

VAN DE REDACTIE

De Randstad: het politieke, sociale en culturele hart van Nederland en de belangrijkste motor van de economie, aldus de Nota Ruimte. De belangrijkste ruimtelijke projecten vinden dan ook plaats in dit gebied, of op de routes ernaartoe: denk aan de tweede Maasvlakte, de HSL, de Betuwelijn, de Nieuwe Sleutelprojecten, en de vele snelwegverbredingen. Deze concentratie van investeringen in één deel van het land wordt met enige regelmaat ter discussie gesteld. Zou het niet rechtvaardiger én doelmatiger zijn om meer in te zetten op andere regio's, die zich dichter bij het economische hart van Europa bevinden?

Ton Doesburg (Eerste Kamerfractie Partij van de Arbeid), met medewerking van Willem Minderhout, betoogt dat Nederland een strategische ruimtelijke visie ontbeert en dat mede daardoor de ruimtelijke investeringen veel te eenzijdig in de Randstad worden geconcentreerd. Op grond van economische overwegingen en een Europese ruimtelijke visie (de Eurodelta) bepleit hij een veel sterkere spreiding van ruimtelijke investeringen over Nederland, vooral ten gunste van Zuid- en Oost-Nederland.

Eelco van der Eijk (Ministerie van Economische Zaken) onderschrijft het belang van de Eurodelta en meent dat er ook al veel initiatieven gaande zijn om de samenwerking in dit gebied te intensiveren. Hij ontkent dat de huidige concentratie van F&S-investeringen op de Randstad tot welvaartsverlies leidt.

Frank van Oort, Mark Thissen en Jan Ritsema van Eck (Ruimtelijk Planbureau) betogen dat het rendement van ruimtelijke investeringen door agglomeratievoordelen in het algemeen het hoogst is in de grootste stadsgewesten, met name in het Amsterdamse. Uit verschillende RPB-studies blijkt dat er geen sprake is van overinvestering in dit gebied.

Bart Vink (Ministerie van VROM) acht Europese samenwerking op verscheidene terreinen interessant. Het succes daarvan staat of valt echter met de aan- of afwezigheid van functionele samenhang. Toevallige ligging in elkaars nabijheid is onvoldoende. Volgens Vink liggen ruimtelijk-economische investeringen in West-Nederland meer voor de hand dan in de Eurodelta.

Hans van Amsterdam (RPB) brengt de ruimtelijke investeringen in kaart.

De laatste column van Kees Volkers gaat over de stijgende hondenindex als indicator voor de neerwaartse spiraal in de Vinex-cyclus.

Wilt u reageren op het essay van Doesburg of op een van de reacties, en daarmee uw bijdrage leveren aan het publieke debat, stuur dan uw reactie naar ruimte-in-debat@rpb.nl.

De Eurodelta als ruimtelijk perspectief

‘Als er werkelijkheidszin bestaat, dan moet er ook mogelijkhedenzin bestaan’ (Robert Musil)

TON DOESBURG, EERSTE KAMERFRACTIE PARTIJ VAN DE ARBEID,
MET MEDEWERKING VAN WILLEM MINDERHOUT,
INHOUDELIJK MEDEWERKER VAN DOESBURG

2

Het wordt tijd dat Nederland samen met Noordrijn-Westfalen en België een ruimtelijke politiek ontwikkelt om de mogelijkheden van deze transnationale regio, de ‘Eurodelta’ in de woorden van de Raad voor Verkeer & Waterstaat, beter te benutten. Een dergelijke politiek kan ook het kader scheppen voor effectieve ruimtelijke investeringen en investeringen in de ‘kennisinfrastructuur’. Nu verdwijnt bijvoorbeeld het leeuwendeel van de aardgasbaten (FES-gelden) in investeringen om knelpunten in de Randstad op te lossen, terwijl veel kansen onbenut blijven. Als de FES-middelen optimaal geïnvesteerd waren, dus daar waar het rendement in termen van economische ontwikkeling het grootst is, dan zou het Nederlands BNP in 2005 2 á 3 procent hoger gelegen hebben dan het geval was, is mijn stelling.

Welk Nederland willen we tot stand brengen? Als we daarover nadenken, blijkt er te weinig over economisch rendement te worden gedacht. Ik mis bovendien een strategische visie, een overtuigend planningsconcept, in het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte. Als er al een dragende gedachte aan deze nota ten grondslag ligt, dan kan ik haar niet vinden. Een gevolg van die ontbrekende strategische visie is dat ook de ruimtelijke investeringen – denk aan de projecten die mede uit het Fonds Economische Structuurversterking worden gefinancierd – vooral worden gericht op het oplossen van knelpunten, met name in de Randstad. Knelpunten zijn makkelijk te herkennen, maar om kansen te kunnen zien en te benutten, moet je over een toekomstbeeld beschikken.

Een overtuigend toekomstbeeld is een verhaal dat door velen als ‘mogelijk en wenselijk om te verwezenlijken’ wordt beschouwd en kan daardoor – deels – een zelf vervullende profetie worden. Doordat zo’n ‘wensbeeld’ momenteel volledig ontbreekt, zit er geen richting in het beleid. We lijken gedoemd tot wat Robert Musil ‘werkelijkheidszin’ noemt: het oplossen van problemen zonder een begrip voor een bredere tijdruimte-context. En zo verkeren wij in de situatie van Alice in Wonderland, die op de viersprong aangekomen aan de Cheshire Cat vraagt welke weg de goede is ‘Als je niet weet waar je heengaat, is iedere weg de goede’, antwoordde de Cheshire Cat haar.

‘Mogelijkheidszin’, daarentegen, kan de overheid inspireren tot het benutten van kansen. Dit gevoel voor kansen heeft niets utopisch, maar heeft alles te maken met verstandig investeren. Voor investeringen

is in het bedrijfsleven het sleutelwoord ‘rendement’. Dit blijkt bij ruimtelijke investeringen door de overheid niet het geval te zijn.

In een TNO-rapport uit 1999, ‘De economie van steden en stadsgewesten’, werd de economische groei in 25 stadsgewesten voorspeld. De top tien bestaat, afgezien van Utrecht en Amsterdam op de plaatsen vier en zes, uit steden in Brabant en Gelderland. Terecht wordt in dit rapport opgemerkt dat congestie en ruimtegebrek dreigen voor deze in het rapport onder de aanduiding ‘Boom(ing)-regio’ genoemde gewesten (Louter 1999). Het recente RIGO-rapport ‘Nederland in 2015’ stelt dat ‘weliswaar het aantal banen tot 2015 het meest toenemen in de stedelijke regio’s in de Randstad. Maar als gekeken wordt naar relatieve veranderingen, blijkt dat met name het economisch belang van de regio’s in de ‘eerste schil rond de Randstad’ tot 2015 toeneemt. (...) De beschikbaarheid van banen neemt vooral fors toe voor de inwoners van de omgeving van Den Bosch, West Gelderland, Utrecht en Flevoland’ (Buijs e.a. 2006). Veel grote snelle groeiers vinden we dus buiten de Randstad in Zuidoost-Nederland. Deze ontwikkeling vindt plaats ondanks dat er van alle FES-miljarden slechts een klein deel in deze ‘groeiregio’ is neergeslagen.

Waarom werden, en worden, wensen en vooral mogelijkheden buiten de Randstad bij het toekennen van FES-middelen eigenlijk buiten beschouwing gelaten? Van die FES-middelen is 88 procent in de Randstad terechtgekomen volgens het 100 (2006). Is er sprake van een integrale weging?

Ik denk het niet en durf de volgende stelling aan: als de FES-middelen optimaal geïnvesteerd waren, dus daar waar het

3

rendement in termen van economische ontwikkeling het grootst is, dan zou het Nederlands BNP in 2005 2 á 3 procent hoger gelegen hebben dan het geval was. Dit zou iets van 10 á 12 miljard extra overheidsinkomsten per jaar betekend hebben, nog ongeacht de kostenvoordelen. En dan was het bijvoorbeeld mogelijk geweest om een economisch luwtegebied als het Noorden ieder jaar 2 miljard te geven en nog over te houden ook.

RANDSTADFIXATIE

Op dit moment pretendeert het Nederlandse ruimtelijk beleid dat versterking van de nationale ruimtelijk-economische structuur voorop staat. Met name de G4 weet de Randstad nog steeds met veel succes te presenteren als de 'motor van de Nederlandse economie'. Dat de Randstad die toppositie niet meer heeft – tussen de 20 Europese grootstedelijke regio's bezet de Randstad inmiddels de twaalfde plaats wat betreft de omvang van het BRP per hoofd van de bevolking (www.regio-randstad.nl) –, is geen reden om de investeringen te heroverwegen, maar juist om meer te investeren. De 'haperende motor' moet weer aan de gang gebracht worden. De cijfers van de economische ontwikkeling in de Randstad worden sinds 1993 geflatteerd door een nog grotere investeringsstroom dan voor die tijd al het geval was. Deze rijksinvesteringen ontbreken in de rest van Nederland, waardoor aldaar de economische ontwikkeling wordt geremd. Nu ontken ik het economische belang van de Randstad niet, maar deze fixatie zorgt wel dat Nederland willens en wetens kansen laat liggen door te blijven 'kurieren am Symptom'. 'Willens' onder invloed van de uitstekende lobby van gremia als de G4 en de Stichting Delta metropool. 'Wetens', omdat diverse nota's

aantonen dat er op beleidsniveau echt wel verder gekeken wordt, maar dat dit denken niet wordt vertaald in een handelingsrepertoire en investeringsbeslissingen.

Wat door die 'Randstadfixatie' ook over het hoofd wordt gezien, is de samenhang met ontwikkelingen en ontwikkelingspotenties aan de andere kant van de grens. Nederland heeft naar mijn mening de potentie om binnen Europa de rol te vervullen die bijvoorbeeld Hongkong en Singapore in Azië vervullen: een draaischijf van de mondiale economie, gericht op zowel logistiek in de meest brede zin van het woord, als op kennisintensieve productie en internationale dienstverlening op het vlak van informatietechnologie, marketing, design, en financiële dienstverlening. Nederland dankt die mogelijkheid aan haar geografische positie in de delta van Rijn, Maas en Schelde. In dát Nederland zal de Randstad een belangrijke rol blijven vervullen. Dat zal echter niet het geval zijn als ze wordt gezien als een op zichzelf staand 'stedelijk netwerk'. Nee, om dat te bereiken moet ze worden gezien als een onderdeel van een dynamische Eurodelta – een begrip gemunt door de Raad voor Verkeer & Waterstaat 2005 –, waartoe ook Zuidoost-Nederland en delen van België en Noordrijn-Westfalen behoren. Wil Nederland haar positie handhaven, of wellicht zelfs versterken, als (deel van) één van de belangrijkste toegangspoorten tot Europa, dan is een gezamenlijke ontwikkelingsvisie voor deze 'Eurodelta i.o.' nodig.

DE AGORAFOBIE VAN DE NEDERLANDSE RUIMTELIJKE ORDENING

In Nederland lijkt de Europese eenwording slechts langzaam door te dringen in de

theorie en nog langzamer in de praktijk van de ruimtelijke ordening. Hierin leek in de negentiger jaren een kentering op te treden. Vooral door de val van de muur (1989) en het openstellen van de Europese binnengrenzen (1992) werd alom ervaren dat de wereld groter was geworden. In Nederland werd, vooral onder invloed van 'Nederland Distributieland', het 'corridorconcept' geboren. In combinatie met de ontwikkeling van de 'mainports' (Rotterdamse haven en Schiphol) zouden zware verbindingen met 'het achterland' moeten worden aangelegd om de Nederlandse centra te verbinden met andere economische centra in de Europese 'blauwe banana', zoals de zone genoemd wordt die loopt van Midden-Engeland tot Noord-Italië. Tezelfdertijd begon de EU met het streven om Trans Europese Netwerken (TEN) tot stand te brengen. De HSL-Zuid en de Betuweroute zijn duidelijke representanten van het denken uit die periode.

Het corridordenken speelde bij de voorbereiding van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening een grote rol, maar heeft uiteindelijk niet doorgezet. Zoals Lianne van Duinen (2004) uiteenzet in haar magistrale dissertatie, ging dit concept – aanvankelijk vooral een visie op infrastructuurverbindingen tussen economische centra – te gronde door dat het werd 'verrijkt' met visies met betrekking tot bedrijfsvestigingsplaatsen en woningbouw die zich onderling slecht verhielden, zo ze elkaar niet uitsloten. De belangrijkste reden was echter het feit dat het corridorconcept door de G4 werd bestreden, omdat weglekken van economische activiteiten uit de Randstad gevreesd werd.

Het recente onderzoek van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur heeft de huiver voor grote grensoverschrijdende infrastructurele projecten nog verder vergroot. Niet ten onrechte, overigens! Bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid, bleken afstemmingsproblemen met de partners aan de andere kant van de nationale grens serieuze bottlenecks te zijn. (TCI 2004: Reconstructie Betuweroute pp. 64-70, Reconstructie HSL-Zuid pp.46-50) Maar is Nederland, de Randstad inclusief, gebaat bij dit parochialisme?

AANZETTEN TOT EEN NIEUW PLANNINGSPARADIGMA

De nota 'Pieken in de Delta' probeert dit parochialisme te doorbreken: 'wie het nationale groeivermogen wil versterken moet comparatieve voordelen van regio's ('pieken') benutten in plaats van alleen maar achterstanden egaliseren'. Deze nota veronachtzaamt de potentie van de Randstad niet, maar knipt die zeer terecht op in de 'Noordvleugel', 'Utrecht' en de 'Zuidvleugel', drie gebieden met een zeer afwijkende economische structuur – en, zou ik daar aan toe willen voegen, netwerkrelaties. 'Pieken' vraagt nadrukkelijk aandacht voor grensoverschrijdende relaties als 'Rotterdam-Antwerpen' en herintroduceert de corridor: De megacorridors zuid-noord en west-oost, zij het dat deze nu als 'assen' wordt gepresenteerd.

De Nota Ruimte geeft, in navolging van de Vijfde Nota, op zich goede aanzetten om 'over de grens' te kijken'. Het blijft echter voornamelijk lippendienst die aan de Europese dimensie van het ruimtelijke beleid bewezen wordt. Het Nederlandse ruimtelijk beleid lijkt nu als belangrijkste

planningsconcept de 'netwerkverstedelijking' te hanteren. Dat hier in de richting van een 'transnationaal' concept wordt gedacht, blijkt uit verschillende kaartjes in de Nota. De invloed van metropolitane gebieden als het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit en de regio Frankfurt wordt als een kans gezien voor de stedelijke netwerken in Oost- en Zuid-Nederland.

Beleidsmatig echter stopt alles nog steeds aan de grens en van een omvattende visie is geen sprake. Zeker als we naar de investeringsprogramma's kijken, lijkt er maar één 'stedelijk netwerk' te zijn dat er echt toe doet: de Randstad Holland.

EUROPESE RUIMTELIJKE ORDENING

Ruimtelijke ordening hoort niet tot de verdragstaken van de EU. Door middel van de 'structuurfondsen' wordt echter wel degelijk ruimtelijke politiek gevoerd. De structuurfondsen zijn er voornamelijk op gericht om achtergebleven regio's te ondersteunen door projecten met grote ruimtelijke gevolgen te financieren. Dit doet denken aan het Nederlandse ruimtelijk beleid van 'verdelende rechtvaardigheid' uit de jaren zeventig (Zonneveld 2003).

Dat er met betrekking tot de aanwending van de structuurfondsen binnen de EU een – voorzichtige – verschuiving plaatsvindt van 'verdelende rechtvaardigheid' naar versterking van de economische structuur, kan men afleiden uit het streven naar een Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP). In 1999 stelden de Europese ministers dit EROP vast. Dit document, dat overigens iedere dwingende status mist, leek te kunnen zorgen voor een begin van een ruimtelijke visie die de uitkeringen van de structuurfondsen zou kunnen richten (RPD 1999a). Er is veel te

zeggen over het EROP, maar ik beperk me hier tot de opmerking dat het een poging is om het concept van stedelijke netwerken op Europese schaal in te vullen. De vijfhoek Hamburg-Londen-Parijs-Milaan-München werd gezien als 'één economisch kerngebied'. Het EROP streeft een ruimtelijk-economische structuur na zoals die in de VS bestaat met 'meerdere kerngebieden van mondiaal belang.' Dit wil men niet bereiken door spreiding, maar door intensivering: 'Niet spreiding van economische activiteiten bepaalt economisch succes, maar benutting en versterking van het eigen potentieel van stedelijke gebieden.' Het EROP zag de potentiële ontwikkeling van Rijn-Maas-Scheldedelta als een enorme kans, als één 'integratiezone'. In plaats van een fixatie op de Delta-metropool zou het 'Kobra'-concept, zoals voorgesteld door de minister-president van Noordrijn-Westfalen, gehanteerd dienen te worden: de driehoek Keulen (Köln)-Brussel-Amsterdam (RPD 1999b: 126-139).

Het EROP heeft slechts een zeer beperkte invloed op het Nederlandse ruimtelijk beleid gehad. Zonneveld (2003) telt slechts vijf verwijzingen naar het EROP in de Vijfde Nota. Ik heb deze exercitie herhaald voor de Nota Ruimte, en vond één verwijzing: naar de 'Lijst van afkortingen'. Einde verhaal?

Dat de EU tot nu toe geen drijvende kracht is voor ruimtelijk-economische integratie binnen de 'Eurodelta', ligt echter vooral aan de drie landen in deze regio zelf. In het geval van de HSL-Zuid en de Betuweroute bleek de EU bereid om dit soort projecten te steunen: ze kregen een Europese 'TEN-status' en worden medegefinancierd met geld uit Europa. Verbazingwekkend en



verhelderend: in het TCI-rapport is te lezen dat het Nederlandse parlement niet of nauwelijks op de hoogte was van deze Europese dimensie (TCI 2004: Reconstructie Betuweroute. De besluitvorming uitvergroot, p. 18, Reconstructie HSL-Zuid p. 25). Misschien is het nog eigenaardiger dat 'Europa' de verdere transnationale coördinatie over blijkt te laten aan de lidstaat op wiens grondgebied de infrastructuur wordt aangelegd. Misschien lijkt de subsidiariteit doorgeschoten, want zelfs bij HSL en Betuweroute ontbrak een transnationale visie en transnationale coördinatie vrijwel geheel.

MET NIEUW ELAN RICHTING EURODELTA

Tijdens zijn speech op de laatste RPB-Ruimteconferentie liet Dirk Sijmons een dia zien van een Rotterdamse delegatie in Sjanghai, die wat schaapachtig met een Feyenoord-shirt in de hand poseert onder een ingelijst Ajax-shirt. De Amsterdammers waren ze weer net voor geweest! Wellicht dat er nu ook ingelijste shirts van ADO Den Haag en FC Utrecht hangen.

Zelfs binnen het beperkte gezelschap van de G4 blijken de afzonderlijke steden te denken dat ze los van elkaar en los van de Deltametropool een rol kunnen spelen in de mondiale economie. Hoe moeilijk zal het dan niet zijn om deze lieden in termen als 'Eurodelta' te laten denken en handelen?

Soms hebben de beste concepten even tijd nodig voordat de geesten er echt rijp voor zijn. Ik ben er van overtuigd dat dit bij uitstek geldt voor de Eurodelta. Het is mogelijk, omdat het noodzakelijk is. Wel zullen de nationale overheden hier een handje moeten helpen. De 'Eurodelta' is, zoals zoveel deltagebieden

elders op de wereld, bij uitstek geschikt om zijn positie als 'Distributiedelta' te handhaven en te intensiveren indien dit in samenwerking met België en Noordrijn-Westfalen ter hand wordt genomen. Komt die transnationale Distributiedelta niet tot stand, dan zal onze positie afkalven. En zonder Distributiedelta zal er ook geen 'Kennisdelta' ontstaan.

We moeten ons realiseren dat ons land alleen op de schaal van de Eurodelta interessant is als logistiek knooppunt. Op dat schaalniveau hebben Rotterdam en Antwerpen dezelfde belangen. Belangen die bovendien volledig gelijk opgaan met het belang van de grootste Europese binnenhaven Duisburg en het grote 'multimodale knooppunt' Keulen. Deze Logistieke Rechthoek is perfect in staat om uit te groeien tot de belangrijkste poort van en naar het dichtstbevolkte en hoogst ontwikkelde gebied van Europa, mits er verstandig samengewerkt wordt zowel op het gebied van de ontwikkeling en exploitatie van de infrastructuur (Betuweroute, Scheldebekken, IJzeren Rijn, enzovoort) als op het gebied van wereldwijde promotie.

In en rondom deze Logistieke Rechthoek kan een zeer kennisintensieve en creatieve economie tot bloei komen; niet alleen vanwege de logistieke kracht, maar vooral vanwege de massa in combinatie met unieke 'plaats'-karakteristieken. Amsterdam is 'gemaakt' om een belangrijke rol te (blijven) spelen in de creatieve economie van design, advertising, beeldende kunst enzovoort. De nabijheid van Schiphol draagt daar zeer veel aan bij. Amsterdam kan wel beter de pretentie laten varen dat zij een rol kan spelen als wereldzeehaven.

8

Als de stad zich logistiek als nichespeler opstelt, cacao en petroleum met name, is een goede toekomst mogelijk. Het bijstellen van de ambitie moet leiden tot het bijstellen van de investeringen, hetgeen geld vrijmaakt voor aantrekkelijker projecten. Ook elders heeft de 'Eurodelta' grote potenties om uit te groeien tot 'Kennisdelta'. Kenniseconomische clusters met hoge potentie bestaan nu al en ontwikkelen zich – tegen de stroom in – rond Wageningen (agro en life sciences); in de as Leuven-Eindhoven en rond Duitse topinstituten als de Technische Hochschule in Keulen. Die potenties kunnen in het brede kader van de Eurodelta tot grote bloei komen.

LITERATUUR

Buijs, André e.a. (maart 2006), *Nederland in 2015*, Stichting Atlas voor Gemeenten/RIGO.

Duinen, Lianne van (2004), *Planning Imagery, The emergence and development of planning concepts in Dutch national spatial policy*, proefschrift Universiteit van Amsterdam.

IOO (2006), *Quick scan regionale verdeling FES-toezeggingen; beknopte rapportage*, Leiden: Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO).

Louter, P.J. (1999), 'De economie van steden en stadsgewesten: verleden en toekomst', *Elsevier*.

Ministerie van Economische Zaken (2004), *Pieken in de Delta. Gebiedsgerichte economische perspectieven*, Den Haag: Ministerie van EZ.

Raad voor Verkeer & Waterstaat (2005), *Samenwerken in de Eurodelta. Kansen voor de positieversterking van Nederland*,

TOT SLOT

Het bredere perspectief van de Eurodelta hoeft zeker niet tot een 'planningskramp' te leiden. Nu zitten de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad voortdurend in elkaars vaarwater, juist omdat ze denken dat ze iets gezamenlijks tot stand moeten brengen. Binnen het brede planningskader van de Eurodelta kan er juist op grensoverschrijdende regionale schaal gericht gewerkt gaan worden aan de concrete vormgeving van een bloeiende toekomst voor ons land in een mondiaal perspectief. Geen enkele productiefactor houdt zich in werkelijkheid immers aan de grenzen. Er is veel eerder sprake van dynamische transnationale 'netwerkrelaties'.

9

België en Duitsland in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest Europa, Den Haag: Raad voor Verkeer & Waterstaat.

RPD (1999a), *Ruimtelijke Verkenningen. Ruimtelijke Perspectieven in Europa*, Den Haag: Ministerie van VROM.

RPD (1999b), 'Nederland: deel van een gelaagde Europese ruimte', Den Haag: Ministerie van VROM.

Tijdelijke Commissie Infrastructuur (2004), *Reconstructie Betuweroute. De besluitvorming uitvergroot; Reconstructie HSL-Zuid. De besluitvorming uitvergroot*.

Zonneveld, Wil (2003), 'Investeren in Europa': ruimtelijke planning zoekt invloed', in: Priemus, H, R. Kloosterman en W. Korthals Altes red. (2003), *ICES, stad & infrastructuur*, Assen: Van Gorcum.

EEN VISIE LEIDT NIET ZONDER MEER TOT ECONOMISCH RENDEMENTEN

EELCO VAN DER EIJK, MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN,
RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID, OP PERSOONLIJKE TITEL

Sinds de Romeinen over de grote rivieren de delta aan de Noordzee bereikten, was de nauwe economische verwevenheid tussen de Benelux-landen en het gebied dat nu Noordrijn-Westfalen heet, een feit. De nabijheid van dichtbevolkte stedelijke gebieden leidde tot een bloeiende onderlinge handel, terwijl de industrialisatie de kiem legde voor de opmars van Rotterdam als *West-Duitse* haven. Met de ontwikkeling van de postindustriële kenniseconomie moeten nieuwe economische relaties worden aangeknoopt, zonder de oudere nog levende handelscontacten te verwaarlozen. Zo kunnen Nederland en Noordrijn-Westfalen beter profiteren van elkaars 'knowhow', kennisinfrastructuur en – zeker in de grensgebieden – elkaars goed opgeleide beroepsbevolking.

Een goede buur zou beter zijn dan een verre vriend. Toch is goed nabuurschap niet vanzelfsprekend. Verstandige burens nodigen elkaar af en toe uit om nieuwe gezamenlijke kansen te verkennen. De MP's Balkenende en Rüttgers hebben afgesproken om op strategisch niveau de relaties tussen beide landen te verstevigen. Deze hernieuwde wederzijdse belangstelling wordt ongetwijfeld gevoed vanuit een Europees perspectief. De deelstaat Noordrijn-Westfalen ervaart dat de blik van de Bondsregering op Europa er vanuit Berlijn anders uitzielt dan vanuit Bonn. Een gezamenlijk optreden met de Benelux-landen – bijvoorbeeld op het gebied van Europese innovatieinitiatieven – zou voor die deelstaat opportuun kunnen zijn. Ook voor Nederland liggen er kansen in een intensievere relatie met Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen. Een goed voorbeeld is de samenwerking op het gebied van innovatie binnen de zogenoemde ELA-driehoek (Eindhoven-Leuven-Aken). Een ander voorbeeld is wellicht zeehavenontwikkeling. Ligt vanuit een mondiaal perspectief nauwere samenwerking tussen de zeehavens in Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam niet voor de hand?

De hernieuwde wederzijdse belangstelling heeft tijdens de afgelopen kabinetsperiode op economisch terrein tot een aantal gezamenlijke initiatieven geleid. De ministers Brinkhorst en Van der Hoeven tekenden

in maart 2004 een *Letter of Intent* die leidt tot meer samenwerking op het gebied van innovatie, technologie en wetenschap. Onderzoeksfaciliteiten worden beter benut, bedrijsennetwerken aan elkaar geknoopt en stimuleringsinstrumenten grensoverschrijdend ingezet. Staatssecretaris Van Gennip van EZ heeft met de verschillende buurlanden (Nedersaksen, Noordrijn-Westfalen, Vlaanderen) initiatieven ondernomen om de grensoverschrijdende economische samenwerking te versterken. Dit zorgde voor een nieuw élan voor de nieuwe grensoverschrijdende programma's (ETS-A). In tegenstelling tot eerdere programmaperiodes is voor de periode 2007-2013 een apart budget gemarkeerd voor zogenoemde 'majeure projecten' die van strategische aard zijn en relaties hebben met nationale beleidsthema's.

Aldus wordt 'top down' en 'bottom up' – om het modieus uit te drukken – de samenwerking in de Eurodelta verder geïntensiveerd. Voor Van Doesburg & Minderhout gaat dit ongetwijfeld niet snel genoeg. Zij laken niet alleen het ontbreken van een gezamenlijke ruimtelijke visie op de Eurodelta, zij betogen dat deze lacune Nederland in totaal zo'n €10 à 12 miljard aan economische groei heeft gekost. De auteurs menen dat vooral meer bijdragen uit het Fonds voor Economische Structuurversterking (FES) voor projecten buiten de Randstad tot deze verrassende uitkomst hadden kunnen leiden. Zij verwijzen dan naar een onderzoek van het IOO dat concludeert dat de Randstad maar liefst 88 procent van de FES-middelen heeft ontvangen.

Het is juist dat er nog geen gemeenschappelijke ruimtelijke visie bestaat op de Eurodelta. De Nota Ruimte en de Nota Pieken in de Delta hebben wel degelijk oog voor de internationale context van de Nederlandse ruimtelijke ordening, maar beperken zich uiteindelijk tot de grenzen van het Nederlandse territoire. Het werken aan een *gezamenlijke* ruimtelijke visie op de Eurodelta is een weliswaar noodzakelijk, maar taai proces. De bestuurlijke paradigma's van deze landen zijn zeer verschillend, waardoor een gezamenlijke visievorming een complex proces met zich meebrengt. De auteurs geven zelf overigens aan dat dit ook geldt voor de samenwerking tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam, die pas recent via het Holland Business Promotion Office op het gebied van buitenlandse acquisitie tot stand is gekomen.

Het ontbreken van een gezamenlijke ruimtelijke visie hoeft een constructieve samenwerking echter niet in de weg te staan. Het ontbreken van een gezamenlijke ruimtelijke visie betekent ook niet dat er geen goede projecten van de grond kunnen komen. De stelling dat Nederland daardoor economische groei is misgelopen, is daarom hoogst twijfelachtig. Economische groei is het resultaat van het rendement van de inspanningen

van ondernemers en overheden. Dit rendement – ofwel het saldo van de kosten en de baten – wordt bepaald door de effecten van een project zelf. Voor investeringen in vervoersinfrastructuur zijn reistijdwinsten meestal van grote invloed en voor ruimtelijke investeringen geldt dat voor de te verwachten additionele bedrijfsinvesteringen. De grote bevolkings- en bedrijvendichtheid en grote mobiliteitsstromen maken dat investeringen in de Randstad kennelijk economisch rendabel zijn en dat is een noodzakelijke voorwaarde voor een bijdrage uit het FES.

Toch is de indruk dat alleen de Randstad van het FES profiteert onjuist. Wellicht vanwege de ligging op de ‘megacorridor’ van de Randstad naar Noord-Italië laten recente ruimtelijke projectvoorstellen rond Venlo (‘Klavertje Vier’) en Eindhoven (‘A2-zone’) een positief economisch rendement zien. Het kabinet zal binnenkort een besluit nemen over de financiering van deze projecten. Het economische rendement van deze projecten vloeit niet voort uit een ruimtelijke visie, maar uit de te verwachten effecten van het project zelf. Als de ruimtelijke potenties van de Eurodelta echt zo groot zijn als de auteurs van het essay over de Eurodelta beweren, zullen er ongetwijfeld meer rendabele projecten opduiken. Deze nieuwe projecten worden dan beoordeeld op eigen merites en niet op basis van een visie op de Eurodelta. Want een visie leidt niet zonder meer tot economisch rendement.

12

ECONOMISCH RENDEMENT IN STEDELIJKE AGGLOMERATIES

FRANK VAN OORT, MARK THISSEN, JAN RITSEMA VAN ECK, RPB

‘Meer letten op het economisch rendement van ruimtelijke investeringen’, zo zou de kern van het pleidooi van Doesburg & Minderhout kunnen worden geformuleerd. Dat lijkt op zich een verstandig advies. Volgens de auteurs zou opvolgen van dit advies leiden tot een grotere nadruk op investeringen in de corridors richting Duitsland en België en in de zogenaamde Eurodelta tussen Keulen, Gent en de Randstad; dit ten koste van investeringen in de Randstad. Deze stelling is echter twijfelachtig, aangezien de economische meerwaarde van planningsconcepten als de Eurodelta en corridors ten opzichte van agglomeratievoordelen van steden en stadsgewesten niet empirisch kan worden aangetoond. Voor de A2-corridor van Amsterdam naar Maastricht en voor de door het Rijk aangewezen stedelijke netwerken is zo’n meerwaarde bijvoorbeeld niet aantoonbaar (Van Oort & Raspe 2005; Van Oort e.a. 2006). Planningsconcepten zweven overwegend tussen droom en retoriek, en worden vrijwel nooit economische werkelijkheid (Zonneveld & Verwest 2005). In de analyse van Doesburg & Minderhout wordt voorbijgegaan aan het (grote) risico dat investeren in een planningsconcept dat zich uiteindelijk schaart in de rij van irrealistische ‘visies’, leidt tot geldverkwisting en een veel lagere economische groei. Een goed investeringsplan houdt ook rekening met het risico van investeringen, en bij de huidige verdeling van de FES-gelden wordt dat zoveel als mogelijk getoetst (CPB 2006). De één noemt verdeling van gelden volgens deze visie een gebrek aan lef, de ander noemt haar maatschappelijk verantwoord.

13

AGGLOMERATIEVOORDELEN

De grootste gemene ruimtelijke deler van de huidige investeringen is de aansluiting bij bestaande concentraties van economische activiteiten en economische groei. Wie het heeft over de ruimtelijke aspecten van de economie kan niet heen om het begrip ‘agglomeratie-effecten’. Bedrijven, instellingen en huishoudens vestigen zich graag in de grotere steden. Nabijheid tot anderen maakt samenwerking en kennisuitwisseling gemakkelijker; er zijn veel gespecialiseerde en hoogwaardige voorzieningen en een gevarieerde arbeidsmarkt voor hoogopgeleiden. Deze agglomeratievoordelen zijn in het algemeen groter naarmate de agglomeratie groter is. Zo bezien lijkt het dus alleen maar verstandig dat de meeste ruimtelijke investeringen in Nederland in de grootste agglomeraties terechtkomen, en die liggen nu eenmaal in de Randstad.

Maar daarbij kunnen we de verschillende steden in de Randstad niet op één hoop gooien. Onderzoek van Ritsema van Eck e.a. (2006) laat zien dat de Randstad, zowel economisch als in het dagelijks leven, niet functioneert als één geheel maar vooral als een verzameling zelfstandige stadsgewesten. En die stadsgewesten verschillen nogal in de mate van groei. Sinds 1992 trad binnen de Randstad de sterkste banengroei op in de stadsgewesten Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. Er is geen reden om te veronderstellen dat deze groei de komende jaren lager zal zijn dan die van de Brabantse en Gelderse steden. Hetzelfde geldt voor de stedelijke regio's in de door Doesburg & Minderhout benadrukte Eurodelta-regio. De auteurs lijken het ene economisch niet bestaande beleidsconcept in te ruilen voor het andere. De Eurodelta-regio bestaat uit meerdere agglomeraties, die alle gekenmerkt worden door een samenspel van goed en slecht presterende sectoren. Een hoog rendement op investeringen behaal je alleen als investeringen plaatsvinden die bijdragen aan het beter functioneren van de winnende sectoren in de agglomeraties. Er is geen empirisch bewijs voor de gesuggereerde economische vliegwieleffecten in deze regio als geheel. Waarom zouden we dan wel beleid daarop afstemmen?

14

WELVAARTSWINST VOORAL ROND AMSTERDAM

Als we rekening houden met groeisectoren en agglomeratievoordelen, waar levert een investering in Nederland dan de meeste welvaartswinst op? Voor investeringen in het wegennet in Nederland is dit uitgezocht door Thissen e.a. (2006) aan de hand van een economisch model. Daaruit blijkt eenduidig dat het het beste is te investeren in verbindingen naar grote agglomeraties, en met name in die naar Amsterdam. Dat geldt voor regionale verbindingen in de stadsgewesten, Amsterdam voorop, maar ook voor snelwegverbindingen naar de Randstad: de A1 tussen Deventer en Amersfoort, de A2 tussen Den Bosch en Utrecht en de A27 tussen Breda en Utrecht. Ook hier wordt gewezen op het belang van regio's als Breda en Arnhem-Nijmegen. Dit economisch belang is in absolute termen echter veel kleiner dan dat van Amsterdam. Bovendien blijkt uit deze studie dat er juist te veel is geïnvesteerd in de perifere regio's. Zo bezien is de nadruk die de laatste tijd ligt op investeringen in de infrastructuur in en rond de grote steden in het westen, verstandig beleid.

Investeringen in de infrastructuur zijn echter maar een klein deel van de totale ruimtelijke investeringen. Een belangrijk deel van die investeringen zit in gebouwen, zowel bedrijfspanden als woningen. Renes e.a. (2006) hebben, ook aan de hand van een economische analyse, onderzocht waar met het oog op het functioneren van de woningmarkt het beste kan worden gebouwd. Het antwoord is misschien weinig verrassend: daar waar de vraag het grootst is. Zoals uit die studie blijkt, wordt de regionale vraag in belangrijke mate bepaald door regionaal-economische groeiverschillen. Er is dus een duidelijk verband tussen huizenprijs, woningbouw en economische groei. Bouwen in de nabijheid van Amsterdam en ten

oosten van de stad Utrecht blijkt dan ook het meest verstandig. Uit deze RPB-studie blijkt zelfs dat de huizenbouw in voornoemde regio's is achtergebleven bij de economische ontwikkeling. Investerings in vastgoed zijn hier dus zeker niet overmatig geweest.

KORTOM

De uitkomsten van al deze onderzoeken wijzen in dezelfde richting. Of het nu gaat om de nationale welvaart, banengroei, het belang van infrastructuurinvesteringen of de vraag naar nieuwe woningen, in al deze opzichten lijkt het stadsgewest Amsterdam het onbetwiste economische hart van Nederland te zijn. Daar zijn investeringen het hardst nodig en daar brengen ze ook het meeste op. Kortom: de agglomeratievoordelen zijn daar het grootst. Daarna volgen andere bekende groeigebieden: de stadsgewesten Amersfoort en Utrecht en delen van Gelderland en Brabant.

Dit alles lijkt te vragen om een ruimtelijke verdeling van investeringen waarbij zowel een aantal steden in het westen, als delen van Zuid- en Oost-Nederland goed tot hun recht komen. De visie dat (agglomeraties in) de Randstad per hoofd van de bevolking minder investeringen zou moeten ontvangen dan recent het geval is, en dat dit per saldo leidt tot grotere nationale economische groei, mist een belangrijk deel van de stedelijk-economische werkelijkheid.

15

BRONNEN

CPB (2006), Beoordeling projecten ruimtelijk economie, innovatie en onderwijs. *Analyse ten behoeve van de FES-meevaller 2006*, Den Haag: CPB.

Van Oort, F. & O. Raspe (2005), *Kennisassen en kenniscorridors. Over de structurende werking van infrastructuur in de kenniseconomie*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

Van Oort, F., J. van Brussel, O. Raspe, M. Burger, J. van Dinteren & B. van der Knaap (2006), *Economische netwerken in de regio*, Rotterdam/Den Haag: NAI /Ruimtelijk Planbureau.

Renes, G., M. Thissen & A. Segeren (2006): *Betaalbaarheid van koopwoningen en het ruimtelijk beleid*. Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

Ritsema van Eck, J., F. van Oort, O. Raspe, F. Daalhuizen & J. van Brussel (2006), *Vele steden maken nog geen Randstad*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

Thissen, M., P. van de Coevering & H. Hilbers (2006): *Wegen naar economische groei*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

Zonneveld, W. & F. Verwest (2005), *Tussen droom en retoriek. De conceptualisering van ruimte in de Nederlandse planning*, Rotterdam: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

NAAR EEN STRATEGISCHE AGENDA VOOR EEN (UITDIJENDE) RANDSTAD

BART VINK, MINISTERIE VAN VROM, PROJECTLEIDER STRATEGISCHE AGENDA
RANDSTAD 2040

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

16

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

STRATEGISCHE SAMENWERKING

Maar is het relevant de Randstadagenda waaraan nu gewerkt wordt, uit te bouwen tot een visie op een samenhangende 'Eurodelta'? Het is interessant te bezien welke doelen met de Europese burensamenwerking kunnen worden bereikt. Een belangrijke handicap daarbij is dat er voorlopig

nog weinig bekend is over de functionele samenhang in dit gebied. Als de schrijvers de oproep hebben willen doen om hierover meer kennis te vergaren en te bezien op welke terreinen strategische samenwerking meerwaarde kan opleveren, spreekt dat aan. Sterker: daarnaar doet VROM momenteel onderzoek. Het is echter te vroeg daaraan nu al visies en investeringsvoorstellen te koppelen.

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

17

POSITIE RANDSTAD

In relatieve zin neemt de betekenis van een aantal gebieden buiten het 'oude Holland' toe. Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant groeien waarschijnlijk ook de komende decennia verder. De Randstad dijt zo in zekere zin uit (langs een aantal vervoersassen). Het spreekt voor zich dat ook deze kansen moeten worden benut. In de Randstadagenda zullen de relevante relaties met andere regio's worden meegenomen. We moeten daarbij niet uit het oog verliezen dat het gaat om een relatieve verschuiving en dat de Randstad in Nederland een dominante positie zal behouden¹. Maar liefst negen van de tien rijkste Nederlandse gemeenten zijn in de Randstad te vinden² en het grootste deel van het Nederlandse BNP wordt, ook de komende decennia, in de Randstad geproduceerd. Maar dat moet

onze ogen niet sluiten voor een veelbelovende dynamiek langs met name een aantal vervoersassen in oostelijke en zuidelijke richting. De Nota Ruimte gaf niet voor niets al positie aan het gebied Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal, tussen de Utrechtse regio en Arnhem-Nijmegen. Tegelijkertijd blijft de ruimtelijke druk in de Randstad het grootst en dienen de spanningen tussen bevolkingsgroepen zich hier het scherpst aan. Het blijft voor Nederland dan ook cruciaal dat de (uitdijende) Randstad als politiek, cultureel en demografisch hart, maar ook als economisch zwaartepunt van het land, blijft kloppen. Zoals gezegd: dat is ook voor de lange termijn van grote betekenis voor de kracht en aantrekkelijkheid van Nederland én Europa.

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

INTEGRALE RANDSTADAGENDA

Het rijk, onder regie van VROM/DG Ruimte, werkt aan zo'n integrale agenda en visie voor de (uitdijende) Randstad met concrete en aanwijsbare opgaven. Die agenda kan ertoe bijdragen dat een nieuw kabinet acties in gang kan zetten die tot nu toe, bij gebrek aan een langetermijnagenda, buiten beeld zijn gebleven. Daarbij gaat het om adequate bescherming tegen overstromingen, waterberging, nieuwe vormen van wonen en recreatie, aanpak van het verkeersinfarct, openheid van het Groene Hart maar ook om de aanpak van sociale opgaven in de steden. Een ruimtelijke impuls die past bij de economische kansen van de toekomst, hoort hierbij. Daarbij gaat het niet alleen om broedplaatsen en aantrekkelijke randvoorwaarden voor de nieuwe creatieve klasse, maar bijvoorbeeld ook om de organisatie van evenementen die als vliegwiel kunnen werken om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van (delen van) de Randstad te vergroten. Een periodiek terugkerend Floriade-achtig evenement gericht op gebieden in of rond de steden kan zo'n impuls bieden, evenals grote sportevenementen en culturele manifestaties. Benutting van de magneetfunctie van Groot-Amsterdam is eveneens belangrijk. Echter, niet alleen kansen, maar ook (toekomstige) problemen en achterstanden behoeven een antwoord. Zo neemt de segregatie tussen verschillende bevolkings-

groepen toe en neemt de integratie af. Het is zaak om in en rond de (grote) steden, in voormalige groeikernen en in buitenwijken Parijse toestanden voor te blijven. Dat vraagt een grote inzet, nu en in de komende decennia.

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

NOTEN

1. Ter illustratie: De bijdrage aan het BNP van de gemeente Amsterdam is met 12% niet veel kleiner dan die van de gehele Brabantstad, 14,7%
2. Op basis van inkomen per hoofd van de bevolking, CBS 2006

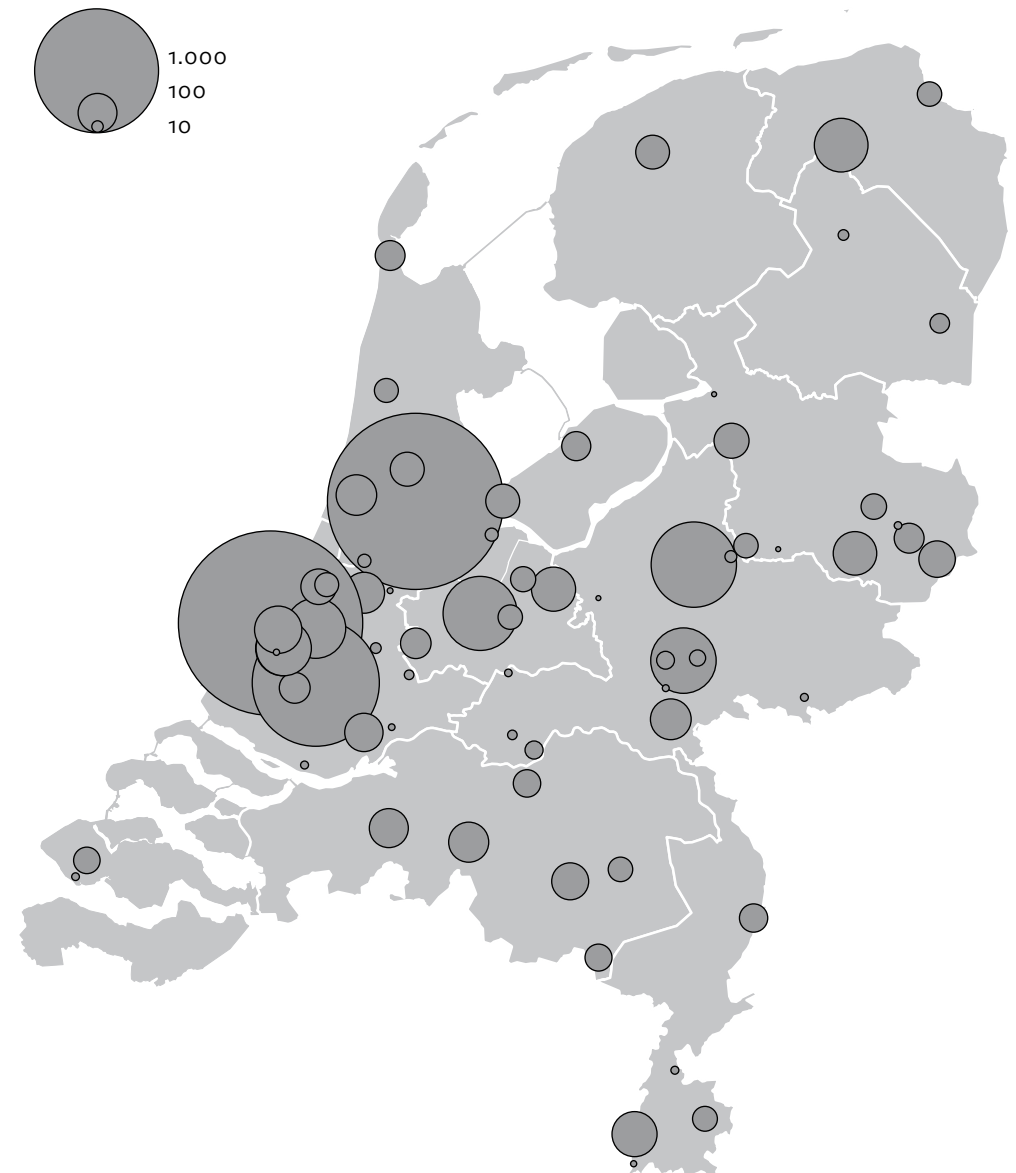
VROM-INVESTERINGEN IN KAART

HANS VAN AMSTERDAM, RPB

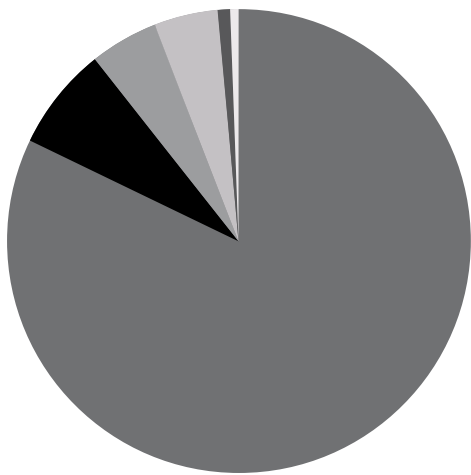
In januari 2006 presenteerde het ministerie van VROM een kaart waarop duidelijk wordt waar ze in de periode 2000–2010 in Nederland zal investeren. Uit de kaart blijkt dat het grootste deel van deze VROM-investeringen in het westen van het land gebeurt. Driekwart van de in totaal 6,5 miljard euro gaat naar dit landsdeel (zie ook figuur 4). Een kleine 3,5 procent van de VROM-investeringen vindt plaats in het Noorden. Als we kijken naar de verdeling over posten (figuur 3), dan blijkt dat de Rijksgebouwendienst met ruim eenderde het grootste deel van de investeringen voor haar rekening neemt. Onder andere de nieuwbouw van ministeries in Den Haag en de renovatie van het Rijksmuseum in Amsterdam vergen grote investeringen. Nog eens eenderde wordt uitgegeven aan stedelijke vernieuwing en herstructurering via het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV fase 1 en 2).

Een beperkt deel van de VROM-investeringen wordt gefinancierd via het Fonds Economische Structuurversterking (FES) (figuur 2). Van de toezeggingen vanuit het FES, ruim 21,5 miljard euro in de periode tot en met augustus 2006, is het overgrote deel bestemd voor Verkeer en Waterstaat. Aan VROM is hiervan ongeveer 1 miljard, oftewel 5 procent, toebedeeld. Dit is overigens exclusief 1 miljard euro die voor de uitvoering van de Nota Ruimte vanuit het FES beschikbaar wordt gesteld.

Figuur 1. Investerings in de periode 2000-2010 per gemeente. Bron: VROM.



Figuur 2. Verdeling van FES-toezeggingen* over de verschillende departementen.

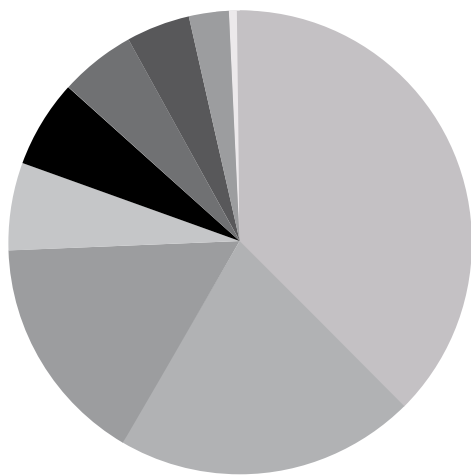


Bron: Bijlage I van 'Vaststelling van de begrotingsstaat van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 2007, Tweede Kamer 2006-2007, 30 800 D, nr. 2'

* Tot en met augustus 2006 (ter waarde van 21,5 miljard euro).

- V&W
- OCW
- VROM
- EZ
- VWS
- LNV
- BZK

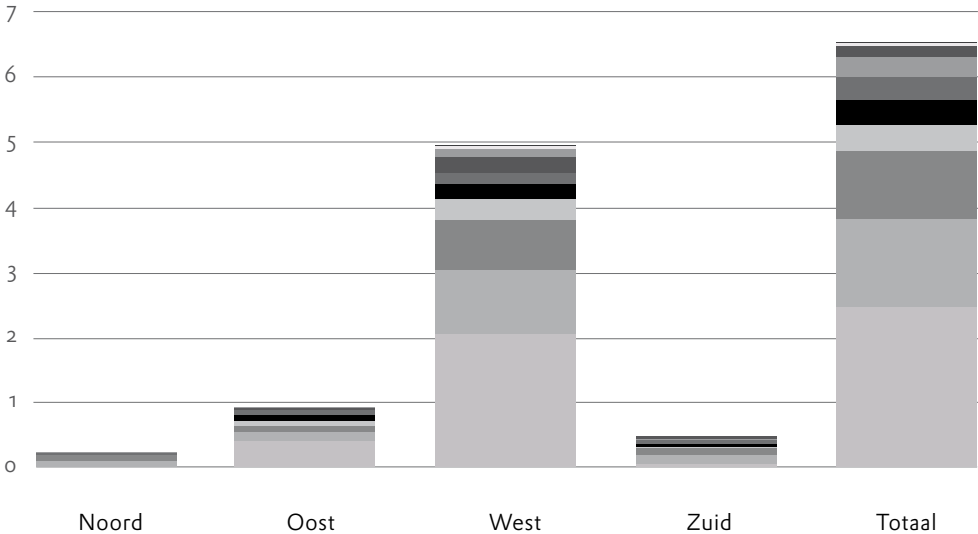
Figuur 3. Verdeling van VROM-investeringen (2000-2010) naar uitgavepost.



Bron: VROM

- Projecten Rijksgebouwendienst
- Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) 1
- Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) 2
- Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS)
- Projecten Directoraat-generaal Milieu
- Budget Investering Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)
- Nieuwe SleutelProjecten (NSP)
- InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV)
- Impulsbudgetten stedelijke vernieuwing
- Maatwerkafspraken bevordering woningbouw

Figuur 4. Verdeling van VROM-investeringen (2000-2010) naar landsdeel. Bron: VROM



- Projecten Rijksgebouwendienst
- Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) 1
- Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) 2
- Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS)
- Projecten Directoraat-generaal Milieu
- Budget Investering Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)
- Nieuwe SleutelProjecten (NSP)
- InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV)
- Impulsbudgetten stedelijke vernieuwing
- Maatwerkafspraken bevordering woningbouw

COMPENSATIEHOND

KEES VOLKERS

Een kleine generatie geleden verhuisden wij naar een nieuwbouwwoning in de suburb. Het was een min of meer noodzakelijke stap, die wij met gemengde gevoelens namen. Maar het bleek reuze mee te vallen. De nieuwe burens leken niet onaardig, met sommige kon ik zelfs praten en, heel opvallend, niemand had een hond. Daarbij heerste er dat typische vinexgevoel van de nieuwbouwstraat: allemaal nog jong van geest en gezond van lijf en leden, vol optimisme over de nieuwe fase die voor je ligt, en vol goede wil om er iets leuks van te maken. Een gemeenschappelijk belang van materiële aard – de afhandeling van de opleveringsgebreken met de bouwmaatschappij – deed de gemeenschapszin zelfs tot ongekeerde hoogte opstuwten: nog vóórdát de huizen bewoond werden, was er al een vereniging van huizenbezitters. Deze kwam in het begin frequent bijeen en als vanzelf werd daar ook het plan voor het eerste straatfeest gelanceerd. Kortom: ‘leve de vinexwijk’!

Doch al snel ontstonden de eerste irritaties: over asociaal parkeren, uitbundige kerstverlichting, het niet uitnodigen van een buurmeisje op een kinderfeestje, enfin, kleine dingen, die veel zeggen over mensen. Na enkele jaren liepen de eerste huwelijken op de klippen, de eerste verhuizingen vonden plaats, lieve buurjongetjes ontpopten zich als onuitstaanbare pubers, het straatfeest werd door steeds minder mensen bezocht en uiteindelijk afgeschaft. Met andere woorden: de klad kwam erin, de buurt verloor zijn cohesie, de bewoners gingen steeds meer hun eigen gang en de meest goedwillenden zeiden hooguit nog ‘dag’ tegen elkaar.

Inmiddels is de volgende fase, die van de neerwaartse spiraal, al enige tijd aan de gang. Een betrouwbare graadmeter daarvoor is de snel stijgende hondenindex. Deze wordt voor een deel veroorzaakt door de ‘upward mobility’ van hondenbezitters van elders, maar niet alléén. Opvallend is namelijk de toename van harige huisdieren onder de oorspronkelijke bewoners. Want ja, wat moet je als je je burens, je huwelijk, je schoolpleincontacten en het gezag over je opgroeiende kinderen bent kwijtgeraakt? Dan neem je een hond.

De vinexcyclus is meedogeneloos en onontkoombaar, weinig straten ontsnappen eraan. Zo heeft optimisme binnen één generatie plaats gemaakt voor onverschilligheid en fatalisme. Van een vrolijke straat vol kinderen zijn we een straat geworden waar mannen op adidasclippers met een diep wezenloze blik in de ogen staan te wachten tot hun viervoeter zijn gevoeg heeft gedaan, en waar vereenzaamde vrouwen van middelbare leeftijd tegen hun huisdieren praten alsof het stoute kinderen zijn, terwijl ze met een schepje en een plastic handschoen een drol in een zakje wurmen. Op de een of andere manier word ik daar heel treurig van.

Het wordt tijd voor een nieuwe cyclus, het wordt tijd om te verhuizen.