



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

**Randstad 2040: verbinden en verknopen**  
Briefadvies Integrale Langetermijnvisie Randstad 2040

Onderwerp  
Briefadvies  
Randstad 2040

Datum  
12 maart 2008

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

Contactpersoon  
Raad voor  
Verkeer en  
Waterstaat  
Ben van de Ven  
070 351 96 27

Contactpersoon  
Raad voor het  
Landelijk  
Gebied  
Paul Levelink  
(nazorg en  
communicatie)  
030 230 7881

Secretariaat  
Katja de Vries  
070 339 49 50

Ons kenmerk  
P.M.

Bijlagen

4

Geachte mevrouw Cramer,

Hierbij bieden de VROM-raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied u hun gezamenlijke advies aan over de door het kabinet in 2008 op te stellen 'Integrale langetermijnvisie Randstad 2040. Op 1 november 2007 heeft u, mede namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om dit advies gevraagd. U heeft de raden verzocht te adviseren over strategische langetermijnopgaven en daarmee samenhangende keuzen voor de Randstad in 2040.

U vraagt de raden om een integraal advies, waarbij de fysieke, ruimtelijke in steek primair uitgangspunt is, en u noemt de volgende onderwerpen in uw aanvraag:

- de robuustheid van de zeven discussiethema's uit de Startnotitie;
- de consequenties voor het huidige nationale ruimtelijke beleid;
- het meest passende schaalniveau waarop de opgaven in de Randstad moeten worden aangepakt;
- en de mogelijkheden voor concretisering en uitvoering van de langetermijnvisie.

De volledige tekst van de adviesaanvraag en een toelichting op de totstandkoming van dit briefadvies vindt u in de bijlagen.

De raden erkennen het belang van een integrale langetermijnvisie op de Randstad 2040, waarvoor de basis reeds is gelegd in de 'Startnotitie Randstad 2040' (22 juni 2007), en hebben zich dan ook de afgelopen maanden gebogen over de problemen, maar zeker ook over de kansen van de Randstad in internationaal perspectief. U heeft de raden gevraagd om in relatief kort tijdsbestek een advies op te leveren. Dit briefadvies is dan ook in grote mate gebaseerd op eerdere adviezen van de raden, in het bijzonder de adviezen over de Noord- en Zuidvleugel, Slimmer Investeren en de Programma-aanpak Nota Ruimte. Omdat er geen tijd was voor nader onderzoek en diepgaande analyse wordt er in dit advies regelmatig verwezen naar adviezen die nu nog in voorbereiding zijn. Ook wordt op een aantal plaatsen geadviseerd om nader onderzoek te laten verrichten.

De raden onderschrijven de centrale doelstelling van het rijk: het streven naar een duurzame en concurrerende Europese topregio. Duurzaamheid zien de raden niet als beperking op de economische ontwikkeling van de Randstad, maar juist als een 'asset', waarmee de internationale concurrentiekracht kan worden versterkt. De uitwerking in de volgende drie hoofdpogaven lijkt een logische gevolgtrekking: (1) een klimaatbestendige delta (veiligheid), (2) bereikbaarheid en economische dynamiek, en (3) kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Er zit volgens de raden geen rangorde tussen deze opgaven en de opgaven zijn interdependent, in feite elkaars randvoorwaarde om die duurzame en concurrerende Randstad te bereiken. De raden vinden het belangrijk dat deze opgaven niet te defensief worden opgepakt. Het rijk dient de randvoorwaarden te creëren voor een innovatieve aanpak van deze opgaven. Een krachtige visie op de Randstad in 2040 is niet alleen gelegen in het 'oplossen' van de belangrijkste opgaven, maar vooral in het uitbuiten van haar belangrijke 'unique selling points'. Benoem de iconen die de kwaliteit, identiteit, elan en innovatiekracht van de Randstad verbeelden.

De kracht van de Randstad ligt in haar open en uitgebreide netwerken (voor bijvoorbeeld transport van goederen en personen, voor natuur en water, maar ook informatie en kennis). Ondanks de opkomst van moderne communicatietechnologieën blijven 'face to face'-contacten cruciaal belang voor de groei van de economie. De overheid moet daarom zorgen dat de Randstad op alle schaalniveau's verbonden blijft. Dit vergt grote investeringen in de interne en externe verbindingen en de bereikbaarheid van de Randstad. Een hoge kwaliteit van de knopen in het netwerk is randvoorwaardelijk voor contact en de uitwisseling van mensen, informatie en goederen. In de knopen van het netwerk wordt meerwaarde gegenereerd, daar vindt innovatie plaats. De raden zien verbinden en verknopen dan ook als centrale thema's voor de op te stellen visie.

In de startnotitie zijn de drie hoofdpogaven uitgewerkt in zeven discussiethema's. De raden zijn van mening dat deze zeven thema's inderdaad belangrijke keuzes weergeven. Wel is het zo dat de zeven thema's elkaar gedeeltelijk overlappen en uiteindelijk zo breed zijn te interpreteren dat er het gevaar bestaat dat focus ontbreekt. De raden menen daarom dat de discussie over deze zeven thema's moet

leiden tot een select aantal speerpunten die de agenda vormen voor het rijksbeleid met betrekking tot de lange termijn ontwikkeling van de Randstad. Voorkomen moet worden dat de discussie leidt tot een 'én-én strategie' om eenieder tevreden te houden, waarbij er uiteindelijk geen keuzes worden gemaakt.

Het is de raden duidelijk geworden dat de centrale doelstelling van het kabinet, 'een duurzame en concurrerende Europese topregio', alleen haalbaar is bij een in ruimte en tijd afgestemd investeringsregime. Een langetermijnstrategie voor de investeringen in de Randstad is daarom noodzakelijk en urgent. Een investeringsstrategie impliceert een verdelingsvraagstuk. Hoe ligt bijvoorbeeld de verdeling tussen investeringen in de Randstad en in de rest van Nederland? De raden pleiten voor de ontwikkeling van een wettelijk ingebed fonds voor de langetermijninvesteringen. Het gaat om de bekostiging van onder meer de noodzakelijke systeemsprong in de infrastructuur en voor het behoud en ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur.

De raden maken zich grote zorgen over het gebrek aan urgentie bij de aanpak van de langetermijnopgaven om van de Randstad een duurzame en concurrerende topregio te maken. Het Urgentieprogramma Randstad (UPR) is een eerste stap, maar betreft vooral het wegwerken van achterstallig onderhoud. Een langdurig wettelijk verankerd politiek commitment is nodig, ook om vertrouwen te bieden aan markt en samenleving.

De raden komen mede op basis van de hierna volgende motivering tot de volgende constatering en aanbevelingen.

Minister,

1. werk in de Randstadvisie een metropolitane ontwikkelingsstrategie uit. Het metropolitane netwerk in de Randstad zou volgens de raden moeten bestaan uit drie lagen: een internationale, een bovenregionale en een regionale (daily urban system) laag. Een hiërarchisch opgebouwd netwerk van stedelijke centra die complementair aan elkaar zijn versterkt volgens de raden de concurrentiepositie van de Randstad. Zet als overheid in op het versterken van de kwaliteit van de knopen, waar stromen mensen, goederen en informatie samenkomen;
2. ontwikkel een mobiliteitssysteem dat het hierboven bedoeld metropolitane netwerk ondersteunt. Leg daarbij extra nadruk op de in- en externe verbindingen met de internationale en bovenregionale centra;
3. zet met betrekking tot de bereikbaarheid van de Randstad in op een systeembenadering met vernieuwende robuuste netwerkconcepten, waarbij de consument centraal staat in de organisatie van het netwerk. Dit betekent een omslag van een aanbod- naar een vraaggestuurde organisatie van de mobiliteitsmarkt;

4. de raden onderschrijven het standpunt van het Kabinet dat de Randstad alleen een duurzame ruimtelijke kwaliteit krijgt als er zowel ruimte is voor (economische) ontwikkeling, als aandacht voor behoud van belangrijke waarden, dit betreft zowel de kwaliteit van de groenblauwe ruimte als de kwaliteiten van de woon-, werk- en leefomgeving;
5. de ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur zal een belangrijke bijdrage betekenen aan een duurzame en kwalitatief aantrekkelijke Randstad in 2040;
6. richt een wettelijk verankerd langetermijninvesteringsfonds op dat gefaseerd is in ruimte en tijd;
7. gebruik de langetermijnvisie, de wet en het fonds als hefboom voor het losweken van investeringen uit de markt;
8. geef de langetermijnvisie de status van structuurvisie (nieuwe Wro) en regel de interdepartementale binding en rijkscoördinatie (supradepartementale sturing) bij wet.



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



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



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

cc.

Minister van Verkeer en Waterstaat, ir. C.P.M.S. Eurlings  
Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, G. Verburg  
Wethouder gemeente Den Haag, drs. J.M. Norder  
Wethouder gemeente Amsterdam, M. van Poelgeest

## Motivering van het advies

Aan de hand van de drie hoofdpogaven uit de startnotitie geven de raden hieronder hun visie op de zeven discussiethema's. Ook is een paragraaf opgenomen over de sturings- en investeringsstrategie.

De meerwaarde van een visie op de gehele Randstad ligt in het integraal bezien van de aanwezige kwaliteiten en mogelijkheden. Hierbij moet het vleugelniveau overschreden worden. Het verbinden van de vleugels is dan ook een belangrijk thema voor de visie ('op een vleugel kan je niet vliegen', zei Duco Stadig eens). Dit betekent dat de visie de samenhang in het systeem moet versterken. Dit kan onder meer door de Randstad nadrukkelijk in haar internationale context te bezien. De visie moet worden gebaseerd op de ontwikkeling van een ruimtelijke hoofdstructuur die is gebouwd op (minimaal) drie pijlers: de ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur, de (her)ontwikkeling van een integraal mobiliteitssysteem en de vormgeving van een metropolitaan netwerk.

De ruimtelijke hoofdstructuur van de Randstad vereist de ontwikkeling van een *metropolitaan netwerk*. Het gaat om de transformatie naar een efficiënt gelaagde netwerkstructuur waarin drie onderling samenhangende lagen zijn te onderscheiden: regionaal, bovenregionaal en internationaal/mondiaal. Elke laag, elk schaalniveau, kent zijn eigen voorzieningen en bijbehorende bereikbaarheidsprofiel. In de regionale laag, het zogenaamde 'daily urban system' (DUS), vindt de meerderheid van de dagelijkse woon- en werkrelaties plaats. In deze laag gaat het om de bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen: werklocaties, scholen, winkels en dergelijke. In de bovenregionale laag (het non-DUS) gaat het om de voorzieningen die door de meeste Randstedelingen niet dagelijks worden gebruikt: musea, congresgebouw of concerttheater. Hier gaat het bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van het Muziektheater in Amsterdam voor een operafan uit Den Bosch. In de internationale laag gaat het om de topvoorzieningen waarvoor toeristen en buitenlandse zakenlieden naar de Randstad komen: topmusea, congrescentra en dergelijke. Op elk niveau trekken voorzieningen stromen bezoekers uit de omgeving aan. Zo ontstaan er kleine en grote knopen in de infrastructuur. In een metropolitaan netwerk kan een overzichtelijk systeem ontwikkeld worden, gebaseerd op de rangorde in knoop- en plaatswaarde van de onderscheiden knopen in het net. Dit begint met het benoemen van een hiërarchie en complementariteit van knopen. Door het op systeemniveau koppelen van publiek en privaat vervoer ontstaan er grote (her)ontwikkelingsmogelijkheden op en rond vervoersknopen. Nieuwe verstedelijking wordt gebundeld rondom knopen opgevangen ter versterking van het draagvlak voor een hoogwaardig en efficiënt (openbaar)vervoerssysteem. In de visie op Randstad 2040 mag een dergelijke op knopen gerichte metropolitane ontwikkelingsstrategie niet ontbreken. In de loop van 2008 zal de VROM-raad een advies over de ruimtelijke hoofdstructuur uitbrengen.

## Een robuuste groenblauwe structuur in een klimaatbestendige en veilige delta

De ontwikkeling van een robuuste groenblauwe structuur zal een belangrijke bijdrage betekenen aan een duurzame en kwalitatief aantrekkelijke Randstad in 2040. De

toekomstige aantrekkingskracht van de Randstad ligt namelijk in het zorgvuldig vormgeven aan de combinatie van een robuuste groenblauwe structuur met (nieuwe) verstedelijking. Hier is een analogie te trekken met de stedenbouwkundige visie op Amsterdam van Van Eesteren. Deze krachtige visie bleef vele tientallen jaren leidend voor de verstedelijking, juist vanwege de structurerende werking van de groenstructuur. Het gaat om het behoud van de kwaliteiten van het Groene Hart en het verbeteren van de toegankelijkheid daarvan. Maar het gaat ook om het versterken van de groenblauwe kwaliteiten op de flanken van zowel de Noord- als de Zuidvleugel van de Randstad, de waterranden van de Randstad, zoals bij het IJmeer en de Noordzee en de integrale kustontwikkeling. In de Startnotitie wordt gesproken over een groeiend gevoel van 'volte' in de Randstad. In de ogen van de raden ontstaat dit gevoel niet alleen door de groei van de verstedelijking, maar ook door een slechte geleiding van die groei. De ontwikkeling van een krachtige groenblauwe structuur dempt niet alleen het gevoel van volte, maar geeft ook ruimte voor nieuwe verstedelijking. De groenblauwe structuur moet onder meer voorkomen dat de Randstad ongecoördineerd dichtslibt. Een krachtig beschermingsregime in combinatie met (nieuwe) economische dragers dient tegendruk te bieden aan ongewenst (stedelijk) ruimtebeslag. Zonder adequate bescherming of (nieuwe) economische dragers verloedert en verpaupert de groene ruimte van binnen uit. Dit vraagt om actief beleid tot liefdevolle aanpassing van de Randstad.

#### *Klimaat en water*

De Randstad wordt geconfronteerd met verschillende aspecten van klimaatverandering. Het is evident dat de veiligheid van de delta essentieel is voor de verdere ontwikkeling van de kwaliteiten van de Randstad. Het gaat daarbij niet alleen om het anticiperen op de zeespiegelstijging maar ook, en wellicht in belangrijker mate, om het accommoderen van verhoogde piekafvoeren in de rivieren en de piekbelasting van hemelwater. De raden zien in de klimaatscenario's geen aanleiding voor een strategie van terugtrekking uit de delta. Wel onderschrijven de raden het reeds door het kabinet ingezette beleid dat er (planologische) langetermijnreserveringen moeten worden gedaan voor waterberging. De raden pleiten voor minder defensieve en meer offensieve aanpak van het klimaatvraagstuk. In een veilige delta is water structurerend en kwaliteitsverhogend voor die delta. De visie Randstad 2040 moet water inzetten als beelddrager, het water gebruiken om de ruimtelijke identiteit van de Randstad kracht bij te zetten. Zowel in de stad als in het landelijk gebied moet het water weer zichtbaar zijn, ruimtelijke kwaliteit toevoegen, gebruiksmogelijkheden bieden en de natuur nieuwe kansen geven. De ruimtelijke adaptatie aan klimaatveranderingen kan een belangrijke bron van innovatie zijn, en de gegenereerde kennis op dit termijn een exportproduct van betekenis. Een mogelijk voorbeeld hiervan dat nog nadere bestudering vereist is de combinatie van compartimenteringsdijken binnen dijkkring 14 met een kwaliteitsverbetering van infrastructuur. De wateropgave moet worden gecombineerd met het versterken van de cultuurhistorische, de ruimtelijke, de ecologische en de recreatieve kwaliteiten van de Randstad. Zo kan bijvoorbeeld de verbreding van waterboezems zowel een stimulans betekenen voor de watersport als economische drager, als de identiteit van het Groene Hart verder versterken.

### *Groene metropool aan zee*

De Randstad kent internationaal twee sterk onderscheidende troeven: de nabijheid van een interessant agrarisch poldergebied als 'achterland' en de ligging aan zee. In het denken over de Randstad ligt vanouds het accent op het Groene Hart. Het denken over de Randstad is daarmee naar binnen gekeerd, een centrisch denken. Dat denken moet meer naar buiten worden gericht: naar de open landschappen aan de flanken en de kust. De Randstad is een 'groene metropool aan zee'. De raden menen dan ook dat de visie Randstad 2040 in moet gaan op een betere koppeling tussen kust en polder. Er moeten aantrekkelijke dwarsrelaties worden ontwikkeld tussen zee en polder, die maken dat een veel groter achterland het kustgevoel kan ontplooiën. De raden zien dergelijke 'boulevards naar zee' als een nieuwe invulling voor het oude bufferzonebeleid. Het is ook een interessante ontwerpogave: de boulevards kunnen een doorsnede laten zien van de landschapsreeks tussen kust en polder. Dit zijn geen nieuwe ideeën, maar helaas zijn ze nooit serieus uitgewerkt of tot beleid gemaakt.

Het taboe op nadenken over nieuwe landaanwinningen is nu doorbroken. De raden vinden de door het kabinet in gang gezette discussie over landaanwinning alleen zinvol als er sprake is van een meervoudig rendement van de investeringen. Voorkom daarom dat het vormgeven aan een 'verdedigingslinie' langs de kust te sectoraal wordt opgepakt.

### *Groene Hart: vitaal en attractief boerenland*

Vitaliteit en attractiviteit worden in toenemende mate kernbegrippen. De vitaliteit en attractiviteit van het Groene Hart worden nu bepaald door het traditionele agrarische gebruik en door het alom aanwezige water. De raden adviseren voor de ontwikkeling van het Groene Hart in te zetten op een gedifferentieerd beleid. Binnen het Groene Hart zijn deelgebieden aan te wijzen met uiteenlopende (potentiële) kwaliteiten. In sommige delen komt het accent meer te liggen op de functies van het Groene Hart ten behoeve van de stedeling, in andere delen zal agrarisch gebruik en water dominant blijven. In die delen zal het Groene Hart dan ook vooral een boerenland zijn, land door boeren in gebruik en beheerd, land waar voedsel wordt geproduceerd. Dat kunnen boeren zijn die voor een wereldmarkt produceren, maar ook boeren die voor de regionale markt produceren. Maar willen zij kunnen bijdragen aan een sterk platteland, dan zullen deze vormen van veehouderij economische resistentie moeten koppelen aan duurzaamheid. Volgens de VROM-raad is er nader onderzoek nodig naar de vraag of deze sector op termijn voldoende levensvatbaar is en als drager voor landschappelijke kwaliteit kan (blijven) dienen.

In de startnotitie wordt een visie op de langetermijnontwikkeling van de landbouw binnen de Randstad gemist. De raden menen, dat met de hervorming van het GLB in 2040 een verschuiving mogelijk moet zijn van een systeem van bedrijfstoelagen naar een vergoedingensysteem voor publieke waarden of diensten. De grondslag voor bedrijfstoelagen ligt in het leveren van concrete en maatschappelijke tegenprestaties op het gebied van milieu, natuur, landschap, voedselkwaliteit, voedselzekerheid en dierenwelzijn. Daarnaast bieden de Europese en nationale regels meer ruimte voor marktconforme beloning van groene en blauwe diensten. Het geld uit het prijs- en inkomensbeleid (1<sup>e</sup> pijler) is verschoven naar

plattelandsbeleid en kan samen met planologische middelen mede worden ingezet om kwetsbare gebieden in stand te houden.

#### *Groene Hart voor de stad*

Het is een pré wanneer de stedelingen delen van het Groene Hart als uitloopgebied kunnen gebruiken en als centraal park kunnen beschouwen. Daartoe is het bestaande agrarische landschap, zeker in de veenweidegebieden, in beginsel voldoende attractief. Wel moet de toegankelijkheid van het Groene Hart aanzienlijk worden versterkt. De infrastructuur voor de recreant kan voor een belangrijk deel worden gekoppeld aan de infrastructuur voor de landbouw. De behoefte aan 'groene sterren nabij de stad' (LNV recreatiebeleid uit de jaren zestig), waar het aangenaam verpozen is, maakt plaats voor de behoefte aan ontplooiingsruimte, aan een platteland dat is ontsloten vanuit de stad. De gedachte van 'land ontsloten vanuit de stad' sluit aan op de hedendaagse behoefte aan ruimte tot bewegen. Het veranderend recreatiegedrag, van passief naar actief, leidt tot een verschuiving in de vraag: van plekken naar gebieden, van sterren naar landschap. Dit leidt tot een platteland dat zowel agrarische-, water- als recreatieve functies omvat. Niet alleen visueel aantrekkelijk maar ook economisch productief. Met het oog hierop is het behoud van open landschappen van belang, maar wijzend op bijvoorbeeld de Vechtstreek, kwaliteit van het landschap is niet recht evenredig aan openheid van het landschap. Toevoeging van elementen kan de kwaliteit versterken.

#### *Topnatuur: Groot Biesbosch en Waterland*

Aan de flanken van het Groene Hart moeten hoogwaardige gebieden in de vorm van topnatuur worden ontwikkeld. De raden noemen er twee: Groot Biesbosch en het 'polderpatchwork' van Waterland benoorden Amsterdam. De Biesbosch kan worden ontwikkeld tot het 'scharnier van Nederland', een groot samenhangend getijdenmoerasbosgebied. Waar zowel de invloed van de zee als de invloed van de rivieren merkbaar is. Daarnaast is dit gebied recreatief aantrekkelijk. Met de uitbreiding en het herstel van de dynamiek herkrijgt het gebied ook iets van haar oorspronkelijke mystiek. Hier kan men dwalen, zelfs verdwalen. Het gebied ten noorden van Amsterdam bestaat uit een 'patchwork' van polders, ieder met zijn eigen waterhuishouding. Dit gebied biedt kansen voor een gedifferentieerde ontwikkeling, waarbij per polder andere doelstellingen worden gehanteerd. Hier kunnen moerasachtige gebieden ontstaan.

#### *Greenport Haarlemmermeer*

In de visie moet een nadrukkelijk onderscheid worden gemaakt tussen de intensieve agribusiness en de meer traditionele landbouw en melkveehouderij. De intensieve agribusiness is een sector die in de wereldtop concurreert en in feite stedelijk gebonden is. Een ruimtelijk en economisch structuurversterkingsprogramma kan de huidige en potentiële grote kracht (productie en distributie, plus veel 'research and development') van deze sector versterken. Dit betekent het concentreren van de betreffende clusters in geavanceerde greenports nabij en ontsloten door de mainports. Dit verlangt derhalve een herverkavelingsoperatie op Randstedelijk niveau. Er zijn bijvoorbeeld plannen voor een zeer grootschalige glastuinbouwontwikkeling onder de niet voor overige functies bruikbare aanvliegroutes rondom Schiphol. Hiermee kan de versnipperde glastuinbouw uit de Zuidvleugel en het Groene Hart gesaneerd worden. Het gaat om een innovatieve,



industriële en grootschalige ontwikkeling. Dit biedt kansen voor onder andere de Haarlemmermeer als greenport én voor kwaliteitsverbetering elders.

### **Een bereikbare en consumentgerichte Randstad**

In de Startnotitie Randstad 2040 wordt met betrekking tot het discussiethema *bereikbaarheid in relatie met ruimtelijke ontwikkeling* gesteld: “Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling en heeft een grote betekenis voor de ruimtelijke dynamiek van de Randstad”. De raden onderschrijven dit.

Voor de *internationale concurrentiepositie* van de Randstad is de externe bereikbaarheid voor (inter)nationaal opererende bedrijven een vestigingsfactor van belang. De ligging aan de Noordzee en in de delta van grote rivieren biedt belangrijke (natuurlijke) kwaliteiten voor de externe bereikbaarheid. De internationale concurrentiepositie van de Randstad is vooral sterk door de aanwezigheid van de mainports. Ondanks de aanleg van de Betuwelijn en de aanwezigheid van de rivieren zal nog eens kritisch gekeken dienen te worden naar de capaciteit van de achterlandverbindingen van beide mainports, daar deze van evident belang zijn. Hier past een gecombineerde strategie voor beide mainports. Ook zijn voor de groeiende goederenafhandeling (met name voor de agroindustriële complexen, de greenports) betere onderlinge verbindingen nodig in samenhang met de verbindingen tussen Rotterdam en Amsterdam. Het belang van Utrecht als nationaal verkeersknooppunt blijft voor de Randstad onverminderd groot.

Een bereikbare en economisch dynamische Randstad is niet mogelijk zonder een vitale internationale luchthaven die beschikt over voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Het verhoudingsgewijs grote aantal bestemmingen dat vanaf Schiphol direct bereikbaar is maakt dat de externe bereikbaarheid van de Randstad als uitstekend valt te kwalificeren. Op basis van de huidige inzichten voorzien de raden tussen nu en 2040 geen verplaatsing van de luchthaven. De raden verkiezen een groeistrategie die past binnen de milieugrenzen in samenhang met een verdere ontwikkeling van regionale luchthavens voor niet aan de hub-functie gebonden vluchten (‘full-freighters’ en charters). Deze groeistrategie heeft ook consequenties voor luchthavens buiten de Randstad. Dit voorjaar brengt de Raad van Verkeer en Waterstaat samen met de VROM-raad een advies uit over de Langetermijnverkenning Schiphol. Daarin zal nader worden ingegaan op de internationale vraag naar luchtvervoer in Nederland in de periode 2020-2040 en de positie van Schiphol daarin.

Naast de externe bereikbaarheid (nationaal en internationaal) is het belangrijk de invloed van een goede interne bereikbaarheid (binnen de invloedssfeer van de Randstad) op de concurrentiepositie nader te onderzoeken. Waarbij weer onderscheid kan worden gemaakt in het bovenregionale (non-DUS) en regionale niveau (DUS: daily urban system) zoals in de vorige paragraaf staat beschreven. Met

een versterking en schaalvergroting van het DUS (van het stedelijke naar het Randstadniveau) ontstaat er meer economische en ruimtelijke samenhang tussen de stedelijke agglomeraties en tussen de Noord- en Zuidvleugelvleugel. Dit biedt schaalvoordelen (woningmarkten, arbeidsmarkten, complexvorming bedrijvigheid) en ook kan beter van de aanwezige diversiteit worden geprofiteerd.

In de 'rat race' tussen grote agglomeraties in Europa is het van belang om de strategische kansen die de Randstad biedt beter te benutten: verbinden en verknopen, zo stellen de raden. Een van de belangrijkste kansen is de samenhang van de Randstad te bewerkstelligen en de diversiteit te garanderen. Dit is nu nog onvoldoende het geval. De raden constateren met betrekking tot de bereikbaarheid in de Randstad de volgende ontwikkeling. Er zijn relatief weinig verbindingen (weg en openbaar vervoer) in de Randstad die zich laten kenmerken door een uiteengelegde structuur, kris kras patronen of radiale verbindingen. Tot op heden heeft Nederland door een effectief beleid van benutten veel vervoer kunnen afwikkelen op wegen en raillijnen. Echter de rek is eruit en de Randstad wordt steeds vaker geconfronteerd met storingen als gevolg van overbelasting van de huidige infrastructuur. Dit wordt in de toekomst alleen maar erger, immers files groeien een aantal malen harder dan het verkeer, en onbetrouwbaarheid een aantal malen harder dan de files. Hierdoor bereikt de bereikbaarheid een kritische grens, met alle gevolgen van dien (vermijdingskosten, functieverlies et cetera). Een goede bereikbaarheid, verbinden, is een essentiële voorwaarde voor het benutten van de samenhang in de Randstad. Het huidige beleid, dat te sectoraal en knelpuntgericht functioneert, moet een omslag maken en gericht worden op het ontwikkelen van een integrale bereikbaarheidskwaliteit.

Om de huidige netwerkanalyses van het Ministerie van V&W effectief te kunnen gebruiken als basis voor de investeringen van het rijk adviseren de raden deze op een aantal punten aan te passen. De afbakening van de regio's in de netwerkanalyses heeft teveel op bestuurlijke in plaats van op vervoerskundige overwegingen plaatsgevonden. De netwerkanalyses zijn ook te veel gericht op efficiency binnen de afzonderlijke modaliteiten, in plaats van dat uit multimodale vervoersmarkten is geredeneerd. Met andere woorden, de koppelingen tussen (de investeringen in) weginfrastructuur en ov-infrastructuur moeten veel nadrukkelijker gelegd worden. Het gehele bestaande systeem van ov, hoofd- en onderliggend wegennet moet opnieuw fundamenteel doordacht worden. In dit verband wordt verwezen naar het recent door de RVW uitgebrachte advies "Van wegbeheer naar netwerkbeheer".

Een andere kans betreft de strategische voordelen op het gebied van de externe verbindingen die zich met name voordoen op goederenvervoer in de binnenvaart. Ondanks de focus van de bestuurders op de gewenste internationale concurrentiepositie is er nog weinig aandacht voor de daarvoor noodzakelijke verbindingen met Europa, met name die met Antwerpen en Duitsland c.q. Oost-Europa. In internationaal perspectief dient de goederenrailinfrastructuur te worden

aangepast en aangetakt op het TEN-netwerk. Minimaal is de opwaardering van de goederenverbinding via verschillende modaliteiten van de Randstad via Utrecht en Arnhem met Duitsland aan de orde.

Zoals gezegd neemt de bereikbaarheidskwaliteit in de Randstad geleidelijk af. Deze heeft een kritische grens bereikt en kent ook meer extremen. Kortom, het infrastructurele systeem in de Randstad is erg kwetsbaar geworden. Dit leidt tot een grotere onbetrouwbaarheid en, door het gebrek aan flexibiliteit en keuzevrijheid, tot maatschappelijke kosten. In de ogen van de raden wordt dit effect versterkt door het huidige rijksbeleid en een structureel tekort aan infrastructurele verbindingen (weg en rail) in de Randstad en de kwaliteit ervan. Bij het zoeken naar oplossingen zouden naar mening van de raden twee gedachten centraal moeten staan:

1. *een netwerkopbouw*: via een systeembenadering (verbinden, verknopen, inter-modaliteit) van vernieuwende, robuuste netwerkconcepten waarbij zowel binnen als tussen infrastructures naar één systeem wordt gestreefd, met *een consumentgerichte benadering*: het mobiliteitsstelsel moet gemakkelijk worden in het gebruik, flexibel, op de gebruiker (persoon en goederen) gericht en op maat gemaakt. Trefwoorden in deze zijn: hoogfrequent, het spoorboek vrij reizen, hoge informatiedichtheid via gebruik van nieuwe vormen van ICT. De door de raden bepleitte omslag van een aanbod- naar een vraaggerichte benadering van de bereikbaarheid van de Randstad, betekent dat de manier waarop de Randstadoverheden de problemen momenteel aanpakken anders moet. Immers een vraaggerichte aanpak vraagt om goed luisteren naar de gebruikers van de verschillende vervoersmodaliteiten, snel schakelen, goed samenwerken, daadkrachtig opereren en snel kunnen realiseren;
2. *het vervoersstelsel in de Randstad* moet in redelijkheid voor alle doelgroepen toegankelijk zijn, zwakkeren op de vervoersmarkt moeten worden beschermd. De bestuurlijke opgave betreft het samen met de markt vormgeven aan de omslag naar een vraaggerichte benadering, die focust op een betere klantgerichtheid en meer flexibiliteit. Te verwachten is dat de markt beter en sneller in kan spelen op de behoeften van de consument; tegelijk moet de overheid positie innemen om leefbaarheid en sociale rechtvaardigheid van oplossingen te waarborgen.

In het door de Raad van Verkeer en Waterstaat in 2008 uit te brengen advies over de Bereikbaarheid van de Randstad zal een nadere uitwerking en detaillering plaatsvinden van het gestelde in deze paragraaf.

### **Een vitale Randstad met kwaliteit voor wonen, werken en leven**

De raden zien de *verstedelijking* in de Randstad neerslaan in een polycentrische hoofijzerstructuur. Dit hoofijzer is niet begrensd, het kent uitlopers richting Brabantstad enerzijds en via Utrecht naar Amersfoort anderzijds. Het huidige meerkernige systeem van de Randstad blijft bestaan. Wel zal op twee plaatsen, de dubbelsteden Amsterdam/Almere en Rotterdam/Den Haag, een bij een Europese

metropool passende verdichting van de verstedelijking plaatsvinden. Substantiële hoogbouw is hierbij meer dan een 'niet te vermijden' gevolg. Hoogbouw, mits architectonisch en stedenbouwkundig goed ingepast, zal bijdragen aan de kwaliteit van het gewenste metropolitane woon- en werkmilieu. Een weloverwogen verdichting van verstedelijking creëert massa die onmisbaar is voor het bereiken van economisch meerwaarde met schaalvoordelen op het gebied van kennis, arbeid, leisure en dergelijke. Verdichting, inbreiding en herstructurering van bestaand stedelijk gebied dient vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik meer aandacht te krijgen. Op de lange termijn bezien zal bestaand stedelijk gebied continu onderhouden en vernieuwd moeten worden. Achterstallig onderhoud is er nu vooral bij bedrijventerreinen, daar is de behoefte aan herstructurering en transformatie enorm. Er wordt momenteel te slordig omgegaan met binnenstedelijke ruimte langs infrastructuur, hier zijn innovatieve oplossingen nodig waar steun van het rijk onontbeerlijk is. Daarnaast zullen ook nieuwe uitleglocaties met een goede ruimtelijke inpassing nodig zijn om de verstedelijkingsdruk en de vraag naar kwaliteit op te vangen. Het is mogelijk deze bouwopgaven te realiseren met aandacht voor de landschappelijke inpassing en daarbij een wederzijdse versterking van de bouwopgave en het landschap te vinden. Complementair daaraan is echter ook een stringenter toezicht van het rijk op het behoud van de open ruimtes en panorama's noodzakelijk.

De *mainports* zijn de belangrijkste fundamenten onder de internationale economische positie en aantrekkingskracht van de Randstad. Echter, door een te nauwe focus op de kwaliteit en kosteneffectiviteit van de doorvoerfunctie dreigt de waarde van de mainports voor de nationale economie te verminderen. Van strategisch belang is dat de mainports als mondiale logistieke- en vervoersknopen verbonden blijven met hoogwaardige regiefuncties, hoogwaardige productie en kennisdiensten. De wisselwerking tussen mainports en 'brainports' en de economische vliegwielfunctie van de mainports kunnen en moeten worden versterkt. Dat vraagt om een drieledig ontwikkelingsprogramma:

- economisch structuurbeleid gericht op de versterking van de kennis- en informatie-infrastructuur t.a.v. intermediaire en regisserende activiteiten binnen 'global value chains' en 'global commodity chains';
- institutioneel (structuur-)beleid t.a.v. internationale economische betrekkingen (waar onder handels- en fiscale verdragen) en 'corporate governance';
- ruimtelijk structuurbeleid gericht op een betere integratie van mainportarealen met omliggende hoogwaardige werklandschappen (waar onder 'greenports', internationale kantorenlocaties en distributiecentra).

De *Noordvleugel* van het hooflijzer is als metropolitane boog een belangrijk structurerend onderdeel van de Randstad. De Noordvleugel heeft een gunstige economische structuur, die sterk is ingebed in de internationale economie. Het gaat om diepe en geïntegreerde markten voor arbeid, huisvesting en voorzieningen en een grotere diversiteit van vestigingsmilieu's. De Noordvleugel versterkt structureel de kwaliteit, de internationale aantrekkingskracht en de welvaart van de Randstad. De as Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad is het kerngebied voor de verstedelijking. In tegenstelling tot overige delen van de Noordvleugel is hier nog substantieel ruimte voor de ontwikkeling van gevarieerde woon- en werkmilieus. De dubbelstad Amsterdam – Almere is een belangrijke schakel op deze as. Amsterdam en Almere zullen beide een schaa sprong moeten maken en zich ontwikkelen tot dubbelstad, waarbij het IJmeer fungeert als centraal (water-)park.

Binnen de *Zuidvleugel* gaat het vooral om de ontwikkeling van de dubbelstad Rotterdam – Den Haag. Daar liggen kansrijke ontwikkelingslocaties voor werken, wonen en recreatie met een grote diversiteit, geconcentreerd in een in principe goed ontsluitbare corridor. Uitbouw van de groei krachtige sectoren en de kenniseconomie levert een grote bijdrage aan de economische potentie. De Zuidvleugel heeft een rasterstructuur. Het versterken van het raster van infrastructuur, het investeren in de knopen (stedelijke kernen) en het openhouden van gebieden binnen het raster verbeteren de kwaliteit van de verstedelijking. Voor de zwakkere delen van de Randstad (o.a. Rotterdam en de Drechtsteden) waar de basiskwaliteit, in termen van de Nota Ruimte, in het geding is, zien de raden kansen in een meer integrale aanpak van de structuurproblemen, en denken bijvoorbeeld aan het aanwijzen van gebieden als de Deltapoort als nationale herstructureringszone, met bijbehorende structuurfondsen (analoog aan de Langmangelden). Hier zijn investeringen nodig over de gehele breedte van scholing en opbouw van een kennisinfrastructuur tot revitalisering van de sterk verouderde bedrijventerreinen (zie ook de aanbevelingen van de OESO). Voorkomen moet worden dat dit gebied in een neerwaartse spiraal raakt en daarmee het imago en de concurrentiekracht van de Zuidvleugel én de Randstad negatief beïnvloedt.

Zoals eerder gezegd pleiten de raden voor een grotere samenhang in de Randstad. Samenhang biedt schaalvoordelen, het creëert een grotere kritische massa die bijdraagt aan de internationale concurrentiepositie. Dit vraagt dat Noord- en Zuidvleugel nadrukkelijker op elkaar worden betrokken. De komst van de HSL en de upgrading van Rotterdam CS zullen hier al aan bijdragen. Maar de zone Rotterdam – Den Haag – Leiden – Schiphol – Amsterdam behoeft een kwaliteitsverbetering van de infrastructuur om de voordelen van die samenhang en de complementariteit van de steden beter te benutten.

De raden vragen ook aandacht voor thema's als arbeid, onderwijs, cultuur en innovatie voor de langetermijnontwikkeling van de Randstad. Hiervoor wordt verwezen naar het advies van de SER over Randstad 2040.

## **Sturen en investeren**

De raden vragen aandacht voor het sturings- en verdelingsvraagstuk. Momenteel is er in Nederland op het niveau van de Randstad sprake van onvoldoende bestuurlijke slagkracht: de politiek schippert en maakt geen heldere keuzes voor de lange termijn. Terwijl de markt behoefte heeft aan een betrouwbare overheid. Volgens de raden is er geen behoefte aan een nieuwe bestuurlijke structuur voor het realiseren van de Randstadambities van het rijk. Wel is het zaak strategisch gebruik te maken van nieuwe instrumenten als de Wro en het MIRT, en om afspraken en ambities wettelijk vast te leggen. Dat is in het verleden ook gebeurd voor de Zuiderzee- en Deltawerken.

### *Integrale besluitvorming*

Het baart de raden zorgen dat de integratieve kracht van het beleidsveld ruimtelijke ordening aan kracht lijkt in te boeten. Met name op rijksniveau wordt sectorale besluitvorming steeds dominanter. De koppelingen tussen de Nota Ruimte en de Nota's Mobiliteit, Pieken in de Delta en de Agenda Vitaal Platteland zijn op papier gelegd. Bij de uitvoering – zoals bij de Nota Ruimte programma's voor Noord- en Zuidvleugel en Groene Hart - ontbreekt het echter vaak aan voldoende afstemming en coördinatie tussen de betrokken departementen. Het verleden leert dat duurzame ruimtelijke ontwikkelingen vooral daar plaatsvinden waar verschillende belangen samenkomen. De op te stellen integrale langetermijnvisie voor de Randstad zou het belang van de samenhang in rijksbeslissingen en –investeringen daarom moeten herbevestigen. Voor het oplossen van grote ruimtelijke vraagstukken zijn (nieuwe) belangencoalities cruciaal. Niet alleen tussen rijksdepartementen (zoals EZ, LNV, VenW, VROM en niet te vergeten Financiën) en overheidslagen, maar vooral ook tussen overheden en marktpartijen. Dit vergt een overheid die ontkokerd durft te denken en werken, betrouwbaar is en bereid is om langetermijnverplichtingen aan te gaan.

De raden zijn dan ook van mening dat de langetermijnvisie de status van structuurvisie in het licht van de Nieuwe Wro moet krijgen. Daarmee krijgt de visie de benodigde bindende interdepartementale kracht. De raden willen wijzen op de gelijkenis van de langetermijnvisie Randstad 2040 met 'De ontwikkeling van het Westen des Lands' uit 1958 (de voorloper van de eerste nationale nota ruimtelijke ordening). Van de visie zou een vergelijkbare bindende en inspirerende kracht moeten uitgaan.

### *Investeringsstrategie*

De raden pleiten voor een visie die gepaard gaat met een langetermijninvesteringstrategie van de overheden, die in tijd en ruimte is uitgewerkt. Het gaat om het ordenen en organiseren van de belangrijkste investeringsbeslissingen. Daarbij moet nadrukkelijk ingespeeld worden op

investeringen uit de markt en op samenwerking met op lange termijn denkende beleggers. Want goede timing en tijdige garanties van overheidsinvesteringen lokken marktinvesteringen uit. De markt en de samenleving hebben, zoals gezegd, behoefte aan een betrouwbare overheid, die langetermijnverplichtingen durft aan te gaan. Vooral de rijksoverheid moet staan voor het bereiken van langetermijndoelstellingen, en dit vergt het voor een langere periode voortzetten van een ingezette koers. Dit kan strijdig zijn met de politieke wens om na vier jaar effecten te kunnen tonen.

In de huidige investeringsstrategie van de rijksoverheid ontbreekt een langetermijfonds voor ruimtelijke investeringen. De uitgaven uit het FES (Fonds Economische Structuurversterking), met zijn weinig transparante verdeelrondes, is te direct gekoppeld aan de sterk wisselende aardgasbaten. Het is dus een uitdaging om een integraal en samenhangend langetermijninvesteringsprogramma op te stellen, dat ten behoeve van de politiek ook tussentijdse resultaten kan laten zien. Er is veel meer nodig. De raden pleiten daarom voor de invoering van een heldere systematiek met een verbeterde koppeling met relevante beleidsprogramma's op internationaal en regionaal niveau. Stap af van het systeem waarin lijstjes met projectvoorstellen worden afgewogen, maar zoek veel systematischer naar intersectorale koppelmogelijkheden op programmaniveau. De waardering van externe effecten en zachte waarden van projecten en programma's moet veel beter worden opgenomen in de ex ante evaluatie. De huidige MKBA-systematiek schiet hierin schromelijk tekort. De raden adviseren het FES, het MIRT en NSP/BIRK op te laten gaan in een fonds voor langetermijninvesteringen met een vast uitgavenritme gekoppeld aan een strategische investeringsagenda die gebaseerd is op de langetermijnvisie. Dit fonds zou moeten kunnen worden aangevuld met private middelen. Meervoudig rendement zou een vereiste moeten zijn bij rijksinvesteringen. De raden vinden dat er voor de overheid een initiërende taak ligt bij het doen van strategische investeringen, maar adviseert de (private) participatie- en gebiedsontwikkelingsmogelijkheden hierbij vroegtijdig te benutten.

### *Schakelen tussen schalen*

Het spanningsveld tussen individuele en collectieve belangen is ook een spanningsveld tussen de verschillende niveaus waarop ontwikkelingen in de ruimte zich voordoen. Individuele burgers ervaren de ruimte op microniveau, terwijl de inrichting in belangrijke mate mede gestuurd wordt door (inter)nationale ontwikkelingen en tendensen. Bij het zoeken naar scharnierpunten en nieuwe belangencoalities is het schakelen tussen verschillende schaalniveaus dan ook van essentieel belang. Er zal dus meer dan nu in de Startnotitie wordt gesuggereerd, moeten worden geschakeld tussen de verschillende schaalniveaus. Er is geen passende schaal waarop alle problemen en oplossingen bij elkaar komen. Overheden moeten juist gezamenlijk vraagstukken van verschillende schaalniveaus aan elkaar weten te verbinden. Het vraagstuk is dus niet alleen wie wat op welk (bestuurlijk) schaalniveau doet, maar ook hoe we samen in staat zijn tot oplossingen te komen. De voortdurende zoektocht naar een bestpassende schaal leidt af van de

vraag hoe het rijk in staat is om strategische besluiten voor de Randstad in relatie tot overig Nederland en in internationaal perspectief te nemen.

De huidige discontinuïteit in de strategieën van de rijksoverheid baart de raden zorgen. De wijze waarop de Nota Ruimte programma's voor Noord- en Zuidvleugel en Groene Hart vroegtijdig zijn beëindigd baart zorgen. Slechts een deel van de projecten van de programma's is opgenomen in het UPR. De raden zien het UPR bovendien vooral als het wegwerken van achterstallig onderhoud.

De raden hebben reeds eerder geadviseerd over de programma-aanpak uit de Nota Ruimte. Een programmatische wijze van werken biedt volgens de raden mogelijkheden om de besluitvorming te versnellen. Met een programma-aanpak kan relatief makkelijk geschakeld worden tussen de schalen, het biedt mogelijkheden om de hier boven geschetste departementale verkokering te doorbreken, en tot slot het geeft ruimte om marktpartijen te betrekken. In de huidige multilevel-governance setting is programmacoördinatie een belangrijk instrument; een platform voor strategische programmasturing, op basis van visies en scenario's, en met veel aandacht ook voor participatie van markt, maatschappelijke actoren en burgers. Een doorstart voor de Nota Ruimte programma's voor Noord- en Zuidvleugel zou in deze zin overwogen moeten worden.

#### *Consequenties voor huidig beleid*

Tot slot: in de adviesaanvraag vraagt de minister expliciet naar de consequenties van de op te stellen visie voor het huidige beleid. Bij het opstellen van de langetermijnvisie moet volgens de raden het huidige beleid niet het uitgangspunt zijn. Het rijk moet zich de vrijheid gunnen om innovatieve, creatieve oplossingen en vergezichten te schetsen die passen bij een langetermijnhorizon die met veel onzekerheden gepaard gaat. De raden zien het doorexerceren van het huidige beleid in relatie tot de door het rijk op te stellen langetermijnvisie als een taak van de planbureaus (zie bijvoorbeeld de publicaties 'Welvaart en Leefomgeving' (2006) en 'De ruimtelijke vraagstukken van de toekomst voor de beleidsagenda van nu' (2007) van het RPB en het MNP. Deze ex-ante inschatting is overigens niet eenvoudig te maken zolang er nog geen rijkvisie en rijksagenda ligt.



## **Bijlage 1      Verantwoording en totstandkoming van het advies**

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de VROM-raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied gevraagd gezamenlijk te adviseren over de door het Kabinet op te stellen Langetermijnvisie Randstad 2040 (zie bijlage 3 voor een volledige tekst van de adviesaanvraag).

Dit briefadvies is dan ook in grote mate gebaseerd op eerdere adviezen van de raden, in het bijzonder de adviezen over de Noord- en Zuidvleugel, Slimmer Investeren en de Programma-aanpak van de Nota Ruimte. Dit briefadvies is verder gebaseerd op *deskresearch* van beschikbare plandocumenten en literatuur, een videoconferentie op 4 februari 2008 met internationale deskundigen en een rondetafelgesprek met vertegenwoordigers van Rio Nuevo! op 27 november 2007. Op deze wijze is het advies verrijkt door uitwisseling met en toetsing aan het *professional judgement* van de genodigden.

Gezien de relatief korte termijn waarop dit advies gefomuleerd moest worden was er weinig tijd voor onderzoek en diepgaande analyse. Mede hierom wordt er in dit advies regelmatig verwezen naar adviezen die nu nog in voorbereiding zijn. Ook wordt op een aantal plaatsen geadviseerd om nader onderzoek te laten verrichten.

### *VROM-raad*

De VROM-raad adviseert regering en parlement over beleid voor een duurzame leefomgeving, in het bijzonder op het gebied van wonen, ruimte en milieu. De VROM-raad bestaat uit onafhankelijke deskundigen met sterk uiteenlopende achtergronden. Dit draagt bij aan de advisering vanuit een brede benadering. Bovendien komen veel adviezen tot stand in actieve samenwerking met andere adviesraden. De nadruk ligt op strategische keuzen voor de (middel)lange termijn aan het begin van de beleidscyclus. Daarnaast worden ook zowel gevraagde als ongevraagde adviezen gegeven naar aanleiding van actuele vraagstukken. Advisering vindt zo mogelijk plaats aan het begin van de beleidscyclus. Adviezen hebben dan ook vooral een pro-actief in plaats van een reactief karakter. Voorzitter is mr. H.M. Meijdam, algemeen secretaris is drs. A.F. van de Klundert.

### *Raad voor Verkeer en Waterstaat*

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

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

### *Raad voor het Landelijk Gebied*

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

Het werkterrein van de raad betreft het gehele beleidsveld dat door het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is aangeduid als 'landelijk gebied'. De leden van de raad zijn onafhankelijk en worden benoemd op basis van hun deskundigheid op het werkterrein waarvoor de raad is ingesteld en hun maatschappelijke kennis en ervaring. Voorzitter is prof.mr. P.C.E. van Wijmen, algemeen secretaris is ir. H. de Wilde.

### *Projectteam*

Dr. T.H.C. Zwanikken, projectleider, VROM-raad

Drs. B.A.F. van de Ven MBA, projectsecretaris, Raad voor Verkeer en Waterstaat

Drs. P.C.M. Levelink, projectsecretaris, Raad voor het Landelijk Gebied

C.I.A. de Vries bc, projectassistent, VROM-raad

### *Rondetafel met Rio Nuevo!*

Op 27 november 2007 heeft de commissie een treffen gehad met Rio Nuevo!, een "eigenzinnig netwerk van jonge professionals die werkzaam zijn in de wereld van ruimtelijke ontwikkeling". Deze groep stelt zichzelf ten doel met passie voor ruimte discussies aan te jagen, ideeën te lanceren en de vakwereld te prikkelen. De visie van Rio Nuevo! is in bijlage 2 toegevoegd.

### *Aanwezig waren:*

Bart Bomans, regionaal ontwerper provincie Zuid-Holland

Paul van Bree, Innovatienetwerk

Joos van den Dool, ontwerper bij BVR adviseurs

Debbie Ginter, projectmanager OBR gemeente Rotterdam

Pim Nijssen, adviseur/projectleider Tauw bv

Els Otterman, adviseur NovioConsult Van Spaendonck

Klaas van Staalduine, beleidsmedewerker RO Stadsregio Rotterdam

Egbert Stolk, stedenbouwkundige en promovendus TU Delft

Marinka van Vliet, adviseur Berenschot Procesmanagement

### *Videoconferentie internationale review*

Op 4 februari 2008 heeft de commissie in een videoconferentie over de toekomst van Randstad gediscussieerd met een aantal toonaangevende deskundigen op het gebied van internationale metropolitane ontwikkelingen. Een verslag van de conferentie is opgenomen in bijlage 3.

### *Gesproken is met:*

Sir Peter Hall, Bartlett Professor of Planning and Regeneration University College London

Robert D. Yaro, President of Regional Plan Association, VS

Wolfgang Knapp, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, OESO  
Review team  
Gerrit- Jan Knaap, National Smarth Growth Institute, VS

## **Bijlage 2 Inbreng Rio Nuevo!**

### **Een ergonomische en groene Randstad voor 16 miljoen mensen**

Bij het opstellen van een visie voor de Randstad in 2040 moeten belangrijke keuzes worden gemaakt op gebied van ruimtelijke ordening, infrastructuur en landschap. Weloverwogen en scherpe keuzes zijn cruciaal om congestie, verstikking en verloedering van de Randstad in de toekomst te voorkomen. Maar voor wie doen we het? De mens staat uiteindelijk centraal in een visie op de Randstad in 2040.

*Rio Nuevo!*, een jonge generatie ruimtelijke planners, zet in op twee, in onze ogen cruciale aspecten, voor een kansrijke Randstad in 2040. Hierbij worden welzijn en welvaart aan elkaar gekoppeld en afhankelijk van elkaar gemaakt. De focus ligt op 'zachte waarden' in de ruimtelijke ordening, zoals schoonheid, kwaliteit, gezondheid, samenhang en veiligheid.

Een van de belangrijkste voorwaarden voor een vitale Randstad is het welzijn van alle mensen die er werken, wonen en recreëren. De som der delen is meer indien *alle* mensen goed functioneren. Zonder een brede basis geen hoge top. Dit betekent wat minder nadruk op grote gebaren, prestigieuze gebouwen of appartementen voor het topsegment. Niet alleen gericht op het aantrekken van topmanagers en topbedrijven. De Randstad 2040 vraagt om een breder aandachtsveld.

Wij pleiten voor een menselijke, ergonomische en groen/blauwe Randstad. Een Randstad waar het lekker leven is. Alleen dan blijft de Randstad aantrekkelijk genoeg om in te wonen. Een ergonomische leefomgeving van 16 miljoen individuen is de basis voor een aantrekkelijke, duurzame, concurrerende Randstad.

### *Een ergonomische Randstad*

Ergonomie gaat over de aanpassing van de werkomstandigheden aan de mens. Een ergonomische Randstad is een aan de leefomgeving van de mens aangepaste Randstad. Zoals een stoel ons uitnodigt om te gaan zitten, moet de Randstad uitnodigen om te gaan recreëren, wonen, verplaatsen, en natuurlijk ondernemen. Op alle stoelen kan men zitten, maar de vraag is welke het beste zit en lang meegaat. Welke Randstad is het meest ergonomisch?

Bij ergonomie denken we niet alleen aan een betere inrichting van de openbare ruimte, het concept is toepasbaar op vele niveaus. Hierbij valt te denken aan de mate waarin de omgeving ons uitnodigt tot bewegen, de manier waarop we door ons GPS-systeem om file worden heengeleid of hoe we juist zonder GPS de weg kunnen vinden in de stad. Maar ook aan het gemak waarmee bedrijven kunnen worden opgericht of we kunnen importeren en exporteren. Keuzevrijheid staat centraal.

Maar ergonomie vraagt wel om betrokkenheid van de gebruiker. Ook een ergonomisch ontworpen stoel is niet bedoeld om kansloos onderuit gezakt in te hangen en te wachten op de dingen die gaan komen. Het is een middel om goed ondersteund je werk te doen. Voor een ergonomische Randstad betekent dit een actieve bijdrage van haar bewoners aan de eigen omgeving. Een betere ergonomie leidt zo tot een beter functioneren en dus tot een betere economie.

### *Een groene Randstad*

Neem bijvoorbeeld het groen. De kosten voor aanleg en onderhoud is nu sterk afhankelijk van 'rode' ontwikkelingen. Hierdoor moet groen keer op keer de strijd aangaan met 'het rood' en haar positie bevechten in financiële constructies voor aanleg, beheer en onderhoud. Er wordt onmiddellijk bezuinigd op groen als de opbrengsten van rood tegenvallen. En de gebruiker van groen heeft hier weinig invloed op. Dat past niet in ons denken over de toekomst van de Randstad.

Zoals een appartementencomplex een vereniging van eigenaren heeft die zorgt dat het trappenhuis wordt onderhouden, zo kan een vereniging van eigenaren van het groen investeren in de groene aders van de Randstad. Het groen krijgt een maatschappelijke belangenbehartiger, die niet tegelijk ook andere belangen als de (gemeentelijke) schatkist hoeft te dienen.

Naast het verhogen van de biodiversiteit vormt het verbeteren van de menselijke gezondheid één van de grootste uitdagingen voor de komende decennia. Binnen het concept van de ergonomische Randstad pleiten we voor meer aandacht voor het groenblauwe raamwerk in en om de Randstad. Een raamwerk dat moet uitnodigen tot beweging en ontspanning. Dat betekent goed ingevlochten groen op alle schaalniveaus. Niet alleen aandacht voor de grote groene gebieden, zoals het Groene Hart, maar juist ook voor het groen in de directe woon- en leefomgeving voor het maken van ommetjes. Dit groen voorziet in de behoefte van de 'gewone mens' om zich vanuit de woning of werkplek te ontspannen in het groen.

### *Slank en gespierd*

Een slimme visie op de Randstad 2040 ontrafelt de onderliggende mechanismen die ons gewenste – en ongewenste – ontwikkelingen inzichtelijk kunnen maken. Als we de groenblauwe raamwerken goed op waarde weten te schatten vanuit diverse perspectieven, bijvoorbeeld van uit een economisch en ergonomisch perspectief, zal het draagvlak en de organisatie van dit raamwerk als vanzelf kunnen volgen. Zonder overmatige top-down regelzucht vanuit de overheid en met de betrokkenheid van haar inwoners. En zo leven we in 2040 in een slanke en gespierde Randstad die voor 16 miljoen mensen, en misschien nog wel meer, veel te bieden heeft.

### **Bijlage 3      Verslag internationale videoconferentie 04 februari 2008**

*Gasten:*

Sir Peter Hall (Bartlett Professor of Planning and Regeneration University College London)

Robert D. Yaro (President of Regional Plan Association, VS)

Wolfgang Knapp (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, OESO Review team)

Gerrit- Jan Knaap (National Smarth Growth Institute, VS).

*Deelnemers vanuit de adviesraden:*

Henry Meijdam (VROM-raad en tevens gesprekleider)

Annemiek Rijckenberg (VROM-raad)

Theo Toonen (RVW)

Erik Verroen (RVW)

---

1      Introductie en voorstelrondje Henry Meijdam

2      Algemene introductie op advies en openingsvraag: wat zijn de *succes- en faalfactoren* voor het functioneren van polycentrische metropolen?

Hall verwijst naar zijn studie i.s.m. UvA naar polycentrische metropolen (2006).

Sleutels zijn:

- efficiënte uitwisseling van informatie in de kenniseconomie;
- de mogelijkheid van veel 'face to face' contacten, dus goede fysieke infrastructuur;
- centrale stad (A'dam) met info-hub functie via Schiphol (is niet te repliceren) andere steden moeten een sterke relatie hebben met A'dam.

Volgens Knaap is economische specialisatie de cruciale factor voor succes.

Volgens Knapp gaat het om:

- de functionaliteiten van de regio (kennis, communicatie, leisure et cetera). Hoe meer regionale netwerken van die functionaliteiten elkaar overlappen des te beter (multiscale effect);
- de strategische identiteit van de regio: creëer synergie: complementariteit en differentiatie (beide nemen nu af);
- de bereikbaarheid: infrastructuur is dus belangrijk;
- culturele identiteit: begrip van regionale identiteit bij de stakeholders (vaak moeilijk bij meerkernige regio's).

Yaro vindt vooral face to face netwerken van belang voor succes. Het gaat om het laten groeien van 'integrated networks'. De Randstad moet die functie versterken en focussen op integratie van de netwerken. Competitie tussen steden is belangrijk, het houdt ze scherp en is nodig voor positie in de wereldmarkt.

Voor de 'face to face' contacten is zowel de bereikbaarheid als de verblijfskwaliteit van belang. Zorg dat stromen (flows) makkelijk lopen en zorg voor synergie in de netwerken. Ook Hall denkt dat beide van belang zijn. Zorg voor knopen met kwaliteit in het netwerk.

Over de relatie/balans tussen beide mainports. Hall denkt dat beide van economisch belang blijven, maar het belang van de haven voor werkgelegenheid neemt af. In ieder geval is de 'value added' bij goederentransport minder dan bij personenvervoer. Knaap ziet ook in de Baltimore/washington area dat de haven aan belang inboet. Er is meer groei bij de luchthaven. Toch is er ook een belangrijke meerwaarde ('cross value') bij wederzijdse beïnvloeding. Yaro ziet zowel in New York als Los Angeles dat er nieuwe havens worden aangelegd. Beide bieden toch ook veel werkgelegenheid door nabijheid van 'higher value manufacturing'. Vergeet niet dat Schiphol ook belangrijk is voor goederentransport ('added value' van 'high value cargo'). Tevens wordt opgemerkt dat als beide mainports elkaars 'assets' benutten en zoeken naar de complementariteit, dit voor de Randstad als totaal een meerwaarde genereert. Complementariteit en samenwerking leveren hier meer op dan interne concurrentie.

3 *Structuur van de Randstad:* is de polycentrische hoofdstadstructuur een 'asset' die we moeten versterken en behouden? Waar moet de groei van de verstedelijking plaatsvinden? Op de ring, naar binnen of naar buiten? Is het belang van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus voor het aantrekken van internationale kenniswerkers echt zo groot? En wat is het Groene Hart beste locatie voor dat soort woningen?

Knapp ziet de Randstad als een verstedelijkt landschap, een ruimtelijk 'patchwork'. Hij zou het Groene Hart niet te geïsoleerd willen benaderen, het is onderdeel van de steden. En inderdaad is er in de regio behoefte aan woningen van hoge kwaliteiten. Yaro wijst op de unieke structuur van de Randstad: werk daar dan ook mee. "You have got to play the hand that you are dealt" Hij pleit voor het heruitvinden van het Groene Hart. De nabijheid van de steden moet uitgebuit worden. Het Groene Hart is er niet alleen voor de koeien. Hij ziet het belang van melkveehouderij afnemen en dat 'high value close to home produced agriculture products' en 'greenmarkets' in steden aan belang toenemen. Ook de klimaatverandering vergt een transformatie van het Groene Hart: recreatie, landbouw en water: voorbij de melkveehouderij. Kenniswerkers vragen inderdaad kwaliteit, maar het gaat om een grote variatie met uiteenlopende dichtheden. Ook Knaap stelt dat "you've got to deal with the hand you are dealt with". Hij stelt voor een aantal scenario-analyses te maken voor het Groene Hart. Hall stelt: "enjoy the structure you've got!", het is een 'unique asset' door de grote variëteit aan verstedelijking. Landbouw zal in zijn ogen aan belang inboeten, recreatie neemt toe. Hij ziet voor de groei van de Randstad ook mogelijkheden in het zuiden (de as Rotterdam-Dordrecht, Antwerpen) en oosten (de as Almere, Lelystad, Duitsland), mits de bereikbaarheid op peil blijft. Voor nieuwe verstedelijking gaat het om het creëren van een grote variëteit en ook hoge dichtheden rondom stations.

4 *Toekomst landelijk gebied in de Randstad.* Wat is de toekomst van de melkveehouderij? Strategieën voor waardecreatie?

Er bestaan twee contrasterende visies op de toekomst van het Groene Hart. De eerste stelt dat de landbouw zal afnemen en dat er nieuwe economische dragers nodig zijn voor het gebied. De tweede visie is meer cultureel geladen en stelt dat er gekozen moet worden voor het behoud van het Groene Hart. Yaro denkt dat we moeten inzetten op een strategie van behoud. Het Groene Hart is in de toekomst nodig voor klimaatfuncties, water en biomassa productie ('post petroleum fuel supply'). Overigens heeft de Randstad betere verbindingen nodig met

het Groene Hart, en ook overig Nederland. Knapp stelt dat bescherming alleen niet voldoende zal zijn. Nieuwe functies moeten tegendruk beiden, hij denkt aan nieuwe stedelijke landschappen, parken, verbrede landbouw. Hall is wel voor het conserveren en het behoud van het Groene Hart. Geen grootschalige woningbouw, alleen een beetje aanbreien aan de randen. Verdere groei verstedelijking in het Groene Hart moet beperkt worden. Ook hij ziet meer in een strategie gericht op verbrede landbouw. Knaap ziet veehouderij aan belang afnemen en ziet een toekomst voor 'agrosystem- ecosystem- en recreation-services' in het gebied. Zorg dat in supermarkten streekproducten van boeren uit de buurt aanwezig zijn. En 'farm outletshop's' voor het weekend. "Serve the people not the pigs".

Ten aanzien van watermanagement meten de heren zich geen oordeel aan, daarvoor kijken zij juist naar Nederland. Zij hopen met betrekking tot dit issue te leren van Nederland.

5 *Bereikbaarheid en mobiliteit.* Voorbeelden van innovaties in netwerken elders? Hoe kan het huidige systeem minder kwetsbaar worden gemaakt? Hoe omgaan met de verwachte groei van de mobiliteit?  
(*Vanwege technische problemen neemt Hall vanaf hier niet verder deel aan de discussie*).

Knaap stelt dat het gaat om hoe je met 'redundancies' omgaat in 'multimodal networks'. Hij ziet de Randstad juist als een voorbeeld waar de mobiliteit redelijk goed is georganiseerd. Yaro wijst op de transformaties in de North-East Area. Daar wordt gestreefd naar de integratie van railsystemen: 'innercity' en 'commuter' systemen sluiten onvoldoende op elkaar aan. Stap 1 is de integratie van die netwerken, stap 2 is het opschudden van de bureaucratie en stap 3 werken aan 'redundancies' en de betrouwbaarheid en kwetsbaarheid. Belangrijk is de 'value capturing' rondom stations. Hij kijkt in dat licht naar de Zuidas, en pleit voor een betere integratie/aansluiting van dat gebied met lightrailssystemen (à la Randstadrail). Knapp signaleert dat er teveel korte afstandverplaatsingen zijn over de weg. Om dat aan te pakken moet er beprijzing worden ingevoerd, en dan wel tijds- en plaatsspecifiek. Hij pleit voor een integrale benadering en dus ook integraal management van het systeem. Er zijn nu teveel vervoersautoriteiten, breng die terug tot 1 of 2. Hij zou niet zozeer inzetten op meer asfalt, maar op meer lightrail, gecombineerd met mobiliteitsmanagement en sociale beïnvloeding.

6 *Organisatie van de Randstad.* Aanbevelingen voor organisatiemodel? Structuuraanpassingen of multilevel-governance achtige benaderingen?

Knapp stelt dat de organisatie in alle polycentrische metropolen een probleem is. Starten met structuurdiscussies is dood in de pot. Stel de inhoud voorop. Zijns inziens moet de structuur licht en flexibel zijn, en multiscale. Knaap stelt ook: inhoud eerst. Voor bepaalde sectorale belangen kan een optie zijn. Bijvoorbeeld een autoriteit voor de bescherming van het Groene Hart. Yaro stelt dat er geen succesvolle modellen bestaan. Het beste werkt wellicht op dit moment de regio Parijs. 'Collaborative systems' werken het beste. Centrale sturing is volgens hem nodig op water, Groene Hart en infrastructuur.



Hoe zit het eigenlijk met de culturele dimensie van de Randstad? Is daar op te sturen? Yaro kent wel wat regionale autoriteiten voor cultuur of toerisme. Vanvouwer en omgeving werken aan een Cascadia-project met universiteiten en culturele instellingen. Dat zijn echter vooral vormen van 'collaboration'.

Hoe kijken de heren aan tegen 'civil participation'? Welke schaal is het betse en wanneer is het effectief? Yaro stelt dat de VS veel ervaring heeft met 'regional visioning' bij 'large scale planning'. Hier worden interessante experimenten uitgevoerd en veel goede ervaringen opgedaan. Het betrekken van stakeholders is erg belangrijk. 'Civic dialogue' is een onmisbaar instrument in het 'consensus building process'. Knaap heeft vergelijkbare ervaringen, in Maryland bijvoorbeeld. Knapp vindt het een lastig vraagstuk. In zijn ervaring is het effect van participatie gering. Vaak zijn stakeholders meer lokaal georiënteerd, dan dat ze binding hebben met de regionale identiteit. Ook bij marktpartijen is regionaal gevoel laag ontwikkeld. Yaro zegt dat het wel degelijk mogelijk is. En ook nodig. Voor veel stakeholders en inwoners staat de Randstadstad voor een uitzendbureau en niet voor een regio. Als je het goed organiseert krijg je bij een goede input ook de juiste uitkomst (!). Draagvlak is belangrijk.

7 *Slot*

Meijdam sluit af en spreekt woord van dank en maakt excuus voor de problemen met de technische faciliteiten. Hij zegt toe een vertaling van het advies t.z.t. toe te zullen zenden.

## Bijlage 4 De adviesaanvraag



VROM-raad  
T.a.v. mr. H.M. Meijdam, voorzitter  
Interne Postcode 105  
Postbus 30949  
2500 GX Den Haag

**Directoraat-Generaal Ruimte**  
Directie Visievorming, Ontwerp en Strategie  
Visievorming & strategie

Rijnstraat 8  
Postbus 30940  
2500 GX Den Haag  
Interne postcode 350

drs. S.M.S.E. Vleeshouwers  
Telefoon 070 - 339 46 80  
Fax 070 - 339 30 87  
susanne.vleeshouwers@minvrom.nl  
www.vrom.nl

### Adviesaanvraag m.b.t. 'integrale langetermijnvisie Randstad 2040'

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
1 november 2007	2007087720	Startnotitie - Randstad 2040 (+factsheet) Urgentieprogramma Randstad

Afschrift aan  
Dhr. G.J. Jansen, Raad voor Verkeer en Waterstaat;  
Dhr. P.C.E. van Wijmen, Raad voor het Landelijk  
Gebied; Minister van Verkeer & Waterstaat; Minister  
van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;  
Dhr. M. Norder (wethouder Den Haag) en dhr. M. Van  
Poelgeest (wethouder Amsterdam)

Geachte heer Meijdam,

Mede namens de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit verzoek ik u om gezamenlijk met de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied te adviseren over de 'integrale langetermijnvisie Randstad 2040', die het Kabinet zal opstellen. Deze krijgt onder mijn verantwoordelijkheid vorm en zal naar verwachting voor het zomerreces in 2008 uitgebracht worden.

De integrale langetermijnvisie wordt in nauwe samenwerking met de regio opgesteld. De wethouders Marnix Norder (Den Haag) en Maarten van Poelgeest (Amsterdam) zijn mijn bestuurlijke partners en medeverantwoordelijk voor het opstellen van de langetermijnvisie. Het programma 'integrale langetermijnvisie Randstad 2040' maakt onderdeel uit van het Programma Randstad Urgent. De Minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend minister voor het Programma Randstad Urgent De *Startnotitie Randstad 2040* (inclusief de daarin opgenomen uitgangspunten), die door het Kabinet op 22 juni 2007 is uitgebracht, vormt de basis voor de op te stellen langetermijnvisie.

Ik vind dat uw Raad een belangrijke rol kan spelen bij het opstellen van de langetermijnvisie. Gezien het karakter van de integrale langetermijnvisie geldt dit ook voor de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad Landelijk Gebied. Om die reden verzoek ik u om samen met deze beide raden te adviseren over de strategische langetermijnopgaven en daarmee samenhangende keuzen voor de Randstad in 2040 waarvoor het kabinet zich gesteld ziet.

U hebt eerder adviezen uitgebracht over de Nota Ruimte programma's voor de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad. Het type advies dat ik nu voor ogen heb, kent een sterke gelijkenis met deze eerder uitgebrachte briefadviezen.

Ministerie van VROM →  
staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen | Beleid maken, uitvoeren en handhaven. Nederland is klein. Denk groot.



Het integrale karakter van de op te stellen langetermijnvisie vraagt om een advies dat zich niet beperkt tot één sector of beleidsterrein. Om die reden wil ik dan ook graag gebruik maken van de aanwezige expertise en ervaring van de Raadsleden en verzoek ik u deze ten dienste te stellen aan het totstandkomen van een goed onderbouwde en weloverwogen langetermijnvisie voor de Randstad en een duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling voor de lange termijn. **Ik verzoek u primair de fysiek, ruimtelijke insteek als uitgangspunt te nemen voor uw advies.**

Naast het verzoek aan uw Raad, zal ik ook de Sociaal-Economische Raad vragen te adviseren met betrekking tot de langetermijnvisie Randstad vanuit hun sociaal-economische expertise. Het Ruimtelijk Planbureau verzoek ik om samen met het Milieu- en Natuurplanbureau een ex-ante toets uit te voeren.

De beperkte ruimte in de Randstad vraagt voor de lange termijn om slimme en duurzame combinaties van wonen, werken, groen, water, recreatie en verkeer. Welvaart (people, planet, profit) en groei moeten worden verenigd met de behoeften van de huidige en toekomstige bewoners van de Randstad. De Randstad heeft potenties om uit te groeien tot een duurzame en concurrerende Europese topregio. Met de integrale langetermijnvisie proberen we deze ambitie ook waar te maken, in elk geval in ruimtelijke zin. In uw advies verneem ik graag uw verwachtingen ten aanzien van het huidige beleid uit de Nota Ruimte, en de nota's Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland, de Nota Mobiliteit, de Watervisie en de Architectuurnota in het licht van de langetermijnvisie zoals die volgens u gestalte moet krijgen. Uiteraard zijn de meeste beleidsnota's niet gericht op de langere termijn tot 2040. Ik vraag u daarom ook om verder te denken dan het vigerend beleid.

In het advies verzoek ik u in te gaan op de inhoudelijke samenhang tussen de diversiteit aan onderwerpen zoals verwoord in de *Startnotitie Randstad 2040*. **Ik wil u vragen nadrukkelijk aandacht te besteden aan de robuustheid van de zeven gekozen discussiethema's en de te maken keuzen op deze terreinen.** Ik acht de zeven thema's belangrijk voor de toekomst van de Randstad, maar hoor graag welke keuzes u zou maken voor het ontwikkelen van de Randstad naar een duurzame topregio. Specifiek verzoek ik u om in het bijzonder aandacht te besteden aan de opgaven en te maken keuzen met betrekking tot bereikbaarheid en de verrommeling van het landschap in relatie tot de na te streven verstedelijkingsstrategie. Op welke wijze kunnen deze thema's en de beantwoording daarvan het beste bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de Randstad?

Ook het karakter van de te nemen besluiten en de taakverdeling tussen rijk en regio verdient speciale aandacht in het uit te brengen advies. Een nadrukkelijk aandachtspunt hierbij vormt het schaalniveau en de mate waarin een bijdrage kan worden geleverd aan de hoofddoelstelling, en zoals ook verwoord in de Nota Ruimte, het duurzaam versterken van de internationale concurrentiepositie van de Randstad in 2040. In de *Startnotitie* ga ik uit van het aanpakken van de opgaven op het meest passende schaalniveau. Soms is dat op Randstadniveau, maar veel opgaven spelen ook op vleugel- of stadsgewestelijk schaalniveau. Graag hoor ik hoe u hierover denkt.

Tevens ben ik erg benieuwd van u te vernemen hoe de langetermijnvisie méér kan zijn dan een nieuwe nota met beleidsuitspraken en ook tot concrete acties kan leiden.

Samenvattend verzoek ik u mij te adviseren over:

- de robuustheid van de zeven discussiethema's uit de *Startnotitie* met in het bijzonder aandacht voor de te maken keuzen met betrekking tot bereikbaarheid en de verrommeling van het landschap in relatie tot de verstedelijkingsstrategie en de bijdrage daarvan aan de ontwikkeling van de Randstad naar een duurzame Europese topregio;



- het huidige nationale ruimtelijke beleid (in de Nota Ruimte en in onderliggende nota's) in het licht van de op te stellen langetermijnvisie;
- het meest passende schaalniveau waarop de opgaven in de Randstad moeten worden aangepakt;
- en over de mogelijkheden voor concretisering en uitvoering van de langetermijnvisie.

Ik hecht grote waarde aan een nauwe samenwerking met de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad Landelijk Gebied voor de totstandkoming van het briefadvies over de op te stellen integrale langetermijnvisie voor de Randstad, mede in het licht van het kabinetsbesluit over de beperking van het aantal adviesraden binnen de rijksdienst.

Het lijkt mij tevens zinvol om een koppeling te leggen met het door de Raad voor Verkeer en Waterstaat in 2008 uit te brengen advies met betrekking tot een visie op de lange termijn bereikbaarheid voor de Randstad. Het is wenselijk om de eerste tussenresultaten daarvan al te presenteren tijdens de werkconferentie in maart 2008.

Ik hoop op een vruchtbare samenwerking tussen de drie adviesraden en zie dan ook graag uw gezamenlijke advies met belangstelling tegemoet, uiterlijk medio maart 2008. Het advies gebruik ik bij het verdere traject voor het opstellen van de langetermijnvisie, en ter voorbereiding hiervan zal het een rol spelen in de werkconferentie die voor maart 2008 gepland staat. Daarom verzoek ik u om vóór 15 februari 2008 de conceptresultaten en –conclusies beschikbaar te stellen. In onderling overleg kan worden bezien hoe uw advies een rol kan spelen tijdens de werkconferentie. Voor het zomerreces in 2008 wordt de visie op hoofdlijnen uitgebracht.

Uw bereidheid om in korte tijd een advies uit te brengen, waardeer ik zeer. Ik wens u veel succes bij de uitvoering van de werkzaamheden.

De projectorganisatie zal gedurende het proces de benodigde informatie en de laatste stand van zaken omtrent de op te stellen lange termijnvisie aan de VROM-raad aanleveren. Bart Vink, programmaleider *Randstad 2040* en Susanne Vleeshouwers zullen gedurende het adviestraject de contacten met de VROM-raad onderhouden.

Hoogachtend,  
de Minister van Ruimte en Milieu,

dr. Jacqueline Cramer