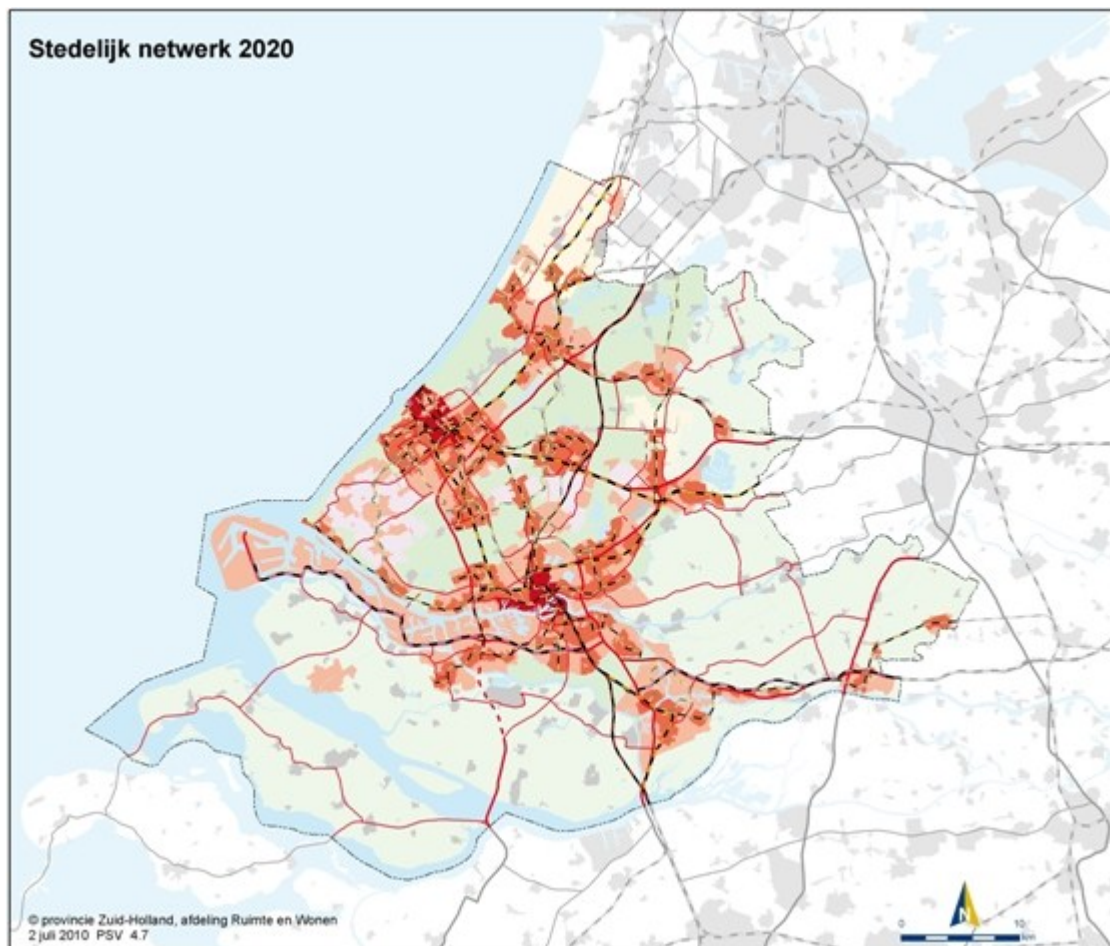


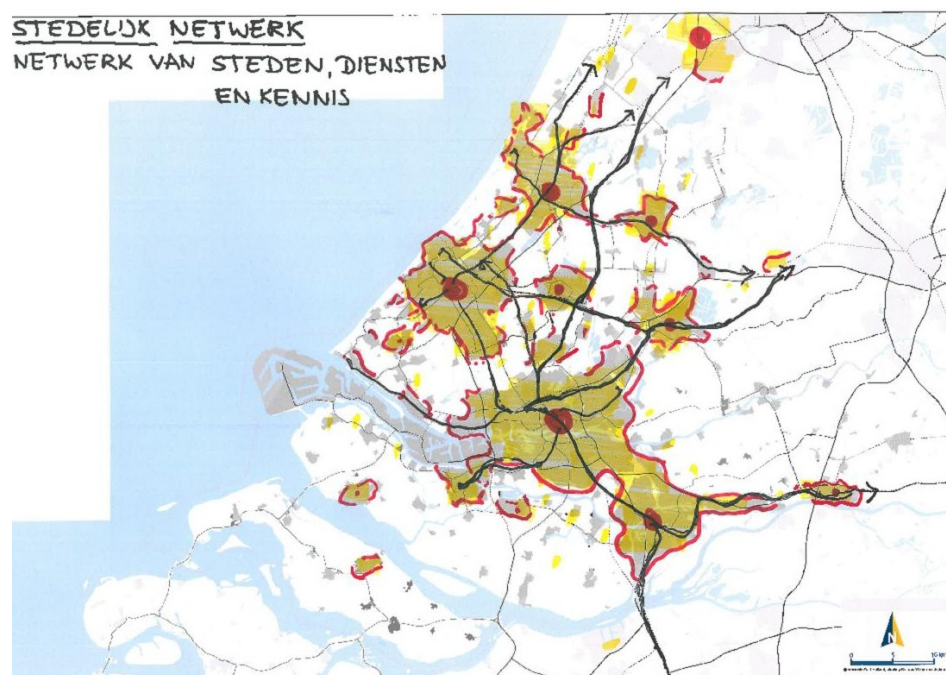
***Notitie bij PAL-advies
Samen verder voor een
sterk stedelijk netwerk:
meer agglomeratiekracht door sterkere
stedelijke samenwerking en netwerken***



Bron: VRM, Kaart 4.7 Stedelijk netwerk

Inhoudsopgave

	Pagina
Inleiding	
Ambitie: naar een sterk stedelijk netwerk	3
Het belang van agglomeratiekracht	4
Toelichting bij de aanbevelingen	
1. Ontwikkel en verbind stadscentra en andere economische hot spots	6
2. Werk aan een samenhangend multimodaal stedelijk en regionaal mobiliteitsnetwerk	13
3. Realiseer een sterk provinciaal (snel)fietsnetwerk en sterk groenblauw netwerk dat stad en land verbindt	16
4. Vergroot de samenhang tussen het ruimtelijk en economisch beleid	24



Bron: [Pleio, provincie Zuid-Holland](#)

Inleiding

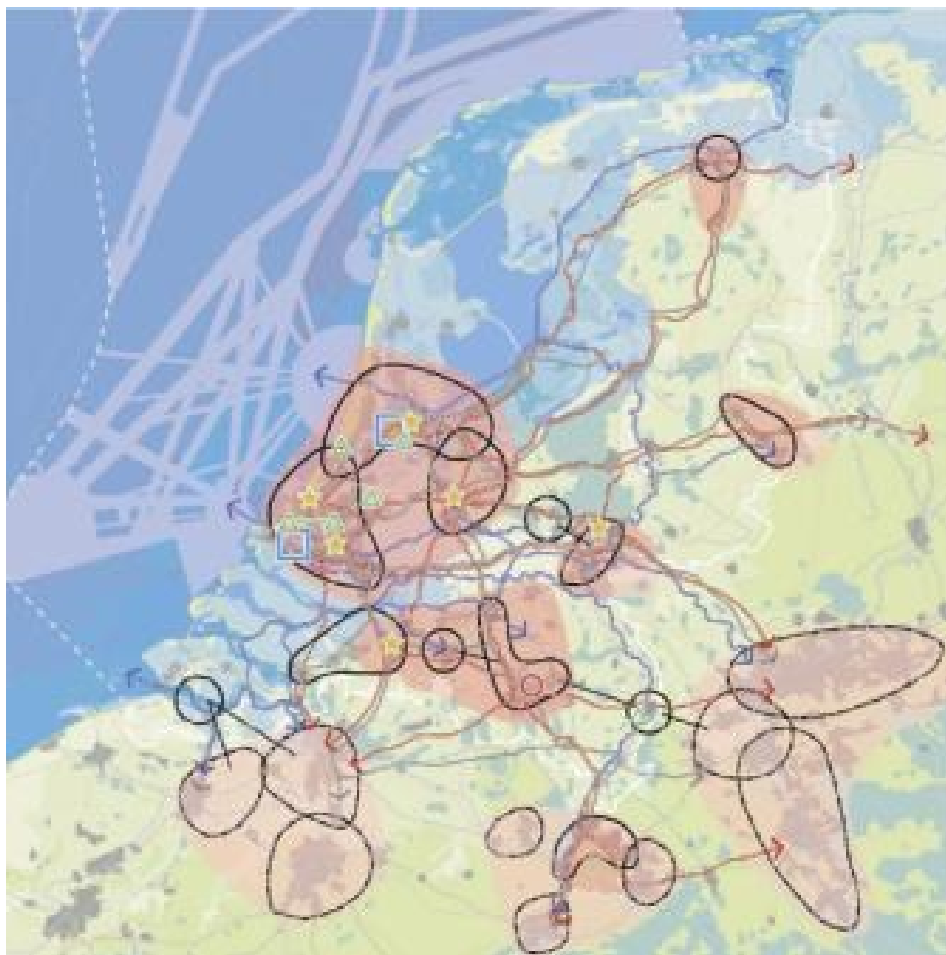
Ambitie: naar een sterk stedelijk netwerk om te komen tot een aantrekkelijk en vitaal Zuid-Holland

In dit jaar van de ruimte beogen ons advies en deze notitie bij te dragen aan de versterking van zowel het vestigingsklimaat als de leefomgevingskwaliteit in Zuid-Holland en de Randstad. Een **sterk stedelijk netwerk** waarbinnen het aantrekkelijk is om te wonen, werken, reizen en recreëren draagt hier aan bij.

Zo'n sterk stedelijk netwerk is niet alleen aantrekkelijk voor kennis, kunde en kapitaal (dus voor het aantrekken van investeringen en talent), maar ook voor onze bewoners en bezoekers, zodat onze welvaart, de kwaliteit van onze leefomgeving en ons welzijn duurzaam worden versterkt. Nederland is volgens [The Human Capital Report 2015](#) van het World Economic Forum in 2014 gezakt van plaats 4 naar plaats 8 op de wereldranglijst van de meest concurrerende landen qua onderwijsbeleid, kennisinfrastructuur en arbeidsmarktparticipatie. Er is dus werk aan de winkel!

De groeicijfers van de afgelopen jaren tonen aan dat de demografische en economische ontwikkeling zowel in de Randstad, Nederland, Europa als mondiaal vooral in steden plaatsvindt.

Binnen de Randstad blijft de economische ontwikkeling van de Zuidvleugel achter bij die van de Noordvleugel. **Versterking van de economische ontwikkeling is hier** - mede gezien de hoge werkloosheid in Zuid-Holland (9,4% op dit moment volgens het CBS) - **sterk gewenst, waaraan wij met dit advies en deze notitie een duurzame bijdrage willen leveren.**



Ruimtelijke hoofdstructuur uit de Nota Ruimte

PAL-lezing over stedelijke ontwikkeling

Vanuit onze **agenderende taak** hebben wij conform ons [Jaarprogramma 2015](#) afgelopen februari de drukbezochte publieke PAL-lezing [Stedelijke verdichting: kansrijke keuze of knellend korset?](#) gehouden. Immers wereldwijd en ook in Nederland vindt de economische en demografische ontwikkeling steeds meer in steden plaats.

Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad [Rients Dijkstra](#) ging in zijn [Presentatie](#) (26 MB) in op de studie [Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht](#), die door het [College van Rijksadviseurs](#) samen met de Vereniging Deltametropool is ontwikkeld voor de Zuidelijke Randstad.

Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) [Abe Veenstra](#) gaf in zijn [Presentatie](#) (37 MB) zijn visie op het metropolitane landschap. Beide lezingen zijn verwerkt in ons advies en deze notitie.

Advies op weg naar de Omgevingsvisie

Ons advies 'Samen verder voor een sterk stedelijk netwerk' en deze notitie bouwen voort op de eerdere PAL-adviezen [Ruimte voor kwaliteit](#) en [Kies voor bereikbaarheid met kwaliteit](#) op weg naar de Visie Ruimte en Mobiliteit. Dit advies en deze notitie zijn samen met de PAL-notitie [Natuurlijk verder met een sterk groenblauw netwerk](#) ontwikkeld als **bouwstenen voor de provinciale Omgevingsvisie** die deze collegeperiode zal worden ontwikkeld.

Het belang van agglomeratiekracht

Is er ...

Diverse studies (waaronder de door Riens Dijkstra gepresenteerde studie [Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht](#)) geven aan dat mede door een gebrek aan agglomeratiekracht Zuid-Holland en de Randstad de internationale slag om kennis en kapitaal dreigen te verliezen. Immers hoe groter de stad, des te hoger de arbeidsproductiviteit en des te groter de aantrekkingskracht voor hoger opgeleiden. Een grote stad biedt dus agglomeratievoordelen: er zijn meer klanten, meer bedrijven, een hoger voorzieningenniveau en meer en een grotere diversiteit aan banen. Het gebrek aan agglomeratiekracht van de Randstad zou met name komen door een gebrek aan dichtheid en omvang van onze steden, die simpelweg te klein zouden zijn in vergelijking met concurrenten als Parijs of Londen.

Dit gebrek aan agglomeratiekracht in Nederland is met name bekend van OESO-studies, waaronder de recente [Territorial Review of the Netherlands 2014](#), met als bevindingen dat de productiviteit en de productiviteitsgroei in de Nederlandse steden achterblijven ten opzichte van steden in andere OESO-landen.

In de CPB-notitie [Een nuancering van de OESO-bevindingen over de prestaties van Nederlandse steden](#) wordt aangegeven dat deze niet slecht scoren als rekening wordt gehouden met de volgende voor ons land specifieke aspecten:

- de aardgaswinning in de provincie Groningen die het beeld vertekent;
- dat het achterland in Nederland relatief rijk is gevuld met productieve activiteiten;
- in de uitgangssituatie het BBP per Nederlander reeds relatief hoog was, bij correctie hiervoor scoort Nederland gemiddeld, maar niet top (de productiviteitsgroei laat dus wel te wensen over).

... maar is beperkt

Volgens de recente overzichtsstudie [De economie van de stad](#) van het CPB en het PBL zijn door agglomeratievoordelen bedrijven en mensen in steden productiever (ongeveer 2 tot 10% bij verdubbeling van de dichtheid), en profiteren zij van meer en betere voorzieningen. Nabijheid en dichtheid versterken de agglomeratiekracht. Er zijn echter geen (simplistische) gouden regels. Het economische succes van steden hangt ook sterk samen met hoe deze voordelen in praktijk uitwerken. Dat is sterk afhankelijk van het type banen (arbeidsmarkt), type activiteiten en de levenscyclus van sectoren en is dus contextspecifiek. Daarnaast is de stad ook een broedplaats

voor innovatie, kennis en ondernemerschap en daarmee voor dynamische groeiprocessen. Omdat arbeidsmarkten en innovatieprocessen in verschillende steden anders functioneren, hebben steden niet allemaal hetzelfde groeipad.

... en is beperkt aanwezig op de schaal van de Randstad

De eerste vraag die bij agglomeratiekracht beantwoord dient te worden is of Zuid-Holland of de Randstad ook daadwerkelijk als agglomeratie ('daily urban system') functioneert. Het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) komt samen met de Atlas voor gemeenten in het position paper [Agglomeratievoordelen en de REOS](#) tot de conclusie dat dit beperkt het geval is en dat de schaal waarop de meeste agglomeratievoordelen zich voordoen veel kleiner is dan vaak wordt gedacht. De meeste interacties spelen zich immers nog altijd af op het niveau van de stad en haar directe omgeving (de stadsregio).

... en de massa en dichtheid van onze steden zijn beperkt beïnvloedbaar

Een tweede vraag die om antwoord vraagt is in welke mate de agglomeratiekracht beleidsmatig is te beïnvloeden. De massa en dichtheid van onze steden en ons polycentrische stedennetwerk zijn lastig en alleen tegen hele hoge kosten te vergroten. Wel kan de bereikbaarheid tussen de steden worden verbeterd, waardoor dit meer als één stedelijk netwerk gaat functioneren, conform onze derde aanbeveling 'Werk aan een sterk multimodaal stedelijk mobiliteitsnetwerk'.

... en de vergelijking met monocentrische wereldsteden is beperkt geldig

De derde vraag luidt of een vergelijking van Zuid-Holland of de Randstad met dergelijke omvangrijke monocentrische steden als Parijs of Londen wel geldig en reëel is. Zouden wij ons qua stedelijke omvang en dichtheid, cultuur en ruimtelijke structuur en aard, omvang en diversiteit van economische activiteiten niet meer moeten vergelijken met regio's als Stockholm of Kopenhagen? Die laatste vergelijking is veel reëler en vruchtbaarder.

... en agglomeratiekracht is ook te bereiken met een sterk stedelijk netwerk

Een vierde vraag is of agglomeratiekracht ook op andere wijze is te bereiken. Dit blijkt het geval, want volgens de recente notitie [De economie van de stad](#) van het CPB en PBL treden agglomeratievoordelen niet alleen op in heel grote (monocentrische) steden. Ook een samenstel van middelgrote (polycentrische) steden biedt hiervoor een basis. Bovendien treedt er grote steden een afruil op tussen agglomeratievoordelen en -nadelen. Die nadelen zijn er bij monocentrische steden o.a. in de vorm van hoge woonlasten, lange reistijden, hoge filedruk en leefbaarheidsproblemen. De balans van een polycentrische structuur hoeft volgens deze studie niet negatief te zijn.

Volgens de Rli-studie [De toekomst van de stad](#) (2014) vormt complementariteit van steden het nieuwe sleutelwoord, met een grotere rol voor infrastructurele en bestuurlijke verbindingen tussen stedelijke regio's en voor het meer uitgaan van de eigen kwaliteiten en het lenen van de burens (borrowed size).

Ook de recente Platform31-publicatie [De concurrentiepositie van Nederlandse steden](#) wijst uit dat agglomeratiekracht aangevuld en deels vervangen kan worden door netwerkkracht: een goede positie van steden in internationale, nationale en regionale netwerken. Die netwerkkracht is groter naarmate steden elkaar meer aanvullen en beter onderling verbonden zijn. Bij deze studie werd gebruik gemaakt van een database met daarin de ruimtelijke spreiding van allerlei metropolitane functies binnen Europa, waaronder het bedrijfsleven, internationale organisaties, wetenschap, sport en cultuur. Deze studie toont dat steden met een sterkere positie in internationale en nationale netwerken over meer metropolitane functies beschikken dan op grond van hun omvang was te verwachten. Dit geldt met name voor de aanwezigheid van het bedrijfsleven, internationale organisaties en de wetenschap. Deze studie ziet kansen voor Nederlandse steden om van elkaars nabijheid te profiteren om te komen tot 'borrowed size' en adviseert de kracht van de regio voorop te stellen om internationaal te kunnen concurreren.

Het ESB-artikel [Van agglomeratie- naar netwerkkracht](#) concludeert dat polycentriciteit positief kan bijdragen aan de creatie van metropolitane functies en aan de economische groeiprestaties. Hiermee heeft Nederland, met zijn bij uitstek polycentrische stedelijke structuur, een troef in handen. Dit sluit ook aan bij het artikel ['Regiosteden doen niet meer onder voor megasteden'](#) van onderzoeker Evert Meijers (TU Delft).

Toelichting bij de aanbevelingen

1. Ontwikkel en verbind stadscentra en andere economische hot spots

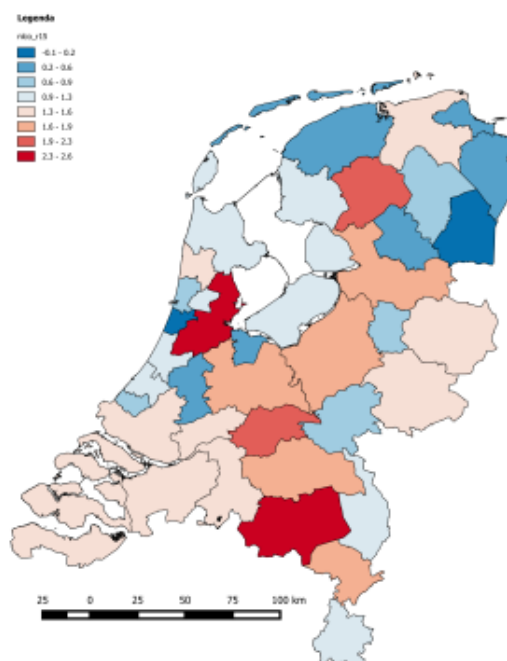
Voortgaande trek naar de (grote) stad

Steden en de centra daarbinnen zijn in toenemende mate de hot spots voor economische ontwikkeling. Er is het afgelopen decennium in Nederland, Europa en ook mondiaal sprake van een demografische en economische trek naar de stad (zie o.a. het CBS-bericht. [Bevolkingsgroei concentreert zich in de 30 grootste gemeenten](#)) en daarbinnen in Nederland met name naar de vier grote steden.

Volgens het recente Rijksbericht [De stad is in trek](#) over het onderzoek van professor Pieter Tordoir gaat ook in de toekomst deze trek naar de stad onverminderd door, waarbij vooral jonge, hoger opgeleide huishoudens hun heil hier zoeken, dicht bij voorzieningen en zo dicht mogelijk bij het werk. Dit stelt hen in staat om een vol, gevarieerd en aangenaam leven te leiden, met name in het spitsuur van hun leven (25-40 jaar), waarin werk (carrière) zorgtaken (met name voor kinderen en familie) en vrijetijd vaak moeten worden gecombineerd.

De grootste economische groei vindt dit jaar plaats in de stadregio / mainport [Amsterdam](#) (zie ook het bericht [hard](#), met een groeiprognose van 3%) en in de regio / brainport [Eindhoven](#), dat al jaren met ca. 3% per jaar groeit. Hiermee stijgen zij ver uit boven het landelijk gemiddelde en dat van Zuid-Holland, zoals de volgende kaart toont:

Prognose regionale economische groei 2015, in %



Bron: [Gerlofrienstra.com](#)

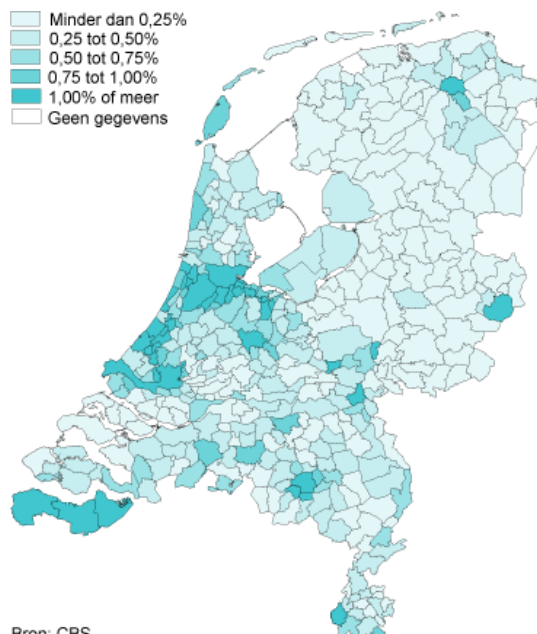
Werk samen

En kies daarbij bijvoorbeeld voor de door Riens Dijkstra voorgestelde [De Nederlandse aanpak in stedenbouw](#), gebaseerd op een goede analyse en probleemstelling, gevolgd door openhartige samenwerking, zonder ingewikkelde hiërarchie. Werk o.a. binnen de Agenda Stad dat het kabinet met betrokkenen is gestart samen om onze steden als groeimotor van de economie zo goed mogelijk te benutten.

Omdat mensen en bedrijven volgens [De stad is in trek](#) zich steeds meer over en door grenzen van gemeenten en provincies heen bewegen is een andere manier van overheidssturing cruciaal. Een manier die niet zo zeer kijkt naar welke bestuurslaag waarvoor verantwoordelijk is, maar hoe kansen kunnen worden gecreëerd en problemen kunnen worden aangepakt. Dit sluit ook aan bij de

ervaringen van de Amsterdamse ex-wethouder Gehrels in het artikel [Steden kansloos zonder eendracht](#), in de internationale strijd om kennis, kunde en kapitaal. **Voor de provincie Zuid-Holland zijn met name de samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de andere Randstadprovincies en het rijk cruciaal om van Zuid-Holland en de Randstad een succes te maken.**

Het PBL-rapport [De vaart der volkeren](#) beschrijft de betekenis van buitenlandse bedrijvigheid voor de regionale economie, die die zich vooral rond Amsterdam concentreert. Zie ook het bericht. [2014: Record aantal buitenlandse bedrijven naar regio Amsterdam](#). Amsterdam vormt niet alleen een magneet voor buitenlands kapitaal, maar ook voor buitenlandse kenniswerkers. Zo toont de CBS-publicatie [Expat: wanneer ben je het?](#) op de volgende kaart dat buitenlandse werknemers met een hoog loon met name rond Amsterdam, Den Haag en Leiden wonen:



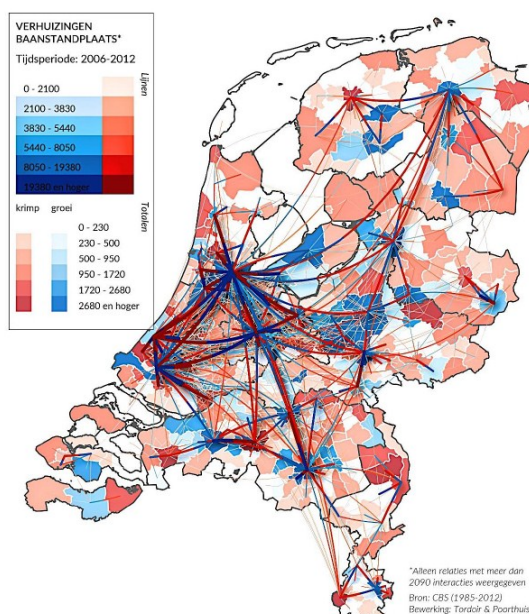
Bron: CBS

Bron: [CBS](#)

Meng en wees flexibel

Een sterk stedelijk netwerk is gebaat aan een grote rijkdom en diversiteit aan mensen, activiteiten, functies en voorzieningen die elkaar bestuiven en versterken. De volgende kaart toont de trek naar de stad:

Figuur 4.8 Verhuizingen van baan of werkplek van personen, 2006-2012
Stromen (minimum 2000 werkplekhuizingen) en gemeentelijke saldi



Toelichting / leeswijzer: zie tekstkader p. 39
Bron: CBS Sociaal Statisch Basisbestand, bewerking Poorthuis/Tordoir (zie tekstkader p. 7)

Bron: [De veranderende geografie van Nederland](#) (p. 40)

Meng: want vooral sterk gemengde steden met veel instellingen voor hoger onderwijs blijken in praktijk vaak creatieve broedplaatsen waar relatief veel nieuwe producten en diensten met hoge toegevoegde waarde worden ontwikkeld (zie o.a. de [Presentatie](#) van Wim Hafkamp van het NICIS bij de afgelopen VNG bestuurdersdag in maart over Kennis voor Krachtige Steden). Stimuleer en faciliteer daarom als provincie en gemeenten zowel ruimtelijk als economisch de ontmoeting en uitwisseling van kennis en creativiteit. Sinds de studie 'Rise of the Creative Class' (2002) van Richard Florida staat het werven van creatieve stedelijke kenniswerkers hoog op de politieke en bestuurlijk agenda. Die trend zet voorlopig door. In het recente artikel [Where Millennials Are Moving Now](#) wijst hij erop dat jongeren in de VS stedelijk wonen hoog waarderen en daarbij hogere huizenprijzen, minder kans op een vaste baan en het uitstellen van kinderen accepteren. Die woonkeuze wordt al jong gemaakt en is daarna vaak blijvend. Het rapport [The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America](#) beschrijft de opmars van innovatieve stadswijken. Ze zijn compact, digitaal verbonden, goed bereikbaar met het openbaar vervoer en bieden woningen, werkruimtes en stedelijke voorzieningen (o.a. horeca en winkels). De studie [De stad is in trek](#) laat zien dat vergelijkbare ontwikkelingen ook hier plaatsvinden. De PBL-publicatie [De stad: magneet, roltrap en spons](#) beschrijft de stad als magneet en sociaal-economische roltrap voor jongeren.

Wees flexibel: zo beschrijft de provincie Utrecht in de publicatie [De flexibele stad](#) de volgende drie belangrijke trends:

- van nieuwbouw naar hergebruik;
- van aanbod naar vraag;
- van maakbaarheid naar onvoorspelbaarheid.

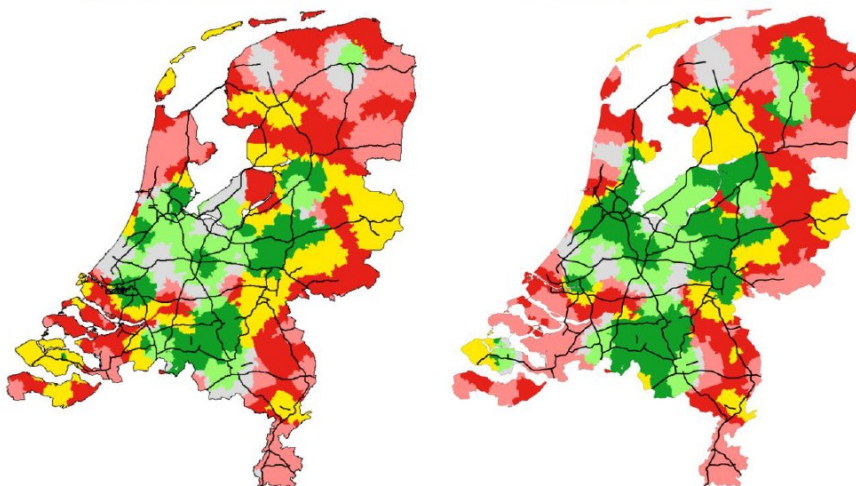
In het boek [Nieuwe perspectieven voor een verstedelijkte Delta](#) van Verduis wordt onze Zuidwestelijke Delta gezien als een complex adaptief systeem waar bij visievorming terdege kennis van dient te worden genomen, om van daaruit een concreet handelingsperspectief te ontwikkelen om de adaptieve planningspraktijk te kunnen verbeteren.

Het rapport [De veranderende geografie van Nederland](#) toont ook op kaart dat in Nederland, de Randstad en Zuid-Holland de (groot)stedelijke (diensten)economie vooral informatie- en persoonsgericht is:

Figuur 4.4 Trends en ombuigingen in werkgelegenheidsontwikkeling, 1985-2012 (afwijkingen van de gemiddelde nationale ontwikkeling in Z-scores)

a) Informatiegerichte activiteit

b) Persoonsgerichte activiteit



Donkergroen: vergroting voorsprong
Lichtgroen: verkleining voorsprong
Geel: van achterstand naar voorsprong

Grijs: van voorsprong naar achterstand
Donkerrood: verkleining achterstand
Lichtrood: vergroting achterstand

Bron: [De veranderende geografie van Nederland](#)

Versterk ook het kennisnetwerk en het ondernemerschap

Want onze economie en samenleving draaien steeds meer om en op kennis. Bevorder daartoe niet alleen de samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden ('triple helix'), maar ook de samenwerking tussen universiteiten en hogescholen. De spin-offs in de vorm van innovatieve en competitieve producten en diensten die het resultaat zijn van deze samenwerkingen en de valorisatie van de ontwikkelde kennis vormen belangrijke bouwstenen van onze economie.

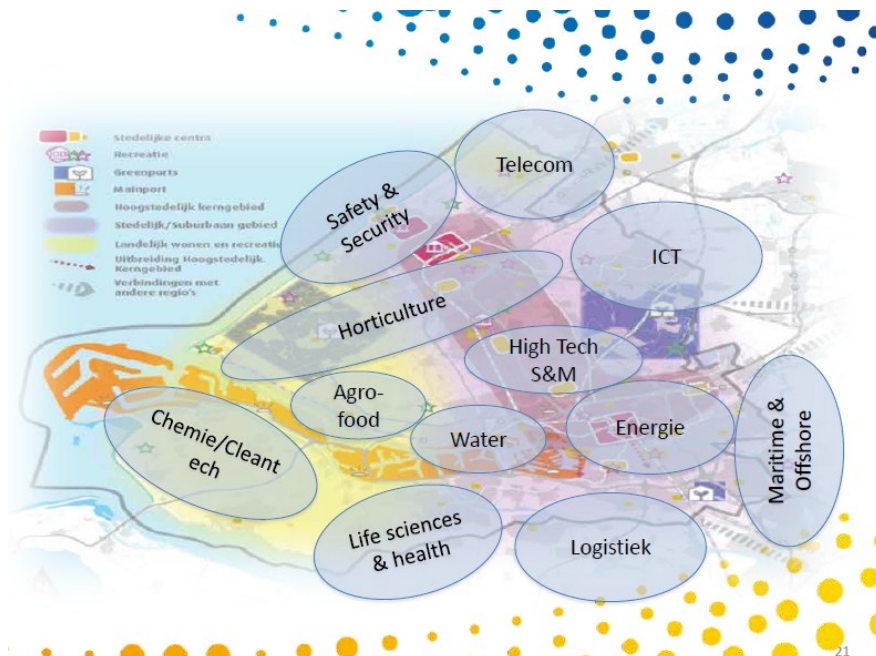
Provinciale verantwoordelijkheid: de provincie is immers de overheid die primair verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van de regionale economie waarin kennisnetwerken en ondernemerschap steeds belangrijker worden.

Versterk ook de kwaliteit van de fysieke netwerken (zie de tweede aanbeveling 'Werk aan een samenhangend multimodaal stedelijk netwerk'): want de omvang en kwaliteit van de fysieke netwerken - zoals voor informatie, mensen, goederen, water en natuur - kunnen de economische ontwikkeling helpen of hinderen (bij gebrek aan omvang en kwaliteit).

Prioriteit: bij het versterken van het kenniswerk geldt de vraag waar wij internationaal in willen uitblinken: in welke samenwerkingsverbanden, activiteiten en sectoren zit onze kracht?

Bij die samenwerkingsverbanden gaat het niet alleen om een **betere samenwerking** tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden (triple helix), maar ook om een beter samenwerking tussen de kennisinstellingen zelf, zoals tussen universiteiten en hogescholen en tussen de universiteiten van Leiden, Delft en Rotterdam, omdat die kennis vaak sterk complementair is en bij voorkeur leidt tot 'cross overs', uitmondend in innovatieve producten en diensten met een hoge toegevoegde waarde. Daarbij geldt [Wetenschappelijke kennis laat startups bloeien](#). De Volkskrant kopte begin dit jaar [Startups in de polder zijn geldmagneet](#).

Niet alleen onze kennisinstellingen zijn vaak complementair, maar dit geldt ook voor de grote diversiteit aan sterke economische clusters in de deltametropool (zie het volgende kaartbeeld) en in Zuid-Holland. Ook hier zijn er mogelijkheden voor samenwerking en synergie via 'cross overs', uitmondend in innovatieve producten en diensten met een hoge toegevoegde waarde. Die kruisbestuiving treedt met name op bij gerelateerde diversiteit, waarbij verschillen kennis en expertise worden overbrugd en benut.



Bron: [Presentatie Lucas Vokurka op VNG-bestuurdersdag 2015](#)

Dit advies en deze notitie richten zich vooral tot de versterking van de fysieke netwerken. De versterking van het kennisnetwerk komt in andere PAL-lezingen en -adviezen aan bod, waaronder in ons advies [Tien kansen voor een nieuw college](#), met als zesde kans 'Kies voor schone en slimme groei'.

Dit laat onverlet dat de provincie samen met medeoverheden de ontwikkeling van kennisnetwerken, economische verbanden, scienceparken en campussen dient te ondersteunen, evenals de ontwikkeling van diverse vormen van

ondernemerschap, zowel privaat als publiek. Want het [Ondernemerschap in Nederland blijft achter](#) in mondiaal perspectief volgens het World Economic Forum, door **weinig innovatieve producten en diensten en weinig doorgroeiende starters**. In dit perspectief is het nieuwjaarartikel [Kiezen voor kansen](#) van Maarten Camps, SG bij EZ, dan ook goed te plaatsen, waarin hij pleit voor meer ruimte voor vernieuwing.

Er is dus nog een lange weg te gaan, waarbij de regio Eindhoven een gunstige uitzondering en Zuid-Holland wellicht wat kan leren van de Brabantse samenwerkingscultuur, zoals geroemd door burgemeester van Gijzel van Eindhoven (zie het interview in [Binnenlands Bestuur](#) van dit voorjaar). Deze regio was volgens het [Intelligent Community Forum](#) in 2011 de slimste van de wereld, waarbij die samenwerkingscultuur ook door dit Forum wordt geroemd (zie o.a. op het bericht ['Eindhoven is slimste regio ter wereld'](#)).

De Nederlandse economie heeft uiteraard ook sterke punten. Zo blijkt uit het [Global Information Technology Report 2014](#) van het World Economic Forum dat mede door een goede digitale infrastructuur Nederland zijn toppositie (mondiaal de vierde plek) in het gebruik van ICT consolideert. Dit rapport constateert in Nederland wel een gebrek aan durfkapitalisten die willen investeren in ICT start ups. Met de onlangs opgerichte [StartupDelta](#) voor innovatieve startups wil het kabinet de economie en het ondernemerschap in Nederland versterken.

Een geslaagde inzet op het behoud en werven van kennis, kunde en kapitaal (dus investeringen en talent) draagt ook bij aan de werkgelegenheid. Want uit onderzoek blijkt dat hoogopgeleiden economische groei en werkgelegenheid creëren. In het rapport [Trickle down in de stad](#) van Platform31 wordt beschreven in hoeverre er sprake is van een 'trickle down' effect, waarbij lager opgeleiden hiervan profiteren. Dit rapport toont dat dit helaas zeer beperkt geldt voor de harde kern van vaak laagopgeleide werklozen in stad. Dit effect is mede beperkt door verdringing op de arbeidsmarkt, waarbij hoger opgeleiden onder hun niveau werken. Wellicht dat dit verdringingseffect bij gunstiger economische omstandigheden en een krappere arbeidsmarkt minder optreedt, doordat meer hoger opgeleiden een baan op hun niveau vinden. De economische vooruitzichten zijn wereldwijd en voor de westerse landen echter weinig gunstig, want volgens de meest recente [World Economic Outlook](#) van het IMF zwakt door de vergrijzing in de westerse landen en opkomende economieën als China en Rusland de groei wereldwijd af. En ondanks de digitalisering en robotisering neemt zowel in westerse landen als in China de stijging van de arbeidsproductiviteit af.

Ontwikkel en verbind interactiemilieus

Volgens het boek [De Hollandse Metropool](#) (2012) van Maurits de Hoog is voor de kwaliteit van metropolen naast het investeren in bereikbaarheid het minstens zo belangrijk om te investeren in grootstedelijke interactie: in campussen, zakencentra, musea, convention centres, metropolitane parken, cultuurclusters, badplaatsen, uitgaanscentra en winkelgebieden - in plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Hij constateert dat waar in Amsterdam de clusters geconcentreerd zijn gebleven binnen de Ring A10, de zuidelijke metropool zich beweegt tussen Scheveningen en het Rotterdamse Zuidplein.

Het artikel [Het succes 'om de hoek'](#) gaat in op de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam, waarbij de stad goed bereikbaar is vanuit de stad en de regio vanuit de regio, maar waarbij de interactie tussen beide onder druk staat als ze elkaar niet kunnen bereiken. Dit leidt tot een ongewenste tweedeling tussen de ontwikkeling van een automilieus in de regio en een fiets- en voetgangersmilieu in het stadscentrum. Bij afslagen ontstaan dan toch weer files, bij parkeergarages wachtrijen, bij stations lange looproutes en onprettige drukte. Terwijl de grootstedelijke interactiemilieus ook de regio nodig hebben om te functioneren, en de regio de grootstedelijke interactiemilieus om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats.

Volgens het artikel [De Startup City werkt alleen als stad](#) is de kenniseconomie meer gebaat bij de ontwikkeling van stedelijke interactiemilieus (centra voor uitwisseling en ontmoeting) dan van campussen. Het belang van interactiemilieus is momenteel ook onderwerp van [Onderzoek](#) door de TU-Delft, Vereniging Deltametropool en DRO Amsterdam.

Bescherm en ontwikkel water, groen en publieke ruimte in de stad

Aantrekkelijke stedelijke centra, rijk aan historie en identiteit en aan detailhandel, culturele, onderwijs- en andere voorzieningen blijken een grote sterke aantrekkingskracht te hebben op investeerders en talent. Amsterdam vormt hiervan het voorbeeld bij uitstek, maar ook in Zuid-Holland liggen hier kansen. Het is zaak voor de provincie, MRDH en gemeenten om de functiemenging hier beter mogelijk te maken en om economisch zwakkere maar maatschappelijk belangrijke functies als groen, water, erfgoed en (andere) publieke (ontmoetings)ruimte hier te behouden en kwalitatief te versterken. Maak dit groen en water in de stad zo mogelijk onderdeel van het sterk groenblauw netwerk dat stad en land verbindt (zie de derde aanbeveling). Verder toont de Atlas voor Gemeenten 2015 met als special erfgoed: [Oude steden hebben de toekomst](#). Zie ook het Volkskrantbericht hierover [Monumentale stad bloeit als nooit tevoren](#).

Van kwantiteit naar kwaliteit

De omslag in focus van kwantiteit naar kwaliteit geldt niet alleen voor mobiliteit, werken en winkelen (met een krimpende vraag naar kantoor- en winkelruimte), maar ook voor wonen. Zie o.a. het rapport [Regionale transformatieopgaven woningmarkt](#), waarin gepleit wordt voor regionale samenwerking op de woningmarkt en een omslag van kwantiteit naar kwaliteit. Bij de kwalitatieve opgaven op de woningmarkt gaat het om concrete zaken als betaalbaarheid, aanpasbaarheid (aan zorg en vergrijzing) en voldoende investeringen in onderhoud en duurzaamheid (vooral ter vermindering van het energiegebruik).

Er is sprake van een tweedeling op de woningmarkt: [Randstad versus de rest van Nederland](#), waarbij er vooral in de Randstad nog bijgebouwd zal moeten worden: [Tot 2040 zijn één miljoen nieuwe woningen nodig](#). Gelukkig kopte de Neprom onlangs [Verkoop nieuwbouwhuizen trekt verder aan](#).

De publicatie [Stimuleren stedelijk wonen. Verstedelijking Zuidvleugel](#) in het kader van het MIRT-onderzoek geeft aan dat ruim 80% van de mensen in stedelijk gebied wil wonen. Dit geldt ook voor gezinnen, die niet alleen vanuit economisch maar ook sociaal oogpunt gewenst zijn in de stad. Zo kwam de gemeente Rotterdam recentelijk met het persbericht [Rotterdam gaat voor meer gezinnen in wijken rondom centrum](#). In dit kader wordt er o.a. geëxperimenteerd met droomstraten waarop het een maand lang voor kinderen veilig spelen is.

Ook de [Outlook grondexploitaties 2015](#) laat zien dat er sprake is van een [Sterke schifting in gebiedsontwikkeling](#), waarbij in de sterke (vooral stedelijke) regio's vastgoedprojecten versneld tot ontwikkeling komen, terwijl in perifere gebieden gebiedsontwikkeling een stuk moeilijker wordt. Overigens zijn er ook binnen Zuid-Holland relatief perifere gebieden waar (op termijn) demografische krimp op zal treden (waaronder op enkele Zuid-Hollandse eilanden).

Zorg ook voor vitale (winkel)centra

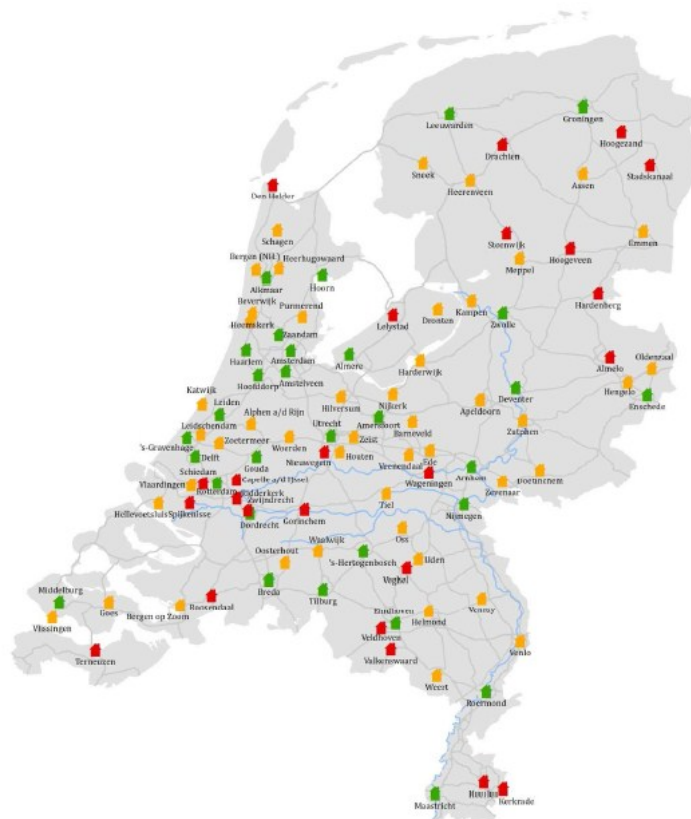
De volgende kaart toont de economische vitaliteit van 100 kernwinkelgebieden binnen de grootste stedelijke centra. De top van het klassement wordt gevormd door grote steden met een aantrekkelijk voorzieningenaanbod in een compact en aantrekkelijk (historisch) centrum. Dit vertaalt zich onder meer in weinig leegstand. In Zuid-Holland wisselt het beeld sterk: er is zowel sprake van groei (groen), stagnatie (geel) als krimp (rood), waarbij veel winkelcentra in de regio Rotterdam er niet goed voor staan. Recent onderzoek ander onderzoek sluit hier op aan: [Consumenten besteden meer in sfeervolle centra](#).

Uit een recente analyse van de adviesbureaus Roots en AnalyZus blijkt: [Vraag naar winkelruimte groeit in slechts drie gemeenten](#). De totale behoefte aan winkelruimte in Nederland neemt de komende tien jaar met gemiddeld 14,5 procent af. De ING kopte onlangs [Winkelgebied 2025: breken met het verleden](#), want alleen kansrijke winkelgebieden, ingericht op de wensen en eisen van de 21e eeuw, zullen de verandering naar 2025 doorstaan.

En [Bouw geen winkelcentra aan de stadsrand](#), want daar is geen behoefte aan volgens het onderzoek 'Nieuwe Centra in Nederland; het krachtenspel in de arena van de stedelijke ontwikkeling'.

Gezien de huidige leegstand (op dit moment 10% volgens [Overbewinkeling.nl](#)) en de voorziene krimp van het winkeloppervlak in Zuid-Holland dient de provincie zich vooral te richten op het behoud en versterken van compacte stedelijke winkelcentra. PS hebben eind vorig jaar dan ook besloten om een onafhankelijke commissie voor de detailhandel op te richten omdat zij behoefte hebben aan een

tijdiger en geobjectiveerder feitenanalyse van de lokale, regionale en bovenregionale effecten van gemeentelijke detailhandelsplannen. GS hebben in lijn hiermee eind vorig jaar in de Verordening ruimte een [Partiële wijziging](#) opgenomen 'inzake hervorming advisering over detailhandelsplannen', waar PS in het voorjaar van 2015 mee hebben ingestemd.



Bron: [Vitaliteitsbenchmark centrumgebieden](#)

2. Werk aan een samenhangend multimodaal stedelijk en regionaal mobiliteitsnetwerk

Stimuleer de totstandkoming van een samenhangend multimodaal stedelijk en regionaal mobiliteitsnetwerk en ontwikkel dit met name tussen en binnen de steden. Met dit netwerk worden de bestaande ruimte en infrastructuur (voor auto, OV en tweewieler) beter verknoopt en benut, waardoor dit bijdraagt aan meer samenhang en verbinding tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

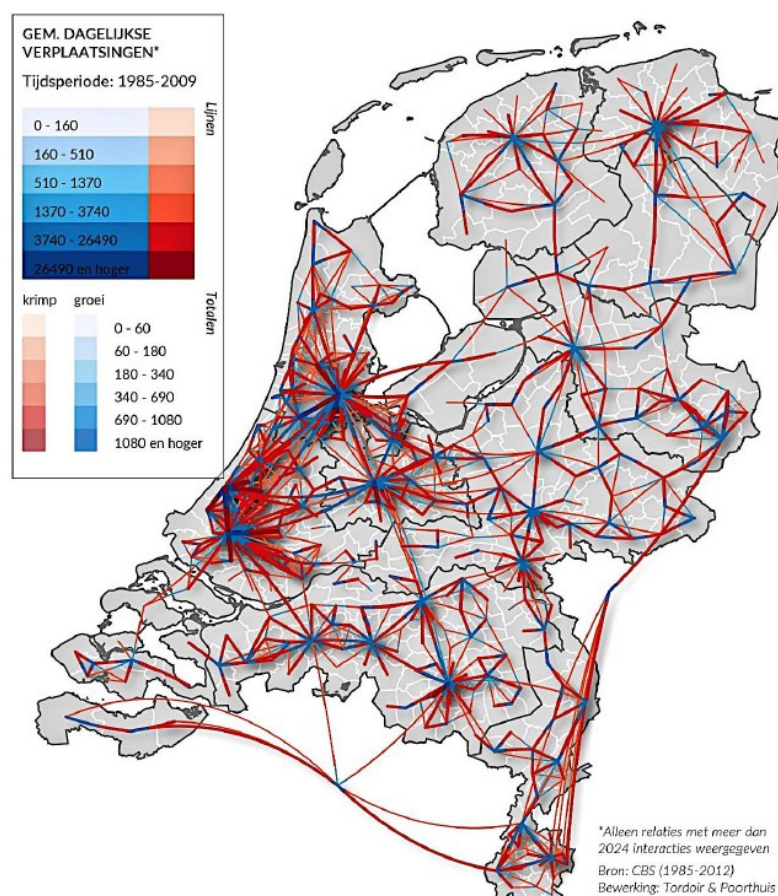
Het verbeteren van de **multimodale bereikbaarheid** binnen de Randstad vormt een essentieel onderdeel van een sterk stedelijk netwerk. Door de fysieke bereikbaarheid tussen gemeenten, stedelijke netwerken en metropoolregio's te versterken profiteren zij meer van elkaars mensen, bedrijven en voorzieningen (ook wel bekend als 'borrowed size').

Verder pleiten wij voor een **betere samenhang en verbinding tussen provinciaal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid**. Met de [Visie Ruimte en Mobiliteit](#) heeft de provincie stappen in de goede richting gezet.

Zorg ervoor dat de overstap tussen de diverse modaliteiten eenvoudig, logisch en comfortabel is, zodat reizigers hier ook graag gebruik van maken en dit multimodale netwerk door een zo groot mogelijk groep goed te gebruiken is, dus ook voor ouderen, toeristen en minder validen (wat pleit voor een simpele OV-chipkaart).

De volgende kaart toont dat het druk is en steeds drukker wordt in de Randstad, waardoor investeringen in infrastructuur vooral hier zullen renderen.

Figuur 4.10 Gemiddelde dagelijkse verplaatsingen (incl. België en Duitsland), periode 1985-2009, naar herkomst- en bestemmingsgemeente

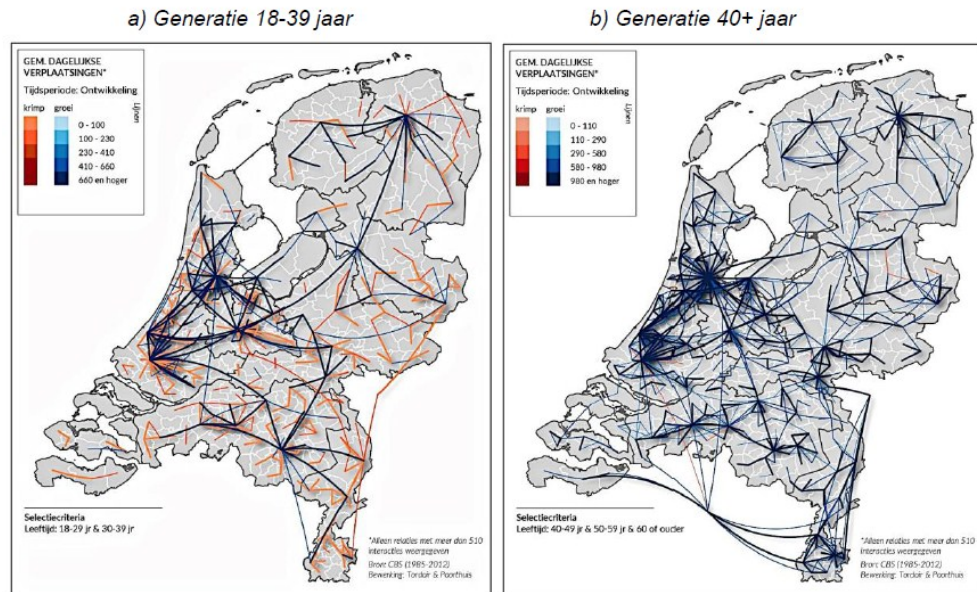


Bron: [De veranderende geografie van Nederland](#) (p. 43)

Werk aan een sterk Randstedelijk multimodaal mobiliteitsnetwerk

Volgens het rapport [De veranderende geografie van Nederland](#) bewegen de hoger opgeleiden, jongere generaties, alleenstaanden en tweeverdieners zich steeds meer binnen uitgestrekte interstedelijke netwerken, waarbij de Randstad voor hen in toenemende mate één stedelijk geheel vormt (zie de volgende kaart).

Figuur 4.11 Verandering van de verplaatsingenstructuur: generatie-effect, '85-'09
Verandering tussen de periodes '85-'98 en '99-'09. Blauw=toename;
rood=afname

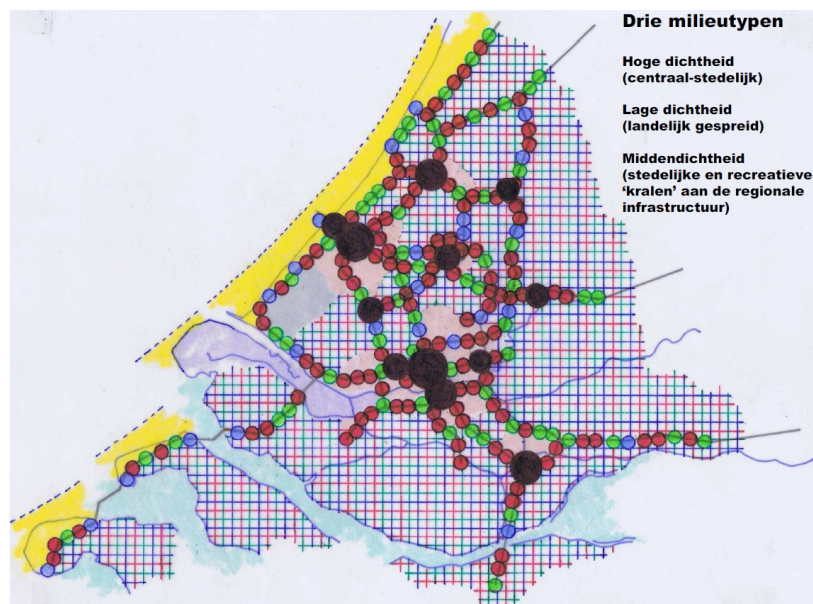


Bron: [De veranderende geografie van Nederland](#) (p. 45)

Zorg met name voor een goede multimodale bereikbaarheid voor de dikke vervoersstromen tussen en binnen de steden. En zorg vanwege de sterke verwevenheid in de Randstad van de stedelijke en plattelandseconomie ook voor goede multimodale verbindingen tussen stad en land en goede overstapmogelijkheden tussen die modaliteiten, met name om van de auto (de dominante vervoersmodaliteit) over te stappen naar OV en fiets om de stadscentra te bereiken. Inmiddels hebben de gemeenten Amsterdam in de [Uitvoeringsagenda Mobiliteit](#) en Utrecht in de [Toekomstvisie Utrecht Centrum: a Healthy Urban Boost](#) ervoor gekozen om de fietser en voetganger in het stadscentrum ruim baan te geven en de auto hier te weren. Zo gaat de gemeente Amsterdam in de wijken acht ondergrondse parkeergarages bouwen en aan de rand van de stad P&R-voorzieningen realiseren.

Versterk de samenhang en verbinding tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid

In de PAL-conferentie uit 2010 over mobiliteit toonde Steef Buijs de volgende 'kralenkaart', gericht op het versterken en benutten van de samenhang en verbinding tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid:



Zie de weginfrastructuur als integraal onderdeel van de ruimte(lijke kwaliteit) en ontwikkel deze infrastructuur ook als integraal onderdeel van de ruimte. Zodoende wordt de samenhang en verbinding tussen ruimtelijk en mobiliteitsbeleid versterkt. Bij de ruimtelijke kwaliteit gaat het om gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. Het gaat naast bereikbaarheid dus ook om de verblijfskwaliteit, waaronder de kwaliteit van de voorzieningen en van de fysieke leefomgeving (waaronder ook schoon, stil en veilig). Verder blijkt in praktijk hoogwaardig stedelijk OV, zoals een hoogwaardig metronet, vaak in hoge mate sturend voor de ruimtelijke ontwikkeling, die vooral rond die stations plaats zal vinden (o.a. Londen vormt hiervan een goed voorbeeld).

Werk aan en met betere multimodale verkeersmodellen

Want volgens het rapport [Nederland fietsland](#) kunnen de huidige verkeersmodellen de effecten van fietsmaatregelen niet goede voorspellen. Daarmee ontbreekt inzicht in de efficiëntie van de hele keten. Zo bevatten volgens dit rapport het Landelijk Model Systeem, het Nieuw Regionaal Model en de Regionale Benuttingsverkenner, die door Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten worden gebruikt bij besluiten over mobiliteitsinvesteringen, onvoldoende informatie over de fiets. Volgens dit rapport zijn de huidige modellen niet gebouwd om beleidsmatig of verkeerskundig bruikbare informatie over het fietsgebruik te leveren. Ook zijn volgens dit rapport de effecten van andere maatregelen (wegennet, openbaar vervoer) op het gebruik van de fiets zijn niet bekend, waarmee deze modellen een cruciale schakel missen in de mobiliteitsketen.

Anticipeer op veranderend autobezit en -gebruik onder jongeren en ouderen

In Europa, de VS en Japan beschikken jongere generaties, met name de stedelingen, minder vaak over en maken vaak ook minder gebruik van de auto dan oudere generaties. Dit geldt vaak ook ten opzichte van de voorgaande generatie toen die nog jong (twintiger) was. Zo kopte het CBS in 2013 [Autobezit jongeren daalt](#). Dit wordt voor een deel verklaard door de trek naar de stad, die het autobezit duurder en minder praktisch en noodzakelijk maakt. Met de snelle technologische ontwikkeling en opkomst van mobiel internet neemt de noodzaak tot autobezit af en zijn er volop kansen om op andere wijze in de bereikbaarheid te voorzien. Hierdoor wordt b.v. het autodelen (zie [Deelauto.nl](#) voor alle mogelijkheden in Nederland), maar ook het je per auto laten vervoeren (o.a. Uber en Rentabob) eenvoudiger en voordeliger dan per traditionele taxi. Ook het autodelen is volgens het Trouw-artikel [De eigen auto raakt langzaam uit de tijd](#) snel in opkomst: het aantal deelauto's is in Nederland in 1 jaar tijd mee dan verdubbeld. Het gaat om een stedelijke trend en absoluut gezien (nog) om kleine aantallen. Het (betaald of onbetaald) meerijden kan mogelijk ook als alternatief of aanvulling gaan fungeren voor het regionaal openbaar vervoer om de bereikbaarheid van het platteland op peil te houden en te verbeteren. Dit verminderde autobezit- en gebruik pleit ook sterk voor multimodaliteit, waarmee stedelingen hun weg kunnen vinden voor werk en vrije tijd.

Aan de andere kant geldt dat **ouderen** ten opzicht van eerdere generaties welvarender zijn en gezonder ouder worden en **meer beschikken over en meer en langer gebruik maken van de auto**, waardoor het totale autogebruik in Nederland (uitgedrukt in het totale aantal reizigerskilometers per auto) volgens het [Mobiliteitsbeeld 2014](#) al ca. tien jaar vrijwel stabiel is (tussen de 135 en 138 miljard, met 2008 als hoogtepunt, volgens de [Kerngegevens](#)). **Dit vraagt om een wegennet dat in toenemende mate rekening houdt met hun kenmerken (o.a. qua waarneming en handelingssnelheid)**. Het aantal OV-reizigerskilometers is volgens deze kerngegevens sinds 2004 met ca. 6,5% gestegen tot 23 miljard per jaar en het aantal fietskilometers is in die periode met 6,5% gestegen tot jaarlijks 15 miljard. Hiermee stijgt het marktaandeel van het OV en de fiets dus licht ten opzichte van de auto, die wel de dominante vervoersmodaliteit blijft. **Per Nederlander is de afgelopen tien jaar de totale mobiliteit (exclusief vliegverkeer) niet gestegen maar licht gedaald**. Want volgens [Statline van het CBS](#) groeide de bevolkingsomvang in Nederland van 16.259.377 in januari 2004 tot 16.833.769 in januari 2014, ofwel +3,5%, terwijl de totale mobiliteit volgens de [Kerngegevens](#) in de periode 2004-2013 toenam van 182,5 naar 184 miljard reizigerskilometers, ofwel +0,8%).

3. Realiseer een sterk provinciaal (snel)fietsnetwerk en sterk groenblauw netwerk dat stad en land verbindt

Werk aan een sterk provinciaal (snel)fietsnetwerk

Werk aan een sterk provinciaal (snel)fietsnetwerk met name tussen en binnen de steden en benut daarbij waar mogelijk het groenblauwe netwerk, waaronder de wegen langs het bestaande (historische) waternetwerk dat de stedelijke centra onderlinge met elkaar verbindt. Ontwikkel dit als onderdeel van een sterk multimodaal stedelijke netwerk waarin dit **(snel)fietsnetwerk** goed verknoopt is met het auto- en OV-netwerk. Het College van Rijksadviseurs geeft in hun rapport [Nederland fietsland](#) aan dat door op een hoger schaalniveau in te zetten op fietsnetwerken grote investeringen in (snel)weginfrastructuur kunnen worden bespaard. Hieruit blijkt bovendien dat de bijdrage van de fiets aan een concurrerend, bereikbaar en leefbaar Nederland niet alleen positief, maar ook kostenefficiënt is. Dit rapport laat zien dat de fiets een katalysator is voor concurrerende, leefbare en gezonde steden en dorpen en daarmee de sleutel in de transitie naar duurzame mobiliteit en verstedelijking.



Bron: [Nederland fietsland](#)



Bron: [Nederland fietsland](#)

Kortom, met een sterk (snel)fietsnetwerk profiteren wij optimaal van onze in internationaal perspectief sterke fietsinfrastructuur en ons intensieve fietsgebruik en verbeteren wij relatief snel en met beperkte inzet van ook de

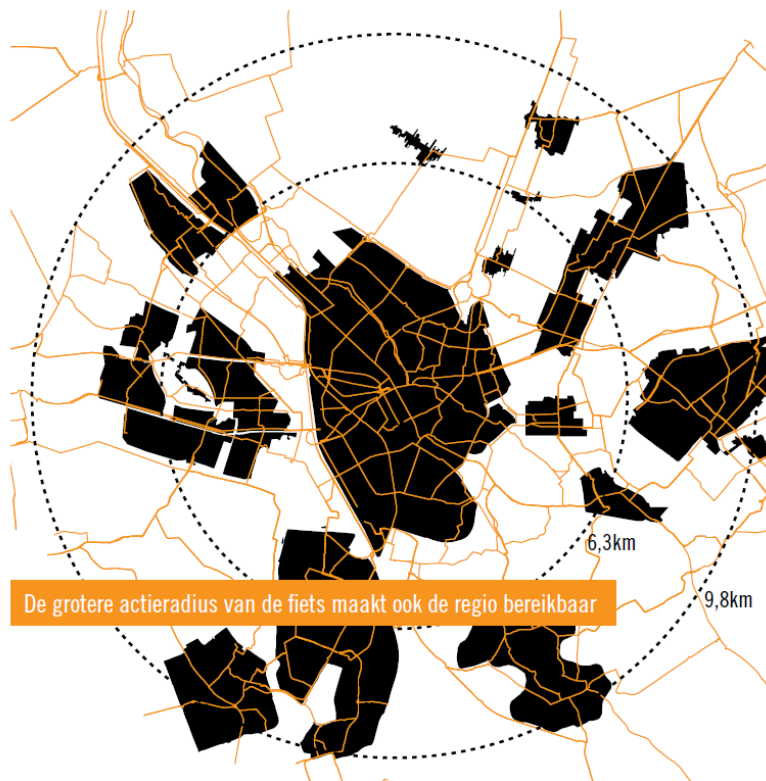
komende jaren schaarse publieke en provinciale middelen de bereikbaarheid, de gezondheid, het welzijn de welvaart en de leefomgevingskwaliteit voor onze bewoners en bezoekers.

E-bike

Met zo'n snelfietsnetwerk profiteren wij ook optimaal van de sterke opkomst van de e-bike. Zo kopte de Volkskrant onlangs [Accell profiteert van de e-bike](#), waarbij zij in 2014 hier 14% meer van verkochten en de e-bike nu verantwoordelijk is voor 40% van het totaal aantal verkochte Accell-fietsen (o.a. Batavus, Sparta en Koga). Dit vertaalt zich uiteraard ook in het aantal per e-bike afgelegde kilometers, dat vorig jaar bedroeg. Volgens de [Mobiliteitsbalans 2013](#) legden 60-plussers in 2012 zelfs bijna een kwart van hun gefietste kilometers af op een e-fiets. Volgens het [Mobiliteitsbeeld 2014](#) bezit 10 procent van alle Nederlanders een e-fiets en wordt daarmee 12% van alle fietskilometers gemaakt (ofwel 1,8 miljard fietskilometer). De e-bike vergroot de actieradius van de fietser van stad tot regio.



Electrified Commuter Bike, Bron: [VANMOOF](#)



Bron: [Nederland fietsland](#)

Vooral het verleiden van automobilisten om de fiets te pakken doet veel voor de bereikbaarheid. Het gebruik van de e-bike en met name de speed e-bike (zie de volgende afbeelding en de video [40 zonder moeite](#)), vergroot de actieradius nog veel meer en kan de filedruk verder verminderen en daarmee investeringen in uitbreiding van het wegennet verder beperken.



Bron: Stromerbike.com

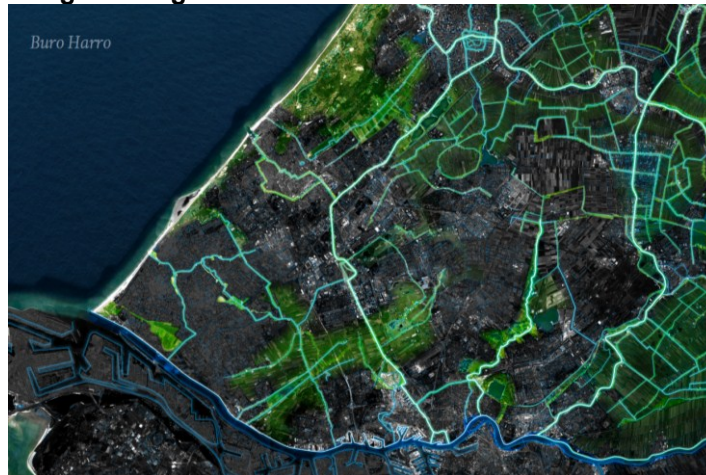
Speed e-bike, bron: Fietzersbond

Ontwikkel dit fietsnetwerk zo mogelijk samen met en ook als onderdeel van het groenblauwe netwerk (zie de vierde aanbeveling). Het is immers aangenamer fietsen langs water, over dijken en langs en door groen, zowel doordeweeks van en naar het werk als in de vrije tijd en zowel voor onze bewoners als bezoekers.



Bron: [Presentatie Abe Veenstra](#)

Het grofmazige waternetwerk



Bron: [Presentatie Abe Veenstra](#)

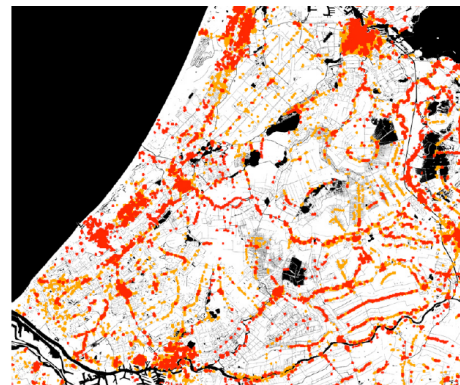
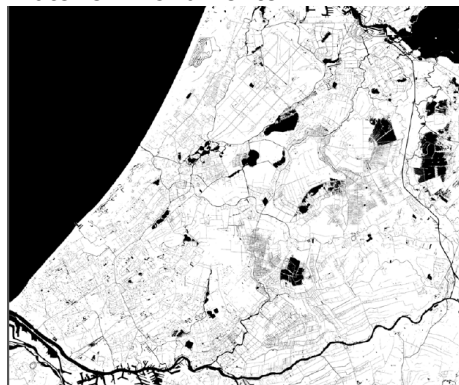
Het fijnmazige waternetwerk



Bron: [Presentatie Abe Veenstra](#)

Zie voor nadere uitleg ook onze notitie [Natuurlijk verder met een sterk groenblauw netwerk](#). Zodoende profiteren wij ook optimaal van onze meerkernige stedelijke structuur die, vergeleken met andere stedelijke regio's in Europa en de wereld waarmee wij concurreren, relatief rijk is aan groen en water (zowel binnen als buiten de stad). Doe dit bij voorkeur door het versterken en beter beleefbaar maken van het (veelal historisch) waternetwerk door over de dijken en langs de wegen die hier veelal al liggen een aantrekkelijk interstedelijk snelfietsnetwerk te ontwikkelen waarmee ons landschap en erfgoed (waaronder onze buitenplaatsen en landgoederen) voor onze bewoners en bezoekers op aantrekkelijk wijze wordt ontsloten. Ook hier geldt: goede plannen wortelen in het verleden (door te benutten wat er reeds is) en wijzen naar de toekomst.

Water en monumenten



Bron: [Presentatie Abe Veenstra](#)

Omdat langs dit waternetwerk van oudsher vaak al wegen liggen verwachten wij dat met inzet van bescheiden middelen veel maatschappelijke baten worden gerealiseerd. Door hierin te investeren worden maatschappelijke waarden op People (gezondheid en welzijn), Planet (de leefomgevingskwaliteit) als Profit (betere bereikbaarheid, aantrekkelijker vestigingsklimaat en ook aantrekkelijker voor toeristen) versterkt.

Dit fietsnetwerk stelt wel extra eisen aan en vraagt om investeringen, waaronder van de provincie, in de kwaliteit, veiligheid en capaciteit van het fietsnetwerk.

Want die zaken zijn vaak nog niet op orde. Zie o.a. het bericht [CROW aan de slag met SWOV-advies voor betere fietsinfra](#). Verkeersonveiligheid is een grote bron van maatschappelijke schade, die volgens het [Mobiliteitsbeeld 2014](#) in 2013 12,2 tot 14,5 miljard euro bedroeg, wat neerkomt op ruim twee procent van het BBP. Van de 570 verkeersdoden in 2013 waren er 184 fietser, in 90% van de gevallen door botsing met een gemotoriseerd voertuig. Het aantal ernstig gewonden is zelfs het hoogst onder fietsers (60 procent van alle ernstig gewonden). Vooral aanleg van rotondes en conflictvrije verbindingen dragen sterk bij aan de verkeersveiligheid van fietsers. Zie voor meer maatregelen o.a. de site van de [SWOV](#).

Verder kan ook een helmplicht voor de [High speed e-bike](#), voorzien per 1/1/2017, de veiligheid vergroten, al dient dit zo min mogelijk afbreuk te doen aan de aanschaf en het gebruik van zo'n snelle fiets, gezien het publieke belang van meer fietsgebruik over langere afstanden, met name als dit auto's van de weg haalt, waardoor de filedruk vermindert en/of er minder hoeft te worden geïnvesteerd in relatief dure uitbreiding (en onderhoud) van het autowegennetwerk.

Realiseer dit fietsnetwerk als onderdeel van een sterk groenblauw netwerk

Investeer in een samenhangend en hoogwaardig snelfietsnetwerk en richt de aandacht vooral op verbindingen tussen en binnen de steden. Benut voor een functioneel en aantrekkelijk fietsnetwerk waar mogelijk het bestaande groenblauwe netwerk, waaronder de wegen over de dijken en langs het bestaande (historische) waternetwerk dat de stedelijke centra al onderling met elkaar verbindt.

Want een sterk groenblauw netwerk dat stad en land dooradert en verbindt levert een belangrijke bijdrage aan aantrekkelijk, natuurrijk en waterrobuust stedelijk woon- en verblijfsklimaat.

Combineer waar mogelijk het groenblauwe en fietsnetwerk, waardoor er aantrekkelijke fietsroutes ontstaan. Dit geldt vooral wanneer een sterk groenblauw netwerk in de stad goed verbonden is met het groenblauwe netwerk daarbuiten.

Dit groenblauwe netwerk dat stad en land dooradert en verbindt heeft uiteraard ook een belangrijke functie in het klimaatbestendig en waterrobuust maken van onze steden, zowel tegen overstromingen en wateroverlast als tegen zomerse droogte en hittestress (voor mens en natuur), zie voor meer informatie onze notitie [Natuurlijk verder met een sterk groenblauw netwerk](#).

Wij pleiten ter maximalisering van de stedelijke kwaliteit en maatschappelijke waarden er juist voor dit groen en water hier te behouden, beter onderling te verbinden en waar mogelijk ook te versterken. Dit groenblauwe netwerk dooradert en verbindt bij voorkeur zowel stad als land (ook recreatief). Maak het beschikbare groen en water waar mogelijk onderdeel van dit groenblauwe netwerk.

Waar veel plannen (ook de studie [Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht](#) van de Vereniging Deltametropool en het College van Rijksadviseurs) voor stedelijke verdichting het groen en water vooral de stad uit duwen, waar dit groen en water vaak juist de hoogste maatschappelijke en economische waarde heeft. Dit is af te lezen aan de hogere waarde van stedelijk vastgoed aan of in de nabijheid van groen en water, waaronder aan grachten en parken.

In ons conferentieadvies [Met hart en hoofd voor groen](#) wordt die hogere economische waarde door groen en water nader toegelicht. Bij water achter een woning levert een huis bij verkoop gemiddeld 15% meer op en als de tuin grenst aan water dat in verbinding staat met een buitenwijkse plas is die meerwaarde bijna het dubbele. Uitzicht op een open landschap levert 12 % meer op en een park voor of achter de woning levert 6% meer op.

Door in centra en rond multimodale knopen functies meer en beter te mengen en de derde dimensie beter te benutten (dus meer de hoogte en de diepte in) kan er

worden verdicht en het stedelijk netwerk worden versterkt, zonder dat dit ten koste gaat van het groenblauwe netwerk in de stad.

Rijksadviseur infrastructuur en stad en toekomstig hoogleraar 'Urban Design' bij de faculteit Bouwkunde aan de TU Delft Rients Dijkstra toonde in zijn [Presentatie](#) bij de PAL-lunchlezing dat in de VINEX-locatie Leidsche Rijn een behoorlijk hoge stedelijke dichtheid is gerealiseerd, vergelijkbaar met de stad Utrecht, zonder hoogbouw. De PBL-publicatie [De stad: magneet, roltrap en spons](#) beschrijft de stad als magneet en sociaal-economische roltrap voor jongeren en als spons vanwege de toenemende bevolkingsdichtheid, want er komen hier steeds meer mensen te wonen, terwijl er nauwelijks wordt bijgebouwd.



Leidsche Rijn, bron: [Presentatie Rients Dijkstra](#)

Bied daarbij ook ruimte en werk aan meer en aantrekkelijker stadsranden

Door het groen en blauw van het groenblauwe netwerk o.a. in de vorm van meer robuuste vingers, lobben of scheggen (zie o.a. Amsterdam) de stad zowel in als uit te laten steken worden zowel de aantrekkelijkheid van de stadsrand als het contactvlak tussen stad en land door stadsrandverlenging vergroot. Zo wordt bij de Ontwerp structuurvisie Amsterdam 2040 het volgende kaartbeeld gepresenteerd, waarbij die groene scheggen behouden blijven:

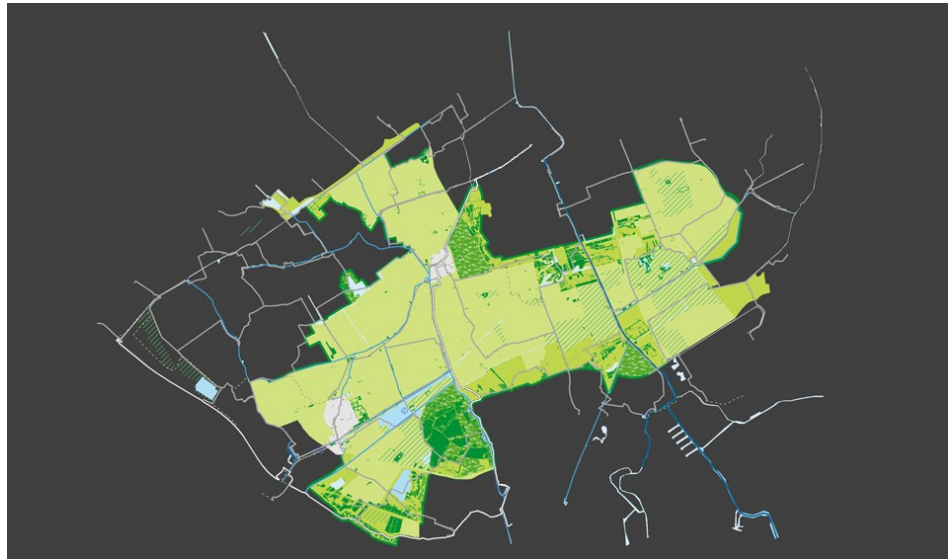


Bron: [Gemeente Amsterdam](#)

Aan die rand van stad en land met uitzicht op groen en water is het doorgaans aangenaam wonen, werken en recreëren, vooral als zowel de stad (met zijn stedelijke voorzieningen) als het land (met zijn natuur, water en weidsheid) dichtbij, makkelijk bereikbaar en toegankelijk en aantrekkelijk zijn ('best of both worlds').

Die stedelijke voorzieningen dienen uiteraard wel snel, comfortabel en veilig te bereiken zijn (dit pleit voor compacte steden met centrumvoorzieningen met veilige fietsverbindingen om die te bereiken).

Die bescherming van groen onder verstedelijkingsdruk is door de diverse overheden (o.a. met inzet van de reconstructiewet) de afgelopen decennia vrij succesvol gebeurd voor Midden-Delfland:



Bron: [Gebiedsprofiel Midden-Delfland](#)

Als overheden hoeft u slechts de markt (ook ruimtelijk) de mogelijkheden te bieden om hierin te investeren om in die randzones hoogwaardige woon- en werkmilieus te realiseren.

Met name het opruimen van leegstand en verrommeling in de stadsrand zorgt voor veel kwaliteitswinst.

Gezien de overvloedige leegstand, verloedering en verrommeling van die stadsrandzones zien we hier volop mogelijkheden voor herstructurering, transformatie en afbraak, waaronder naast hoogwaardig wonen en werken ook omzetting naar groen en water.

Versterking van het stedelijk netwerk zal dus soms betekenen dat de stad naar buiten wordt uitgelegd. Dit vormt uiteraard geen vrijbrief voor nieuwe stedelijke uitleg. Er moet immers voldaan worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierbij geldt de vraag: wat kan vanuit het versterken van het stedelijke en groenblauwe netwerk het beste op welke plek?

Uitbreiding rond multimodale knopen (veelal rond OV-stations die onderdeel vormen van Stedenbaan en het verdere stedelijke netwerk) blijft uiteraard wel wenselijk en mogelijk, waarbij de studie [Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht](#) veel geschikte locaties toont. Het is vooral zaak om kwaliteit aan het bestaand stedelijk gebied toe te voegen (dus liever 'niet meer van hetzelfde').

Stel verder als eis dat per saldo kwaliteit / maatschappelijke waarde wordt toegevoegd. Maatschappelijke kosten baten analyses kunnen helpen om de maatschappelijke meerwaarde beter inzichtelijk te maken en vruchteloze discussies over rode contouren of over wel of niet bouwen binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied te doorbreken. Nut en noodzaak van MKBA's bij ruimtelijke ontwikkelingen blijkt overigens een onderwerp van fel debat, waarbij ruimtelijk ontwikkelaars en de analisten / economen die die MKBA's uitvoeren elkaar vaak niet goed begrijpen. Volgens promovendus Els Beuker zou de [MKBA zou anders moeten worden ingezet](#), waarbij meer kansgestuurde en context- en locatiespecifieke ruimtelijke effecten van meer kwalitatieve van aard die beperkt in geld zijn te vertalen beter worden meegenomen.

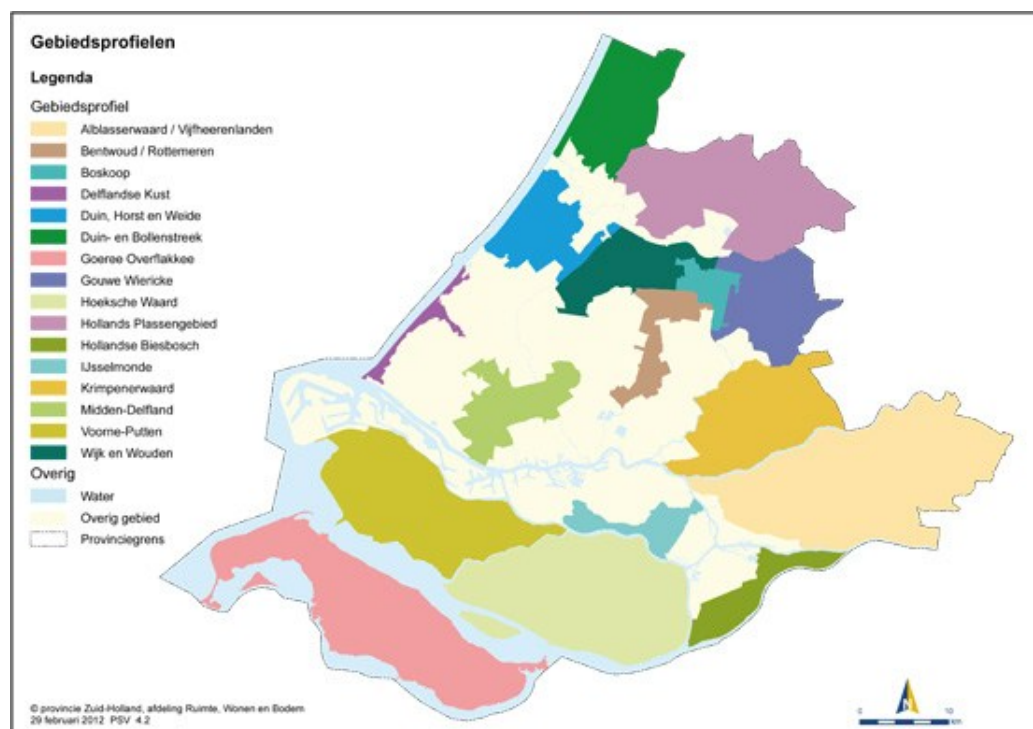
Versterk met gebiedsprofielen ook de stedelijke kwaliteit en identiteit

Benut de gebiedsprofielen om stedelijke kwaliteit en identiteit te identificeren, beschermen en ontwikkelen. Werk hierbij samen met steden en andere partners aan deze (groot)stedelijke gebiedsprofielen en zo mogelijk ook gebiedsvisies en vul de witte vlekken in om zo te komen tot een provinciedekkende kaart.

Behoud en versterk daarbij de differentiatie en variëteit en daarmee de identiteit van de verschillende plaatsen en gebieden binnen Zuid-Holland en de Randstad. Dit geldt zowel voor stedelijk als landelijk gebied, waarmee deze aanbeveling verder reikt dan de gebiedsprofielen, die het stedelijk gebied in hoge mate mijden.

Bij het behoud en versterken van die gebiedsidentiteit kunnen de gebiedsprofielen en (vaak nog te ontwikkelen) gebiedsvisies een belangrijke rol spelen. Wij bevelen dan ook aan om samen met de steden en andere partners ook **(groot)stedelijke gebiedsprofielen** (en visies) te ontwikkelen, zodat deze **witte vlekken** op de gebiedsprofielenkaart van Zuid-Holland worden **gevuld** om te komen tot een **provinciedekkende kaart**

Verder is die provinciale rol gelegen in het zuinig omgaan met de beschikbare stedelijke en groene ruimte, ook om versnippering en verloedering van die ruimte te voorkomen en ruimtelijke identiteit en kwaliteit hiervan te behouden. Het in Zuid-Holland vaak nog aanwezige contrast tussen stad en land maakt hier onderdeel van uit. Maar ook de herkenbaarheid en leesbaarheid van de ruimte en het vermogen je hiermee verbonden te voelen.



Bron: ro.zuid-holland.nl

4. Vergroot de samenhang tussen het ruimtelijk en economisch beleid

Identificeer en investeer in sterke en kansrijke locaties

Identificeer kansrijke locaties en stem het type investering af op de specifieke kwaliteiten van die locatie.

Werk dus waar mogelijk en wenselijk met de markt mee en maak ruimtelijke ontwikkeling vooral mogelijk daar waar investeringspotentie en ontwikkelkracht zit. De praktijk wijst uit dat die er met name is op aantrekkelijke en multimodaal goed bereikbare plekken. Dit sluit ook aan bij de notitie [De economie van de stad](#) van het CPB en het PBL die pleit voor het principe van 'go-with-the flow': het beleidsmatig meebewegen in plaats van het sterk kiezen (voor een sector, een cluster, of een stad). Het gaat dus eerder om het faciliteren van (of investeren in) ontwikkelingen die al plaatsvinden en het wegnemen van belemmeringen.

Wij zien het als een belangrijke taak voor overheden en kennisinstellingen om kansrijke activiteiten en locaties te identificeren om deze samen met marktpartijen en maatschappelijke organisaties te ontwikkelen. Maak daarbij gebruik van de beschikbare actuele wetenschappelijke kennis om de samenhang tussen ruimtelijk en economisch beleid te versterken. Gebruik daarbij o.a. de factsheets op Topsteden.platform31.nl bij het beantwoorden van de vraag [Topstad hoe word je dat?](#). Deze site vormt een inventarisatie van diverse onderzoeken daarnaar.

Ontwikkel rond multimodale knopen

Stimuleer en faciliteer vanuit economisch en maatschappelijk oogpunt met name de ruimtelijk ontwikkeling rond multimodale knopen en OV-stations. Zo kopte de NOS onlangs [NS wil dat stations 'economische broedplaatsen' worden](#). Het [Manifest voor spoor en stad](#) bevat tien boodschappen voor het versterken van de integratie tussen spoor en stad om de vitaliteit van stad en regio, het rendement op investeringen en innovatiekansen te versterken.

Stimuleer binnenstedelijk bouwen.

De provincie Utrecht heeft binnen het programma [Wonen en binnenstedelijke ontwikkeling](#) goede ervaringen met financiële garantstellingen om de woningbouwproductie binnen bestaand stads- en dorpsgebied van de grond te krijgen.

Bestrijd gebrek aan ruimtelijke kwaliteit

Ontwikkel samen met partners leegstandskaarten, sloopfondsen, sloopladders, herbestemmingsstrategieën en bestuursovereenkomsten om leegstand en verloedering te bestrijden en ruimtelijke kwaliteit te bevorderen.

Met de huidige leegstand aan winkels, kantoren en overige bedrijfsgebouwen en de beperkte open ruimte in deze dichtbevolkte en bedrijvige provincie is zuinig ruimtegebruik meer dan ooit wenselijk. Met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) zijn reeds stappen in de goede richting gezet. Zie ook ons advies [Ruimte voor kwaliteit](#) voor nadere toelichting en aanbevelingen om zuinig ruimtegebruik te bevorderen.

Ruimtelijke kwaliteit wordt vooral toegevoegd door gebrek aan kwaliteit in de vorm van ***leegstand te bestrijden*** en vaak verpauperde bedrijfs- winkel- en kantoorpanden ('de rotte kiezen') te helpen afbreken of een nieuwe functie te geven.

Behalve vervanging door andere stedelijke functies is ook vervanging door groen en water mogelijk, waardoor de waarde van het omliggende vastgoed stijgt en de kansen voor revitalisatie van het resterende vastgoed toenemen. Die omzetting naar groen en water zal de markt niet snel uit zichzelf doen, want de eigenaren van dit vastgoed zullen hun verlies moeten nemen, waarbij het omliggende vastgoed dat blijft staan de winst opstrijkt. Om dit te realiseren ***vraagt om een stevige rol, visie en vaak lange adem van de betrokken overheden, waaronder van de provincie.***

Ter illustratie: de gemeenten Rijswijk pakt samen met partners de grote leegstand in de Plaspoelpolder aan (28,5% medio 2014 volgens [Cobouw](#)). Dit monofunctionele bedrijventerrein wordt omgevormd tot een multifunctionele locatie voor wonen, werken, opleiden en recreëren onder de naam 'MKB-campus voor kennis en creatie'. Mede hierdoor daalt de leegstand hier sinds kort (zie Plaspoelpolder.nl).

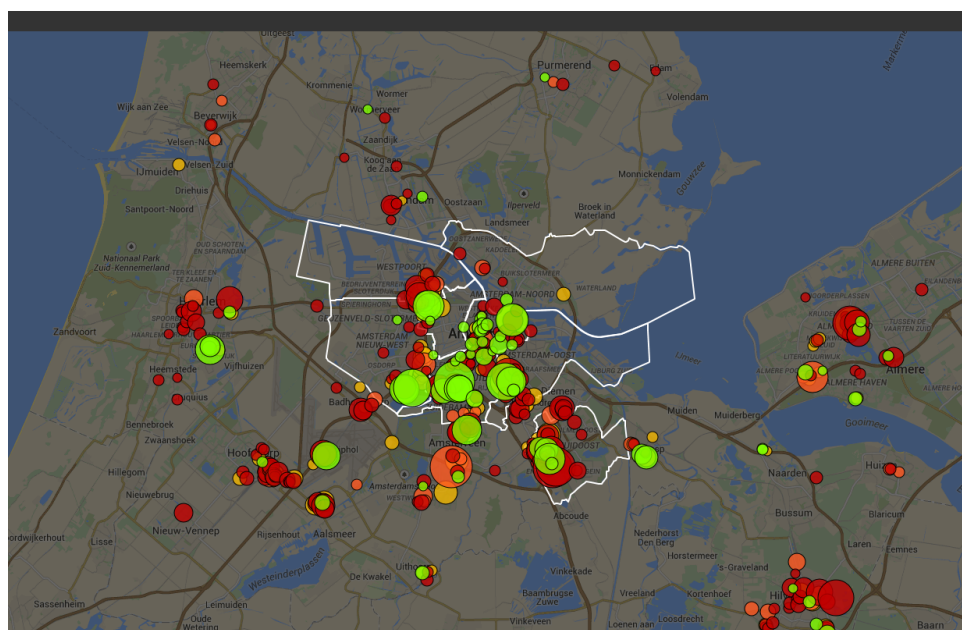


Bron: Plaspoelpolder.nl

In de Visie Ruimte en Mobiliteit ontbreken **leegstandskarten**, terwijl uit de Amsterdamse praktijk blijkt dat de [Leegstandskaart](#) voor kantoren helpt om die leegstand inzichtelijk te maken en te bestrijden.

✗ Gemeente
✗ Amsterdam

Leegstaande kantoren Metropoolregio Amsterdam (selectie Kantorenloods)



Bron: Gemeente Amsterdam

Ontwikkel daarom samen met partners die kaarten, waaronder voor winkels, kantoren en bedrijfspanden en erfgoed.

Uit de presentatie van Rients Dijkstra blijkt dat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag er volop mogelijkheden zijn om o.a. leegstaande, verouderde en verloederde bedrijventerreinen en kantoren om te zetten naar woongebieden. De volgende afbeelding toont een aantal van die locaties:



Bron: [Presentatie Rients Dijkstra](#)

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking om zuinig en kwalitatief hoogwaardig ruimtegebruik te bevorderen adviseren wij ook te werken met ***sloopfondsen*** en ***sloopladders, herbestemmingsstrategieën en bestuursovereenkomsten***.

Bij sloop helpt het om prioriteiten te stellen, zoals bepleit in het artikel [Sloopladder: prioriteiten benoemen](#). Hierbij geldt uiteraard dat uit oogpunt van stedelijke kwaliteit en identiteit monumenten bij voorkeur niet gesloopt worden, waar ook artikel [Cultuurhistorie verankeren in de RO-praktijk](#), de erfgoedspecial 2015 van de Atlas voor gemeenten 2015 [Oude steden hebben de toekomst](#) op wijzen en de tiende kans 'Kies voor behoud door ontwikkeling en beleving van erfgoed' uit ons advies [Tien kansen voor een nieuw college](#) op aansluit.