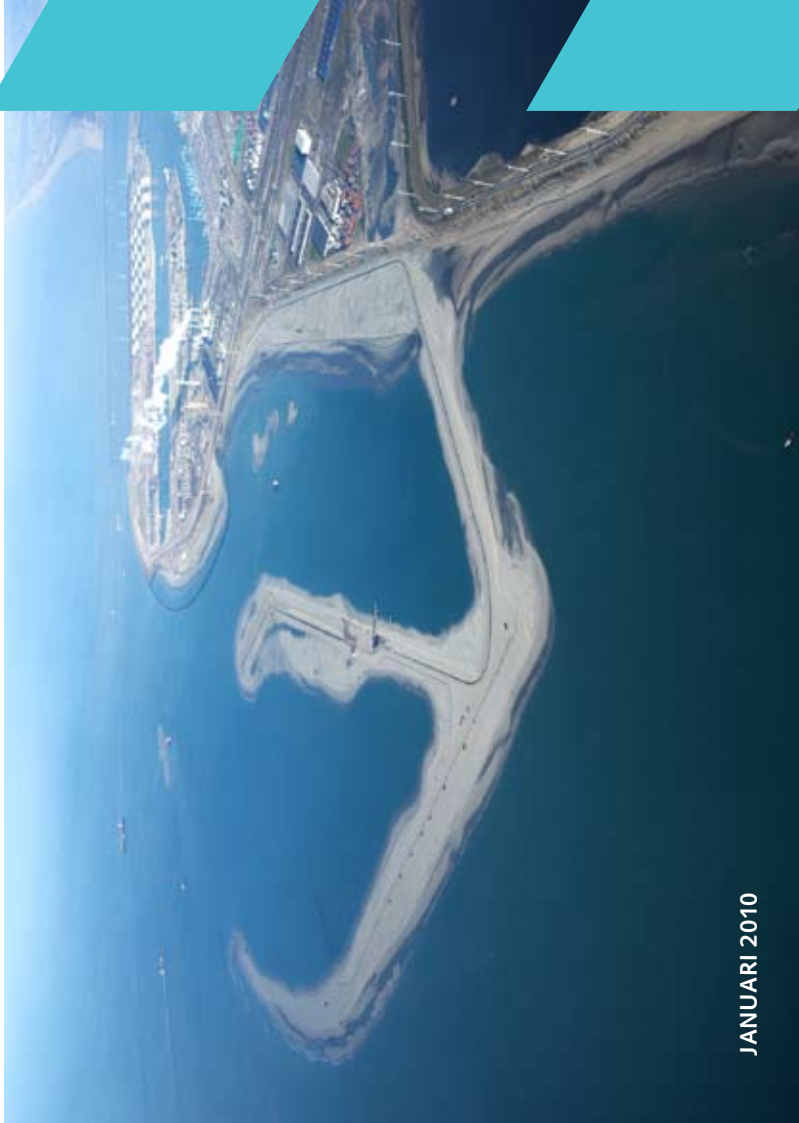
## ZUIDPLASPOLDER

In juni 2009 gaf minister Cramer tijdens een werkbezoek het startsein voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder. Met het energieweb krijgen kassen CO<sub>2</sub> uit de Rijnmond; de restwarmte gaat naar woningen. Ook komt er een gesloten watersysteem dat rioleringen overbodig maakt. De kastuinbouw wordt gesaneerd en innovatief gemaakt. Er zijn in de Zuidplaspolder 7.000 woningen gepland, in combinatie met glastuinbouw, natte natuur en waterberging. (Fotografie: Arenda Oomen)

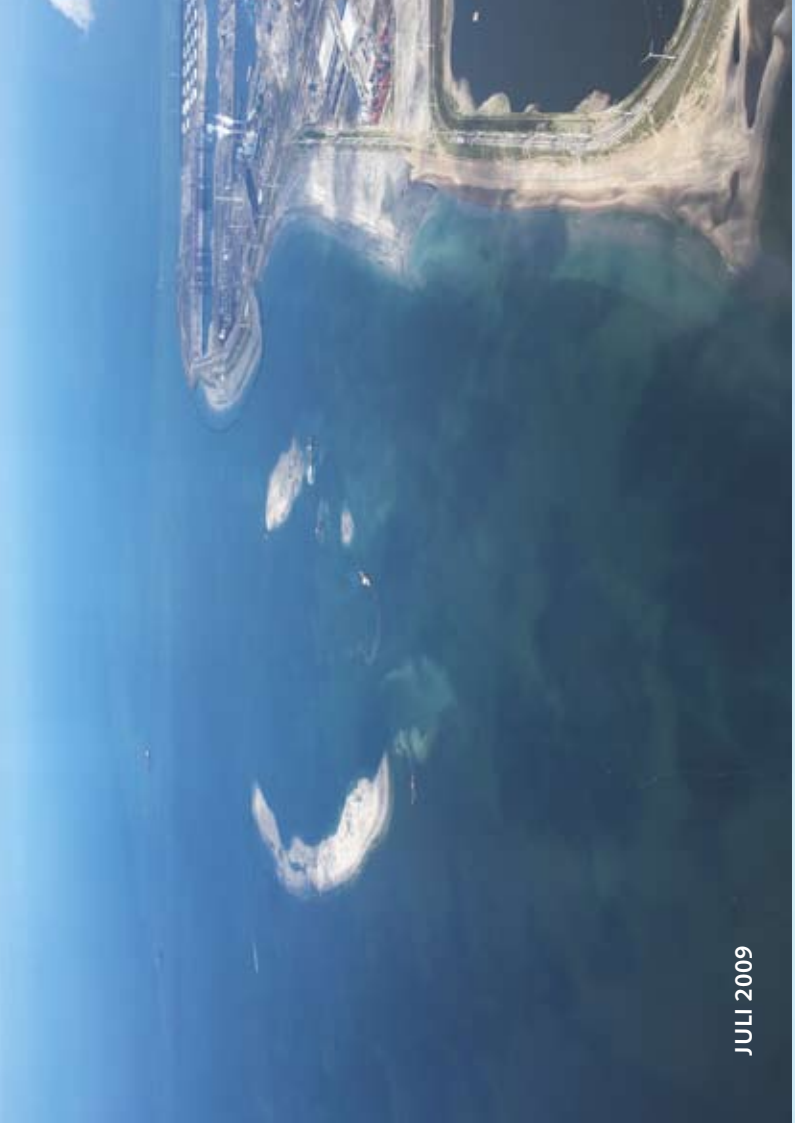
# PROJECT MAINPORTONTWIKKELING ROTTERDAM



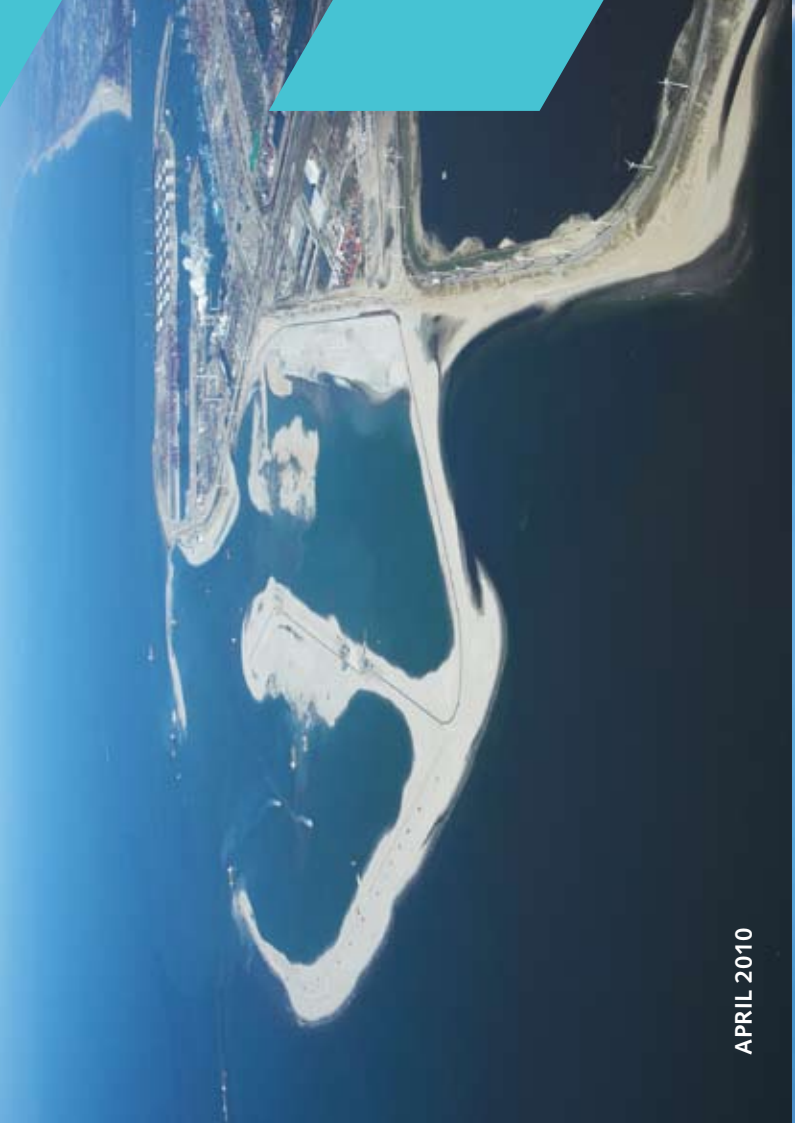
JANUARI 2009



JANUARI 2010



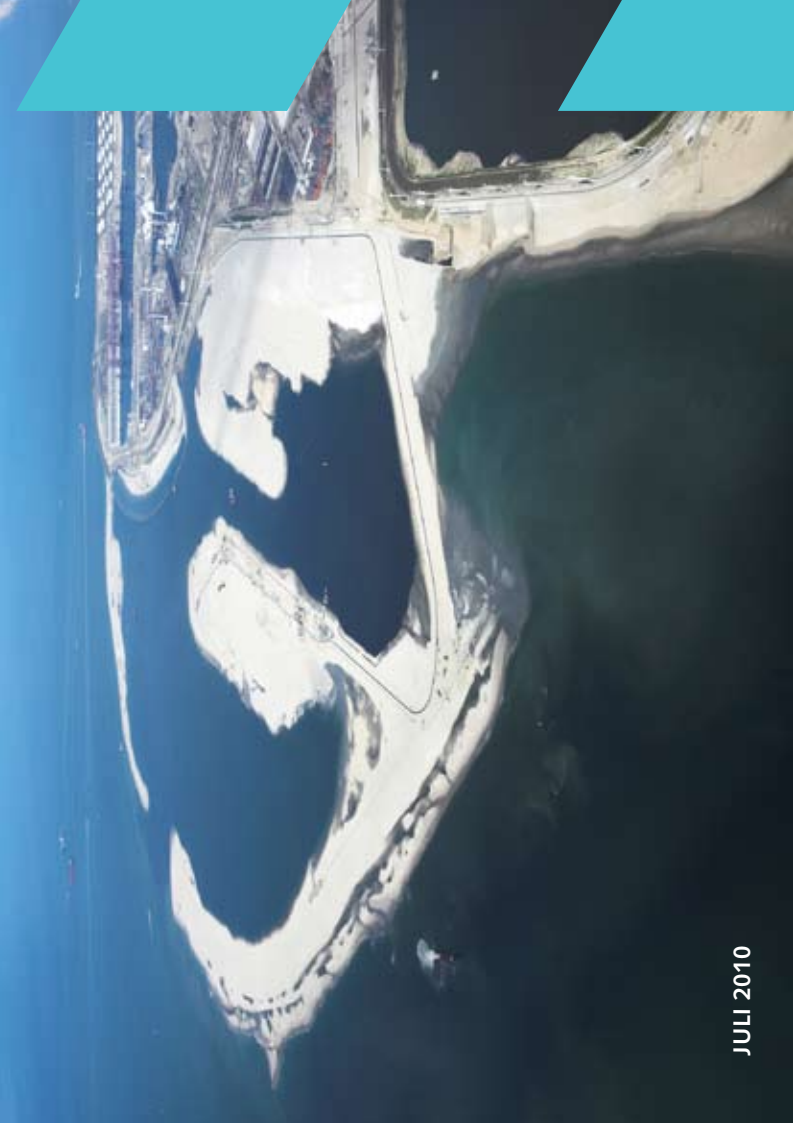
JULI 2009



APRIL 2010



OKTOBER 2009

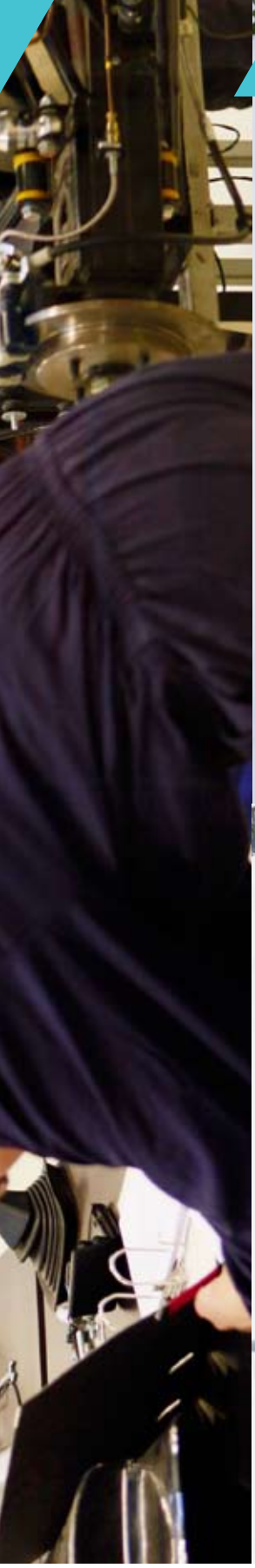


JULI 2010

In september 2008 is gestart met de aanleg van Maasvlakte 2. In het voorjaar van 2010 was ruim de helft van het benodigde zand voor de aanleg uit zee gewonnen. In totaal wordt in de eerste fase van het project 240 miljoen m<sup>3</sup> zand opgespoten. Begin augustus 2010 staat de teller op 156 miljoen m<sup>3</sup>. (Fotografie: Aeroview)



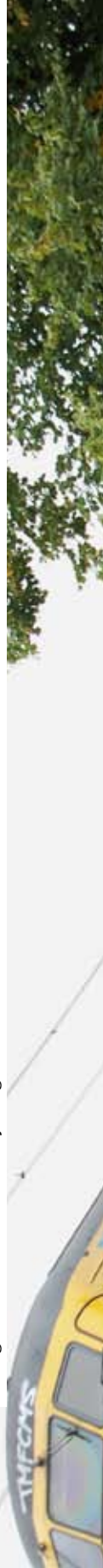




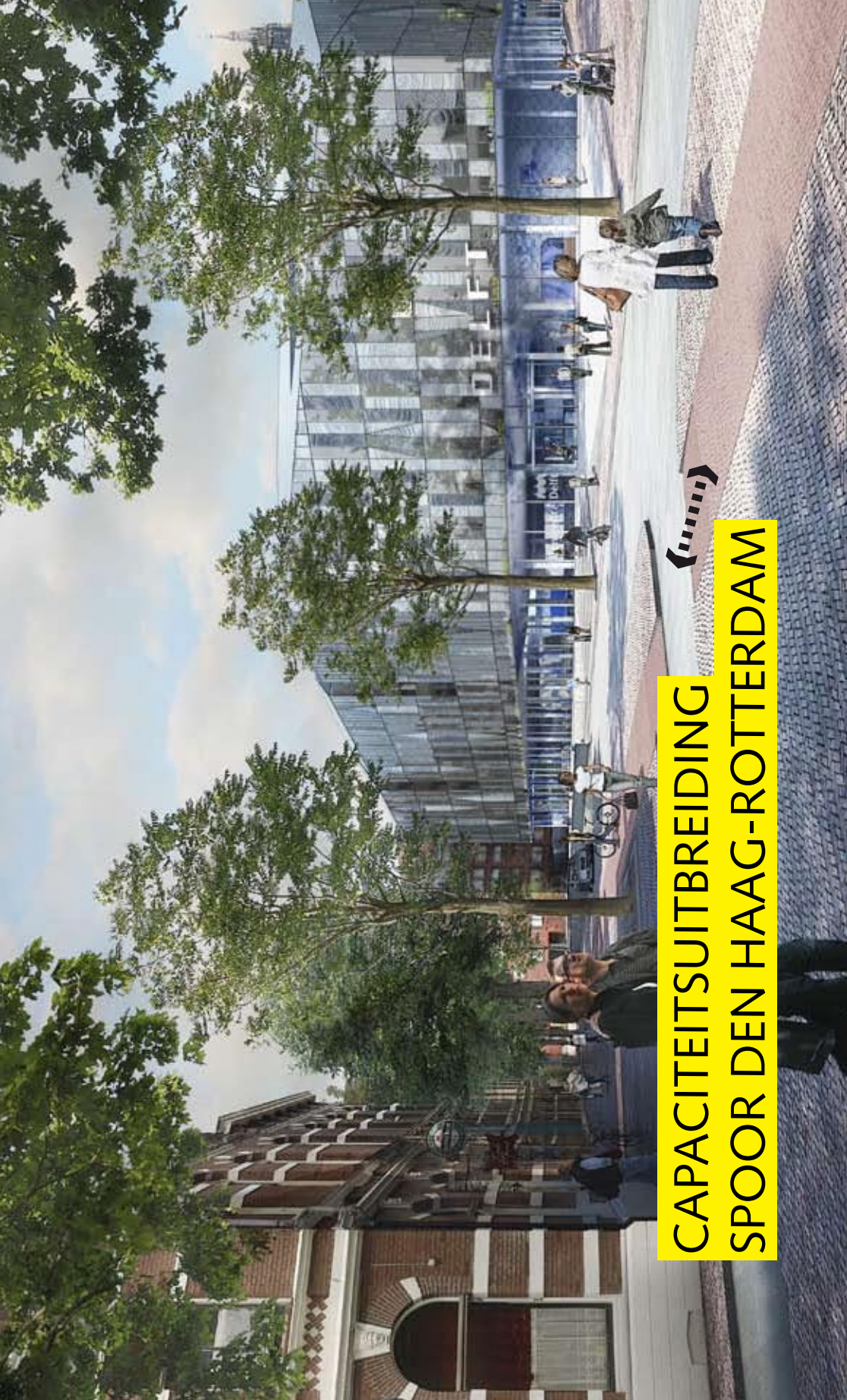
## STADSHAVENS ROTTERDAM



In juni 2010 is het Drijvend Paviljoen in de Rotterdamse Rijnhaven geopend, het expertisecentrum van de innovatieve en inspirerende aanpak van klimaat, energie en water. Deze focus maakt het centrum tot de etalage en het visitekaartje van het Nationaal Watercentrum in oprichting. De RDM-campus biedt ruimte aan 1.000 studenten en tal van kleine innovatieve bedrijven. De Aqualiner is een snelle OV-verbinding tussen het centrum van Rotterdam en het RDM-terrein. Nieuwbouw geeft Katendrecht een impuls. (Fotografie: Wiebe Kiestra, Roy Borghouts, Carel van Hees)







## CAPACITEITSUITBREIDING SPOOR DEN HAAG-ROTTERDAM

In 2009 startten de voorbereidende werkzaamheden voor de spoorzone in Delft, zoals het verleggen van kabels en leidingen, het slopen van gebouwen, het verplaatsen van de tram en het verplanten van bomen. Het spoorviaduct dat de stad in tweeën deelt zal op termijn verdwijnen. De trein zal dan door een viersporige tunnel rijden. (Fotografie: Jopie van der Stap, Mecannoo)

# AANPAK ZWAKKE SCHAKELS





De Zuid-Hollandse kust is op een aantal plaatsen niet sterk genoeg om de veiligheid op langere termijn te kunnen waarborgen. De werkzaamheden voor versterking van deze 'zwakke schakels' zijn in volle gang. De aanleg van de 'dijk-in-duinconstructie' in Noordwijk werd in 2008 afgerond. In Scheveningen begonnen de werkzaamheden voor de 'dijk-in-boulevardconstructie' in januari 2010. In juni 2010 werd de versterking van de kust in Kijkduin opgeleverd. (Fotografie: Tineke Dijkstra)



NOOD U

EM  
POF

P.J.C  
SPO

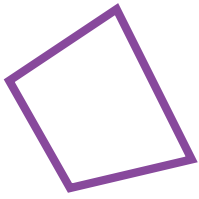


## FLESSENHALZEN A4 EN A12



In september 2009 trilde minister Eurlings de eerste damwand voor de verbreding van de A4 Burgerveen-Leiden de grond in. De A4 Burgerveen-Leiden was het eerste van 30 wegprojecten die in het kader van de Spoedaanpak Wegen versneld 'op de schop' gingen. In april 2009 werd in één weekend de aansluiting Bleiswijk op de A12 aangepast. In januari 2010 nam minister Eurlings de circa 11 kilometer lange spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda officieel in gebruik door vanuit de bus per telefoon het rode kruis op de matrixborden om te zetten in een groene pijl. (Fotografie: Wiebe Kiestra, Rijkswaterstaat)

# TOEKOMSTAGENDA MARKERMEER-IJMEER



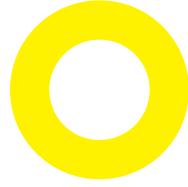




In september 2009 opende staatssecretaris Huizinga-Heringa een drijvend rietland in het Markermeer. Dit is de eerste van een serie proeven om nieuwe technieken te testen die kunnen worden gebruikt bij het realiseren van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem in het Markermeer/IJmeer. Het experiment leert dat het mogelijk is om riet te laten groeien op drijvende matten van wilgentenen, dat de mat dienst doet als golfdemper waardoor vogels 'achter' de mat kunnen schuilen bij windsterke dagen, maar ook dat het drijvend vermogen harder achterruit gaat dan verwacht. (Fotografie: Rijkswaterstaat)



# KUNST EN CULTUUR IN DE RANDSTAD



**ARTS HOLLAND**  
the world's arts district

ROUTES  
INSIDERS GUIDE  
48 HOURS  
AGENDA  
MAP

LANDMARKS  
EVENTS  
FASHION & DESIGN  
DANCE & THEATER  
FILM & MUSIC

FOOD CULTURE  
ARCHITECTURE  
MUSEUMS & GALLERIES  
DIRECTORY

Events:

## THE WORLD'S BIGGEST INDOOR JAZZ FESTIVAL

NORTH SEA JAZZ  
09/July/2010 Rotterdam



ROUTES  
**DENNIS HOPPER**  
Actor, director, artist >



Museums / Galleries

### DROOG DESIGN

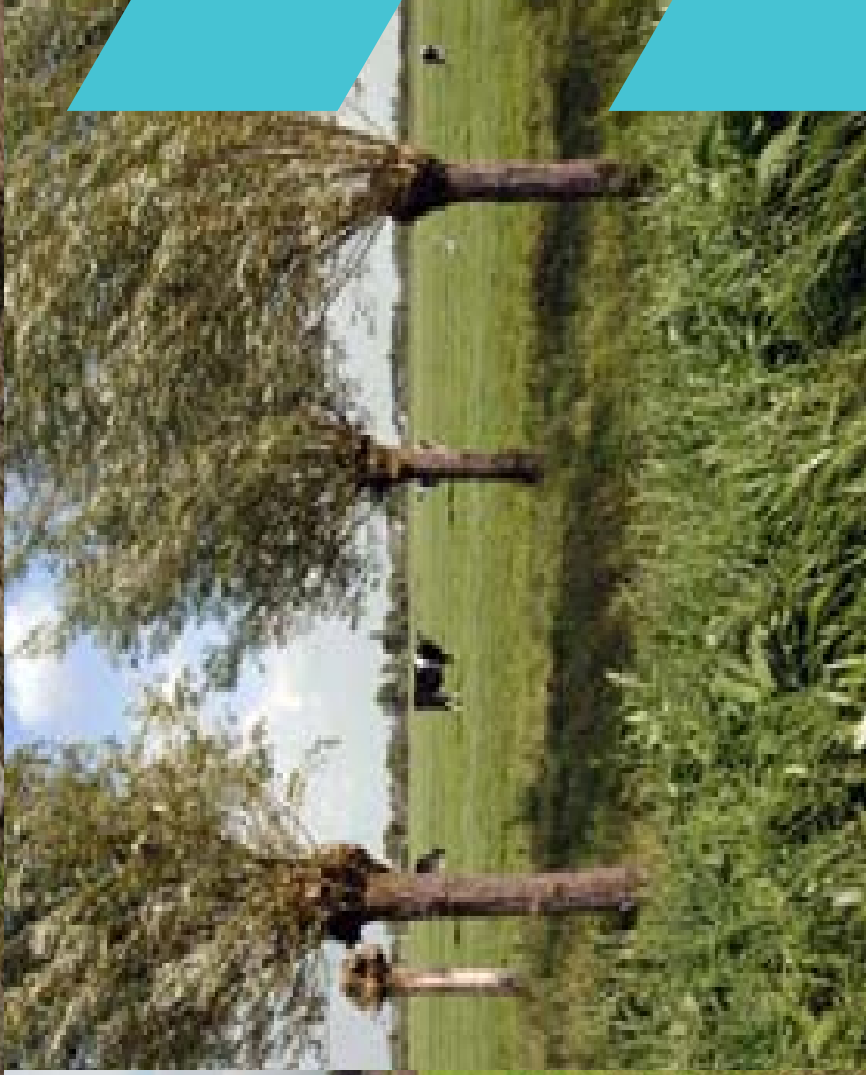
The razor's edge of Dutch Design

Conservatorij ontwerpen  
dit. Phragmites uittoesid,  
turpis. Morbis porrum nisi  
eu erat pliocereat rhoncusis,  
saanda.

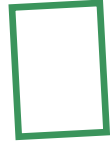








## HOF VAN DELFLAND



In maart 2010 stelden het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Midden-Delf and samen € 11 mln. beschikbaar voor het opruimen van een deel van de verspreid liggende kassen in Midden-Delf and. De eerste kassen zijn inmiddels afgebroken. De gronden worden 'teruggegeven' aan het landschap. Ze krijgen een functie voor de melkveehouderij. (Fotografie: gemeente Midden-Delf and, beeldbank VROM).

Flessenhuizen A4 en A12

— Toekomstagenda

— Markermeer-IJmeer

— Kunst en cultuur in de Randstad

WERK IN UITVOERING

# RANDSTAD URGENT WERKT





# Inhoud

Woord vooraf 5

## **INLEIDING 6**

Waar komt de Randstad vandaan? 7

## **WERKWIJZE EN ERVARINGEN 14**

Sterke Randstad, sterk Nederland 15

Een nieuwe aanpak voor snelle besluitvorming 17

De praktijk: ervaringen met Randstad Urgent 19

## **INTERVIEWS 24**

De programmaminister Camiel Eurlings 25

De programmadirecteur Jan Hendrik Dronkers 27

De duo-bestuurder Adri Duivesteijn 29

De duo-bestuurder Christiaan van der Kamp 32

De duo-bestuurder Asje van Dijk 35

De duo-bestuurder Hans Vervat 38

De ambassadeur Arie Verberk 41

De ambassadeur Duco Stadig 43

De projectleider Eric Diepstraten 46

De projectleiders Peter van der Knaap / Hans Burgers 48

De programmamanager Michiel Ruis 51

De bestuurskundige Arno Korsten 54

## **RANDSTAD MONITOR 58**

## **RANDSTAD 2040 64**



# Woord vooraf



Voor u ligt de publicatie waarmee Randstad Urgent de resultaten en ervaringen bundelt van drie jaar programmatisch werken. Randstad Urgent was één van de tien grote projecten uit het coalitie-akkoord van het kabinet Balkenende IV.

Elk jaar werd tijdens de Randstad Urgent conferentie in het najaar de balans opgemaakt en verscheen vlak daarna een jaarverslag. Geheel in de stijl van Randstad Urgent is een mooie opbouw in de loop van deze kabinetsperiode waar te nemen:

- Randstad Urgent (start 2007)
- Randstad Urgent werkt! (2007-2008)
- Dóórpakken met Randstad Urgent (2008-2009).

Helaas hebben we door de val van het kabinet niet de vier jaar kunnen volmaken. Het thema van de laatste anderhalf jaar zou zijn geweest: Randstad Urgent: uitvoering in zicht! (2009-2011), want voor een aantal projecten start in deze periode de uitvoering.

Op 31 mei 2010 werd, een half jaar vervroegd, een Randstad conferentie gehouden in de Nieuwe Kerk in Den Haag. Victor Muller vertelde daar over zijn overname van Saab. Een inspirerend verhaal over ondernemerschap en kansen pakken waar anderen ze niet zien. In zijn speech haakte programmaminister Camiel Eurlings hierop in. Hij maakte duidelijk dat het door een onorthodoxe aanpak mogelijk was om in drie jaar tijd in zo'n 40 Randstad-projecten maar

liefst 242 mijlpalen en besluiten te nemen. Dat is een prestatie die er zijn mag. Ik complimenteer iedereen die daaraan meegewerkt heeft.

Dit boek geeft een beeld van de voortgang van de projecten en het laat zien waar de uitvoering al gestart is. Daarnaast wordt de vernieuwende werkwijze toegelicht. In een reeks interviews reflecteren direct betrokkenen op hun rol in Randstad Urgent, van programmaminister tot projectleider en van bestuurlijk duopartner tot bestuurskundige. Dat is inspirerend voor wie van deze aanpak wil leren of het wil kopiëren.

Ik stel vast dat Randstad Urgent heeft aangetoond dat door een onorthodoxe manier van werken snelheid in de besluitvorming kan worden aangebracht en dat voor de Randstad belangrijke resultaten zijn geboekt.

Minister Eurlings gaf tijdens de Randstad conferentie aan dat werken à la Randstad Urgent continuering verdient. Dat geluid komt ook uit de interviews. Dat spreekt boekdelen.

Lidewijde Ongering  
*Directeur-Generaal Mobiliteit  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
(ambtelijk opdrachtgever Randstad Urgent)*

---

# INLEIDING

---



## Waar komt de Randstad vandaan?

### DÉ RANDSTAD BESTAAT NIET

De titel van het boek *De Randstad bestaat niet*<sup>1</sup> is de beste illustratie van het raadselachtige van het begrip 'Randstad'. Er staat nergens een blauw bord langs de kant van de weg dat aangeeft dat je de bebouwde kom van de Randstad binnenrijdt. Niemand zal spontaan zeggen dat-ie in de Randstad woont. Anderen zullen het eerder constateren: die komt 'uit het westen' of 'uit de Randstad'. Dat kunnen ze horen aan de spraak en vaak ook wel merken aan het gedrag. Beleidsmakers hanteren het begrip 'Randstad' al decennia, maar bij anderen is het ook al bijna net zo lang ingeburgerd. De 'Randstad' is een metafoor die blijkbaar enorm tot de verbeelding spreekt of zo treffend is dat niemand zich erover verbaast.

### INGEVING

Het verhaal gaat dat de oprichter van de KLM, Albert Plesman, de term 'Randstad' en 'Groene Hart' bedacht heeft in 1938. Op zoek naar een nieuwe locatie voor een nationale

luchthaven vloog hij over Holland en zag vanuit de lucht 'een ring van steden aan de rand van een groene open ruimte'.<sup>2</sup> Niemand weet of dit verhaal waarheid of mythe is, maar het blijft hoe dan ook een mooi verhaal. Sterker nog, in de Nederlandse traditie van de ruimtelijke ordening behoren 'de Randstad' en 'het Groene Hart' tot de meest invloedrijke metaforen of voorstellingen, stelt Ed Taverne, historicus stedenbouw en architectuur.<sup>3</sup>

Als je kijkt naar de kaart van toen, is er veel voorstellingsvermogen voor nodig om het Plesman na te zeggen en er een 'Randstad' in te zien. Je ziet eigenlijk een grondpatroon van drie onderling gelijkwaardige nationale centra, dat zich meer ontwikkelde tot een hoofdstad: Den Haag als politiek-bestuurlijk centrum, Rotterdam als knooppunt van nationale doorvoerhandel en Amsterdam als centrum van financiële en commerciële dienstverlening; Utrecht had toen nog geen

rol van betekenis. In 1924 verscheen deze hoofdstad voor het eerst op een demografische kaart, door de onderzoeker Th. van Lohuizen gepresenteerd op het Internationaal Stedebouwkundig Congres te Amsterdam. Wellicht heeft Plesman onbedoeld hieraan een naam gegeven die beter bekliefde.

### INTRODUCTIE

Feit is dat in 1958, toen de ruimtelijke ordening als nationale beleidsdiscipline een vlucht nam, het eindrapport verscheen van de Werkcommissie Westen des Lands, getiteld *De ontwikkeling van het Westen des Lands*. Deze werkcommissie was ingesteld in 1951 en had al enkele tussenrapporten uitgebracht. Dus toen het eindrapport verscheen was het begrip 'Randstad', zeker in professionele kring, al breder bekend. Er wordt wel beweerd dat met dit rapport een ruimtelijk concept werd voorgelegd dat uitvoering verdiende. Anderen menen dat het rapport slechts een ontwikkeling constateerde en vooral waarschuwde voor congestie als veel mensen naar het westen zouden trekken. Hoe dan ook, de Randstad

<sup>1</sup> Niek de Boer, *De Randstad bestaat niet. De onmacht tot grootstedelijk beleid* (Rotterdam 1996).

<sup>2</sup> [http://www.canonro.nl/de\\_Canonro\\_nl/Alle\\_icons/Randstad\\_en\\_Groene\\_hart.aspx?rId=276](http://www.canonro.nl/de_Canonro_nl/Alle_icons/Randstad_en_Groene_hart.aspx?rId=276) en [http://nl.wikipedia.org/wiki/Albert\\_Plesman](http://nl.wikipedia.org/wiki/Albert_Plesman).

<sup>3</sup> Kees Schuyt en Ed Taverne, 1950. *Welvaart in zwart-wit* (Den Haag 2000) 138.



als metafoor is nooit meer verdwenen. Hij kwam terug in de nota's ruimtelijke ordening. Sterker nog, de term raakte bekend bij brede lagen van de bevolking.

#### OLIEVLEK

In 1960 werd door Frits Goldschmeding het Uitzendbureau Amstelveen, binnen enkele jaren omgedoopt tot Randstad, opgericht. En in 1961 verscheen het eerste nummer van *Randstad*, een intrigerend, experimenteel literair tijdschrift van niemand minder dan Hugo Claus, Harry Mulisch, Ivo Michiels en Simon Vinkenoog. In de dertien nummers die zijn verschenen, in de periode 1961-1969, komt de term 'Randstad' nauwelijks voor. Dat is opmerkelijk, maar ook uitermate interessant. De redactie was voornamelijk geïnteresseerd in buitenlandse literatuur. De doelstelling was: 'Opsporen van al wat in de jonge wereldliteratuur enig belang had en daarmee de Nederlandse literatuur confronteren.' En: 'Randstad wil laten zien dat literatuur meer is dan alleen Nederlandse literatuur; het heeft een pedagogische functie, het aankweken van normbesef ten aanzien van de Nederlandse

literatuur.'<sup>4</sup> Bij Mulisch cum suis was het besef sterk aanwezig dat Nederland de luiden moest openzetten om internationaal mee te tellen. Dit tijdschrift kan makkelijk getypeerd worden als een elitair avontuur, maar het was wel de broedplaats van een groep aanstormende schrijvers en intellectuelen zoals Willem Frederik Hermans, Cees Noteboom, H.J.A. Hofland en W.L. Brugma.

Befaamd zijn de artikelen van de avantgardist Constant Nieuwenhuys, als kunstenaar van de COBRA-groep beter bekend onder de naam Constant. Daarin ontwierp hij een architectonische blauwdruk voor een utopische samenleving, die hij situeerde na zo'n 50 tot 100 jaar. Daarin figureerde ook de Randstad, niet zozeer in geografische maar vooral in mentale zin. 'Met functies als wonen, werken, verkeer, recreatie, omschrijft men de stad niet, raakt men niet aan het wezen van de stad. (...) Wat wij eigenlijk in de stad zoeken, is illegaal. Het avontuur

bestaat, maar het lijdt een kwijnend bestaan in het verborgene (...) en aan de periferie van de randstad. (...) De sfeer waarin wij leven, staat nog in het teken van de strijd om het bestaan.' De stad van de toekomst was voor Constant een omgeving met vrije mensen, met mensen die echt mensen konden zijn zonder de afhankelijkheid van de natuur. 'Een experimenteel theater, waarin slechts spelers, geen toeschouwers zijn.' In dit New Babylon zou slechts de creativiteit overblijven. 'Aan de voet van iedere sector bevindt zich een huurautostandplaats, per lift bereikbaar. Verkeer heeft voor de New-Babyloniër geen andere betekenis dan die van joy-riding.'<sup>5</sup> Constant creëerde in 1965 een groter podium voor zijn denkbeelden met een tentoonstelling in het Gemeentemuseum van Den Haag.

<sup>4</sup> Caroline Meijer, 'Een voetnoot bij Randstad', in: *Filter. Tijdschrift voor vertalen*, jaargang 1 nr. 2 (1994) 41.

<sup>5</sup> Constant, 'New-Babylon', in: *Randstad*, jaargang 2 (1962) 127-138 en Constant, 'Opkomst en ondergang van de avant-garde', in: *Randstad*, jaargang 8 (1964) 11-48.



## ‘De vlucht is geen snoepreisje, maar een *wake-up call*.’

In de kring van stedenbouwkundigen en sociologen werd de Randstad in de jaren zestig internationaal *hot*, als voorbeeld van een ‘metropool’ die door het polycentrische karakter en het vele groen ontkwam aan de verstikking en de congestie die je elders in de wereld zag.<sup>6</sup> In 1964 verscheen een Canadese documentaireserie over de visie van de stadsocioloog Lewis Mumford op de stad. Tegenover de dolgedraaide wereldstad met het vastlopende autoverkeer liet hij een goed voorbeeld zien, de Randstad. Hij gebruikte daarvoor fraaie beeldreeksen van de beroemde Nederlandse filmmaker Bert Haanstra. Hij toonde hoe met het Randstad-concept de klemmende congestievraagstukken waren opgelost, ondermeer door een geraffineerd systeem van kruisende wegen, spoorlijnen en kanalen. Hij presenteerde de documentaire aan een groep stedenbouwkundigen en planologen in de Seinpostbioscoop in Scheveningen. ‘Er klonk een wat ongelovig gelach op in de zaal. Voor de aanwezige

<sup>6</sup> Lewis Mumford, *The City in History* (1961), Peter Hall, *The World Cities* (1966) en Gerald Burke, *Greenheart Metropolis. Planning the Western Netherlands* (1966).

deskundigen was het duidelijk dat er geen sprake van oplossingen was, maar dat Nederland nog niet eens aan de problemen toe was.<sup>7</sup>

Het begrip ‘Randstad’ riep dus tegenstrijdige gevoelens op, maar weg te denken was het niet meer. Het bereikte spoedig ook het onderwijs. Sinds de jaren zestig zijn hele generaties leerlingen ermee opgegroeid. De ‘Randstad’, met al zijn positieve en negatieve connotaties, behoort tot het collectieve geheugen van Nederland. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Randstad samen met het Groene Hart als een van de 35 iconen is terechtgekomen in de Canon van de Ruimtelijke Ordening, die in juni 2010 is gepubliceerd.

### AGENDEREN

Sinds het eindrapport van de Werkcommissie Westen de Lands (1958) zijn we vele beleidsnota’s over de ruimtelijke ordening (de 1e, 2e, 3e, 4e, VINEX, de 5e en de Nota Ruimte)

<sup>7</sup> De Boer, *De Randstad bestaat niet*, 8-9.

en vele publicaties over de Randstad verder.<sup>8</sup> Het jaar 2007 kan de boeken in als markant. Begin 2007 stapte een select groepje genodigden op Rotterdam Airport (inmiddels Rotterdam-The Hague Airport) aan boord van een privévliegtuigje van Italiaanse makelij, bestaande uit een aantal Tweede Kamerleden, enkele projectontwikkelaars en Elco Brinkman, de voorzitter van brancheorganisatie Bouwend Nederland. Gastheer was Rudy Stroink, projectontwikkelaar en piloot. Hij zat zelf achter de stuurknuppel. In de geest van Plesman maakten ze een rondvlucht over de Randstad. ‘De vlucht is geen snoepreisje, maar een *wake-up call*.’ Vanaf 300 meter hoogte toont Stroink de inzittenden welke planologische ontwikkelingen zich voltrekken in de Randstad. Vliëgend over het Westland, Den Haag, Delft, Leiden en andere gemeenten kunnen ze het met eigen ogen zien. Wegen, woon-

<sup>8</sup> O.a. Jan Ritsema van Eck e.a., *Vele steden maken nog geen Randstad*, Ruimtelijke Planbureau (Rotterdam 2006); SER, *Zuinig op de Randstad* (Den Haag 2008); Raad voor Verkeer en Waterstaat, *De Randstad altijd bereikbaar. Advies over robuuste verkeers- en vervoersnetwerken* (Den Haag 2009).

## ‘Niet de bestuursstructuur maar de bestuurscultuur was de arena waar het moest gebeuren’

wijken, glastuinbouw, spoorlijnen, bedrijventerreinen en kantoren lijken willekeurig over het landschap uitgestrooid en verdringen elkaar om elke vierkante meter ruimte. Lacherig wijzen de aanwezige ontwikkelaars door het vliegtuigraampje naar elkaars projecten. Maar de algemene reactie is er een van verontrusting. Zoveel lelijkheid en wanorde laat niemand onberoerd. (...) Het is precies het effect dat Stroink beoogt. (...) Hij wijst zijn collega-projectontwikkelaars en andere betrokkenen graag op hun persoonlijke verantwoordelijkheid bij de ruimtelijke inrichting van Nederland. De vliegreis is onderdeel van een campagne van 15 verontruste ondernemers in de vastgoedsector die onder de leus “Laten we Nederland mooier maken” aandacht vragen voor de toenemende verrommeling en bestuurlijke besluiteloosheid in Nederland.<sup>9</sup> Er gebeurde meer waardoor de Randstad weer op de politieke agenda kwam. Tijdens de formatie van het kabinet Balkenende IV publiceerde de OESO een gezaghebbend

rapport over de staat van de Randstad.<sup>10</sup> In combinatie met het *Advies Commissie Versterking Randstad*<sup>11</sup> vormde het de directe aanleiding voor de start van een urgentieprogramma voor de Randstad.

### URGENTIE

Dat werd het kabinetsprogramma Randstad Urgent, een interbestuurlijke samenwerking van een aantal ministeries, provincies, gemeenten en stadsprovincies onder aanvoering van de minister van VenW, tevens coördinerend minister. Kern van de analyses was dat de stroperigheid van de besluitvorming en de bestuurlijke drukte een adequate aanpak van de problemen van de Randstad in de weg stonden. Het kabinet koos ervoor om geen hervormingen door te voeren in de bestuurlijke organisatie. Niet de bestuursstructuur maar de bestuurscultuur was de arena waar het moest gebeuren. Dat gebeurde door middel van pragma-

tisch en programmatisch werken, een trend die terrein wint.<sup>12</sup> De focus van Randstad Urgent lag daarom ook niet op het ontwikkelen van een visie op de Randstad, maar op het nemen van besluiten bij een reeks bestaande projecten die van strategisch belang zijn voor de Randstad.

Overigens werd met de Structuurvisie Randstad 2040 wel een stip op de horizon neergezet. Na duizenden mensen betrokken te hebben werd de structuurvisie in september 2008 gepresenteerd.

Het programma Randstad Urgent werd in korte tijd in elkaar getimmerd. Begin juni 2007 presenteerde programmaminister Camiel Eurlings het als eerste van alle grote kabinetsprojecten aan de pers. In oktober 2007 committeerden alle betrokken Rand-

9 Noud Köper, *Woekeeren met ruimte. Over de inrichting van Nederland* (Amsterdam/Antwerpen 2010) 137-138.

10 OECD, *Territorial Reviews: Randstad Holland, Netherlands* (2007).

11 W. Kok e.a., *Advies Commissie Versterking Randstad* (januari 2007).

12 Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, *De ont-kokering voorbij. Slim organiseren voor meer regelruimte* (Amsterdam 2008); A.F.A. Korsten, P. de Jong en C.J.M. Breed, *Regeren met programma's. Interdepartementale programma's van het kabinet-Balkenende IV: voortgang en samenwerking* (Den Haag 2010); Martijn van der Steen en Mark van Twist, *Veranderende vernieuwing: op weg naar vloeibaar bestuur* (Den Haag 2010) 44; Randstad Urgent, *Frisse Blikken. Een andere kijk op de bestuurlijke aanpak van urgente projecten in de Randstad* (Den Haag 2009).



---

stad-bestuurders zich door in de Ridderzaal de afspraken te ondertekenen over de mijlpalen in hun projecten. Zo markeerden zij zelf de bestuurlijke beslispunten die voor hen belangrijk waren op weg naar de uitvoering van hun projecten. Drie jaar later, op 31 mei 2010, maakte de programmaminister in de Nieuwe Kerk in Den Haag de ‘optelsom’ bekend van de resultaten van drie jaar werken met de speciale werkwijze van Randstad Urgent: 242 mijlpalen en besluiten in 40 projecten.

#### **EPISODE**

Daarmee is in de lange beleidsgeschiedenis van de Randstad een periode gemarkeerd waarin een pragmatische aanpak van projecten en de bestuurscultuur centraal stond.<sup>13</sup> Programmaminister Eurlings combineerde Randstad Urgent met andere initiatieven: de Spoedaanpak Wegen en, samen met de minister van VROM, het project Sneller & Beter (de uitvoering van het advies van de commissie Elverding)

en *last but not least* de Crisis- en Herstelwet. De werkwijze van Randstad Urgent heeft geleid tot eindresultaten die opmerkelijk genoeg zijn om uitgebreider over te vertellen.

In het volgende hoofdstuk leest u meer over de werkwijze van Randstad Urgent en de ervaringen met drie jaar programmatisch werken. Draai het boek om en u vindt per project een samenvatting van de belangrijkste (bestuurlijke) gebeurtenissen.

<sup>13</sup> Köper, *Woekeren met ruimte*, 150 en 184-185.

# *De Randstad*

CHRIS SOL

De grote Plesman, in de cockpit, zei:  
“Die grote groene wei,  
omzoomd door Amsterdam,  
Den Haag, Utrecht en Rotterdam,  
dat is een hart dat werkt  
voor al die steden aan de rand.  
Ik denk dat niemand het zo merkt.  
Een Randstad is uniek aan Nederland.”

De Randstad-mythe was een feit.  
Voor Haagse makers van beleid  
was dit begrip een uitkomst, want  
zo kon ‘het westen van het land’  
eind jaren vijftig in een plan  
worden gevat. Een orde op papier,  
reflex voor overlevers van  
de polders in de lage landen hier.

Voortaan kreeg iedereen op school:  
de Randstad is een metropool.  
Hoewel de Randstad niet bestaat  
– geen bord waarop die plaatsnaam staat –  
is het een feit dat geen betoog  
behoeft. Zoals de holding met die naam.  
En 't literaire blad van Vinkenoog,  
Mulisch en Claus zo'n 10 jaar heeft bestaan.

Wie Randstad zegt, denkt aan:  
de f les die er dag in dag uit staan,  
Schiphol, de havens en de bollenstreek,  
de grachten, Rembrandt en The Hague,  
de huizen rij aan rij, hun hoge prijs,  
de mensen, assertief, vaak onbeleefd.  
Een Twent, een Fries hoeft geen bewijs.  
Hoe verder weg, hoe meer het leeft.

---

# WERKWIJZE EN ERVARINGEN

---




---

## Sterke Randstad, sterk Nederland

---

Om de concurrentiepositie van de Randstad te verbeteren zette het kabinet Balkenende IV in 2007 het programma 'Randstad Urgent' op. Een rapport van de OESO over de economische ontwikkeling van de Randstad, het advies van de Commissie Versterking Randstad (de commissie Kok) en een brandbrief van de Holland Acht over het effect van bestuurlijke drukte op de concurrentiepositie van de Randstad bevestigden het beeld dat de positie van de Randstad als internationaal economische topregio verslechterde. Met Randstad Urgent zetten kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Zo moet de Randstad weer internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. Wat goed is voor de Randstad, is goed voor Nederland, is het motto. Daarom: sterke Randstad, sterk Nederland. Randstad Urgent staat voor snellere en betere besluitvorming over 40 urgente

projecten in de Randstad op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid en klimaatbestendigheid. Geen nieuwe projecten, maar een nieuwe aanpak met meer besluitvaardigheid en minder bestuurlijke drukte. Niet de structuren en procedures zijn onderwerp van discussie, maar de bestuurscultuur. Een verandering van uitstelgedrag naar daadkracht is het doel.

Randstad Urgent is een uniek experiment in horizontaal bestuur. Het is een initiatief waarmee bestuurders van de vijf grote gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Almere, de vier provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland en het Rijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de Randstad hebben neergelegd, geconcretiseerd en opgepakt.

Randstad Urgent is bovendien uniek in zijn werkwijze. Het programma vertrouwt niet op klassieke overheidsinstrumenten zoals budgetten, regels en bevoegdheden, maar

zet in op instrumenten die inwerken op de informele en culturele kant van organisaties, processen en beslissers.

### **ORGANISATIE**

De minister van VenW, Camiel Eurlings, is coördinerend minister voor de Randstad en verantwoordelijk voor de voortgang van het programma. Hij werkt daarbij nauw samen met de ministers van VROM, LNV, EZ, OCW en met regionale bestuurders. Rijk en regio voeren gezamenlijk regie op de voortgang van de projecten in een regiegroep en een coördinatiegroep en detacheren personeel in het interdepartementale programma-team. De verantwoordelijke (plv) Directeur-Generaal Mobiliteit houdt de voortgang nauwlettend in het oog en heeft onder meer als verantwoordelijke voor het MIRT goede sturingsmogelijkheden. De programmamanager stuurt het programmateam aan.

Het programma Randstad Urgent beschikt over een organisatiebudget, maar niet over een eigen programmabudget waar projecten



## ‘Het stellen van heldere doelen met deadlines zorgt ervoor dat alle betrokkenen scherper acteren. Je wilt de deadlines halen.’

uit gef nancierd kunnen worden. De projecten uit Randstad Urgent worden gef nancierd uit de grote programma's van het kabinet zoals het MIRT, Nota Ruimtebudget, Pieken in de Delta en de Agenda Vitaal Platteland en uit regionale budgetten en fondsen.

### RESULTATEN

Gebleden is dat het programma voortgang in de projecten wist te brengen en te houden: in twee opeenvolgende jaren is honderd procent van de besluitvormingsmijlpalen gehaald. In 2008 bleek uit een tussentijdse interne evaluatie dat de toegevoegde waarde van het programma nog kon toenemen door het aanbrengen van samenhang in de gebiedsontwikkeling. Nauwer samenwerken tussen van elkaar afhankelijke projecten, dáár waar dat nuttig is. Tijdswinst realiseren door het slim afstemmen van procedures rondom samenhangende projecten, bijvoorbeeld. Of door projecten in hun samenhang te bezien en daarmee te komen tot betere resultaten van de afzonderlijke projecten. Besloten werd een aantal Randstad Urgent-

projecten met onderlinge afhankelijkheden meer met elkaar in contact brengen. Dit heeft geresulteerd in samenhangende besluiten over projecten in drie regio's: Amsterdam-Almere, Utrecht en Rotterdam-Den Haag-Holland Rijnland. De besluiten zijn eind 2009 naar de Tweede Kamer gezonden.<sup>1</sup>

### PROJECTEN

Het programma Randstad Urgent is ieder jaar 'ververst'. Bekeken werd voor welke projecten het nuttig en nodig was om in het programma te blijven. In een aantal gevallen leidde dat ertoe dat projecten afscheid namen van het programma. Tegelijkertijd konden nieuwe projecten tot het programma worden toegelaten. Criteria voor opname in het programma waren onder andere politieke, bestuurlijke en beleidsmatige prioriteit aan Rijks- en regiozijde, bijdrage aan de doelen van Randstad Urgent, versterken van de concurrentiepositie van de Randstad, (zicht op) financiële dekking en gezamenlijkheid van het project

(Rijks- en regiobelangen). Een project verliet het programma zodra de mijlpalen in de besluitvorming voor een project waren bereikt en het project daarmee de volgende fase (vaak de realisatiefase) in ging.

<sup>1</sup> Randstad Besluiten: Amsterdam, Almere, Markermeer  
Randstad Besluiten: Noordvleugel Utrecht  
Randstad Besluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, Holland Rijnland.




---

## Een nieuwe aanpak voor snelle besluitvorming

---

Om de besluitvorming over de Randstad Urgent-projecten te stimuleren is een instrumentenpakket ontwikkeld, dat is gericht op de informele en culturele kant van organisaties, processen en beslissers.

Elk project kreeg een **bestuurlijk duo**, bestaande uit een minister of staatssecretaris samen met een wethouder of gedeputeerde. Op die manier werden zes betrokken Rijksbestuurders gekoppeld aan bijna dertig regiobestuurders. Het duo zette samen een handtekening onder bestuurlijke afspraken, waarin het projectdoel, de mijlpalen en de wederzijdse verantwoordelijkheden zijn beschreven. Door scherp te monitoren op de gemaakte afspraken en deadlines, werden de gebruikelijke excuses om de besluitvorming uit te stellen niet meer geaccepteerd. Bestuurders willen niet voor elkaar onderdoen, en dat zorgde voor druk. Besluitvorming was niet slechts gericht op het nemen van een 'go-besluit'. Wat telt is dát er een besluit genomen wordt. Een 'no go'-besluit is ook een besluit. Daarmee ontstaat immers

duidelijkheid over projecten en wordt verder onderzoek en extra bestuurlijk overleg vermeden. Bestuurlijke energie kan dan weer op andere projecten worden gericht.

Per project is naast het bestuurlijk duo een **'ambassadeur'** benoemd. De ambassadeurs zijn geen actieve bestuurders bij het project. Zij zijn afkomstig uit verschillende maatschappelijke groeperingen of het bedrijfsleven en hebben de kennis, ervaring en netwerken om de bestuurders scherp te houden op het benodigde tempo en de kwaliteit van besluitvorming. Om ook op bestuurlijk niveau dreigende blokkades te kunnen doorbreken is de **Randstad Gezant** als een soort super-ambassadeur aangesteld. Hij is inzetbaar bij alle projecten die wat 'smeerolie' nodig hebben en rapporteert rechtstreeks aan de coördinerend minister. Oud-wethouder van de gemeente Den Haag, Bruno Bruins, was de eerste Randstad Gezant. In november 2008 volgde Wilbert Stolte hem op, eveneens oud-wethouder van de gemeente Den Haag.

Door het vaststellen van mijlpalen en het regelmatig opmaken van de balans, werd vertraging van besluitvorming aan banden gelegd. Om de cultuurverandering kracht bij te zetten is het instrument van *faming & shaming* ingezet, om elkaar aan te spreken op zowel de successen als de verbeterpunten. Dat gebeurde met name tijdens de jaarlijkse bestuurlijke **conferentie** waar bestuurlijke duo's de balans opmaakten van de voortgang in hun project. De conferenties vormden daarmee een drukmiddel om resultaten te halen.

Het programmateam Randstad Urgent had een aanjaagfunctie ten aanzien van de projecten. Dit gebeurde onder andere op basis van de **maandelijke monitor**. In de monitor staan de mijlpalen uit het contract. Als de planning op schema lag, stond het project 'op groen'. Als vertraging dreigde, ging de monitor 'op geel' en als de vertraging een feit was, stond het project 'op rood'. Als vertraging dreigde, vroeg het programma-team aan de projectleiding een zogenoemd



## ‘Je moet alle vluchtwegen afsluiten en bij wijze van spreken de spitsstroken openstellen. *Push en pull*’

‘groenplan’ te maken; circa twee A4-tjes met daarin concrete acties, risico’s, beheersmaatregelen en een heldere planning om de mijlpalen alsnog te halen. Als het nodig was, sprong het programmteam bij of adviseerde het de projectorganisatie over mogelijkheden om de besluitvorming op gang te houden of weer vlot te trekken.

Als een project structurele vertraging vertoonde, kon de programma-organisatie het middel van een ‘**DG-brief**’ inzetten om op hoog ambtelijk niveau doorbraken te forceren.

In de **Randstadbrief** rapporteerde de programma-organisatie jaarlijks aan de Tweede Kamer over de behaalde resultaten in de projecten. Met de Randstadbrief werd het jaarverslag van Randstad Urgent meegestuurd.

Naast bovenstaand instrumentarium maakt Randstad Urgent gebruik van een aantal middelen die ingezet werden om **betrok-**

**kenheid en draagvlak** te verwerven en het **Randstad Urgent-gedachtegoed** uit te dragen. Op de website en in de maandelijkse nieuwsbrief werd een brede doelgroep geïnformeerd over het reilen en zeilen van de projecten. In die zin boden deze middelen ook een podium voor projecten om over hun resultaten te communiceren. Om de *spirit* erin te houden stuurde het programmteam de projectorganisaties die een belangrijke mijlpaal haalden een felicitatie in de vorm van een taart met Randstad Urgent-logo.






---

## De praktijk: ervaringen met Randstad Urgent

---

Het programma Randstad Urgent had als kabinetsprogramma oorspronkelijk een looptijd van vier jaar en zou in mei 2011 worden afgerond. Na de val van het kabinet Balkenende IV in februari 2010, is besloten versneld te bekijken welke lessen uit de aanpak kunnen worden getrokken. Dat is onder andere gebeurd op basis van informele gesprekken met mensen die bij Randstad Urgent betrokken zijn, zoals bestuurders, maatschappelijke organisaties en vertegenwoordigers van Rijk en regio. Gesproken is over hun ervaringen met Randstad Urgent, hun bevindingen over de werkwijze en organisatie, en hun beeld over hoe het verder zou moeten of kunnen met de verbetering van de positie van de Randstad. De belangrijkste punten uit de inventarisatie:

### **BESTUURLIJKE DAADKRACHT**

De commissie Kok adviseerde om de bestuurlijke structuur in de Randstad aan te passen en een urgentieprogramma voor de Randstad te starten. Drie jaar ervaring

met Randstad Urgent laat goede resultaten zien. Structuurwijziging in het openbaar bestuur van de Randstad bleek de afgelopen periode niet noodzakelijk te zijn om bestuurlijke daadkracht rond belangrijke projecten te organiseren. **Als bestuurders de wil hebben om samen resultaat te halen, dan lukt het.**

Een programma als Randstad Urgent bundelt de inspanningen van bestuurders en geeft **focus en richting**. Daarmee wordt bestuurlijke drukte omgezet in bestuurlijk commitment. Gebleken is dat het **label** Randstad Urgent voor projecten deuren kon openen die anders gesloten zouden blijven.

### **Structureren en organiseren van het**

**bestuurlijke spel** rond projecten is belangrijk. Toevoeging van externe prikkels houdt de vaart erin. Deel uitmaken van het programma Randstad Urgent geeft een zekere bestuurlijke status en biedt bestuurders de mogelijkheid om zich te prof leren door

resultaten te halen. Het instrument van *faming & shaming* speelt hierop in. Ook de monitor, het inzetten van ambassadeurs en de Randstad Gezant en het jaarlijkse meetmoment tijdens de conferentie hebben hun nut bewezen en zijn krachtige instrumenten.

**Selectiviteit** in de keuze van projecten is een belangrijke voorwaarde voor het slagen van de formule van Randstad Urgent: te veel activiteiten en projecten ondergraven het exclusieve karakter. De bestuurlijke wil om projecten te agenderen was groot. Het aantal projecten in Randstad Urgent bereikte de grens van wat binnen de formule hanteerbaar was. Voor de toekomst zijn een strengere selectie en minder projecten aan te bevelen.

De contracten van Randstad Urgent hebben geen juridische status. De regionale bestuurders uit een duo hebben zich ingezet om draagvlak in de regio te verwerven voor hun rol en in sommige gevallen hun



## ‘Het werken met mensen die gáán voor een project: dat leidt tot tempo.’

‘nek uitgestoken’. **De positie van de duo-bestuurder zou versterkt kunnen worden door de contracten een meer ‘dwingend’ karakter te geven.**

Rijksbestuurders bleken vanwege hun drukke agenda niet altijd even benaderbaar. Regelmatig werd op hoog ambtelijk niveau voor hen waargenomen.

### Transitie Greenports

De greenport Duin- en Bollenstreek (onderdeel van het project Transitie Greenports) kenmerkte zich door veel bestuurlijke drukte en onwil. Het opnemen van de greenports in Randstad Urgent heeft gezorgd voor een enorme versnelling. Interventies door het bestuurlijke duo – minister Verburg en burgemeester Van der Tak – en de ambassadeur Ellen Verkoelen, brachten energie terug in het project Integrale gebiedsontwikkeling Duin- en Bollenstreek. Het integrale gebiedsontwikkelingsplan is daarna door de zes betrokken wethouders met voortvarendheid ontwikkeld en ondertekend.

### VOORTGANG EN RESULTATEN

#### VAN PROJECTEN

Randstad Urgent nam de verantwoordelijkheid voor de voortgang van projecten niet over, maar functioneerde als **aanjager**. Een aanjaagfunctie blijkt een nuttig instrument te zijn bij het sturen op snelheid en resultaat van de projecten. **Voorwaarde voor het slagen van deze vorm van sturing is de onafhankelijke positie van de programma-organisatie, los van de lijn waarin projecten geborgd zijn.**

Wil een aanjaagfunctie succesvol zijn, dan moet er een breed gedragen **‘sense of urgency’** bestaan. Dat zorgt voor bestuurlijke druk, wat nodig is om tempo te kunnen maken. Daarnaast helpt het om **persoonlijke binding van duobestuurders** met de voortgang van een project te creëren door ze hun eigen mijlpalen in een contract te laten opstellen. Als bestuurders hun mijlpalen niet halen, dan zijn ze daarop aanspreekbaar. *Faming & shaming* heeft effect door deze persoonlijke binding.




---

## ‘Als je tijdens een werkbezoek rondrijdt in een busje is er ook gelegenheid om elkaar even onder vier ogen te spreken.’

---

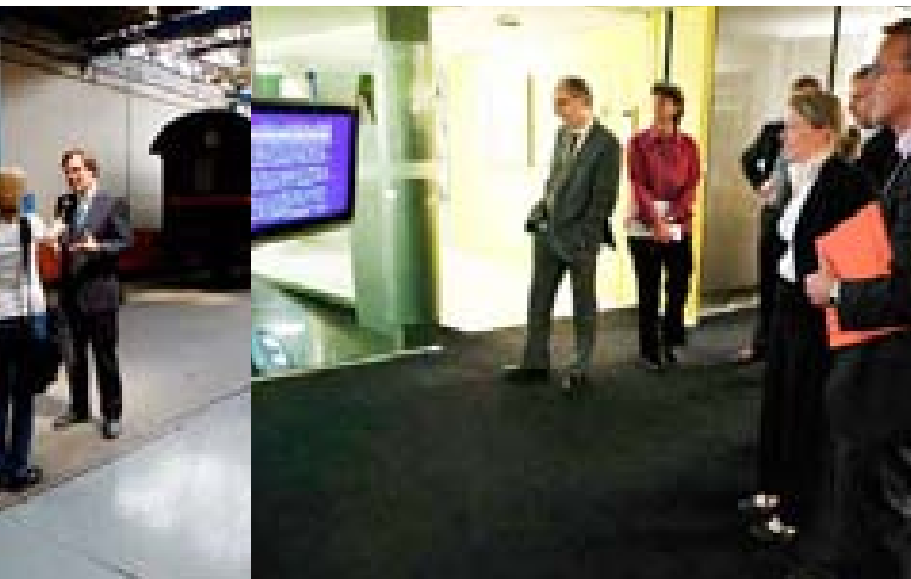
Het aanjagen van projecten vindt niet alleen plaats op bestuurlijk niveau, maar ook naar de ambtelijke projectverantwoordelijken. Daarom heeft een programma een **escalatieladder** nodig, lopend van programmamanager, via programmadirecteur tot coördinerend bewindspersoon.

**Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever**  
 Het project voorziet in de behoefte aan 120 hectare bedrijventerrein voor de Rotterdamse haven. Om de ontwikkeling van die terreinen te versnellen, werd het project opgenomen in Randstad Urgent. Een aanzienlijk obstakel was het verkrijgen van medewerking van alle betrokken gemeenten. Vier dagen voor de Randstad Urgent-conferentie kwam de gemeenteraad van Ridderkerk bijeen om ondertekening van de bestuurlijke overeenkomst door hun wethouder ter discussie te stellen. De deadline van de Randstad Urgent-conferentie heeft ertoe geleid dat EZ, VROM, VenW, provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten dit probleem tijdig getackeld hebben.

### PROGRAMMAORGANISATIE

Bij de besluitvorming over projecten zijn altijd diverse overheden en/of departementen betrokken. Randstad Urgent is daarom ook een interbestuurlijk en interdepartementaal programma. **De rollen van een coördinerend minister en bestuurlijke duo's zijn goede instrumenten om een programma Rijksbreed en interbestuurlijk te borgen.** Door de invoering van de rol van een coördinerend minister is het programma 'in Den Haag' duidelijk geborgd en wordt (integrale) besluitvorming in het kabinet bevorderd.

**De combinatie van het coördinerend ministerschap voor de Randstad en het ministerschap van VenW gaf sturingskracht.** Daarnaast is de persoonlijkheid van en de manier waarop een minister zijn rol invult belangrijk. Om te voorkomen dat de coördinerend minister als de enige verantwoordelijke voor het programma gezien wordt, is het belangrijk om de *credits* over de deelnemende ministers eerlijk te verdelen.



De regiegroep (op directeursniveau) en de coördinatiegroep (op operationeel niveau), waarin vertegenwoordigers van het Rijk en de regio zitting hebben, zorgt voor een verbinding met de deelnemende organisaties. De bespreking van de projectmonitor in deze vergaderingen maakt het mogelijk snel in te spelen op de ontwikkelingen in projecten en bij duo's. **Door lijndirecteuren van Rijk en regio te positioneren in de ambtelijke programmastructuur konden veel interdepartementale en interbestuurlijke spanningen op projecten worden afgevangen.**

De programma-organisatie is interdepartementaal opgezet en wordt bemest door middel van detacheringen vanuit LNV, VROM, EZ, BZK en vanuit de medeoverheden (Almere, Haarlemmermeer, provincie Utrecht). Deze detacheringen zijn mede bedoeld om de band met de deelnemende organisaties te versterken. In de loop van de tijd is het lastiger geworden om het programmateam interdepartementaal en

vanuit de regio te bemensen en moest steeds meer geleund worden op VenW-bezetting en externe inhuur. **Bij de start van een programma zijn stevige afspraken over detachering nodig om het interdepartementale karakter van een programma te waarborgen.**

#### Ruggengraat voor natuur en recreatie

De Groene Ruggengraat is een iconoproject van het uitvoeringsprogramma Groene Hart van het ministerie van LNV. Het opnemen van het project in Randstad Urgent heeft invloed gehad op de organisatie. Als afspiegeling van het bestuurlijk duo is er zowel aan Rijks- als regiozijde één intern opdrachtgever aangesteld. Onder hen functioneren twee projectleiders die voor enkele dagen per week fysiek een plek tegenover elkaar hebben. Dit tweetal coördineert projecten en programmabrede zaken voor een vijftal deelprojecten, verdeeld over drie provincies met aparte projectorganisaties. Deze ambtelijke één-op-één-verhouding biedt een stevige en stabiele verbinding tussen regio en Rijk en zorgt ook voor korte lijnen naar het programma Randstad Urgent. De duopartners hebben periodiek overleg en bespreken regelmatig de voortgang van de gezamenlijke opgaven.



In 2009 zijn twee publicaties verschenen over programmasturing binnen het Rijk: *"De Koning van het Schaakbord of Jan zonder Land"* van Berenschot en *"Regeren met programma's. Interdepartementale Kabinetsprogramma's van het kabinet Balkenende IV: Voortgang en Samenwerking"* van prof. dr. A.F.A. Korsten. Vanuit de ervaring van Randstad Urgent zijn vijf opvallende punten te formuleren uit deze twee publicaties:

- 1 Politieke bestuurlijke aandacht is een belangrijke voorwaarde voor voortgang in een programma. Bestuurders en andere betrokkenen moeten doordrongen zijn van de maatschappelijke urgentie.
- 2 Een sturingsarrangement van een programma moet niet alleen inspelen op de Haagse werkelijkheid maar ook op relevante partijen buiten Den Haag.
- 3 Programma's zijn gebaat bij een duidelijk eigenaarschap en een goede as van programmadirecteur, Directeur-Generaal en verantwoordelijk bewindspersoon.
- 4 Een stevige en consistente communicatielijn draagt bij aan de acceptatie van een programma en het versneld halen van programmaresultaten.
- 5 HRM-beleid zou de overstap van mensen uit de lijn naar een programma beter kunnen faciliteren.

## ‘Er is nog veel te doen om integraal werken met complexe projecten mogelijk te maken.’

### SAMENHANG

In 2008 is het thema ‘samenhang’ opgepakt, omdat in de praktijk bleek dat een aantal projecten in het programma Randstad Urgent onderling afhankelijk was in het besluitvormingsproces. Er werd samenhang onderzocht en aangebracht tussen projecten in drie regio's: Amsterdam-Almere, Rotterdam-Den Haag-Holland Rijnland en Utrecht. **Gebleden is dat sturen op samenhangende besluitvorming meerwaarde biedt als er sprake is van afhankelijkheid tussen projecten** in bestuurlijke, conceptuele, programmatische en/of financiële zin en op de juiste schaal. Die afhankelijkheid is eerder te vinden op vleugelniveau dan op Randstadniveau.

Met name in de regio Amsterdam-Almere bleek sprake te zijn van een aantal (grote) projecten die inhoudelijke samenhang vertonen en qua besluitvorming van elkaar afhankelijk zijn. Onder de hoede van Randstad Urgent is een projectorganisatie opgezet die actief de verbinding heeft gelegd tussen pro-

jecten, tussen verantwoordelijke departementen en tussen Rijk en regionale partners. Ook heeft de projectorganisatie de maatschappelijke inbreng gefaciliteerd. Door een aantal projecten op deze manier te benaderen, kon in samenhang worden besloten en was er meer ruimte voor betrokkenheid van maatschappelijke partijen. **Als er sprake is van afhankelijkheid tussen projecten en een integrale aanpak gewenst is, dan biedt coördinatie van Rijksinzet meerwaarde. Samenwerking van Rijk en regio in één organisatie is een belangrijke succesfactor voor integrale projecten.** Om Rijkscoördinatie op integrale projecten eenvoudiger te maken, is ruimte nodig voor afwijkingen op bestaande compatibiliteitsvoorschriften en bevoegdheidsverdelingen tussen departementen (bijvoorbeeld via integrale kabinetsopdrachten bij de start van een project).

### RAAM

Met de RAAM-brief is samenhangde besluitvorming op gang gebracht over enkele projecten die een relatie hebben met de Schaa sprong Almere. Het gaat om stedelijke, ecologische en infrastructuurprojecten in het gebied Amsterdam-Almere. Doel van de RAAM-brief was niet alleen het vaststellen van de functionele samenhang van deze projecten, maar ook het benutten van de politiek-bestuurlijke samenhang. Daardoor bleek uitruil mogelijk en verliep besluitvorming over de verschillende projectbesluiten relatief vlot.

Tijdens het opstellen van de RAAM-brief werden nut en noodzaak van reeds genomen besluiten nog wel eens ter discussie gesteld (onder andere het besluit tot de bouw van 60.000 woningen in Almere). Echter, de noodzaak om te komen tot samenhangende besluitvorming werd door Rijk en regio snel onderkend. Ook werd complementariteit tussen departementen zichtbaar, bijvoorbeeld de visionaire kracht van VROM en de voortvarendheid van VenW.

---

# INTERVIEWS

---



## De programmaminister

CAMIEL EURLINGS

“Risico nemen hoort bij het ministerschap. Als je dat niet doet en fundamentele discussies uit de weg gaat, word je de gevangene van de status quo. Terwijl het er juist om gaat impasses te doorbreken.”

“Randstad Urgent was keihard nodig. We waren met zijn allen vastgelopen in een bestuurlijk en juridisch moeras. Tientallen jaren om de hete brij heen draaien. Dat was de praktijk. Ik weet nog dat ik in mijn eerste week als minister op het zandlichaam stond van de A4 Delft-Schiedam. Voor mij het symbool van het Nederlandse onvermogen om knopen door te hakken over infrastructuur. Ik heb toen gezegd dat ik na bijna een halve eeuw de laatste minister zou zijn die zich met dat besluit zou bezighouden. Daar werd toen in Haagse kringen geschokt op gereageerd. Terwijl het voor mij zo klaar als een klontje was: wil Nederland sterk en aantrekkelijk blijven dan moeten we de lethargie van ons afschudden. We moeten over de dijken heen kijken. In Brazilië, India, China, maar ook bijvoorbeeld in Polen, heeft Nederland een uitstekende naam. We staan daar

bekend als een land van kennis en daadkracht. Maar dan moeten we wel zorgen dat we die reputatie in eigen huis waar maken. Anders valt straks de bodem onder onze welvaart uit. Dat is ook de boodschap van onze ondernemers die over de grens actief zijn: we moeten dóórpakken. De Randstad is een Europese topregio die haar potentieel onvoldoende benut. Daar hebben we de afgelopen jaren samen de schouders onder gezet.”

“Met Randstad Urgent hebben we de zaken onconventioneel en pragmatisch aangepakt. We zijn snel aan de slag gegaan met een reeks projecten. Natuurlijk hadden we ook eerst uitgebreid onderzoek kunnen doen: wat wel en wat niet. Maar dan hadden we veel kostbare tijd verloren. Je moet nadenken terwijl je bezig bent; al doende denken. Papier inspireert niet. Ménsen kunnen motiveren. De mijlpalen die we samen hebben afgesproken, gaven extra *power*. Niemand wil voor het oog van zijn medebestuurders in gebreke blijven. Elke gehaalde mijlpaal gaf nieuwe energie. Je voelde die energie heel sterk

op de Randstad Urgent conferenties. Daar werd ook zichtbaar hoe de schakels in elkaar grijpen. Wonen, werken, bereikbaarheid, natuur, water; ze hebben alles met elkaar te maken.”

“Ik heb grote waardering voor de inzet van de regionale en lokale bestuurders. Er ontstond echt een gevoel van: ‘nu of nooit’. We hebben samen de kans gegrepen om de stroeve poldermolens in beweging te brengen. Het mooie is dat na drie jaar de concrete resultaten al zichtbaar zijn. Er wordt volop gewerkt aan de Tweede Maasvlakte, de A12 ondergaat een totale *make over*, de zwakke schakels aan de kust zijn versterkt, de spoortunnel bij Delft is in aanbouw, etcetera. Afspraak is weer afspraak. De politiek neemt weer besluiten, zoals het hoort. Ook een besluit om iets niét te doen is een besluit. Als hete aardappels maar niet tientallen jaren lang doorgeschoven worden van bordje naar bordje.”

“Ik herinner me nog als de dag van gisteren dat de schop de grond in ging bij Leiderdorp, langs de A4. Eén van de ergste f le-

---

CAMIEL EURLINGS <<

## ‘Volle kracht vooruit’

---

knelpunten van Nederland. Omwonenden stapten gedecideerd op me af. Dan denk je: ‘*Fasten your seatbelts*, nu zal je het hebben’. Maar ze zeiden: “Meneer Eurlings, wat geweldig dat er nu eindelijk eens wat gebeurt!” Ook veel lokale bestuurders, zelfs degenen met een groen hart, zijn dolblij dat er weer gewerkt wordt aan de Randstad. Ik heb er vertrouwen in dat de *drive* blijft. Er is zoveel in gang gezet de afgelopen jaren. De ideeën van Peter Elverding over sneller en beter besluiten zijn gemeengoed geworden. De Spoedaanpak Wegen loopt als een lier. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is in werking getreden. De Crisis- en herstelwet geeft extra *power* om te versnellen. En bestuurlijk Nederland heeft het geloof teruggekregen in eigen kracht. In plaats dat we onze energie steken in elkaar dwarsbomen, kunnen we beter onze krachten bundelen om de Randstad mooier en sterker te maken. Die overtuiging proef ik bij iedereen. Het is geweldig daar als programmaminister *Schwung* aan te hebben mogen geven.”

“Of mijn missie geslaagd is moeten anderen maar beoordelen. Ik heb mijn nek uitgestoken. Volle kracht vooruit. Alle raampjes open. Ik heb genoten van de rit.”





## De programmadirecteur

JAN HENDRIK DRONKERS

“Randstad Urgent was revolutionair”, stelt Jan Hendrik Dronkers. Hij praat erover in de verleden tijd, want hij werd een paar weken voor de val van het kabinet Balkenende IV Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat. Hij baseert zijn uitspraak op wat hij drie jaar lang als programmadirecteur en rechterhand van minister Eurlings meemaakte in de boezem van de besluitvorming van grote Randstad-projecten.

“Het was leuk om het programma in het voorjaar van 2007 in elkaar te timmeren. Dat is rap gegaan. We waren van de tien grote projecten uit het coalitieakkoord de eerste die zijn aanpak presenteerde, al voor de zomer. De aanpak van Randstad Urgent was nieuw, zoiets was er nog niet. We hebben het, in nauwe samenspraak met programmaminister Eurlings, op onze eigen wijze vorm gegeven. Van het kabinet mochten we niet aan de bestuurlijke structuren komen, we hebben ons daarom gericht op de bestuurscultuur. Hoe stimuleer je bestuurders om harder te gaan lopen? Zo hebben we op onorthodoxe wijze de voorwaarden gecreëerd voor bestuurders

om versnelling in de besluitvorming te boeken.”

“Een voordeel was natuurlijk dat Randstad Urgent politiek gewild was. En we hadden natuurlijk met Eurlings een programmaminister die ervoor ging. Het werken met mensen die gáán voor een project: dat leidt tot tempo. Als een paar bestuurders het met elkaar kunnen vinden en afspreken er samen uit te komen, dan ben je al een heel eind. Natuurlijk zijn wetten en regelgeving om de doorlooptijd van projecten te bekorten belangrijk, maar de manier waarop wordt samengewerkt is minstens zo belangrijk. De uitdaging zit vooral in het halen van de mijlpalen. Afspraak is afspraak, vluchten kan niet meer. Niemand wil onderdoen voor de ander. Dat is aardig gelukt.”

“Ik ben enthousiast over de bereikte resultaten. Een mooi voorbeeld is de besluitvorming over de Draaischijf Nederland. Ik was daar zelf nauw bij betrokken. Iedereen weet dat het verkeer in de Utrechtse regio vastloopt. Hoe je dit moet oplossen is een gecompliceerd vraagstuk. Je hebt te maken met

de vraag waar je de tienduizenden nieuwe woningen bouwt waar behoefte aan is. Hoe zorg je dat de regionale en de nationale verkeersstromen elkaar niet in de weg zitten? En hoe pas je het allemaal verantwoord in de groene omgeving. Denk maar aan ‘Amelisweerd’ en je weet dat wat je hier ook doet, het de emotie van veel mensen raakt.”

“We weten allemaal dat de bestuurlijke complexiteit van Utrecht heel groot is. Een hoge bestuursdichtheid op een kleine oppervlakte maakte het moeilijk om onder grote tijdsdruk complexe afwegingen te maken. We hadden te maken met grote plannen en weinig manoeuvreerruimte. Ik wil iedereen complimenteren dat we zover gekomen zijn. Natuurlijk had het beter gekund. Met meer publieksparticipatie bijvoorbeeld. Meer inbreng van burgers en maatschappelijke instellingen. Maar al met al is het proces best goed gegaan.”

“Randstad Urgent was revolutionair. Ik draai al een tijd mee, maar dat durf ik wel te stellen. Vanaf het begin hebben we ingezet op

---

 JAN HENDRIK DRONKERS <<

## ‘Zeg niet te snel: ‘Het kan niet’

---

concrete resultaten en hebben we ons verre gehouden van gehakketak over bestuurlijk gedoe. Dat hield in: geen nodeloze discussies over de invloed van stadsregio’s, gemeenten of provincies. Weg met de machtsspelletjes. Tegelijkertijd stelden we concrete, haalbare, maar wel keiharde deadlines, ondersteund door een kwalitatief uitstekend programma-team. Bestuurders die instapten in het proces, zagen dat er wat te halen was, maar moesten er zelf van overtuigd zijn dat ze de besluiten in hun eigen politieke gelederen er doorheen konden slepen. Ieder had zo zijn eigen verantwoordelijkheden. Het was mooi dat we indien nodig in onze besluitvorming razendsnel konden doorschakelen naar het hoogste niveau, mocht het nodig zijn. Binnen één of twee weken konden we een besluit voorleggen aan de betrokken ministers. Dat werkte inspirerend en aanstekelijk. Zo hebben we binnen drie jaar een reeks kwalitatief prima besluiten kunnen nemen.”

“De samenwerking laat volgens mij ook zien dat bestuurlijke herindelingen en discussies over bestuurslagen niet altijd nodig zijn om te komen tot slagvaardig bestuur. Je kunt

bestuurlijke stroperigheid ook anders tackelen. Er zijn echt mogelijkheden om de ervaringen die we nu hebben opgedaan ook op andere terreinen in te zetten.”

“Wat gewerkt heeft zijn de concrete deadlines, de bestuurlijke duo’s, vaak ook de intermediaire rol van de ambassadeurs, de politieke aandacht en de maatschappelijke wens, ook in de Tweede Kamer, om projecten te realiseren. Het programma heet niet voor niets Randstad Urgent.”

“Bijzonder kenmerkend voor Randstad Urgent vond ik de samenwerking tussen Rijk en regio, maar in dat verband zeker ook de interdepartementale samenwerking tussen VenW, VROM, LNV, EZ en voor één project ook OCW. In de regiegroep met directeuren verliep de samenwerking goed, ook op het niveau van de individuele projecten was dat zo. Je ziet de resultaten komen als mensen zich committeren aan de beoogde resultaten. Er zijn dan niet veel formele bevoegdheden nodig. Als bestuurders willen, kunnen ze snel beslissen.”

“Als directeur van het programmateam vond ik het mooi om te zien dat een informele club mensen resultaten bereikt, zonder formele bevoegdheden. Vaak alleen door beïnvloeding, overtuigingskracht en door hulp aan projecten te bieden. Het programma-team is interdepartementaal en vanuit de regio samengesteld, ze werken er op detachingsbasis. Ze hebben er duidelijk plezier in en bereiken ook daardoor de doelen van Randstad Urgent. De les die ik trek is: zeg niet te snel: ‘Het kan niet’. Je kunt samen een heel eind komen, soms over andere dan de voorgeschreven paden.”



## De duo-bestuurder

ADRI DUIVESTIJN

“Het fenomeen van de bestuurlijke duo’s is interessant, juist omdat het niet geformaliseerd is. Dat is het intelligente ervan”, vindt Adri Duivesteijn. “Maak je het formeel, dan beginnen alle collega’s te steigeren. Het is misschien primitief om bestuurlijke verantwoordelijkheid zo te organiseren, maar het werkt wel.” Na de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010 keerde hij terug als wethouder (duurzame) ruimtelijke ontwikkeling in Almere. “We zijn een heel eind gekomen met de Schaalsprong van Almere, maar we zijn nog niet klaar met de besluitvorming. Er is nog veel te doen om integraal werken bij dit soort complexe projecten echt mogelijk te maken.”

“Almere is dé woningbouwlocatie van de Randstad. Tenminste, als de druk op de ruimte elders in de Randstad hoog blijft. Wij zullen hier niet bouwen als het niet nodig is. Zoals het er nu voorstaat wil het kabinet hier de komende decennia 60.000 woningen realiseren. Omgerekend is dat een verdubbeling van de stad. Dat is natuurlijk een geweldige opgave. De verstedelijking gaat gepaard met bijpassende investeringen in de ecologie

en de infrastructuur; een drievoudige schaalsprong dus. Het is essentieel daar samenhang in aan te brengen. Het één kan niet zonder het ander. De vraag die de komende twee jaar dan ook op tafel ligt, is of een OV-verbinding door het IJmeer en het Markermeer een haalbare kaart is. Daar werken we, als regio en Rijk, nu samen aan in de werkmaatschappij Almere-Amsterdam.”

“De gemeenteraad heeft mij gevraagd hier wethouder te worden vanwege de expertise die ik in de loop van de jaren heb opgebouwd op het gebied van de ruimtelijke ordening. Ik ben dus geen bestuurder in de klassieke zin. Almere is mijn professionele liefde, een bestuurlijke expertopdracht. Met de Schaalsprong werk ik op nationaal niveau, zo zie ik dat. Almere is tenslotte dé nationale casus voor integrale planning. Hier ligt de grootste ruimtelijke ontwikkelingsopgave van Nederland. Ik kan hier, vanuit de Almeerse praktijk, de nationale agenda beïnvloeden. Een mooiere plek op lokaal niveau kan ik niet verzinnen.”

“De Randstad is – vanuit de ruimtelijke ordening geredeneerd – het kerngebied van Nederland. Maar het is niet onlogisch om met de deelgebieden, zoals de Noordvleugel, de Zuidvleugel en het Groene Hart, apart bezig te zijn. Dat zijn entiteiten. Het spreken over Rotterdam en Den Haag is allang voorbij. We hebben te maken met stedelijke agglomeraten. Om die metropoolregio’s te noemen lijkt me prima. Bedenk wel dat de Randstad echt anders is, niet rond een centrum opgebouwd maar polycentrisch. Dat maakt het wel ingewikkelder.”

“Voor burgers leeft de Randstad nauwelijks. Zij wonen in een stad of dorp, niet in de Randstad. De grote vraag is: zijn de plekken waar zij wonen allemaal vertrekpunten van waaruit je in een groter geheel kunt functioneren? Voor mij is het interessant hoe je voor elkaar krijgt dat je vanuit Almere in tien minuten in hartje Amsterdam bent, of in Utrecht of op Schiphol – vice versa. Ik zie de mentale map van de bewoners van de Randstad veranderen: ze zullen beseffen dat water en groen binnen handbereik zijn – je bent er namelijk zo – en ze zullen er achter

## ‘Zo’n informeel bestuurlijk duo brengt duidelijkheid’

komen dat we meer water en groen hebben dan ze dachten.”

“In de Randstad moet nog een hoop gebeuren. Ik ben heel positief over de aanpak van het kabinet. Het is verstandig dat, in combinatie met de Structuurvisie Randstad 2040, voor een pragmatische aanpak is gekozen. Dat betaalt uit. Als we het moeten hebben van bestuurlijke hervormingen, dan wens ik iedereen veel succes. Met Randstad Urgent hebben we een programmatische aansturing van een aantal strategische projecten op het schaalniveau van de Randstad, en een zekere coördinatie op de geldstromen. Het is relevant dat de Randstad als entiteit als uitgangspunt is genomen. Natuurlijk hebben we vleugels in de Randstad, de metro-poolregio’s. Ik vind het best dat er enige concurrentie is tussen de vleugels, dat is zelfs wel gezond. Maar blijft staan dat het goed is dat de Rijksoverheid een visie en een aanpak heeft op de Randstad als geheel.”

“Er is een veelvoud van projecten opgestart en gerealiseerd. Ook in het programma Randstad Urgent. Voor *the time being* zou ik

zeggen: stop niet met nadenken over de bestuurlijke hervormingen – want ja, het zou zeker helpen als er eens flink schoon schip gemaakt werd – maar blijf vooral praktisch en ga door op de lijn zoals Eurlings die heeft ingezet. Het is zonde als we dit programma stopzetten zonder een waardige vervanging. Het zou wel helpen als de ministeries van VenW, VROM en LNV meer integreren of als er één nationaal budget komt voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dat maakt integraal werken aan ruimtelijke opgaven gemakkelijker.”

“Het zou voor Nederland een zegen zijn als iedereen wat meer dezelfde kant op bewoog en als niet iedereen – de ministeries inclusief – handelde vanuit de eigen belangen. Als het moeilijk wordt, heeft iedereen namelijk de neiging terug te vallen op de eigen prioriteitsstellingen, programma’s en budgetten. Ik ben er wel voor om een min of meer dwingende samenwerking, zoals de Crisis- en Herstelwet voorstaat, uit te bouwen. We hadden vroeger binnen de Wet RO planologische kernbeslissingen. Dat was helder. Nu hebben we een hele set sector-

wetgeving. Dat betekent eigenlijk dat je bij een project met tientallen wetten op de ruimtelijke ordening te maken hebt. Dat is een totale ontkenning van de integrale benadering. Er is nog veel te doen om werkelijk integraal werken mogelijk te maken. Daarom ben ik voorstander van de introductie van een Wet op de Leefomgeving. Die zou, net als in de jaren zeventig, door middel van een bundeling van geldstromen het integraal werken moeten afdwingen.”

“Ik vind dat Eurlings een grote stap heeft gezet om het integrale werken aan ruimtelijke opgaven te verbeteren. Ik moet toegeven dat hij dat op een briljante en tegelijkertijd praktische wijze heeft gedaan. Ik zie ook dat hij aan het toegroeien was naar de principiële vraag om procedures te integreren en weer hanteerbaar te maken. Het leuke aan Eurlings is dat hij duidelijkheid biedt en enthousiasme inbrengt. Je hebt persoonlijkheden nodig om door de bestuurlijke drukte heen te komen. Met de bestuurlijke duo’s heeft hij een informele constructie bedacht die wonderwel werkt. Met de bestuurlijke duo’s wordt, temidden van alle bestuurlijke

---

 ADRI DUIVESTIJN <<
 

---

drukte, een leemte opgevuld. Die drukte wordt veroorzaakt door het feit dat iedereen die aan de bestuurstafel zit gelijkwaardig is. Dat is natuurlijk niet zo. Zo'n bestuurlijk duo brengt duidelijkheid. Door een *primus inter pares* aan te wijzen is helder wie eigenaar is van een project en dus verantwoordelijk voor het behalen van resultaten. Dat is interessant, juist omdat het niet geformaliseerd is. Dat is het intelligente ervan. De duo's zijn doorgaans degenen die het meest in de positie zijn om een project te trekken en te sturen op de afspraken. Het is een slimme bevestiging van het natuurlijk eigenaarschap. Zou je het formaliseren, dan beginnen de collega-bestuurders onmiddellijk te steigeren omdat ze vinden dat je dan buiten je verantwoordelijkheden treedt."

"Ik vorm samen met de minister van VROM het bestuurlijk duo voor de Schaalsprong van Almere. Vanwege de samenhang van dit grote project schoof ook Eurlings aan bij ons bestuurlijke overleg. Door de directe en regelmatige contacten op dit niveau neemt de effectiviteit van het handelen toe. Uiteraard beperken mijn Haagse contacten zich

niet tot deze twee bewindslieden. Voor het creëren, vergroten en verbreden van draagvlak is het nodig dat ook andere bewindslieden en Kamerleden betrokken zijn. Zo heb ik in de periode dat de Rijksbesluiten genomen moesten worden bijvoorbeeld contact gehad met de minister van Financiën, Wouter Bos. Dat hij en de minister van VROM, Jacqueline Cramer, partijgenoten waren, was niet per definitie een voordeel. Partijgenoten kunnen soms nog wel eens kritischer zijn. Essentieel in de Almeerse casus was dat Eurlings meedeed, want dat gaf extra draagvlak in het politieke spectrum."



## De duo-bestuurder

CHRISTIAAN VAN DER KAMP

Midden-Delfland is bekend van de A4, van dat ontbrekende stukje van 7 km waar al 50 jaar over gepraat wordt. “Dit gebied is mooi, met een bijzonder gaaf veenweidegebied, maar het staat erg onder druk”, zegt wethouder Christiaan van der Kamp. “Randstad Urgent heeft ons veel goeds gebracht. We konden een gesprekstafel organiseren waaraan deadlines zaten. Niet vrijblijvend dus. Je doet mee of je doet niet mee. We hebben niks aan toeschouwers die geen duidelijk belang hebben. Zo organiseer je volwassen gedrag in Nederland. Die nieuwe hoogspanningsleiding, de 380 kV, gaat bij ons straks ondergronds dankzij de interventies vanuit Randstad Urgent. En de verspreide glastuinbouw wordt nu eindelijk opgeruimd, na 25 jaar nul nada voortgang.”

“Toen ik werd gevraagd om samen met minister Gerda Verburg een bestuurlijk duo te vormen voor Mooi en Vitaal Delfland, kwam dat niet als een verrassing. In Midden-Delfland zijn we al langer fanatiek bezig met de plattelandsontwikkeling en de relatie stad-land. Kijk, ik ben niet bang aangelegd. Dat komt van pas als je bestuurlijk duopart-

ner wordt in Randstad Urgent. Je moet *drive* en lef hebben, op volle kracht vooruit gaan en dan goed kijken wat er achter je gebeurt. Als je een voorzichtige bestuurder bent, kun je er beter niet aan beginnen, want dan gaat het knellen.”

“Bij de start heb ik me afgevraagd wie ik eigenlijk in de weg zit. Want het is natuurlijk niet voor iedereen leuk. Je wordt toch maar aangewezen als dé verbinding naar het Rijk. Veel bestuurders denken in posities en niet in belangen. Ik ben direct op die bestuurders afgestapt met de vraag: hoe kan ik helpen en wat kunnen we samen bereiken? Zo kwam ik onder andere bij de gedeputeerde terecht. Ik heb hem voorgesteld om mee te doen met het duo. De provincie was namelijk wel nodig, want die gaat over de budgetten en heeft de instrumenten. We wisten allemaal dat de opgaven heel complex zijn en dat er te weinig samenhang was in alle ruimtelijke ontwikkelingen in de Hof van Delfland. Het overleg daarover zat behoorlijk vast. Dan is het trouwens wel een vondst om dat te doorbreken door iemand anders te vragen die geen formele positie heeft. Je kunt dingen zeggen die een gedeputeerde

niet zo makkelijk kan zeggen. Als die kritiek uit op een gemeente, is dat gelijk zo zwaar. Dankzij Randstad Urgent kon ik zo ‘naast’ het formele proces van overleg de agenda zetten.”

“Mijn rol was om de mensen op inhoud aan elkaar te binden. Daar zitten twee kanten aan. Ten eerste: wie doet er echt mee en wie niet? En ten tweede: hoe kunnen we een nuttige samenhang aanbrengen? Eerst de samenhang. Je moet weten dat we in dit gebied zo’n 200 projecten en projectjes hadden in de ruimtelijk-fysieke hoek. Iedereen had op eigen houtje van alles zitten bedenken met allerlei overheidslagen, er zat nauwelijks enige samenhang in. Allemaal goede bedoelingen. Nu werken we vanuit één ruimtelijke visie voor de hele Hof van Delfland. Van daaruit maken we keuzes voor het gebied van Rotterdam tot Den Haag en de rand van het Groene Hart naar de Noordzeekust. We hebben gezegd: dit nu, dat morgen, dat project nooit meer en bij deze projecten gaan we versnellen. Randstad Urgent was hierbij een steun in de rug, want het verbindt projecten aan elkaar tot een grotere opgave.

## ‘Je hebt niks aan toeschouwers’

En het smeedt eenheid aan de kant van de regio en ook aan de kant van het Rijk. Het werkt structurerend. Dat praat heel anders in de overleggen tussen Rijk en regio, is mijn ervaring.”

“Dan de vraag wie wel en niet meedoet. In Nederland hebben veel bestuurders de onhebbelijke gewoonte om altijd maar aan tafel te willen zitten, erbij te zijn. Dat heet dan ‘polderen’. Ik vind: polderen is niet erg, maar je moet wel de goede mensen aan tafel hebben. Accepteer geen ‘toeschouwers’ aan tafel. Spreek mensen erop aan als ze geen duidelijk belang hebben dat ze kunnen inbrengen. Dat zie je bijvoorbeeld bij bestuurders die een portefeuille delen maar er verschillend in staan. Of als er interne discussies zijn binnen een overheidslaag. Los zelf je interne problemen op, val anderen daar niet mee lastig. Het woord ‘polderen’ wordt vaak verkeerd begrepen. We zijn het woord ‘polderen’ gaan vervuilen met processen die niet tot resultaten leiden. Met elkaar praten is niet verkeerd, de tijd nemen om met elkaar te praten ook niet, het gaat fout omdat mensen hun verantwoordelijkheid niet nemen.”

“Vaak ontbreekt het aan het mechanisme om dat te doorbreken. Randstad Urgent springt op intelligente wijze in die bres. Het biedt de kans om elkaar te helpen verder te komen, via de formele wegen en via de informele. Want laten we wel wezen, een bestuurlijk duo heeft geen daadwerkelijke macht. Ik ben als een Jan zonder Land, ik heb geen geld, geen middelen en geen bevoegdheden. Maar samen hebben we wel geld, middelen en bevoegdheden. Als bestuurders zich binden aan afspraken over mijlpalen, dan gaan ze zich ernaar gedragen. Dat is het leuke ervan. Natuurlijk moeten we er wel alert op zijn dat bestuurders niet alleen maar meedoen op die onderdelen waar geld te halen valt uit de ruif, maar ook op de andere onderdelen. Door op inhoud samen te werken en vanuit de samenhang van de projecten te opereren voorkom je dat ze dan opeens gaan tegenwerken.”

“Opeens tegenwerking, dat kan natuurlijk wel gebeuren. Maar dan plaatsen bestuurders zich zelf buiten de orde. Ik kan dat illustreren aan de hand van het voorbeeld dat minister Eurlings zelf geeft. Zoals iedereen weet wordt

al vijftig jaar gesproken over de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam. Hij wil hier graag een tracébesluit over nemen. Een ontwerp-tracébesluit hebben we al. Deze minister zei bij zijn aantreden: dit zijn de mijlpalen. En tegen zijn bestuurlijke partners: als je aanhaakt is het prima en als je niet aanhaakt is het ook prima. Dan en dan wil ik klaar zijn. Er zullen wellicht partners blijven die er van alles van vinden en tegen blijven, dat is allemaal prachtig, maar het gaat wel door. Iedereen kon zijn belangen – en die zijn allemaal gerechtvaardigd – gewoon inbrengen en daarmee de kwaliteit van het project verhogen. Doe je niet mee dan laat je kansen liggen. Midden-Delfland had een groot belang bij dit project, namelijk de kwaliteit van het gebied overeind houden en waar mogelijk versterken, maar tevens wilden we na al die jaren wel eens duidelijkheid. Die duidelijkheid is er eindelijk, de weg wordt goed ingepast aangelegd en de schade die de weg toch nog veroorzaakt wordt gecompenseerd. Zo komt de A4 er dus toch. Ik vind dat lokale bestuurders hun verantwoordelijkheid kunnen en moeten nemen in zo’n proces. Zo zou het vaker moeten gaan in Nederland.”

---

**CHRISTIAAN VAN DER KAMP <<**

---

“Er wordt wel gezegd dat de A4 Midden-Delfland symbool staat voor bestuurlijke drukte. Ik ben het daar niet mee eens. De besluitvorming is decennialang niet goed gegaan. Dat klopt. De voorstanders waren voor en de tegenstanders waren tegen. Dat je een compromis zou kunnen sluiten was niet relevant. Iedere tien jaar stemde de Tweede Kamer het project weg, inclusief het gereserveerde budget. De Kamer was verdeeld en die verdeeldheid leidde niet tot het inzicht om te erkennen dat er twee evidente maar zeer tegenstrijdige belangen waren, die van het groen en die van het verkeer. Vaak krijgt de milieubeweging de schuld van alle vertragingen maar dat is beeldvorming en niet de werkelijkheid, want een rechtszaak is er nog nooit over gevoerd. Er was namelijk geen besluit waartegen je in beroep kon gaan.”

“Met de komst van IODS, de Integrale Ontwikkeling Delft Schiedam, een paar jaar terug werd het anders. Het gaat niet alleen om een strook asfalt, maar ook om een verantwoorde ontwikkeling van het gebied er omheen. In de stuurgroep IODS doen het Rijk, de provincie, de betrokken

gemeenten en een aantal maatschappelijke belangenorganisaties zaken met elkaar.

Ik zie IODS als een voorloper van Randstad Urgent.

Er zijn verschillen van mening. Het Rijk bewijst zichzelf een dienst als het als een eenheid optreedt, want dan hebben andere partijen veel minder de ruimte om het proces te frustreren. Als bestuurders hun verantwoordelijkheid nemen en zich volwassen blijven gedragen, krijgt dit gebied de impuls die het verdient. Dan wordt de weg aangelegd maar dan is er ook sprake van een goede landschappelijke inpassing. Zo pakt het ook nog eens goed uit voor de mensen en de natuurlijke omgeving hier.”





## De duo-bestuurder

ASJE VAN DIJK

“De bestuurlijke duo’s zijn de succesformule van Randstad Urgent”, vindt Asje van Dijk, gedeputeerde van Zuid-Holland. Hij weet waar hij over praat, want hij heeft er ruime ervaring mee opgedaan. Hij vormde een duo met Camiel Eurlings, Jacqueline Cramer en Tineke Huizinga, bij de projecten Flessenhalzen A4 en A12, de Zuidplaspolder, de Integrale Ontwikkeling Holland Rijnland en het OV-Bureau Randstad. “Ook het werken met deadlines is sterk, want die houden druk op het proces. Ik moet medebestuurders zien te overtuigen dat samenwerking voor alle partijen tot betere oplossingen leidt. Maar soms kan het nodig zijn om als bestuurder ‘nee’ te zeggen.”

“Met Randstad Urgent bundelen kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio’s de krachten om de problemen in de Randstad aan te pakken. Bij projecten met aspecten als wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid móet je wel samenwerken. Je hebt geen keuze. Daarbij is het doel synergie, niet zo zeer om het probleem van de andere overheid op te lossen. De aanpak van Randstad Urgent met zijn bestuurlijke duo’s en dead-

lines heeft heel goed gewerkt. De bestuurlijke en daarmee ambtelijke aandacht voor belangrijke Randstad-projecten is met dit werkconcept flink toegenomen, er zijn duidelijke mijlpalen gedefinieerd, en daar is consequent en hard naartoe gewerkt. De werkwijze doet recht aan de urgentie van de vraagstukken.”

“De werkwijze met bestuurlijke duo’s is me goed bevallen, onder meer omdat de verantwoordelijkheid voor de regionale afstemming bij de regionale duopartner is gelegd. De persoonlijke inzet is daarbij een succesfactor gebleken: verschillende keren bleken belangen tegenstellingen alleen maar in schijn te bestaan. We hebben diverse vastgelopen projecten weer vlot getrokken.”  
 “Ik beschouw de bestuurlijke duo’s als de succesformule van Randstad Urgent. Maar er zijn ook risico’s. Zo kunnen het formele en informele circuit door elkaar gaan lopen. Bijvoorbeeld wanneer bestuurders besluiten dat een bepaald tracé voor een snelweg het beste is, terwijl de voorkeur nog op basis van wettelijke procedures getoetst moet worden.”

“Randstad Urgent heeft heel concrete resultaten opgeleverd. Voor de Zuidplaspolder is de koers bepaald en is bijvoorbeeld meer Rijksgeld beschikbaar gekomen voor ontsluiting en duurzame ontwikkeling. De flessenhals A4 tussen Burgerveen en Leiden wordt verbreed. Dat is versneld aangepakt. Ik vind het als slagroom op het toetje dat dit traject een half jaar eerder open kan. Dat is toch een prachtig resultaat. Een ander project, waar ik veel energie en tijd in steek, is het Randstad Urgent-project Integrale Benadering Holland Rijnland. Daar gaat het om de samenhang van de projecten woonlocatie Valkenburg, Greenport Duinen Bollenstreek, Bioscience Park Leiden, Rijnlandroute en de RijnGouwelijn. Om de noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren en om aan de verstedelijkingsafspraken te voldoen, is een structurele verbetering van de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland noodzakelijk. Goede fysieke infrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer zijn dé voorwaarden om de groei van woningbouw en economische bedrijvigheid mogelijk te maken. Met de Randstad Urgent-status onderstreepten we

## ‘Pragmatische cultuurverandering zinvoller dan structuurverandering’

allemaal de noodzaak om binnen één jaar een keuze te maken voor het tracé van de RijnlandRoute, in samenhang met de A4 en A44, voor het tracé van de RijnGouwelij, en voor de financiering van de verschillende projecten. Het heeft geleid tot *commitment* op bestuurlijk niveau bij de samenwerkende gemeenten, de provincie en het Rijk. En we hebben er tempo en capaciteit op gezet. Dat kan dan dus. We hebben een tijdelijke projectorganisatie gevormd, waarin alle partijen vertegenwoordigd waren. Bestaande onderzoeken, inzichten en kennis werden binnen korte tijd bijeengebracht. Bestuurders werden tussentijds in bestuurlijke conferenties op de hoogte gehouden van de resultaten. De ambassadeur, Joan Leemhuis, hield beide partijen bij de les om er voor te zorgen dat gemaakte afspraken werden nagekomen.”

“Ik heb gemerkt dat het label Randstad Urgent goed is voor de bekendheid van dit project. Zo’n label geeft aan dat het Rijk de problematiek onderschrijft en dat geeft erkenning voor het harde werk dat wij als regionale partijen in het verleden al hebben verzet.”

“Uiteindelijk hebben we het niet binnen één jaar gered om sluitende afspraken te maken. In oktober 2009 hebben we moeten constateren dat er nog een groot verschil bestond tussen de benodigde en de beschikbare middelen. Dat probleem hebben we tot dusverre niet kunnen oplossen. De provincie en de regiogemeenten hebben hun nek veruitgestoken voor de financiering van de RijnlandRoute. Zelfs het bedrijfsleven is bereid gevonden om financieel bij te dragen – uniek in Nederland. Maar de dekking is nog lang niet rond. Ik ben bang dat de Rijks-overheid onze mogelijkheden overschat. Met de minister is afgesproken dat de financiering op 1 december 2010 rond moet zijn. Dat zal voorwaar geen gemakkelijke opgave worden.”

“De betrokkenheid van de bewindslieden is heel belangrijk. Camiel Eurlings bijvoorbeeld is heel gedreven, hij wil concrete resultaten bereiken. Dat is een enorme steun in de rug. Werkbezoeken vind ik heel wezenlijk. Zo kwam in april 2009 Eurlings naar de regio Holland Rijnland toe. We hebben met een klein gezelschap rondgereden in een busje

en op de verkeerstoren van voormalig vliegveld Valkenburg gestaan. We spraken daar met een doorsnee van de mensen waar we mee te maken hebben hier. Zo wordt een onderwerp zeg maar van ‘vlees en bloed’. En als je rondrijdt in een busje is er ook de gelegenheid om elkaar even onder vier ogen te spreken. Dat zijn bijzonder nuttige momenten.”

“Met zoveel partijen is het simultaan schaken. Allereerst moet je je medebestuurders bewust maken van de urgentie van het probleem. Daarna moet je ze overtuigen dat samenwerking voor alle partijen tot betere oplossingen leidt. Het gaat om veel kikkers, die allemaal in dezelfde grote kruiwagen moeten blijven zitten. Natuurlijk hou je tot op zekere hoogte last van het NIMBY-effect. Maar uiteindelijk moet het regionale belang de doorslag geven.

Ook het algemeen bestuur van het samenwerkingsverband van Holland Rijnland heeft daarbij een belangrijke rol. Daarbij moet je niet vergeten dat die bestuurders ook weer achterbannen hebben, zoals gemeenteraden. Ook zij moeten doordrongen

---

**ASJE VAN DIJK <<**

---

zijn van de urgentie, want zij nemen uiteindelijk de beslissingen.”

“Het stellen van heldere doelen met deadlines zorgt er voor dat alle betrokkenen scherper acteren. Je wilt de deadlines halen. Of je ze nu haalt of niet, er moet vervolgens ambtelijk en bestuurlijk verantwoording over worden afgelegd. Dat zorgt voor meer transparantie over de gemaakte keuzes en genomen beslissingen. Deadlines houden druk op het proces, dat is goed. Maar de zorgvuldigheid van het proces mag er niet onder lijden. Toch lukt het nooit om het iedereen naar de zin te maken. Besturen is nu eenmaal kiezen en soms ‘nee’ zeggen.”

“In de recente discussie over het voortbestaan van de provincies klinkt regelmatig de roep om het aantal provincies terug te brengen. Centraal zou moeten staan: de mogelijkheden om de ruimtelijke problemen in de Randstad aan te pakken. Ik vind schaalvergroting geen sluitende oplossing voor de problemen van de Randstad. Wat heb je aan een grote Randstad-provincie als de bevoegdheden en middelen elders belegd

zijn? Belangrijker dan de keuze voor een schaal is daarom de keuze welke taken en bevoegdheden aan welke overheidslaag worden toebedeeld. Juist een strakke herverdeling is nodig om met de bestuurlijke stroperigheid in de Randstad af te rekenen. Voor mij staat dus de inhoud voorop, de vorm is secundair.”



## De duo-bestuurder

HANS VERVAT

Een kabinet met ondernemers zou goed zijn voor de BV Nederland, zeggen ondernemers vaak. “Dat weet ik zo net nog niet”, zegt Hans Vervat, een ondernemer uit de Rotterdamse haven die een jaar lang wethouder was. “Wethouder of minister zijn doe je niet zomaar. Ondernemers onderschatten dat. Het gaat in ieder geval niet zoals veel ondernemers denken dat het gaat. Er zijn zoveel partijen waar je rekening mee moet houden, van lobbyclubs tot aan de gemeenteraad.” Vervat vormde samen met de ministers Eurlings van VenW en Cramer van VROM een bestuurlijk duo voor respectievelijk Rotterdam Vooruit, A13/A16, A15 Maasvlakte-Vaanplein en Rotterdam Stadshavens. “Bij veel bestuurders proef ik dezelfde urgentie en echte wil om besluiten te nemen als bij Eurlings, dat is me honderd procent meegevallen.”

“Ik begon als wethouder Economie, Verkeer en Vervoer van Rotterdam met een achtergrond in de logistiek. Hier in de haven heb ik een bedrijf. Die bagage nam ik mee. Rotterdam hoort thuis in het rijtje: Shanghai, Houston, Singapore. Nederland is geen kleine jongen in vergelijking met andere

exporterende landen. Per capita zijn wij een grotere exporteur dan de Duitsers en de Chinezen. We hebben jaarlijks een handelsoverschot van bijna 50 miljard. Het is in de verste verte niet gedaan hier zoals Victor Muller, de man die Saab heeft overgenomen, onlangs voorspelde op de Randstad conferentie. Het is juist prachtig dat landen als China, India en Brazilië *booming* zijn, want dat zijn allemaal klanten van ons. Als de koopkracht daar stijgt, zijn wij er klaar voor. Veel bedrijven zetten hun productielijnen daar neer, zeker. Maar tegelijk zie ik de Chinezen enorm investeren in de productiecapaciteit van een Westers land als de Verenigde Staten.

We hebben steeds meer een *global playing field*. En wij zijn een sterke speler. Het is niet voor niets dat we tegenwoordig uitgenodigd worden voor de G20. Het is wel zo dat het voortdurend pijn lijden is als je ziet dat je infrastructuur geen gelijke tred houdt met je koppositie. Dat voel je nergens sterker dan in de haven. Onze infra in de haven staat internationaal gezien trouwens wel op een zame hoogte.”

“Ik ben na de gemeenteraadsverkiezingen van maart niet teruggekeerd als wethouder. Als mijn partij, de PvdA, me weer had gevraagd, had ik het zo weer gedaan. Zeker, bestuurder zijn is best ingewikkeld, maar toen ik wethouder werd dacht ik: ‘Nu kom ik in de omgeving waar we onze frustraties ophopen. Handen uit de mouwen.’ De overheid neemt onvoldoende initiatieven om onze koppositie te ondersteunen. Vaak ziende blind en oostindisch doof. Het hebben van een koppositie schept verplichtingen aan de kant van de overheid. Het bedrijfsleven investeert miljarden hier. Dat moet de overheid faciliteren, vind ik. Het was voor mij een enorme verademing om te zien dat er een minister zat die van dóórpakken wist. Eurlings is als geen ander ervan doordrongen dat we achterstanden moeten wegwerken. Komend vanuit het bedrijfsleven was ik verrast om met Randstad Urgent een werkmodel aan te treffen dat garant staat voor het op tempo houden van de kar in plaats van dat die in de modder blijft steken.”

“Het is best een overgang om vanuit het bedrijfsleven in de bestuurlijke wereld

---

## ‘Staan pruttelen zonder meters te maken kost alleen maar energie’

---

terecht te komen. Je moet polderen. Dat begint met naar iedereen te luisteren, tot en met de anti-autolobby aan toe. Je moet wel duidelijk maken dat als mensen de kar de verkeerde kant op willen trekken onze koppositie in gevaar komt. Soms kan het niet anders, eenvoudig omdat je de ruimte niet meer hebt. Dat is bijvoorbeeld rond Schiphol het geval. Hier in Rotterdam hebben we de ruimte wel. Met de Tweede Maasvlakte krijgen we gelukkig veel ruimte erbij. Natuurlijk, de besluitvorming heeft vijftien jaar geduurd. Dat had best sneller gekund. Antwerpen heeft daarvan geprofiteerd. Die hebben zelfs havens gegraven toen het wettelijk nog niet kon. Ze hebben het graafwerk een jaar of anderhalf stilgelegd om vervolgens met noodwetgeving dóór te kunnen gaan. Ze hebben natuurlijk een probleem met de Westerschelde, dus de klanten die ze hebben willen ze zo goed mogelijk faciliteren. Dat begrijp ik heel goed.”

“Terugkijkend op mijn wethouderschap ben ik heel tevreden over de stappen die we hebben kunnen zetten. De verbreding van de A15 komt er aan, bij de A4 Delft-Schiedam

lijkt de tijd van obstructie nu wel voorbij en we hebben in november 2009 met het Rijk de prioriteiten kunnen vaststellen over wat we in de regio Rotterdam-Den Haag moeten aanpakken om de infrastructuur te verbeteren. En dan heb ik het niet alleen over de wegen, maar ook over het openbaar vervoer. Het traject tussen Den Haag en Rotterdam bijvoorbeeld is een goudmijntje. De mensen zitten of beter staan in de trein als haringen in een ton op dit drukste stuk van Nederland. De uitbreiding van de capaciteit zal ontlastend werken op de verkeersstromen in deze regio. Uit recente onderzoeken blijkt dat we er nog lang niet zijn. Ook de *bypass* van de A13/A16 vind ik van enorm belang voor de Ruit van Rotterdam. Er zijn grenzen aan de mogelijkheden om alle wensen te vervullen, dat is wel zo. Je kunt de A13/A16 bijvoorbeeld niet helemaal ondergronds aanleggen, dat is een onbetaalbare zaak, maar voor een paar echte pijnpunten zijn wel oplossingen te vinden.”

“De samenwerking met Eurlings was inspirerend. Zelfs in demissionaire staat gaat hij dóór. Terecht, want de meeste van zijn

projecten zijn niet controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Hij trekt mensen méé door zijn enthousiasme. Je ziet dat gewoon gebeuren aan de bestuurstafel. Hij wordt natuurlijk goed voorbereid door zijn ambtenaren, maar hij is wel de *spokesman* van de oplossingen. Natuurlijk zijn bestuurders zo dat ze, als ze hun kans schoon zien, op een laatste moment nog even hun punt doordrukken. Dat kan natuurlijk niet altijd als het hoofdmotief in het geding is, want dan gooi je het kind met het badwater weg. De doelstelling van Randstad Urgent is helder. De uitwerking daarvan met bestuurlijke duo's, ambassadeurs en duidelijke mijlpalen geeft een prima houvast.”

“Voor het project Stadshavens had ik vooral te maken met de minister van VROM, Jacqueline Cramer. Een oud havengebied van maar liefst 1.600 hectare groot wordt ontmanteld en opnieuw ontwikkeld. Dat is een enorme klus, waar miljarden mee gemoeid zijn. We gaan hier binnenstedelijk bouwen. Er komen woningen op het water, scholen en internationale bedrijven. Het mooie van Cramer was dat ze er oog voor had hoe we dat duurzaam kunnen

---

HANS VERVAT <<

---

doen. Dan zie je dus dat er in Den Haag deuren opengaan omdat ook daar de urgentie gevoeld wordt. Opeens is versnelling van besluiten mogelijk en komt er financiering rond. We doen dit project stap voor stap. Je moet bijvoorbeeld rekening houden met de bedrijven die er nog zitten. Daarom moet je soms even de tijd nemen. Ik stel vast dat we met dit project internationaal nu sterk in de belangstelling staan.”

“Ik ben een optimist. De economische crisis heeft ons geráákt, maar we komen er bovenop. Dat zien we nu al. In de eerste vijf maanden van 2010 zie je *double digit* groei in de Rotterdamse haven. We hebben door de crisis aan efficiency gewonnen. Het verhaal is: schepen varen langzamer om brandstof te sparen. Daardoor kunnen ze minder havens aandoen. Rederijen kiezen voor de havens met de beste mogelijkheden. Rotterdam wint zo dus marktaandeel terug.”

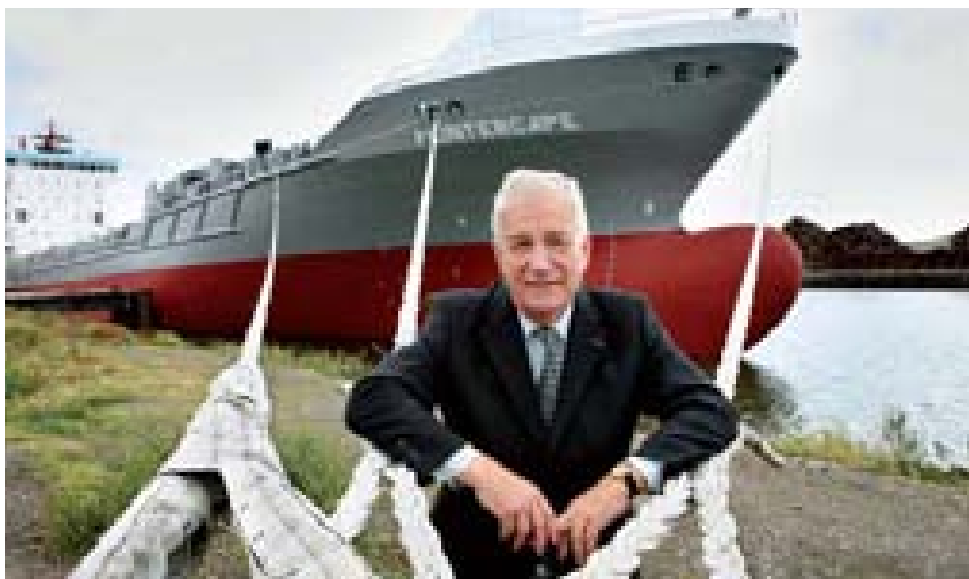
“De overheid moet dat faciliteren. Zorg ervoor dat we niet met z’n allen staan te pruttelen zonder dat we meters maken. Dat voorkomt verspilling van arbeid en energie en het is ook slecht voor de gezond-

heid. Natuurlijk is het voor de overheid financieel nu even moeilijk. Ik zie het zo: de crisis dwingt ook de overheid efficiënter te werken en met onorthodoxe maatregelen te komen. Ik heb wel wat ideeën.”

“Je kunt het bijvoorbeeld schaal aantrekkelijk maken dat het beroepsgoederenvervoer meer ’s nachts gaat rijden. Nu moeten chauffeurs een forse belasting over hun nachttoeslag betalen. De overheid kan denken: meer ’s nachts rijden betekent meer inkomsten. Maar zo werkt het natuurlijk niet. Draai het om en maak ’s nachts rijden gedeeltelijk belastingvrij. Met zo’n financiële prikkel krijg je voor elkaar dat het asfalt beter wordt benut. Tel uit je winst.”

“Een ander idee: de grote gemeenten in de Randstad, de G4, zouden hun ingenieursbureaus kunnen fuseren. Nu takelen ze stuk voor stuk af en gaat veel kennis en expertise verloren. Sterker nog, zo’n Randstedelijk ingenieursbureau zou ook wereldwijd opdrachten kunnen doen. Ik heb gezien hoe de overheid van Singapore dat doet, dat is een mooi voorbeeld. Wij hebben echt heel veel in huis waar andere landen en steden hun voordeel mee kunnen doen. Denk maar

aan onze kennis om het water buiten de deur te houden. Met ons deltax-verhaal zijn we toonaangevend in de wereld. De bestuurders van de G4 willen best samenwerken, dus dat is het punt niet. Geen Ajax-Feyenoord sentimenten, maar optrekken als één team. Daar kun je wereldkampioen mee worden.”



## De ambassadeur

ARIE VERBERK

Een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard: de plannen ervoor bestonden al jaren, maar het besluit was als een hete aardappel. In 2008, na veertien jaar, zag het kabinet er definitief vanaf. Eind 2009 werden de handtekeningen gezet voor de realisatie van het alternatief, de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever. Arie Verberk: “Dit is een verhaal van gemeenten waar politici moeilijk zitten te doen en patstellingen tussen de provincie en het ministerie van EZ. Voer voor een ambassadeur. Iemand zonder agenda, onafhankelijk. De handtekeningen waren gezet, maar ook daarna ging het niet zonder slag of stoot. Ridderkerk, de gemeente die het meest heeft dwarsgelegen, was de eerste die vroeg of ik wilde aanblijven.”

Zijn achtergrond als topambtenaar bij het ministerie van EZ en als topman van Martinair helpt hem om met gevoel voor verhoudingen en met een flinke dosis zakelijke nuchterheid en *drive* te opereren. Nu doet hij allerlei bestuurlijke klussen en commissariaten. Hij is ook hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam. “Ambassa-

deur zijn voor dit Randstad Urgent project kost me best wel veel tijd, maar ik doe het graag. Ik moet zeggen dat ik de wens van alle betrokken partijen om door te gaan, niet heb kunnen weerstaan. Het project is vanwege het halen van de afgesproken mijlpalen niet meer in de selectie van Randstad Urgent opgenomen, maar het zou jammer zijn om het nu los te laten.”

“Ik weet niet wie het fenomeen van de ambassadeur heeft bedacht, maar hulde daarvoor. Eerder ben ik wel eens amateurmediator geweest, maar dit was ik nog niet zo tegengekomen in bestuurlijke kringen. Ik had van tevoren niet verwacht dat de functie van ambassadeur zo goed zou werken. Als je ergens naar toe gaat, gaan de deuren gelijk voor je open. Wat ik doe, komt niet in de krant. Daarom delen bestuurders hun zorgen met mij. Ze kunnen altijd met mij praten. En dat doen ze dus ook. Je moet natuurlijk je positie zorgvuldig in acht nemen. Kijk, het mooie is dat ik in de regio niet werd gezien als een afgevaardigde van het ministerie of de provincie en andersom de Haagse bestuurders en ambtenaren me

niet zagen als loopjongen van de regio. Als er patstellingen zijn, kan ik op prudente wijze dingen checken.”

“Het was voor mij pionieren, zonder secretariële ondersteuning. Dat geldt denk ik voor veel ambassadeurs. We zijn in die zin allemaal Einzelgängers. Ik zeur daar niet over, daar zijn we op geselecteerd. We moeten het hebben van ons netwerk en ons diplomatieke vermogen om belangentegengestellingen te overbruggen. Als je het goed opbouwt, krijg je de informatie die je nodig hebt van de projectleiders. Nu krijg ik bij wijze van spreken meer dan me lief is.”

“Bij dit project zie ik twee fases: de periode voor de handtekeningen en de periode erna. In de aanloop naar de handtekeningen voor de realisatie van de alternatieve bedrijventerreinen was het onderhandelen wat de klok sloeg. De cruciale factor waarom het opeens begon te lopen is dat een groot aantal ambtenaren eindelijk ging samenwerken. Ze gingen vooruitdenken. Die verandering van aanpak creëerde een andere sfeer. Competentiestrijd maakte plaats voor

---

 ARIE VERBERK <<

## ‘Je moet in oplossingen blijven denken’

---

het denken in oplossingen. De afspraken over de mijlpalen hielpen natuurlijk wel om de druk op de ketel te houden bij de partners. Ik heb daar als ambassadeur een rol in gehad. Al gauw koos ik ervoor om bij de ambtelijke overleggen van ministeries, provincies en gemeenten te gaan zitten, want ik had in de gaten dat daar het echte werk werd gedaan. Ik nodigde mezelf gewoon uit voor die Poolse landdagen, waar soms wel dertig ambtenaren om de tafel zaten. Aanvankelijk hield ik mijn mond, maar op een gegeven moment heb ik het woord genomen en gezegd dat het afgelopen moest zijn met de competentiegevechten.”

“De Westelijke Dordtse Oever was als eerste rond, bij Nieuw Reijerwaard lag aanvankelijk nog een financiële hobbel. De gemeente Rotterdam wilde de grond van de tuinders voor een groot deel wel kopen, maar zei dat dat pas kon als ook de provincie en de ministeries van EZ en VROM hun middelen op tafel hadden gelegd. Feitelijk wachtte iedereen op iedereen. Ik ben toen gaan praten met de Rotterdamse wethouder. Het is toen weer gaan rollen. Doordat je

elkaar kent, kun je snel schakelen en als verbindingsofficier optreden. Zo blijft er tempo in de besluitvorming. Het is dan wel nodig de betrokken bestuurders met enige regelmaat te spreken. Soms komt het er op aan om het moment waarop het moet gebeuren te creëren. Ik denk bijvoorbeeld aan een overleg bij de provincie met wethouders van Barendrecht, Ridderkerk en Dordrecht, een gedeputeerde en een ambtenaar van het ministerie van EZ. Door de volle agenda’s was het lastig een datum te prikken. In dat soort gevallen gebruik ik vaak een uitspraak uit mijn Martinair-tijd: ’s ochtends half zeven of ’s avonds half zeven: je mag kiezen, maar ’t gaat wel gebeuren. Het werd ’s avonds half zeven. Deze avond is voor Nieuw Reijerwaard de doorbraak geweest.”

“Toen in november 2009 de handtekeningen werden gezet, was het niet gedaan. Hoewel iedereen zich realiseerde dat de handtekeningen er daadwerkelijk stonden, krabden sommigen zich achter de oren. Er lagen veel hobbels op de weg. Wat te denken van de gemeenteraadsverkiezingen van maart die er aankwamen? Van de gemeente Ridderkerk

was bekend dat een lokale raadsfractie tegen de aanleg van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard was. Het zou zo maar kunnen dat als die bij de verkiezingen wonnen, ze een spaak in het wiel zouden steken. Ik heb onderhand wel geleerd dat in de politiek alles mogelijk is, het terugdraaien van besluiten ook. Die lokale partij werd inderdaad heel groot en leverde ook bijna alle wethouders. De provincie en het Rijk zeiden natuurlijk: ‘We hebben getekend, maar ga alsjeblieft nog eens praten daar bij die en die gemeente. Waarom doen ze zo moeilijk?’ Het is zo, gemeenten kunnen de boel aardig frustreren. Ik heb toen een reeks gesprekken gevoerd met de nieuwe wethouder, met de burgemeester en ook met ondernemers, om druk te zetten. Het resultaat is geweest dat de wethouder inzag dat er wat te halen viel. De provincie heeft welwillend gereageerd. Je zou kunnen zeggen: eind goed, al goed.”





## De ambassadeur

DUCO STADIG

Toen Duco Stadig nog wethouder van Amsterdam was, formuleerde hij de eerste en de tweede wet van haast. De essentie daarvan: “De bestuurder die haast heeft, is het slachtoffer van degene die dat niet heeft. Soms is het de kunst geen haast te hebben.” Stadig volgt Randstad Urgent en Sneller & Beter, de recepten van het kabinet tegen de vertraging van de besluitvorming, op de voet. Van binnenuit en met kritische afstand. Hij is Randstad Urgent ambassadeur, was lid van de commissie-Elverding die de Sneller & Beter-methode adviseerde en is voorzitter van de Vereniging Deltametropool.

“Het sterke punt van Randstad Urgent is de geconcentreerde bestuurlijke druk op bestaande projecten. Na drie jaar kun je wel zeggen dat dit programma tamelijk succesvol is geweest. Het aantal van 242 mijlpalen en besluiten, dat is heel veel, en ook nog allemaal volgens afspraak en op tijd. Dat zijn bijna Cubaanse cijfers. Ik ben niet zo van dat opkloppen, maar er is wel wat gepresteerd. Dat moet gezegd. In een aantal projecten is de uitvoering zelfs al gestart. Kijk, wat gewerkt heeft is het verhaal van

die mijlpalen: afspraken maken en in het openbaar zeggen dat we het gehaald hebben.”

“Als ambassadeur ben ik actief geweest bij een paar projecten. Elk project vroeg wat anders van me. Voor de verbreding van de flessenhals A4 bij Leiderdorp is een financiële deal gemaakt met de betrokken gemeenten. Je kunt wel twee jaar zitten vergaderen over grotere en kleinere bedragen, maar zo’n deal verlost je daarvan. Gedeputeerde Van Dijk en ik hebben de minister ervan weten te overtuigen ons voorstel over te nemen. Bij elkaar zijn dat een paar belletjes en wat mails. Voor de A12 heb ik iets anders gedaan. We wisten dat er na de wegverbreding direct twee nieuwe knelpunten zouden ontstaan bij Nootdorp en Zoetermeer. Voor relatief weinig geld waren die op te lossen. Ik heb een voorstel naar de minister gestuurd, en dat heeft hij overgenomen. Straks liggen hier ‘mijn’ stukjes asfalt.”

“Het project MIRT-verkenning Haaglanden is van een andere orde. Interessant is dat dit project meedraait in zowel het programma Randstad Urgent als in het project Sneller & Beter. Beide systemen lopen hier door elkaar.

We zitten hier nog echt in de beginfase: uitzoeken wat de prioriteiten zijn. Laat ik maar eerlijk zijn, ik vind het mijlpalenverhaal van Randstad Urgent hier niet zo goed werken. De planning is zo strak dat je geen rek meer hebt. Er kwam opeens een nieuw nationaal rekenmodel tussendoor – dat geldt trouwens voor alle MIRT-projecten. Randstad Urgent is dan onverbiddelijk. Er wordt dan veel inspanning geleverd om de afgesproken planning vast te houden. Producten noemen ze dan opeens anders. Ik vind dat wat kunstmatig. Zeg nou gewoon: ok, dit is echt niet te halen, dan maar een kleine vertraging; we hebben tot 2020, dus waarom zo’n enorme haast?!”

“Verder hierover nadenkend zie ik wel kansen om de werkwijze van Randstad Urgent en van Sneller & Beter te fuseren. Sneller & Beter concentreert zich op inhoudelijk scherpe producten. Op papier zijn de stappen op de tijdsbalk wel duidelijk, maar het mag natuurlijk niet voortkabbelen en uitlopen. Randstad Urgent is sterk op de procesbewaking. Twee keer per jaar de thermometer erin, dat lijkt me sowieso heel goed.

## ‘Soms is het de kunst geen haast te hebben’

Ik zie meerwaarde in het werken à la Randstad Urgent in de fase van een project dat het bestuurlijk spannend is, bijvoorbeeld omdat de financiering een probleem is. In zó'n fusie van beide methodes zie ik wel muziek.”

“Ik ben positief over Randstad Urgent, maar niet *overall*. Je kunt wel zeggen dat alle mijlpalen gehaald zijn, maar soms worden die iets mooier voorgesteld dan ze in werkelijkheid zijn. Zo zijn er wel besluiten genomen over de Schaalsprong van Almere, maar de kwestie is niet opgelost. Er komen werkmatschappijen die twee jaar lang onderzoek gaan doen naar de haalbaarheid van een nieuwe OV-verbinding door het IJmeer. Dat kon niet anders, want het geld was er gewoon niet. Nog meer onderzoek doen stelt de conclusie uit. Ik ben er uitermate sceptisch over dat dat over twee jaar opgelost is. Dat gaat niet lukken, ben ik bang. Als over twee jaar het besluit valt: we doen het toch niet, schept dat wel duidelijkheid. Voor het moment dan, want de ervaring leert dat projecten ook zo weer de ijskast uit kunnen komen. En soms is het bestuurlijk gewoon

niet gewenst om projecten van de lijst met ambities af te voeren. Het gaat hier wel naar een climax toe: in deze tijden van bezuinigingen kun je niet met onderzoeken bezig blijven.”

“Een tweede kanttekening bij het succes van Randstad Urgent is dat er straks geen geld meer is. Natuurlijk is er altijd tekort gezien de ambities die we hebben in ons land, maar de situatie wordt toch echt anders dan in de afgelopen jaren. De vraag is of je wel door moet gaan met een programma als Randstad Urgent als er geen geld meer is. Want waar gaat het dan nog over?”

“De vraag hoe het met de Randstad verder moet, is ook de hamvraag voor de Vereniging Deltametropool, de denkclub waarvan ik voorzitter ben. De Nederlandse politiek ontkomt er niet aan scherpe keuzes te maken. En ik denk ook dat een paar taboes van tafel moeten.”

“Allereerst: alle voorgenomen investeringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die nog niet in uitvoering zijn, zouden opnieuw overwogen moeten worden. Dat schept de financiële

ruimte die nodig is voor een nieuwe prioritering. In die prioritering verschuift het accent wat ons betreft: minder nieuw asfalt, een paar impulsen nog voor het spoor, maar vooral meer en beter regionaal openbaar vervoer. Geconcentreerd in de stedelijke gebieden, want daar wonen genoeg mensen om het te laten renderen. In de steden moet het gebeuren, niet op het platteland, want de steden zijn de motor van de vooruitgang. We verlaten daarvoor bewust het principe van de verdelende rechtvaardigheid in de ruimtelijke ordening.”

“Politici kunnen alleen maar scherpe keuzes maken als ze bereid zijn om taboes te doorbreken. De Vereniging Deltametropool geeft daarvoor de aanzet. Ten eerste moeten we af van eindbeeldplanning en het bijpassende denken in grootschalige investeringen. Ik zie dat bij de Schaalsprong van Almere en ook bij de enorme ambities om binnenstedelijk te bouwen. Daar wordt dan alles op gepland, om dat einddoel maar zo snel mogelijk te realiseren. Eindbeelden zijn mooi, maar die worden nooit werkelijkheid. Wij vinden eindbeeldplanning te statisch. De omgeving is minder dan ooit maakbaar.

---

## DUCO STADIG <<

---

We zien veel meer in een strategie van organische groei en coalitieplanologie. Natuurlijk moet de overheid richting aangeven, maar er moet ruimte zijn om te reageren op economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Het is zoals de Amsterdamse grachtengordel is opgebouwd: een geleidelijke individuele invulling binnen een strak infrastructureel en planologisch grid. Een goed voorbeeld is de Stedenbaan. De richting is wel duidelijk, stap voor stap wordt er invulling aan gegeven, maar om de paar jaar wordt gemonitord of de koers nog steeds goed is. Dan wordt bekeken of de infra die op de rol staat wel echt nodig is.”

“Wij vinden verder dat anders denken over stad en land noodzakelijk is. Er is de wereld van de Stad en er is de wereld van het Land. De projectontwikkelaars en de natuurbeschermers praten niet echt met elkaar, ze zijn vanuit maakbaarheidsidealën vooral op hun eigen terrein bezig. Het omgevingsrecht is een soort ijzeren gordijn, dat aan weerszijden zwaar wordt bewaakt. Deze situatie is niet alleen financieel onhoudbaar, maar ook absurd. Natuurbeheer in de Randstad is in essentie tuinieren. Het Groene Hart

is een binnentuin. Echte natuur vind je in de Himalaya, niet hier. We moeten niet krampachtig en met een enorme inzet van middelen een situatie van 50 of 100 jaar geleden willen herstellen. En geen soorten tellen, maar accepteren dat de natuur altijd verandert en koesteren wat echt bescherming verdient. Natura 2000 is wat dat aangaat niet altijd handig. Soms strijken vogels een stukje verder neer, niet bij IJburg maar in de Randmeren, zo weet ik uit eigen ervaring. Zo gaat dat gewoon. Maar ja, dan heb je wel een probleem met de Natura-norm. Iemand als Wouter van Dieren is als een zendeling bezig het ijzeren gordijn open te trekken. De Vereniging Deltametropool zal zijn voorbeeld volgen en de dialoog entameren. Het zou me wat waard zijn als we over een jaar kunnen zeggen dat we een grote stap voorwaarts hebben gemaakt. Maar eerst moeten we de tijd nemen om de geesten rijp te maken.”



## De projectleider

ERIC DIEPSTRATEN

“Laten zien dat je van iedereen bent”, zegt Eric Diepstraten, “dat was de kunst die ik moest beheersen.” Hij was projectleider voor de Draaischijf Nederland, in het Utrechtse beter bekend als het project VERDER. “De bestuurlijke complexiteit in Utrecht is heel groot. Gedeputeerde Jan Ekkers, die met minister Eurlings het bestuurlijk duo vormde, moest de lokale bestuurders op één lijn zien te krijgen. Ik werkte, samen met mijn Rijkswaterstaat-collega Jos van Loon bij VERDER, feitelijk in dienst van Ekkers maar tegelijk ook voor alle regionale bestuurders van VERDER. Die moesten voelen dat we er ook voor hen waren.”

“Toen in het najaar van 2007 het project VERDER als Draaischijf Nederland in Randstad Urgent werd opgenomen en in de Ridderzaal de afspraken over mijlpalen werden getekend, was er al een geschiedenis aan voorafgegaan. Uit de netwerkanalyse Utrecht was gebleken dat de mobiliteitsproblemen in de regio Utrecht zo groot waren dat het Rijk en de regionale bestuurders zich genoodzaakt voelden om de handen

ineen te slaan. In het bestuursakkoord van november 2006 werd geld gereserveerd voor het uitvoeren van pakketstudies naar de Ring Utrecht en naar de Driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum. Naast het Rijk kregen ook de provincie en de grote gemeenten de status van Bevoegd Gezag. Dat genereerde draagvlak, maar het maakte het bestuurlijke speelveld ook complexer.”

“Randstad Urgent kwam op het juiste moment. Het liep tot dan toe goed, maar toch: hiermee bevestigde het Rijk de urgentie en de ambitie. Randstad Urgent was het perfecte vehikel. Publiekelijk afspraken maken werkt. Dat mijlpalen-idee is natuurlijk goed: je moet ergens een rode lantaarn hebben staan. Iedereen conformeert zich eraan en voelt de druk om besluiten niet telkens uit te stellen. Het moet natuurlijk wel realistisch blijven. In juli 2009 hebben wij een totaal integraal mobiliteitspakket neergelegd ter besluitvorming; voor de planstudie Ring Utrecht bleek dat er iets meer tijd nodig was om een besluit te kunnen nemen waar iedereen mee kon leven. Op 3 november van datzelfde jaar is dat besluit

toen wél genomen, tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT. Een richtinggevend voorkeursbesluit met de geur van: we zijn er uit.”

“Dat is ongekend, als je bedenkt hoeveel partijen ‘ja’ hebben moeten zeggen. Kijk, als het erop aankomt, wil niemand *geschamed* worden. Binnenskamers is het er hard aan toegegaan en is het spannend geweest of sommige bestuurders politiek zouden kunnen overleven, maar alle bestuurders beseften dondersgoed dat ze elkaar nodig hadden en elkaar moesten zien te vinden. Vertrouwen in elkaar houden en de lijnen open houden om te blijven praten, dat is waar het om draaide. De gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010 en de financiële heroverwegingen van het kabinet hingen als een zwaard van Damocles boven de bestuurs tafels. Het was nu of nooit. Geloof me: 3 november 2009 was een gedenkwaardige avond. Dit is waar je zo hard voor gewerkt hebt. Ik zie nog de bestuurders van de provincie Noord-Holland, die ook bij dit bestuurlijk overleg aanwezig waren, jaloers kijken met een blik van: wat gebeurt hier allemaal!”

ERIC DIEPSTRATEN &lt;&lt;

## ‘Ik kreeg hier wel een positieve *flow* van’

“Oud-programmadirecteur Jan Hendrik Dronkers noemde in de publicatie *Utrecht kijkt verder* Randstad Urgent ‘revolutionair’. Dat is een sterke observatie. Ik denk dat hij wel gelijk heeft. Er is veel bereikt in relatief korte tijd. Het getuigt van lef om in deze fase met elkaar een voorkeursrichting af te spreken. Zonder de druk van Randstad Urgent was dit niet voor elkaar gekomen. Het bestuurlijk duo Eurlings-Ekkers heeft goed gewerkt. Eurlings heeft veel impact gehad met zijn positieve energie. Ekkers lukte het om de regionale gelederen te sluiten. Nou, dat hebben ze goed gedaan.”

“Om nou te zeggen dat Eurlings en Ekkers elkaar vaak gezien hebben, nee, dat is niet zo. Toch konden ze elkaar op de beslissende momenten goed vinden. Dat komt denk ik ook omdat de samenwerking bij de ambtelijke voorbereiding goed liep. We werden door het programmateam van Randstad Urgent niet alleen maandelijks gemonitord of we nog steeds op schema lagen, de accountmanager zat er ook inhoudelijk bovenop. De programmadirecteur was op het ministerie van VenW bovendien de eerste

adviseur van de minister voor dit project. Directe lijnen dus. Het is voor dit project denk ik wel een voordeel geweest dat Randstad Urgent opereerde vanuit VenW en niet vanuit VROM of LNV.”

“Zoals ik al zei gaat het om onderling vertrouwen tussen bestuurders, dan krijg je wat voor elkaar. Daar kun je als projectleider wel de *setting* voor creëren. Een paar momenten zijn heel belangrijk geweest. Ik zie nog het werkbezoek van april 2008 voor me. Dat was een hoogtepunt. Minister Eurlings kwam met de trein naar Utrecht toe, liet zich rondleiden en informeren over de Draaischijf. Met Ekkers en ambassadeur Willem de Jager erbij. Een uur lang onttrokken ze zich even aan het mediacircus om elkaar in de ogen te kijken. De inzet was om als bestuurlijk duo op te trekken en elkaar te helpen in de besluitvorming. De handtekeningen die een half jaar eerder in de Ridderzaal waren gezet, kregen nu kleur. We hebben hier de basis gelegd voor een vruchtbare samenwerking. De bestuurders konden elkaar voortaan makkelijker vinden. Door een werkbezoek zo te organiseren,

met gevoel voor hoe bestuurders in elkaar zitten, breng je ze in een goede positie.”

“Ik kijk graag over de grens van mijn projecten. Utrecht staat weer op de kaart van de Randstad. Deze regio draagt substantieel bij aan de woningbouwopgave en aan een goed vestigingsklimaat voor bedrijven. Utrecht laat zich weer zien als een economische factor in de Randstad. Er heerst hier soms een Calimero-gevoel. Ik heb daar eerlijk gezegd niet zoveel van gemerkt binnen de Draaischijf. Ik ben nieuwsgierig, zoek de connectie met anderen. Zo vond ik het zinnig om betrokken te zijn bij de organisatie van Randstad Urgent. Samen met een aantal projectleiders uit de regio was ik lid van de coördinatiegroep, het voorportaal van de regiegroep van directeuren. Zo’n netwerk maakt de contacten met collega’s elders soepeler. Kortom: van Randstad Urgent heb ik wel een positieve *flow* gekregen.”



## De projectleider

PETER VAN DER KNAAP / HANS BURGERS

“Zo’n bestuurlijk programma met mijlpalen en dan ook zo gesanctioneerd zodat het echt werkt, dat heb ik nog niet veel gezien”, zegt Peter van der Knaap, projectleider voor de Groene Ruggengraat namens het ministerie van LNV. Hans Burgers, zijn maatje vanuit de drie betrokken provincies, vult aan: “Randstad Urgent heeft inderdaad een bijzondere aanpak. Elke maand vertelt de monitor van het Randstad Urgent-team ons of we op groen staan, op oranje of rood. We gaan daar ontspannen mee om. Dreigend rood helpt je om in beweging te komen. Wij geven dan juist gas. Randstad Urgent is een motiverend mechanisme.”

De Groene Ruggengraat is een verzameling van groen-blauwe projecten van het IJsselmeer dwars door het Groene Hart tot aan de Biesbosch. Van der Knaap: “Eerst hadden we het over de Natte As, maar we konden daar eigenlijk niet goed mee uit de voeten. Het gaat om meer dan een paar natuurdoelen halen, er zijn ook doelen voor bodemdaling en landbouw die meespelen. Het bestuurlijk duo, Gerda

Verburg en Bart Krol, heeft besloten de focus en dus ook de naam te veranderen.”

Burgers: “Ik werk vanuit de provincie Utrecht, maar ben gedetacheerd vanuit de provincie Zuid-Holland. Peter en ik vormen voor Randstad Urgent het projectleidersduo. Je zou ons kunnen zien als een Siamese tweeling. Het is niet zo dat we geen stap links of rechts kunnen zetten zonder elkaar, maar we hebben wel een soort elastiekje dat ons verbindt. We kunnen elkaar moeiteloos vervangen. Ik ervaar het als bijzonder dat het onderscheid tussen Rijksoverheid en regionale overheid zo wegvalt.” Van der Knaap: “Als ik op vakantie ben en er moet iets geregeld worden voor de minister, dan kunnen ze dus iemand van buiten LNV bellen. Zover gaat dat onderlinge vertrouwen dan, ook anderen kunnen erop vertrouwen dat dat één geluid is.” Burgers: “Het zou anders zijn als je in formele zin tegenover elkaar staat, bijvoorbeeld als het om geld gaat of als iemand veren moet laten. Het gaat trouwens wel over geld, maar dan meestal over het gebrek aan geld.

Bij de Groene Ruggengraat kan het dus, naadloos samenwerken.”

Van der Knaap: “Je ziet dat ook terug in het bestuurlijke circuit. Gedeputeerde Krol en minister Verburg zitten dicht bij elkaar en kunnen elkaar moeiteloos vinden. Dat geldt ook voor de ambtelijke opdrachtgevers. Eigenlijk hebben we een trio, want ambassadeur Jan Heijkoop zit er altijd bij. Ze zien elkaar minstens twee keer per jaar, maar vaak ook tussendoor.”

Van der Knaap: “De reden voor toetreding van de Groene Ruggengraat tot de selectie van Randstad Urgent is vanwege de impasse waar die inzat. De provincies waren aan zet om een grote opgave te realiseren. Die werd ervaren als van bovenaf opgelegd. Het Rijk daarentegen zei: ‘Provincies, jullie wilden toch zo graag? Je krijgt budget, dus doe het dan maar.’ De provincies gaven aan dat ze een paar problemen niet zomaar zelf konden oplossen. Daar hadden ze toch echt het Rijk bij nodig. Denk maar alleen al aan het feit dat het Groene Hart doorkruist wordt door pakweg honderd infrastruc-

---

## ‘Bij dreigend rood geven wij gas’

---

tuurwerken. Kortom, het gesprek vlotte niet zo. En dan heb je drie provincies die alles op hun eigen manier doen en niet meer hun projecten zien als deel van een groter geheel, het Groene Hart.” Burgers: “De Groene Ruggengraat is toen geïntroduceerd als koepelprogramma. Voor de individuele projecten zijn nog steeds de provincies zelf verantwoordelijk. Maar het grote voordeel is nu dat de drie provincies niet afzonderlijk met hun individuele projectproblemen aankomen, maar dat het Rijk ze beschouwt als één. Zo wordt het beter agendeerbaar en dus hanteerbaar.”

Burgers: “Peter en ik zijn strikt genomen geen projectleiders. Nee, wij zijn van de versnelling. Wij creëren kansen om tot versnelling te komen en wij helpen de knelpunten – en dat zijn er nogal wat – op te lossen. Wij hadden dit werk zeer waarschijnlijk niet gedaan als Randstad Urgent er niet geweest was.” Van der Knaap: “De manier van werken in het Groene Hart is toch heel sterk van: de provincies doen het en halen af en toe iemand

van het Rijk erbij, maar zo gelijkwaardig opereren op het niveau van directeuren en bestuurders, dat heb je hier niet zo.” Burgers: “Het label Randstad Urgent helpt ons enorm. Het heeft de aandacht van onze bestuurders. Dat alleen al motiveert. Verder zetten we druk op onze projectleiders met de maandelijkse monitor van het programmateam. We hadden de mijlpalen ruim kunnen plannen, want dan sta je nooit ‘op rood’. Maar dat hebben we bewust niet gedaan. De termijnen zijn krap gehouden. Want juist als je tegen een deadline aan werkt, trekken mensen er harder aan. Van ‘op rood’ staan krijg je versnelling.”

Van der Knaap: “Onze projectleiders zien ook het voordeel van zo’n label. We geven projectleiders op gezag van Randstad Urgent een reden om het hoofd niet in de schoot te leggen als er tegenwind is voor ze. Er wordt bijvoorbeeld nu enorm geïnvesteerd in een ecoduct over de A2. We zijn er nog niet, maar een projectleider hoeft niet meer te zeggen: ‘Ach, ons project loopt toch dood op die of die weg.’ Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het Amsterdam-

Rijnkanaal. Dat is een stevige barrière voor de Groene Ruggengraat. Er is nagedacht over de vraag wat de beste plek is om te kruisen, ook met Rijkswaterstaat. Maar rws schoof de uitvoering op de lange baan. Dankzij Randstad Urgent moet rws nu toch over de brug komen.”

Burgers: “Als er iets knijp loopt, heb je dankzij Randstad Urgent heel wat mogelijkheden: de ambassadeur, het programmateam van Randstad Urgent, de Randstad Gezant en eventueel, als het moet, de bestuurders zelf. De minister op pad sturen is nogal wat. We dreigen er soms wel mee, omdat we weten dat het kan. Maar gelukkig hebben we in de werkwijze van Randstad Urgent een paar tussenstappen die je eerst kunt zetten.”

Burgers: “Met ambassadeur Heijkoop hebben we mazzel. Hij heeft een achtergrond als LTO’er, is provinciebestuurder geweest en is nu waarnemend burgemeester. Hij heeft het vermogen om te verbinden, te luisteren, luisterend te praten en hij voelt aan waar de weerstand zit en hoe je die kunt overwinnen. De werkverhouding is prima. Heel direct. Hij belt

---

 PETER VAN DER KNAAP / HANS BURGERS <<
 

---

me regelmatig, gewoon als het hem uitkomt. Soms moet ik dan van mijn fiets stappen. Dan vertelt hij dat hij die en die ontmoet heeft. Hij gaat er helemaal voor. We weten lang niet alles wat hij doet en wie hij spreekt, en dat is prima. Laatst is hij letterlijk de boer opgegaan. In de buurt van Gouwe-Wiericke is een boerenbedrijf waarvan we graag willen dat een deel van het land aan de natuur teruggegeven wordt. Eigenlijk is het een mooie schakel in de Groene Ruggengraat. De boer wil wel, maar hij kan vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet te lang wachten op een besluit van de overheid. Het loopt al langer. Kijk, dat is een typische klus voor onze ambassadeur.”

Van der Knaap: “Wij vinden het wel lekker werken zo. De mijlpalen-systematiek is niet zo eigen aan de cultuur van LNV en VROM. Dat komt vast doordat VenW het programma Randstad Urgent trekt. Aan de ene kant het polderen en aan de andere kant het werken met deadlines, bij ons is dat een goede fusie geweest. We zien dat terug bij gedeputeerde Krol die zegt:

‘Jongens, dit zijn de opgaven en jullie mogen daar wat van maken. Maar als jullie over een jaar niet klaar zijn, doe ik het!’ Aan de ene kant de ruimte om samen te werken en aan de andere geen engelen-geduld.”





## De programmamanager

MICHIEL RUIS

“Onze aanpak van de Randstad is vernieuwend”, zegt programmamanager Michiel Ruis. “We kozen er bewust voor niet eerst de ideale route vast te stellen, maar gewoon een aantal grote, strategische projecten in de Randstad aan te pakken. Projecten die in deze kabinetsperiode echt stappen moesten zetten. We hebben bestuurders geprikkeld om linksom of rechtsom besluiten te nemen. En dat is gelukt. Je moet het niet té goed willen doen, niet té genuanceerd, want dan kom je nergens. Prikkel de mensen, want zij maken het verschil.”

“Het was opmerkelijk dat de minister van VenW in februari 2007 programmaminister voor de Randstad werd en bijvoorbeeld niet de minister van vrom. Zo kan dat gaan in coalitieonderhandelingen, maar het heeft voor deze periode goed gewerkt. Het kabinet wilde niet eerst allerlei bestuurlijke hervormingen en ideale plaatjes over waar het naar toe moet, maar direct aanpakken. Doen, en het denken niet laten. Dat paste goed bij de cultuur van VenW. Die heeft een pragmatische inslag. Onze programma-aanpak was simpel, herkenbaar en toepasbaar. Iedereen

kon er goed mee uit de voeten. Er zijn daarom in hoog tempo veel concrete besluiten genomen; ook is in een jaar tijd door het ministerie van vrom de Structuurvisie Randstad 2040 gemaakt. Dit kan alleen als de urgentie hoog is en bestuurders echt willen. En dat was het geval: we stonden hoog op de *to-do*-lijstjes.”

“Voordat ik begon als programmamanager Randstad Urgent, deed ik bij VenW het Nota Ruimte-programma Noordvleugel. We hadden een goed draaiend team, met een mix van inhoudelijke mensen en communicado's. Het was eigenlijk simpel, we verhin-gen het bordje op de deur en konden direct beginnen met het opzetten van het Randstad-project. Dat hebben we in sneltreinvaart gedaan. We waren begin juni 2007 het eerste grote kabinetsproject dat zijn programma presenteerde aan de pers.”

“Ik ben positief over de keuze om er een programma van te maken. Je hebt een eigen gezicht, je kunt heel snel opschakelen naar de beslissers en je wordt niet meegezogen in de modder waar projecten in de lijn vaak last

van hebben. Het programmateam kreeg veel vrijheid om een werkwijze te ontwikkelen. We hebben ons vooral op de bestuurders gericht en ons afgevraagd wat de knop is waarop we moeten drukken. Bestuurders nemen heus wel besluiten, als ze maar willen. Hoe zorg je ervoor dat ze gaan willen. Ik geloof dat je de bestuurscultuur kunt veranderen door bestuurders te prikkelen. Je moet ze motiveren en tegelijk de stok achter de deur laten zien: *faming & shaming*. Nota bene: we hebben nooit hoeven *shamen*, want uiteindelijk werden de knopen doorgehakt. Ik denk dat onze werkwijze vernieuwend is. Het blijkt te werken, zolang als de bestuurders het willen. We werken op deze manier bij de gratie dat de betrokken bestuurders geloven dat het werkt.”

“Een paar tips waar moet je op letten bij het opzetten en aansturen van een programma-team. Realiseer je dat het uitdenken van een aanpak die werkt tijd kost. Voor je het weet, te veel. Doe er niet langer over dan echt nodig is. Zorg als manager ervoor dat iedereen aan de slag gaat met dezelfde focus, want dan gaat er geen energie

## ‘Het moet prikkelen en schuren’

verloren. We hadden in het team regelmatig discussie over het doel en de reikwijdte van Randstad Urgent: moeten we een beperkt aantal projecten vooruit krijgen in het belang van de Randstad of moeten we de Randstad als vertrekpunt nemen? Op een gegeven moment is die discussie beslecht met een keuze voor het eerste. We zijn regelmatig, een tot twee keer per jaar, buiten de deur gaan zitten om uit de waan van de dag te komen en onszelf op te frissen. We haalden mensen van buiten voor de inspiratie.”

“Cruciaal voor het programmteam is ook dat wat je doet schuurt met de lijnorganisatie. De meeste ambtenaren zijn van nature probleem-georiënteerd, zien overal risico’s en zijn gericht op het neutraliseren van hindermacht. Als programmteam moet je die conventies doorbreken. Iedereen heeft altijd goede excuses waarom iets niet moet of niet kan, maar zo kom je er natuurlijk niet. Je moet alle vluchtwegen afsluiten en bij wijze van spreken de spitsstroken openstellen. *Push én pull*. Ongetwijfeld knettert het dan een paar keer per jaar. Dat moet, vind ik, anders doe je het als programma-

organisatie niet goed. We hebben dat bijvoorbeeld aan de hand gehad met de projectrecensies van de ambassadeurs: publiceren of niet? Sterker nog: we wilden de ambassadeurs sterren à la Michelin laten toekennen aan de projecten. Publicatie levert druk op om te presteren, maar negatieve publiciteit kan ook contraproductief werken. We hebben afgezien van de sterren, maar de feedback van de ambassadeurs wel gepubliceerd in het boek *Frisse Blikken*.”

“Het is natuurlijk een open deur dat je de facilitaire zaken vanaf de start goed regelt: voldoende financiële middelen, adequate huisvesting en voldoende mensen om een deuk in een pak boter te slaan; verkijk je er niet op dat dat in de praktijk bij ministeries toch erg veel energie kost. Essentieel is verder dat je de mensen krijgt met de goede eigenschappen voor het doel waar je aan werkt. Wij moesten zo’n 30 projecten monitoren en waar nodig ondersteunen. Daarvoor heb je inhoudelijke mensen nodig die resultaatgericht zijn en collega’s kunnen motiveren. En daarnaast ook mensen met communicatie-expertise die de boodschap

simpel houden, conferenties en werkbezoeken organiseren, speeches en presentaties voorbereiden, publiciteit begeleiden, enzovoort.”

“Het Randstad Urgent team was vanaf het begin interdisciplinair. Sterk punt was ook dat we mensen van diverse ministeries en zelfs van gemeenten, zoals Haarlemmermeer en Almere, erbij hadden. Helaas merk ik dat er veel doorstroming is: mensen doen een jaar mee en willen dan weer terug naar de moederorganisatie, omdat ze anders uit beeld raken of denken te raken. Dit maakt programmatisch werken er niet gemakkelijker op. Desondanks is het niet goed om te veel concessies te doen aan het kwaliteitsniveau van het team. Ik heb af en toe aangeboden mensen geweigerd, omdat ze minder in het team pasten of omdat ze te weinig uren voor deze klus kregen. Drie dagen is toch echt het minimum, vind ik.”

“Ik heb geroken aan programmatisch werken en wil meer. Ik vind dat DG’s in hun managementcontracten moeten opnemen dat 10 procent van hun personeel flexibel

---

**MICHIEL RUIS <<**

---

inzetbaar is. Echte rijksambtenaren, ze zijn er wel maar het wordt ze niet gemakkelijk gemaakt. Ik stel voor: maak het werken voor interdepartementale of interbestuurlijke projecten aantrekkelijk, bijvoorbeeld door ze goede facilitaire ondersteuning en rijks-emailadressen te geven. Nu wordt er onder ambtenaren nog veel gedacht in termen van prof lering van de eigen bewindspersoon. Het zou mooi zijn als dat verandert in de overtuiging dat een ander succes gunnen ook afstraalt op jou. Succes dat wordt gegund is ook een prikkel waarvan je het effect niet moet onderschatten. Er is nog een wereld te winnen.”



## De bestuurskundige

ARNO KORSTEN

‘Samenwerken ministeries werkt wél’, kopte het blad *Binnenlands Bestuur* over de publicatie *Regeren met programma’s*. De onliner kwam uit de koker van de auteur prof.dr. Arno Korsten. Hij deed in opdracht van de Secretaris-Generaal Vernieuwing Rijksdienst Roel Bekker een vergelijkend onderzoek naar programmatisch werken bij de Rijksoverheid. Hij hield dertien programma’s en projecten tegen het licht die vanaf begin 2007 zijn gestart. In het voorjaar van 2010 verschenen zijn bevindingen. De journalist van *Binnenlands Bestuur* pikte het programma *Randstad Urgent* eruit als sprekend voorbeeld. Korsten: “Terecht, want ook ik was en ben onder de indruk. *Randstad Urgent* zie ik als een goed werkend netwerkconcept dat elan heeft gegenereerd en goed is georganiseerd.”

“Het kabinet-Balkenende IV is aan de slag gegaan met programmaministers, een nieuw fenomeen. Daarbij denken we allemaal aan de minister van Jeugd en Gezin en de minister van Wonen, Wijken en Integratie. Toen ik met mijn collega’s onderzoek deed, kwamen we er al snel achter dat er nog een

programmaminister in het kabinet zat: Camiel Eurlings, voor de Randstad. Een unieke constructie, want hij deed dit náást zijn functie als minister van VenW.”

“De volgende verrassing was dat *Randstad Urgent* weliswaar een kabinetsprogramma is, maar dat het meer is dan een interdepartementale samenwerking. Je kunt het ook typeren als een interbestuurlijk programma. De regiegroep van directeuren is een bewust samenstel van Rijk en regio, onder aanvoering van de programmadirecteur. Die samenstelling zie je ook terug in het programma-team, daar zitten naast medewerkers van de betrokken departementen ook mensen uit de regio gedetacheerd die volwaardig meedraaien. De beeldtaal laat het ook zien: in de vormgeving is gekozen voor een projectstijl die daarbij past.”

“*Randstad Urgent* is dus organisatorisch ondergebracht bij het ministerie van VenW. Misschien zit daar wel de derde verrassing in. Bij de start van het kabinet in 2007 was het in ieder geval een complete verrassing voor de ambtelijke top van het ministerie van VROM. Daar vroegen ze zich af: ‘Hebben we als VROM even niet opgelet bij de kabi-

netsformatie, dat ons dit is overkomen? Gaat de minister van VenW’ – want zo zagen ze de programmaminister toen toch – ‘onze taken ten aanzien van de ontwikkeling van de Randstad overnemen?’ Directeur-Generaal Ruimte Chris Kuijpers kan er nu smakelijk en met relativering over vertellen. De relatie tussen beide ministers en ook tussen de Directeuren-Generaal waren goed. Als dat niet zo is, hebben de mensen op de werkvloer daar last van. ‘Goede relaties zijn een wezenlijke succesfactor’, zo vertrouwde hij mij toe.”

“Ik vertel dit omdat ik geïntrigeerd ben. Je ziet de laatste maanden discussies over ingrijpende veranderingen van de bestuurlijke organisatie. Ministeries zouden samengevoegd moeten worden, het aantal ministers moet terug naar zes of zeven in een kernkabinet, het aantal ambtenaren moet drastisch omlaag en ga zo maar door. Natuurlijk is er bureaupolitieke strijd, verkokering en bestuurlijke drukte. Vanuit de bestuurskunde geloof ik niet zo in structuurdenken en structuuroplossingen. Dat is iets van vroeger. Samenvoeging van minis-

---

## ‘Programmatisch werken staat haaks op de Staatsalmanak’

---

teries lost niets op. Je haalt dan nieuwe schuttersputjes het departement binnen. Bovendien houd je altijd grensgebieden en heb je altijd meer partners nodig. Je kunt nooit met de structuur van een organisatie de actualiteit van een probleem volgen. Adequaat reageren op maatschappelijke problemen kun je veel beter op een andere, flexibele manier organiseren. En dan komt er nog bij – en dat wil ik toch wel even zeggen – dat politici nu wel stoer doen met rigoreuze ideeën, maar in Nederland met zijn coalitiekabinetten kom je nooit uit met zes of zeven ministeries in een kernkabinet. Dat is niet erg, want internationaal vergeleken hebben we hier helemaal niet zoveel ministeries.”

“Het gaat mij om de manier van denken. Het structuurdenken is hardnekkig. Erg makkelijk ook. Zo van: als je goed in de Staatsalmanak staat, zit je goed. Ik zie veel meer in vloeibaar bestuur, netwerkaanpak, *sensitizing concepts* en maatwerk. Dat past veel beter bij de rol van de overheid in de samenleving van nu. Het openbaar bestuur zit in een ‘netwerk’ en anderen moeten meedoen. Programmatische sturing is

een intelligente oplossing die hierop aansluit. Programmatisch werken aan een maatschappelijk probleem of thema is niet nieuw. Je zou kunnen zeggen dat op deze manier veel ministeries ontstaan zijn. Maar we zijn nu decennia verder. Zoals het nu gedaan wordt in de cases die we onderzocht hebben is het een trend met potentie. Innovatief.”

“In ons onderzoek formuleren we 10 gouden regels voor succesvolle programmasturing. Ik zie ze niet als een statisch lijstje aan de hand waarvan je kunt aan- of afvinken, maar als een leidraad. Met stip op 1 staat de zichtbare urgentie en prioriteit. Is die er niet, dan wordt het een moeilijk verhaal. De bestuurder moet ervoor gáán en zijn als de ijsbreker waarachter veel schepen aan kunnen varen. Met stip op 2: je moet de bestuurlijke verankering en aandacht scheppen voortgang. Daar hoort dus ook publieke prof lering bij op relevante momenten. Zorg ervoor dat de bestuurder die het meest aangewezen is om te trekken dat ook doet, want dan heb je al een basis van loyaliteit. De derde regel is

een basiseenheid van werkers, op een sterke plek in de moederorganisatie en voor wat betreft de organisatie goed uitgerust en ondersteund. Regel 4: een ambtelijk coördinerend toporgaan dat verbindend en beslechtend kan werken. Regel 5: als er meer bestuurders betrokken zijn een bestuurlijk podium waarop de regie kan worden bepaald. Regel 6: sensitiviteit en aanpassingsvermogen, in mijn vakjargon *Angemessenheit*. Regel 7: een gesmeerde verticale as. Daardoor kan veel sneller dan via de normale lijnen opgeschakeld worden naar het hoogste niveau, indien nodig. Dat geeft slagkracht. Regel 8: goede horizontale relaties met de partners, zeker op het niveau van de topambtenaren. Regel 9: een programma-manager en teamleden die zich thuis voelen in deze cultuur van werken. Stel ze niet teleur, maar motiveer ze om dat te blijven doen. En tenslotte regel 10: blijf weg bij het aanpakken van ingesleten werkwijzen en ‘koninkrijkjes’ van departementen. Je kunt de energie die je hebt beter positief gebruiken.”

“Toegepast op Randstad Urgent denk ik dat veel van deze regels van toepassing zijn.

---

**ARNO KORSTEN <<**

---

Randstad Urgent heeft natuurlijk met Eurlings een sterk boegbeeld, al prof leerde hij zich niet als dé superminister die over de Randstad gaat. Hij pakt het pragmatisch aan en is duidelijk in zijn doelen. Dat motiveert. Het programma kenmerkt zich door een wat onorthodoxe werkwijze en is lichtvoetig in zijn aanpak. Dat spreekt aan. Vooral de interbestuurlijke duo's in combinatie met publieke afspraken over mijlpalen springen in het oog. Daar hadden trouwens collega-ministers soms moeite mee, omdat ze er relatief weinig bij konden winnen en veel bij konden verliezen, namelijk als ze hun afspraken niet zouden halen. Bij de regio-bestuurders zie je het omgekeerde beeld. Ze lieten zich juist graag opnemen in Randstad Urgent, hadden niet veel te verliezen en veel te winnen: prestige en wellicht financiële middelen."

"Dat dit Randstad-programma bij VenW is ondergebracht heeft soms wel nadelig gewerkt, krijg ik de indruk, omdat het daardoor wel een sterk VenW-imago kreeg. En imago kan je in de beeldvorming dwars zitten. Toch zitten er ook wel goede kanten aan, omdat het iedereen op het andere been

zette. Dat kan soms ook goed werken. Per saldo zie ik dit programma niet als een enorm succesnummer, dat zou overdreven zijn, maar volop boven de streep is het zeker."



---

# **RANDSTAD MONITOR**

---

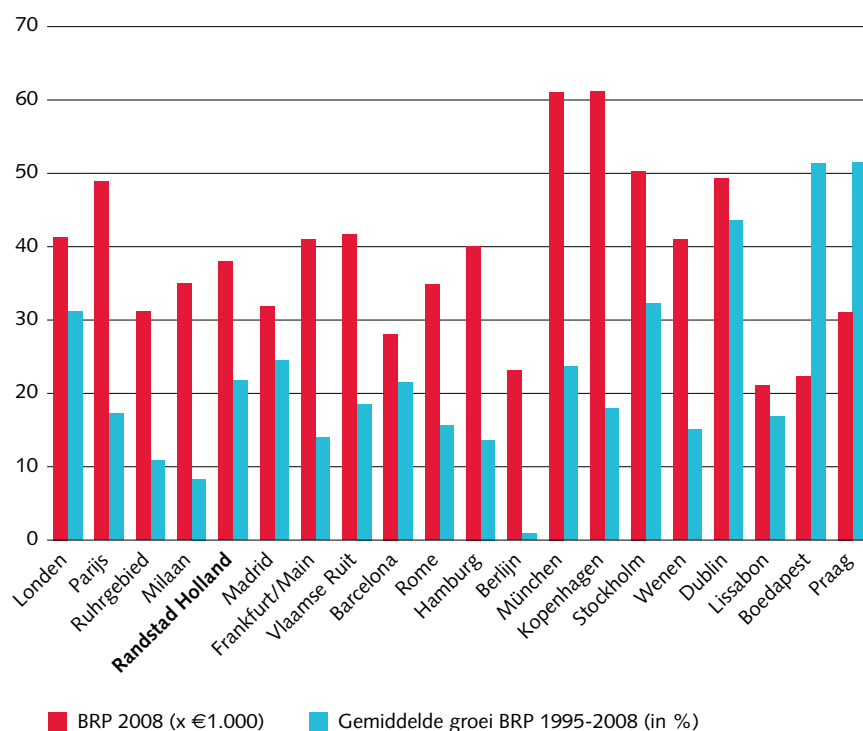


## WALTER MANSHANDEN EN WOUTER JONKHOFF

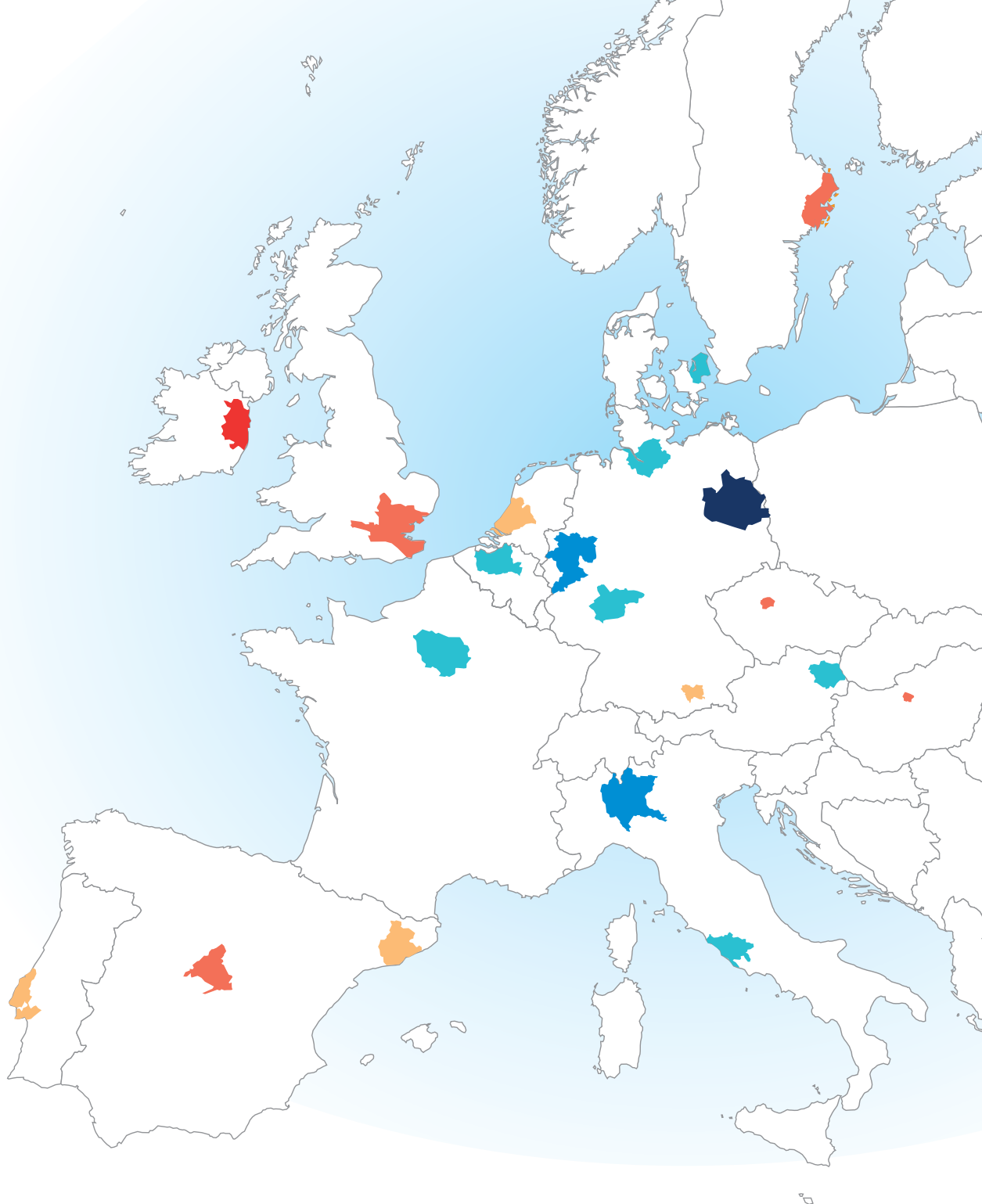
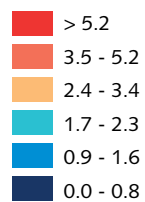
TNO-onderzoekers van de Randstad Monitor 'De Top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2008; Randstad Holland in internationaal perspectief'

Het gaat zeker niet slecht met de Randstad, maar anderen streven 'ons' voorbij. Dat is het omvattende beeld dat spreekt uit opeenvolgende edities van de Randstad Monitor. Sinds de internationale economische crisis zakken de opkomende stedelijke regio's in Europa, conjunctuurgevoelig als ze zijn, weer enigszins terug. Randstad Holland blijft daarentegen redelijk stabiel. Daardoor lijkt de Randstad weer wat terrein terug te winnen op de concurrenten. Niettemin is het verstandig om de adviezen van de OESO uit 2007 ter harte te blijven nemen, want de Randstad kent structurele problemen met de bereikbaarheid, de aantrekkelijkheid voor internationale bedrijven, de veiligheid, de arbeidsproductiviteit en de bestuurskracht.

Sinds 2004 stelt TNO de Randstad Monitor op. Deze monitor vergelijkt de Randstad Holland op uiteenlopende economische, demografische en leefbaarheidsindicatoren binnen een Top 20 van belangrijkste steden in Europa voor de jaren sinds 1995. Binnen



Ontwikkeling bruto regionaal product in Europese stedelijke regio's, gemiddelde jaarlijkse groei 1995-2008 (Bron: TNO op basis van OECD/Eurostat/CBS)



deze Top 20 neemt Randstad Holland wat betreft bevolkingsomvang een vijfde plaats in, achter Londen, Parijs, het Ruhrgebied en Milaan. De economie van Randstad Holland is eveneens de vijfde binnen de Top 20. Beschouwen we het inkomen per inwoner anno 2008, dan staat Randstad Holland elfde.

#### TOP 5 POSITIE

Dit is tevens het algemene beeld dat rijst als opeenvolgende edities van de Randstad Monitor naast elkaar worden gelegd. Randstad Holland heeft moeite om de top 5 positie die op grond van de bevolkingsomvang mag worden verwacht, waar te maken. Dit geldt voor de meeste indica-

toren. Uit de zesde editie van de Randstad Monitor blijkt wel dat de positie van Randstad Holland in 2008 relatief beter is geworden. Met een geraamde groei van het Bruto Regionaal Product (BRP) van 1,6 procent over 2008 behaalde Randstad Holland een vijfde plek in de rangorde. Dat is behoorlijk hoger dan in voorgaande jaren. Steden die traditioneel uitblinken in de Randstad Monitor, zoals Kopenhagen, Dublin, Londen, Stockholm, Madrid en Barcelona, vielen fors terug ten opzichte van hun meerjarige gemiddelde groei. Anno 2008 groeide het inkomen in steden als Praag en München het snelst. Na deze twee steden volgt een aantal steden met een gemiddelde

groei, zoals Madrid (1,7 procent), Wenen en dan Randstad Holland. Ten opzichte van het meerjarig gemiddelde valt Randstad Holland in 2008 bescheiden terug, het neergaande pad van de conjunctuur volgend.

#### ARBEIDSMARKT: HOGE PARTICIPATIE, PERSPECTIEF LIGT BIJ PRODUCTIVITEIT

De werkloosheid in Randstad Holland is in 2008 op een zeer laag niveau gekomen, volgens de definitie van Eurostat zelfs het laagste van de Top 20. Ondanks omvangrijke verborgen arbeidsreserves in de vorm van in deeltijd werkenden die nog een aantal uur per week over hebben, vertoonde de arbeidsmarkt in Randstad Holland tot 2008 krapte.

---

## ‘Met een geraamde groei van het BRP van 1,6 procent over 2008 behaalde Randstad Holland een vijfde plek in de rangorde.’

---

Vooralsnog komt deze krapte niet tot uiting in inflatie, in afwijking van de *hausse* in de periode 1999-2000. De bruto participatie is, ongecorrigeerd voor deeltijdwerk, de hoogste van de Europese steden.

De ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit vormt de belangrijkste indicator van de toekomstige welvaart. Hier neemt de Randstad gemiddeld een elfde positie in. Dit is relatief lager dan de positie bij de groei van het BRP. De Randstad voorziet blijkbaar in economische groei door meer uren te werken en niet door meer te verdienen per gewerkt uur. Het aantal gewerkte uren kan echter niet oneindig blijven stijgen. Het opvoeren van de arbeidsproductiviteit biedt op de langere termijn meer perspectief.

### **INNOVATIE: VEEL DIENSTVERLENING, TERUGLOOP IN R&D, RANDSTAD GEEN TECHNOPSIS**

Een van de factoren die de arbeidsproductiviteit opstuwet is innovatie. Een van de indicatoren daarvoor zijn de inspanningen in *research & development* (R&D). De uit-

gaven aan R&D als percentage van het BRP in de Randstad zijn over de jaren 1995-2006 teruggelopen. In 1996 bedroegen deze uitgaven nog 2,2 procent. Dit was precies het gemiddelde van de stedelijke regio's. In 2006 bedroeg dit cijfer voor Randstad Holland 1,6 procent, het gemiddelde voor de stedelijke regio's 1,9 procent. De trend in grootstedelijk Europa is neerwaarts. De terugloop van R&D in Europese hoofdsteden wordt niet alleen verklaard uit 'verdienstelijking' van de economie, ook vindt per saldo een herschikking plaats van R&D-inspanningen van het Noordwest Europese kerngebied naar de steden van het uitgebreide Europa. In Randstad Holland is de terugloop van R&D-inspanningen vooral te wijten aan het publieke deel ervan. Private R&D is in Randstad Holland zeer beperkt, maar liep amper terug over de jaren 2001-2006 (-0,06 procent). Randstad Holland is geen 'techno'-regio; steden als Stockholm, Parijs, München, Berlijn en Wenen hebben veel hogere aandelen private R&D-bestedingen. Dit beeld keert terug in de patentaanvragen.

Daarmee scoort Randstad Holland betrekkelijk laag. De werkgelegenheid in hightech industrie is er benedengemiddeld en loopt terug. De werkgelegenheid in kennisintensieve diensten ligt op het Europese gemiddelde.

### **KEUZE VOOR VESTIGINGSPLAATS: AMSTERDAM VERLIEST TERREIN**

Amsterdam heeft in 2009 de positie in de subtop van de aantrekkelijkste vestigingsplaatsen voor internationale bedrijven verloren. Amsterdam is nu achtste. Londen en Parijs zijn al jaren het meest aantrekkelijk, gevolgd door Frankfurt/Main. Brussel en Barcelona hebben zich op de vierde en vijfde plek genesteld. De opkomende steden in Europa zijn, indien we ons beperken tot de Top 20, Hamburg, Rome en München. De wegzakkende steden zijn Wenen, Stockholm en Dublin.

Indien gekeken wordt naar Randstad Holland als vestigingsplaats voor multinationals, wordt de neerwaartse beweging van Amsterdam bevestigd. Randstad

## ‘Concurrentiepositie Randstad afgelopen jaren stabiel maar kwetsbaar’

Holland opgeteld heeft een mooie plaats in de Top 5 van Europa. In 2005 eindigde Randstad Holland als derde na Londen en Parijs. In 2008 werd de vierde plaats gedeeld met Madrid, voor het Ruhrgebied. Randstad Holland is een multinational kwijtgeraakt, terwijl veel steden in Europa een of twee hoofdkantoren van multinationals konden verwelkomen. De grote beweging is echter tussen Londen en Parijs. Londen zag zes hoofdkantoren van multinationals vertrekken, Parijs zag er elf bijkomen. Parijs is op zakelijk gebied nu de onbetwiste hoofdstad van Europa. De Vlaamse Ruit, Stockholm, Londen en Randstad Holland leverden in. Een waaier aan steden aan de buitenkant van Europa won hoofdkantoren. Het beeld van positieverlies keert terug als we de mobiliteit en de mainportfuncties beschouwen. De krimp in het aantal luchtvaartpassagiers dat gebruik maakt van Schiphol lag in 2008 op het gemiddelde voor de tien grootste luchthavens. Wel is Schiphol door Madrid voorbijgestreefd, al blijft het verschil vooralsnog klein. Na deze Top 5

valt er een gat. Qua vrachtvervoer over Schiphol was de krimp kleiner dan het gemiddelde voor de tien grootste vrachtluchthavens. Rotterdam handhaaft zijn eerste positie in de goederenoverslag via zeehavens met gemak. De eerste positie van Rotterdam in de containeroverslag via Europese zeehavens staat onder druk. Amsterdam blijft in Europa de grootste *hub* voor het internetverkeer, gevolgd door Frankfurt/Main. Bekijken we de personenmobiliteit dan valt vooral de beperkte hoeveelheid spoorkilometers op.

Het toerisme in Amsterdam zakte in 2008 behoorlijk terug; deze trend was al eerder zichtbaar en wordt nu manifester. De beperkte toegankelijkheid van de kunstschatten in Amsterdam kan hier een rol spelen. Randstad Holland heeft een sterke positie in de internationale congresmarkt, maar volgde in 2009 het gemiddelde in deze markt. In Amsterdam en zeker in Den Haag nam het aantal congressen af, maar dat werd gecompenseerd door Rotterdam. Dat resul-

teerde in een groei van anderhalf procent. De huren van kantoorvloeroppervlak in Amsterdam stegen nog zeer licht in 2009, terwijl deze in andere Europese regio's wegzakten. De leegstand van kantoren in Amsterdam nam toe in 2009.

### **KREDIETCRISIS: MILDE GEVOLGEN VOOR RANDSTAD HOLLAND**

Het beeld dat de Randstad Monitor de afgelopen jaren liet zien was vooral dat van een Europa dat groeide aan de randen en stagneerde in het hart: vooral de Duitse en Italiaanse steden vertoonden over het algemeen matige ontwikkeling, terwijl Dublin, de Spaanse steden en steden in Noord- en Oost-Europa de beste groeicijfers vertoonden. Dit beeld is in de meest recente editie gekanteld. Vooral Dublin en de Spaanse steden laten een omslag zien. In Dublin gaat dit gepaard met forse krimp op meerdere indicatoren. Toch is het niet zo dat alle snelle groeiers uit de afgelopen jaren nu hard terugvallen. Voor Randstad Holland heeft de kredietcrisis in dit opzicht relatief milde gevolgen.

De groeivertraging is beperkt en de werkgelegenheid blijft op peil. De vraaguitval die het gevolg is van de kredietcrisis werkt met vertraging door in de Nederlandse economie. Daarbij hebben de automatische stabilisatoren en de vraagstimulering door de overheid zeker een rol gespeeld. Een eerste bepalende factor voor de mate waarin de steden de crisis doorstaan, lijkt sectorstructuur. Landen met een automobieliindustrie worden zwaarder getroffen. Een grote financiële dienstverlening kan nadelig werken. Dit lijkt in de Noordvleugel van Randstad Holland een rol te spelen. Een tweede factor is de kracht van de instituties (zoals het bancaire toezicht). Sommige landen kunnen de effecten van de kredietcrisis beter opvangen dan andere. Kleinere en armere landen hebben een beperkter incasservermogen (IJsland, Ierland, Griekenland). Als laatste kan de openheid van de economie worden genoemd, die van invloed is op de afhankelijkheid van buitenlandse investeringen en financiering. Landen die zich de afgelopen

jaren economisch voorspoedig ontwikkelden omdat zij in een *catch-up* fase zitten, zoals Spanje, zijn relatief afhankelijk geworden van investeringen. Omdat juist daar het vertrouwen wegvalt, hebben deze landen meer last van de kredietcrisis dan andere EU-landen.

#### **SAMENVATTING**

De polycentrische Randstad Holland biedt met een relatief hoogopgeleide dienst-economie werk en inkomen aan velen. De centrale ligging in Noordwest-Europa biedt voordelen die tot uiting komen in de zakelijke dienstverlening, luchtvaart, havenactiviteit en internet. Bijster innovatief is de regio echter niet. De arbeidsproductiviteit is redelijk, de groei ervan matig. Multinationals zijn goed vertegenwoordigd maar de aantrekkingskracht als topregio neemt niettemin langzaam af. Hoewel de Noordvleugel binnen Randstad Holland welhaast traditioneel het meest van agglomeratievoordelen geniet, zien we deze voordelen in de Noordvleugel

toch afnemen en staan in de Zuidvleugel natuur en leefomgeving onder druk.

*Dit artikel is gebaseerd op: W.J.J. Manshanden, W. Jonkhoff, A. Bouman-Eijs, O. Koops, E. Rietveld en B. Boonstra, De Top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2008 (TNO-rapport, Delft 2010)*

---

# RANDSTAD 2040

---




---

## BART LENNAERT VINK

Senior-programmamanager ministerie van VROM

---

In september 2008 stelde het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040 vast. Enkele maanden nadat de formele procedure zijn beslag kreeg met de behandeling in de Tweede Kamer, werd in februari 2010 het congres 'Sterke steden, sterke Randstad – 2040 is nu!' gehouden. Bart Vink, senior programmamanager Randstad 2040 en Toekomstagenda Ruimte bij het ministerie van VROM, maakt de balans op en blikst vooruit. Randstad 2040 was één van de projecten uit het programma Randstad Urgent. Visie en projecten gaan hand in hand. Met de visie is een aantal accenten verschoven. Met name de centrale positie die de steden hebben gekregen vanuit hun krachtige functie als economische, sociale en culturele motor is zo'n nieuw accent.

De economische positie van de Randstad als krachtige regio staat onder druk. Daarmee ook heel Nederland. In een wereld waar megaregio's, megasteden en Aziatische landen steeds meer de dienst uit maken, lijken onze grote steden weg te zakken in een moeras van verkeersopstoppingen, stagnerende arbeidsparticipatie, vast-

geroeste woningmarkt en voortdurend overleggende bestuurders zonder effectieve daadkracht en resultaat.

### AMBITIE

Eén van de acties om dit tij te keren is de Structuurvisie Randstad 2040 als inspirerend en richtinggevend toekomstperspectief. De ambitie is Nederland te versterken door de Randstad als een duurzame Europese topregio te positioneren en daarbij vooral uit te gaan van de kracht en potenties van afzonderlijke steden en regio's. Hiermee wordt de aloude mainportstrategie, Nederland als poort van Europa, vernieuwd en verbreed en het accent verschoven naar de steden als economische en culturele motoren en plekken van kennis en innovatie. Vanuit Nederlands perspectief gaat het dan vanzelfsprekend allereerst over Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. En natuurlijk ook over de Randstad of 'het westen' van Nederland als meest verstedelijkte landsdeel.

### HERWONNEN KRACHT VAN DE STAD

Na de economische en stedelijke crisis van de jaren '80 met zijn krakersrellen en stede-

lijke leegloop, markeert de structuurvisie de herwonnen kracht en positie van de stad. Het kabinet onderstreept de stedelijke *revival* en kiest in lijn hiermee voor benutting van bebouwingsmogelijkheden, een verdergaande 'verdichting' en verstedelijking in de steden en een impuls in de groene en recreatieve mogelijkheden in de directe nabijheid van onze steden. Steden staan daarbij niet meer op zichzelf maar maken deel uit van een groter geheel. Een opschaling naar één samenhangende noordelijke Randstad waartoe onder andere Amsterdam, Utrecht en Almere behoren past hierbij. Hetzelfde geldt voor een steeds meer naar elkaar toe-groeiende zuidelijke Randstad (Rotterdam, Den Haag). Vooral op die schaal zal het vervoerssysteem een impuls moeten krijgen de komende jaren. Niet alleen omdat op die schaal de meest interacties spelen, maar ook omdat het nationale hoofdsysteem intussen meer en meer op orde komt.

### MINDSET

Anderhalf jaar na het vaststellen van de structuurvisie, verkeert Nederland in een



## ‘Sterke steden, sterke Randstad: 2040 is nu!’

f nancieel-economische crisis en wordt de discussie beheerst door bezuinigingen en heroverwegingen. Dit betekent echter niet dat de lange termijndoelen in de ijskast kunnen, integendeel. Juist omdat er de komende tijd fundamentele keuzes gemaakt moeten worden, is de Structuurvisie Randstad 2040 actueel. Deze opgave vormde ook het uitgangspunt van het congres ‘Sterke steden, sterke Randstad, 2040 is nu!’ in het voorjaar van 2010 in Amsterdam, op verzoek van het ministerie van VROM, georganiseerd door Nicis Institute. De drie centrale sprekers – Leendert Bikker, Aart Jan de Geus en Philip McCann – vroegen om urgentie ter concretisering en versterking van de krachtige ruimtelijke keuzes en de onderschreven ruimtelijk-economische strategie uit de Structuurvisie Randstad 2040. Ze waren eensgezind in hun oproep tot meer (Rijks) focus in de uitvoering van het beleid (bijvoorbeeld via nieuwe sleutelprojecten), *global perspective* en een krachtige economische visie onder bestuurders op stedelijk en regionaal niveau. Nederland, en de Randstad in het bijzonder, wordt volgens hen te veel gekenmerkt door navelstaren, angst voor de

buitenwereld en het elkaar vliegen afvangen. ‘Internationaal excelleren met topfuncties, krachtige steden en een duurzame en veilige groenblauwe delta’, zoals de structuurvisie stelt, is een prachtige *mindset* voor actie vandaag en morgen in de Randstad. Meer stedelijk arbeidsmarktbeleid, binnenstedelijke verdichting, nadruk op groenblauwe topkwaliteit, integrale vervoerssystemen en de bijdrage van het ruimtelijk beleid aan economisch herstel laten zien wat er concreet aan de hand is in dit licht.

### SLEUTELPROJECTEN

Met oog op de ruimtelijke bijdrage aan economisch herstel zal de komende jaren een aantal acties prioriteit moeten krijgen die primair een positieve economische impact hebben. Te denken valt aan projecten op het gebied van woningbouw en bereikbaarheid waar de opgaven op die vlakken het grootste zijn. Voor de langere termijn komt de oproep voor een actieve en gefocuste rijksinzet terug in de MIRT-verkenning naar een mogelijk nieuwe generatie sleutelprojecten die in het verlengde van de Structuurvisie Randstad 2040

is gestart. Daarbij staat een integrale bijdrage vanuit *people, planet* en *profit* voorop, met accent op grootschalige stedelijke ingrepen, bereikbaarheid, deltaveiligheid en een link met de Olympische ambities. Het zwaartepunt van de uitvoering zal hier na 2020 liggen.

### MOTOR VAN DE WERELDECONOMIE

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. 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. Er vindt een verdergaande specialisatie en concentratie plaats. De steden en hun omliggende regio's worden steeds meer de centra waar internationale macht op het gebied van economie, cultuur, politiek en kennis zich concentreert. Steden zijn de plekken van ontmoeting en kennisuitwisseling. Hier concentreert zich kennis, kennis-





ontwikkeling en het creatieve vermogen om te komen tot vernieuwing van producten, diensten en productieprocessen. Steden worden daarmee steeds meer de motor van de wereldeconomie. Met de Structuurvisie Randstad 2040 is dat gemarkeerd in het ruimtelijk beleid. Het is een van de meest opvallende accentverschuivingen uit de structuurvisie. Intussen heeft het CPB deze focus op mensen en steden (*'smart people, strong cities'*) met kracht onderstreept met haar nieuwe lange termijnscenario's NL2040.

#### ACCENTVERSCHUIVING

Met de Structuurvisie Randstad 2040 is het toekomstperspectief voor de lange termijn voor West-Nederland verwoord en daarmee ook voor het programma Randstad Urgent en de Randstedelijke gebiedsagenda's van het MIRT. In de structuurvisie zijn keuzes gemaakt die richting geven aan de projecten waaraan nu gewerkt wordt. Visie en projecten gaan hand in hand. Dat vormde een deel van de kracht van het programma Randstad Urgent. Met de visie is een aantal accenten verschoven. Met name de centrale positie die de steden hebben gekregen vanuit hun

krachtige functie als economische, sociale en culturele motor is zo'n nieuw accent. Deze focus past bij de veranderde economie en samenleving en de groei van onze steden. De situatie is wezenlijk veranderd ten opzichte van dertig jaar geleden toen mensen en in mindere mate ook bedrijven en masse de stad de rug toekeerden. Bij deze herwonnen positie hoort de extra inzet die op de visie volgt op het gebied van binnenstedelijk bouwen, bereikbaarheid in en tussen steden en een kwaliteitsimpuls in groen en blauw direct buiten de steden. De kwaliteiten van deze plekken maken de Randstad en Nederland aantrekkelijk voor bewoners, bezoekers en investeerders. Daarbij is het goed onze internationale sterkten en speerpunten op economisch vlak optimaal te benutten en ruimtelijke ingrepen te plegen die dat ondersteunen.

#### KANSEN

Zeker in het licht van de huidige economische crisis, de duurzaamheidsopgaven en de oplopende tekorten op de Rijksbegroting, is het extra van belang focus in beleid en uitvoering aan te brengen. De Structuur-

visie Randstad 2040 biedt daarvoor een goede uitgangspositie doordat is ingezet op de ruimtelijk-economische sterktes in internationaal perspectief en gelijktijdig een duurzaam perspectief is geschetst voor stad en land. Steden verschillen daarbij wel van elkaar. Het zijn vooral divers opgebouwde en in belangrijke mate op diensten georiënteerde steden als Kopenhagen, Barcelona, München en Amsterdam die zich sterk ontwikkelen en internationaal krachtige functies weten aan te trekken. Niet de grootte bepaalt de aantrekkingskracht, maar primair de lokale kwaliteit en aantrekkelijkheid van de plek in samenhang met de (internationale) bereikbaarheid, woningmarkt en arbeidsmarkt. Diverse internationaal krachtige functies geven onze hoofdstad metropolitane kansen die de Randstad en Nederland als geheel ten goede kunnen komen. Dat geldt ook voor Schiphol en voor specifieke functies in de Rotterdamse regio (met name de grootste haven van Europa met verschillende ontwikkelingsmogelijkheden en innovatiekansen) en in Den Haag (als stad van recht, vrede en veiligheid). De meest krachtige ruimtelijk-economische



## ‘Steden worden steeds meer de motor van de wereldeconomie.’

dynamiek is te vinden in de steden langs de A2: Amsterdam, Utrecht, Den Bosch, Eindhoven en in mindere mate in steden zoals Delft, Leiden, Amersfoort, Breda, Zwolle en Groningen. Ondanks de momenteel moeizame economische conjunctuur, is de tijd gekomen om de genoemde kansen gericht te versterken en te benutten om daarmee sterker uit de crisis te komen.

### ONDERBOUWDE VISIE

Achteruitgang van leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, een aanhoudend grote ruimtevraag en druk op onze concurrentiepositie maken versterking van de steden in de Randstad voor de lange termijn noodzakelijk. In de Startnotitie Randstad 2040 was al in beeld gebracht voor welke hoofdopgaven de Randstad staat: een klimaatbestendige delta, bereikbaarheid en economische dynamiek en kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Na de vaststelling van de Startnotitie is in de periode september 2007 – juli 2008 een intensief traject gevolgd ter voorbereiding van de Structuurvisie Randstad 2040. 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. Met dit uitgangspunt zijn vanuit verschillende ‘sporen’ bouwstenen voor de visie aangeleverd: dialoog, advies en onderzoek, ontwerp en uitvoeringsallianties. Duizenden burgers hebben in de dialoog actief deelgenomen, net als verschillende adviseurs en professionals. Dat heeft bijgedragen aan een visie met draagvlak. De werkwijze waarbij maatschappelijke organisaties, decentrale overheden en burgers vroegtijdig zijn betrokken, is ook gevolgd bij de Randstad 2040 uitvoeringsallianties. Die allianties laten net als het programma Sneller & Beter en de aanpak van Randstad Urgent zien dat nieuwe werkvormen succes kunnen opleveren en de overheid dichterbij de realiteit van burgers en ondernemers kan brengen.

### BOUWEN

De dynamiek in de noordelijke Randstad brengt nog altijd een grote woningbouwopgave met zich mee in de komende decennia. Dat beeld is niet wezenlijk veranderd

ten opzichte van de structuurvisie. Dat betekent dat de inzet op binnenstedelijk bouwen in Amsterdam en Utrecht én de schaa sprong Almere onverminderd cruciaal zijn om deze dynamiek vast te houden. Daarbij hoort verbetering van de bereikbaarheid en groene kwaliteit en bijvoorbeeld de inzet om van de Zuidas daadwerkelijk een unieke toplocatie van voorzieningen, wetenschap, woningen en hoofdkantoren te maken. Ook op grond van de laatste prognoses (PRIMOS) moeten we in deze regio anticiperen op een woningbehoefte van tienduizenden nieuwe woningen. Tegelijkertijd is nog meer duidelijk geworden dat er verschillen zijn tussen steden en ook tussen regio's. De huidige economische problemen maken duidelijk dat groei niet langer overal aan de orde is, ook niet in de Randstad. Stagnatie en zelfs op een enkele plek krimp van economie en bevolking maakt dat de al in de structuurvisie gesignaleerde sociaal-economische zorgen om een actief antwoord vragen in de komende periode. Het gaat dan natuurlijk om de vier grote steden in het algemeen en specifiek eke wijken van de G4 en de voormalige groei-



kernen in het bijzonder, maar vooral ook om een aantal Randstedelijke regio's zoals Rijnmond en in mindere mate Zaanstreek en IJmond. De accentverschuiving naar 'de stad' betekent niet dat elke stad en elke stedelijke regio uitwisselbaar of vergelijkbaar is geworden. Ook hier kan worden voortgebouwd op de lijn die door de Structuurvisie Randstad 2040 is ingezet.

#### **NIETS DOEN IS GEEN OPTIE**

De Structuurvisie Randstad 2040 is op 5 september 2008 vastgesteld door het kabinet. Aansluitend is de Kamerbehandeling gevolgd en de nota vastgesteld. Het komt er nu op aan het resultaat te benutten en daarbij oog te hebben voor de continu veranderende omstandigheden. Daarbij kan het helpen als het Rijk krachtiger en selectiever wordt wanneer een nationaal belang aan de orde is en het werkelijk aan anderen overlaat wanneer dat niet het geval is. De komende periode zal leren of het lukt de focus uit de structuurvisie om te zetten in een gefocuste uitvoering die bijdraagt aan economisch herstel en duurzaamheid. Het benutten van de vooraanstaande,

metropolitane positie van Amsterdam is hierbij één van de opgaven. Het aanpakken van de sociaal-economische problematiek op een aantal andere plekken (waaronder Rotterdam Rijnmond) is een andere. En de landschappelijke opgave om het Groene Hart 'op te schalen' naar een robuuste Groenblauwe Delta en het werkelijk klimaatbestendig en veilig maken van onze kust en waterhuishouding zijn weer andere. Soms is nadere verdieping nodig, soms debat en soms concrete actie om de genoemde opgaven verder te brengen en de aantrekkelijkheid en kracht van onze steden en stedelijke regio's en de Randstad als geheel te vergroten. Niets doen is in elk geval geen optie want in alle gevallen geldt: 2040 is nu!

# *Prettig druk*

CHRIS SOL

Als ik oud ben,  
is de Randstad...  
echt een metropool  
en ook mijn habitat,  
mijn thuis. De plek  
onder de zon waar ik,  
waterwonend aan de Lek,  
verhalen lees uit Dikkie Dik.

In het gewoel van  
tien miljoen weet  
ik de weg. Ik kan de weg op,  
vierbaansbreed,  
of op een andere manier,  
met m'n reisregelaar  
gepland, van hier.

De watertaxi staat al klaar  
voor je het weet. De trein,  
hierna, rijdt af en aan,  
zoals de metro uit mijn  
jeugd. En bussen gaan  
en komen, een stil koor.

Een 'Rondje Randstad' staat nu  
voor een vol blad heerlijk bier,  
gewonnen uit het duin.  
De schuim, bedenk ik met plezier,  
laat zoute koppen rollen in de tuin  
van mijn verlangen naar de kust.

Het leven is verrukkelijk,  
het reizen is geen last maar lust,  
de Randstad is dan prettig druk.

**FOTOGRAFIE RANDSTAD URGENT WERKT**

Arenda Oomen, Nirov, KLM/MAI, Gerhard van Roon, Mike Muizebelt, Wiebe Kiestra, Frank van Delft, Henriette Lohman, beeldbank vROM.

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Geprobeerd is de rechthebbenden van alle afbeeldingen te achterhalen. Voor informatie die desondanks onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaardt Randstad Urgent geen aansprakelijkheid.

**Uitgave** Randstad Urgent, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag, [www.randstadurgent.nl](http://www.randstadurgent.nl), september 2010 **Concept, ontwerp, productie** VormVijf, Den Haag **Druk** Spinhex & Industrie, Amsterdam  
Randstad Urgent is een kabinetsprogramma van het ministerie van VenW i.s.m. de ministeries van VROM, LNV, BZK, EZ, Financiën en OCW en de betrokken provincies, stadsregio's en gemeenten in de Randstad.



RANDSTAD URGENT WERKT  
STAND VAN DE RANDSTAD

