

Publicatiedatum: 28-12-2006

## **Randstadprovincie is noodzakelijk**

HEIN HAMER, PETER NOORDANUS EN DUCO STADIG

De Randstad is slechts de som der delen. Dat moet veranderen.

Waterhuishouding, verkeer en vervoer en het in stand houden van het Groene Hart maken het urgent dat de Randstad wordt bestuurd door één provincie. Na het recente rapport van de Parijse economische denktank Oeso komt hopelijk ook de commissie-Kok binnenkort met een dergelijk advies.

Kortgeleden publiceerde het Ruimtelijk Planbureau (RPB) de studie 'Vele steden maken nog geen Randstad'. De conclusie luidde dat er in de Randstad Holland geen sprake is van één stedelijk systeem. Er is nog te weinig integratie, specialisatie en complementariteit. De meeste activiteiten spelen zich af op het niveau van stadsgewesten; de Randstad is niet meer dan de som der delen.

RPB-directeur Wim Derksen verbond aan de studie ook de conclusie dat er daarom geen reden is om de Randstad onder te brengen in één provincie, zoals eerder bepleit door de zogenaamde 'Holland Acht'. Die suggestie van het overlegplatform van de vier grote Randstadgemeenten en Randstadprovincies is nu onderwerp van onderzoek door de daartoe ingestelde commissie-Kok.

Voor de Vereniging Deltametropool is het geen verrassing dat de Randstad nog geen metropool is. De Vereniging bestaat uit de tien grootste Randstadgemeenten, de drie Randstadprovincies, waterschappen, kamers van koophandel, ANWB, Natuurmonumenten, Milieufederaties, de Westelijke Land- en Tuinbouworganisatie, VNO-West en enkele grote woningcorporaties. De vereniging heeft altijd duidelijk gesteld dat de Randstad een metropool kan worden als aan een aantal randvoorwaarden is voldaan. Drie van die randvoorwaarden hebben te maken met water, verkeer en het Groene Hart. In de visie van de Vereniging maken die het juist wel urgent en noodzakelijk dat er één provincie komt.

Wat onze eeuwenoude vijand water betreft moeten we goed beseffen dat de Randstad een soepbord met opstaande randen is dat voortdurend wordt leeggepompt. Deskundigen vinden dat niet alleen die randen - duinen en dijken - moeten worden versterkt, maar dat er circa 15.000 hectare permanente waterberging bij moet komen. Nu is er circa 7500 hectare aan meren en plassen.

Dat brengt hoge maatschappelijke en financiële kosten met zich, omdat die grond nu wordt bewoond en bewerkt. Maar aan de batenkant staan veiligheid, (denk aan een calamiteit door de klimaatverandering), natuur (vergelijk Oostvaardersplassen), watersport en wonen aan het water (denk aan Loosdrecht). Het Ontwikkelingsprogramma Groene Hart van de drie provincies schept wel ruimte, maar belangentegenstellingen onderling wekken twijfel aan de uitvoering. Men denkt nog te veel: als mijn buurman het doet, hoef ik niet.

Ook vanuit het verkeers- en vervoersbeleid is de noodzaak groot, omdat een overkoepelende visie ontbreekt. Kortgeleden hebben provincies en Rijk vleugelprogramma's en netwerkanalyses gemaakt. Op zich staan daar goede dingen in, maar behalve dat ze onderling afwijken, ontbreekt in die van het Rijk een overkoepelende visie op de afwikkeling van het verkeer en vervoer in de totale Randstad. En dat is nu net cruciaal. Immers slechts een deel van het totale verkeer en vervoer wordt op stadsgewestelijk niveau afgewikkeld, maar een essentieel en groeiend deel overstijgt die stadsgewestelijke grenzen.

het gaat om woon-werk- en zakelijk verkeer en vooral om het vaak vergeten, maar voor de economie zo belangrijke goederenvervoer. Het gaat bij de oplossingen om meer capaciteit voor wegen én openbaar vervoer. En dat onder gelijktijdige beperking van de vraag naar wegcapaciteit door invoering van betaald rijden, naar tijd, plaats en milieukeurmerken, voor zowel het personen- als het goederenvervoer. Het gaat dus om én én én. Wil dit doelmatig geschieden, dan is het nodig de Randstad als één systeem te zien. Het Rijk en de drie provincies blijken dat juist te vergeten.

De verrommeling van het Groene Hart gaat maar door en is de derde reden om tot één beheerder te komen. De Randstad onderscheidt zich van andere metropolen doordat het hart relatief leeg is. Door behoud van het Groene Hart krijgt de Hollandse Deltametropool een heel eigen karakter. Maar het is dan wel zaak dat bijzondere kenmerk te behouden en niet verder te laten verrommelen.

De huidige bestuurlijke versnippering en de concurrentie tussen gemeenten om inwoners en bedrijfslocaties zijn in de ogen van de Vereniging een van de belangrijkste oorzaken van de huidige ongewenste ontwikkeling. Eén krachtige, overkoepelende beheerder kan de gemeenten stevig in het gareel houden en de investeringsstromen krachtig sturen.

Hein Hamer is oud-inspecteur der Rijksfinanciën, Peter Noordanus directievoorzitter van AM en Duco Stadijg voorzitter Vereniging Deltametropool.

**Metropool in wording**

De Randstad kan de komende tijd uitgroeien tot een echte metropool

Dat vraagt wel een vitaal Groen Harten een water- en transportbeleid

Om dat te bereiken is één Randstadprovincie bittere noodzaak

Copyright (c) 2007 Het Financieele Dagblad