

# Kantekeningen bij de MIRT Verkenningen 2020-2040

Jacques Schievink, Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft, 14-06-2010

## § 1. EN-EN

EN-EN, het gelijkelijk investeren in particulier én in openbaar vervoer, leidt tot hoge investeringen, verkwisting van ruimte en het miskent de onderlinge vervanging van modaliteiten. Het biedt ook geen oplossingen - alleen het feit dat iedereen kan zien dat er aan gewerkt wordt ("to be seen doing something about it") zet de bestuurders aan deze weg te bewandelen.

Gemakshalve wordt aangenomen dat men de burger toch niet uit de auto krijgt. Maar als het bijvoorbeeld over hogere stedelijke dichtheden gaat, zien de bestuurders zelfs kans met "imagoverbetering" het wonen in appartementen te bevorderen (zie RSP Haaglanden: p. 122 deel B). In de Lijnennetnota Netwerk RandstadRail (p. 36) acht het Stadsgewest Haaglanden een reizigersgroei van 100% (on het OV dus) in de periode 2005-2040 denkbaar, dus de notie dat het OV veel sterker moet worden is dan ineens weer wel.

Vergelijk de files met overstorten in de rioolstelsels. Er is maar een verrassend kleine toeneming van het afgekoppelde oppervlak nodig om de frequentie van overstorten met sprongen te verkleinen. Hetzelfde effect heeft een toenemend gebruik van fiets en OV (afkoppeling van de automobielsverlating) op het particulier vervoer.

N.B. Het particulier vervoer wordt in de notitie vervolgwerkzaamheden ten onrechte gerekend tot het "snelle" vervoer (p. 19: "In de periode 2010-2040 zal de mobiliteit per persoon toenemen doordat mensen bij het verwerven van een hoger inkomen meer gebruikmaken van snellere vervoerwijzen. Dat zal vooral de auto zijn, en in mindere mate de trein."

## § 2. Metropooldenken - 1

Eenzijds veroorzaakt het consequent afleiden van infrastructuurprojecten uit de metropolitane randsatdivisie naast zorgvuldigheid en behoedzaamheid ook tot krampachtigheid. Pragmatische oplossingen van ruimtelijke problemen worden er a.h.w. ideologisch door belast. Ook worden bepaalde functies die in de randstad een plaats hebben als "metropolitaan" gebrandmerkt die dat niet per se zijn (bijv. greenport, of TIC, of Rotterdamse haven). Anderzijds haakt de randstadvisie op belangrijke punten juist niet in op de tekorten die de randstad vertoont ten opzichte van de metropolen waarmee men wil concurreren (bevolkingsdichtheid, aantrekkelijke landschappen, openbaar vervoer; zie volgende §). Ook bij de Verkenning MIRT is het metropooldenken vooral ballast; het is alsof men voor de infrastructuurplannen bij voorbaat rechtvaardiging zoekt bij de metropoolvisie.

INTERMEZZO:

<http://www.novatv.nl/page/detail/nieuws/10852/Verlangen+naar+een+wereldstad>

Er zijn dus geen dwingende argumenten om een Randstad te vormen. Maar de vier grote steden en hun eigen regio's zijn wel complex genoeg om ze meer autonomie te geven. Typisch stedelijke problemen als verkeerscongestie, kwaliteit van bedrijfsruimte en het aanbod van kenniswerkers kunnen ze zelf het beste oplossen. Het Rijk dient ze daar de ruimte voor te geven, en ze niet in een keurslijf te dwingen van een door de Staat geleide Randstad. Zonder de dagelijkse zorgen over een potentiële Nederlandse metropool krijgt het Rijk ook meer aandacht voor Nederlandse gebieden die achter blijven.

Voorbeelden:

1. Het TIC wordt nodeloos als metropoolproject opgenomen. De beste en bloeiendste universiteit van Europa, Cambridge, maakt inclusief zijn spin-off bijvoorbeeld geen deel uit van de Londense metropool. Het TIC belasten met een rol in de metropool is nodeloos complicerend en verstarrend
2. Ook de rol van Den Haag in het internationaal justitieel systeem staat los van de randstad als metropool. De justitiële instituties vinden hun ontstaan in het interbellum omdat Nederland toen een neutraal (en klein) land was. Ook Genève maakt geen deel uit van een metropoolsysteem (maar een diplomaat of jurist zal de buitengewoon aantrekkelijke, zij het dure, omgeving niet ontgaan.)  
Met het deelnemen aan illegale oorlogen als in Irak en Afganistan zet Nederland de plaats van Den Haag in de wereldrechtsorde overigens wel op het spel.
3. Een van de minder aantrekkelijke kanten van Den Haag is de nabijheid van de Greenport Het Westland, ook al geen echt metropolitane sector. De glasregio en de omvangrijke logistiek staat een duurzame ontwikkeling van de regio in de weg. Er zal daar juist een economische en landschapsecologische transformatie nodig zijn.
4. Ook (grote) havens zijn maar bij uitzondering onderdeel van metropolen. De Westeuropese metropoolregio's hebben met uitzondering van de Vlaamse ruit geen grote haven, ook Londen niet.
5. Aan het metropooldenken is tot veler verbazing het mantra **Sterker Maken wat Sterk is** gekoppeld. Dit conserverende thema staat vernieuwing en verduurzaming juist in de weg, het is de reflex van het establishment. Alleen al de transitie naar duurzame energie wordt door dit gedachtengoed gedwarsboomd.
6. De maakbaarheid van de metropool wordt overschat; met beton en asfalt gaat het in ieder geval niet. Volgens RPB (2006) zijn metropolitane ideeën weinig zinvol voor de meerkernige metropool die de randstad is.

### § 3. Metropooldenken-2

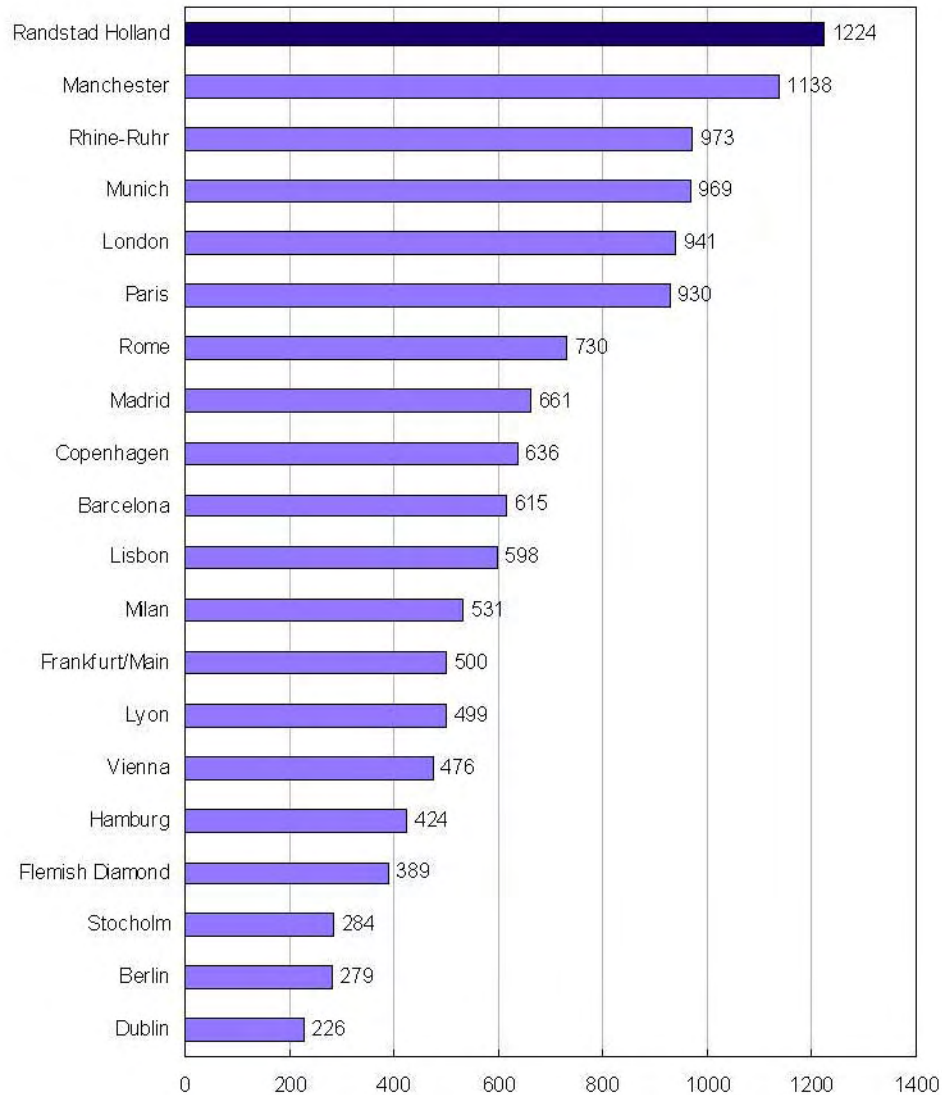
Bij de plannen voor de randstad als metropool heeft de Nederlandse regering aan de vergelijkende studie van de OESO (**OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands**, januari 2007) een volkomen eigen draai gegeven. Men moet immers over een zeer lenige geest beschikken om de keuze voor hogere stedelijke dichtheden en de - typisch Nederlands - bouwagenda voor woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur met het OESO-rapport in overeenstemming te brengen. De boodschap van het OESO-rapport legde de meeste nadruk op het **sterker maken van wat zwak is**, en daar is in de randstadvisie (Structuurvisie Randstad 2040, sept. 2008) eigenlijk maar weinig van terug te vinden.

Een greep uit de observaties van het OESO-rapport (de nummers heb ik laten staan om het gemakkelijk terug te kunnen vinden) die in dit verband van belang zijn:

12. A unified and coherent public transport system serving the Randstad as a unified area does not exist. For example, train connections are usually between city centres, whereas many firms are located next to highways. Although improvements have been made in The Hague and Rotterdam, metro and tram networks do not usually reach out into surrounding municipalities, making travelling within a cityregion by public transport difficult. The connections between different modes of public transport could also be improved. In addition, the railway capacity in the Randstad is one of the most underdeveloped of all the metropolitan areas in western Europe. Together, these problems contribute to relatively high car usage, which, in turn, creates congestion and air pollution.

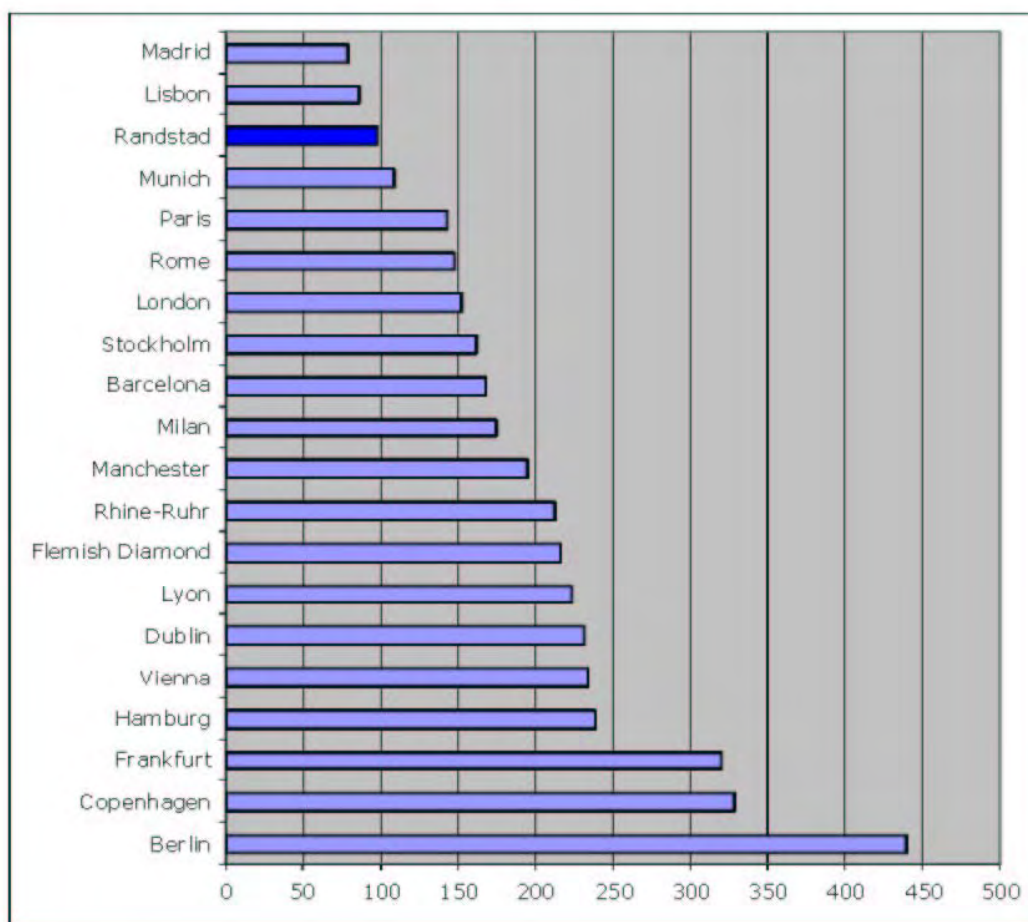
23. Despite its many advantages, the Randstad does not attract many highly skilled people, either highly skilled workers or students.
46. The population density in the Randstad is 1224 people per square kilometre, which is high and is indeed higher than the other metropolitan areas in western Europe (see Figure 1.3, page 20).

**Figure 1.3. Population density in selected metropolitan regions in 2002 (people/km<sup>2</sup>)**



Source: TNO, 2006.

116. Most of the passenger transport in the Randstad occurs by road. In an urban area such as Amsterdam 67% of all individual journeys take place by road, a figure which is still higher for regions outside the Randstad. Public transport plays a relatively small role in the Netherlands: when compared to other European countries a very small proportion of journeys is made by public transport (Eurostat, 2005). In large cities in the Randstad, it plays a more important role: in a city such as Amsterdam 25% of all journeys are by public transport, rising to 40% during rush hour (ROA, 2003).

**Figure 1.27. Railway capacity in selected OECD metropolitan areas (metres per 1 000 inhabitants in 2006)**

Source : TNO 2006.

125. Currently, many of the functions of a city-region in the Randstad are duplicated by other cityregions there.

#### § 4. Revisie

##### *Kredietcrisis*

In de MIRT-verkenningen ontbreekt elke notie van temporisering of afblazen van projecten door de gevolgen die de kredietcrisis heeft voor de financiële vermogens van overheden, bedrijven en huishoudens. De kredietcrisis, die naar alle waarschijnlijkheid een radicale herschikking van economische en dus ook mobiliteitsgerelateerde activiteiten met zich meebrengt, is in de vier economische scenario's nog niet doorgedrongen.

##### *Milieu, natuur en landschap*

Hoewel in het MIRT-proces een ogenschijnlijk adequate plaats wordt ingruimd voor de toetsing van de infrastructuurprojecten aan de milieueisen, (5. Effectbeschrijving en beoordeling) is er toch te veel sprake van een reductionistische benadering. Het landschap, beleving van ruimte en natuur, worden met deze toetsen onvoldoende geborgd.

Ook de bijdrage aan de (afgesproken!) vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt niet in beeld gebracht.

*Mobiliteitsoplossingen kunnen ook gezocht worden in andere domeinen*

Tenslotte is het problematisch dat de congestie in de randstad niet ook wordt geanalyseerd aan de hand van het enorme woon- en werkforensisme. De vermindering van de vervoersvraag door bijvoorbeeld het verminderen van de afstand wonen-werken blijft daardoor buiten beeld. Alsof het aanleggen van asphalt of rails zoveel effectiever is dan het verlagen van de overdrachtsbelasting of andere prikkels om niet te verhuizen.

## § 5. TIC

Hoewel de infrastructurele oplossingen voor de ontplooiing van TIC - terecht - buiten de MIRT-verkenning Haaglanden worden gehouden, lijkt het me toch nuttig dit project wat uitvoeriger te relativieren, in het bijzonder naar aanleiding van tabel 4.5.

Ontwikkeling TIC-Delft			groei			groei	groei
	2010	2020	t.o.v. 2010	2030	t.o.v. 2010	2040	t.o.v. 2010
studentenwoningen/inwoners	2246	4436	98%	6626	195%	7346	227%
inwoners overig	3044	7104	133%	11164	267%	12444	309%
studenten	17000	22320	31%	27640	63%	30500	79%
arbeidsplaatsen	12970	18270	41%	23570	82%	26170	102%

Tabel 4.5: Ontwikkelingen TIC Delft

Nadat het OESO-rapport daar in 2007 al op wees, wijzen ook recente cijfers op een matige aantrekkingskracht van de zuidvleugel voor investeringen van technologische bedrijven. Naast andere, maar m.i. niet beslissende factoren speelt de verrommeling van steden en landschappen in de zuidvleugel een grote rol. Ook de landschapsarchitect Adriaan Geuze heeft dat herhaaldelijk benadrukt. Door de overdreven bouwwoede van de periode 1995-2010 is in feite het kind met het badwater weggegooid.

Joost Schrijnen, N.B. hoofd van de afdeling RO van de provincie en mede-aanstichter van de verrommeling, wijdde er in 2005 (oratie) niet mis te verstane kwalificaties aan: **(Land en stad, de creatie van een opgave, p. 30):** *Er zijn overigens grote verschillen in landschappelijke waarde in Nederland. Daar zijn bijvoorbeeld het romantische rivierenlandschap dat de stedeling adopteert als een parklandschap, de noordvleugel met zijn zeer verschillende landschappen (groot water; het Gooi, brede duinenkust, mooiste deel Groene Hart), de Nederlandse perifere ruimten in het Noorden en Zeeland die borg staan voor de grote openheid van de polders en de delta, en de ruimtelijk armoedige Zuidvleugel (smalle duinstrook; polders met glas, huizen en bedrijven; nauwelijks natuur; armste deel Groene Hart) en stedelijke delen van Brabant, waarvan de landschapswaarde zeer wisselen van kwaliteit is. (...) p. 46. De Zuidvleugel van de Randstad heeft een totaal andere constellatie. Er zijn twee grote centrale steden, terwijl delen van de kust en het onderliggende landschap van geringe landschappelijke kwaliteit zijn. Het concurrerende ruimtebeslag tussen glas, de haven en de stad is hier veel harder."*

Ook onderstaand verslag over buitenlandse investeringen in Nederland onderschat de gevolgen die de verrommeling heeft op investeerders die hoge toegevoegde waarde voortbrengen.

# Weinig onderzoeksgeld Nederland

VRC 2/6/2010

Door een onzer redacteuren

AMSTERDAM, 2 JUNI. Buitenlandse ondernemers vinden Nederland nauwelijks interessant voor investeringen in onderzoek en ontwikkeling. Ook met het aantrekken van hoofdkantoren presteert Nederland slecht.

Dit blijkt uit een enquête van accountantskantoor Ernst & Young onder ruim tweehonderd managers in Nederland. De ondernemers kregen vragen over het vestigingsklimaat in Nederland. Het onderzoek, gehouden in maart en

april, liep parallel aan enquêtes in andere Europese landen.

Nederland wil tot de vijf beste kennissamenlevingen van de wereld behoren. Volgens de *European Investment Monitor* loopt Nederland echter sterk achter bij het aantrekken van R&D-investeringen. Vorig jaar werden drie grotere onderzoeksvestigingen van buitenlandse bedrijven in Nederland geopend, tegen 11 in België, 25 in Duitsland, 41 in Frankrijk en 68 in Groot-Brittannië. Ook presteert Nederland relatief slecht bij het

aantrekken van hoofdkantoren. Er kwamen vorig jaar zes hoofdkantoren van internationale bedrijven bij. Dit aantal lag in België op acht, in Frankrijk op 14, in Duitsland op 40 en in Groot-Brittannië op 57.

Uit het onderzoek blijkt dat buitenlandse ondernemingen vooral slecht te spreken zijn over de arbeidskosten, arbeidsflexibiliteit en grondprijzen in Nederland. Volgens Jan Siemons, partner bij Ernst & Young, laat Nederland kansen liggen. „De potentie is er zeker. We hebben veel universitei-

ten, goed opgeleide medewerkers, een gunstig belastingklimaat en Schiphol. Toch scoren we matig.” Het aantrekken van buitenlandse investeringen moet hoger op de politieke agenda. „Het ontbreekt de politiek aan een langetermijnvisie”, zegt Siemons. „In Duitsland heeft het investeringsklimaat voor buitenlandse projecten meer prioriteit. Daar werken universiteiten samen met de private sector en de overheid om buitenlandse bedrijven aan te trekken. Dat zie ik in Nederland nog te weinig.”

Ook de prognoses voor studentenaantallen van de TUDelft moeten met een korrel zout worden genomen. Nu er gedurende een luttel aantal jaren een groei van de instroom plaatsvindt, zijn er bestuurders als de kippen bij om die ontwikkeling lineair door te trekken. Maar van binnenuit het hoger onderwijs heeft men andere zorgen. In een interview in Delta van 20-05 antwoordt rector Luyben op de vraag "de TU is driftig aan het herijken, Welke knoop moet er uiteindelijk worden doorgehakt?" met "Een kleinere universiteit. Als je echt niet meer geld van de overheid krijgt, moet je kleiner worden." En dan heeft hij het nog niet over de afschrikkende werking van een nieuw studiefinancieringsstelsel met een nadruk op lenen.

En de voorzitter van de VSNU stelt zich in dezelfde zin op:

"Universiteiten en hogescholen moeten elkaar geen vliegen afvangen, maar samenwerken en zich profileren, zegt de commissie van Cees Veerman. Bent u nog altijd blij met het advies?

"Jazeker. Al jarenlang hadden we behoefte aan een visie op de massaliteit en kwaliteit van het hoger onderwijs en nu hebben we dit rapport. Beter laat dan nooit. We hebben de kwestie te lang voor ons uitgeschoven. We hebben te lang toegejuicht dat het aantal studenten groeide en niet voldoende onderkend dat dit met kwaliteitsverlies gepaard ging. We deden aan symptoombestrijding. Is er een probleem met studiekeuze? Laten we een paar brede bachelors lanceren. Werken studenten niet hard genoeg? Misschien moeten we de studies eens verzwaren. Maar dat is niet goed. We moeten niet zeggen: we draaien een schroefje aan, we stutten een plankje, we trekken aan een gashandel en ja hoor, het systeem doet het weer even. We moeten een andere benadering kiezen."

Die nieuwe benadering betreft ook de bekostiging. Die moet minder van studentenaantallen afhangen.

"Nu volgt het geld de student en dan krijg je dat opleidingen toch zoveel mogelijk studenten gaan werven, ook als sommigen beter naar een andere opleiding verwezen kunnen worden of eigenlijk in het hbo thuishoren. In het nieuwe plan gaan universiteiten zich meer op hun missie richten, hun profiel. En ze zullen eerder kleiner dan groter worden. Dat zal ook effect hebben op het studiesucces, aangezien studenten dan sneller de juiste opleiding vinden. Wij hebben wel eens uitgerekend wat het aan belastinggeld oplevert als één lichter student een jaar eerder zijn diploma zou halen: daarmee betaal je met gemak alle maatregelen die voor zo'n verbetering kunnen zorgen. En dan tellen we de economische winst niet eens mee."

Verder zal ook de grote overcapaciteit aan kantoren in de regio en het overschot aan bedrijventerreinen het TIC-project op de proef stellen.

#### Nog steeds te veel nieuwe bedrijfsterreinen

Gemeenten bieden twee keer meer bouwrijpe grond aan op bedrijventerreinen dan nodig is. Dat is in strijd met afspraken tussen Rijk, gemeenten en provincies. Oorzaak is overheidsfalen op alle niveaus. Han Olden komt tot deze conclusie in zijn proefschrift "Uit voorraad leverbaar", waarop hij 11 maart promoveert aan de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. Hij analyseerde het beleid voor bedrijventerreinen op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Gemeenten moeten zich terugtrekken uit de uitgiftemarkt van bedrijventerreinen, luidt zijn advies. (Binnenlands Bestuur, 5 maart 2010)

#### Leegstand kantoren bereikt recordhoogte

De leegstand van kantoren heeft in 2009 een recordhoogte van 6,26 miljoen vierkante meter bereikt. Dit jaar worden er nog meer lege kantoren verwacht. Krimpende bedrijven en fusies zijn volgens bedrijfsonroerendgoedmakelaar NVM BOG de belangrijkste reden dat steeds meer kantoren leeg komen te staan. Het aanbod is inmiddels zes maal groter dan de vraag. Het overaanbod zal in 2010 verder groeien door bezuinigingen bij de overheid en het bedrijfsleven, verwacht NVM BOG. (Cobouw, 27 april 2010)

#### Rotterdam wil 3 kilometer groen dwars door de stad

De gemeente Rotterdam gaat haar waterfront vergroenen. Tussen Parkkade en Boompjes worden de komende maanden vijf herinrichtingsplannen uitgevoerd, om de koppeling van stad en rivier te verbeteren. De stenige kaden langs de Maas maken plaats voor 'recreatielandschap' met plantvakken, wandelroutes en zitmeubilair. (Cobouw, 16 februari 2010)

Het afblazen van de TIC-ontwikkeling in de polder Schieveen is een hoopvolle ontwikkeling *als* het betekent dat aan wetenschap en technologie gerelateerde bedrijvigheid juist binnen het stedelijk gebied van Rotterdam een plaats kan vinden.