

# Maak van de Randstad geen Los Angeles



## De Hollandse steden

Op 15 december is de feestelijk afsluiting van het Jaar van de Ruimte. Welke visie hebben we op de ruimtelijke toekomst van ons land? We staan op een tweekop. Maken we een soort Los Angeles in de polder, of kiezen we voor versterking van de tussen water en groen liggende Hollandse steden?

In onze Gouden Eeuw liep Holland voorop, ook in verstedelijking. Hier ontstond geen grote centrale stad zoals Parijs of Berlijn, maar bleven verspreid liggende steden min of meer gelijkwaardig aan elkaar. Dit bepaalt nog steeds de ruimtelijke orde in ons land en we doen er goed aan die als vertrekpunt voor de toekomst te nemen. We worden geen Madrid of Londen. Hoe benutten we de specifiek Nederlandse situatie, juist nu we in een nieuwe verstedelijkingsgolf zitten?

## Kenniseconomie vraagt andere ruimtelijke orde

De Randstad krijgt er nog een miljoen inwoners bij, terwijl in andere regio's de bevolking krimpt. Dit komt door de snelle economische verandering. De industriële economie is op zijn retour – in aantal banen – en de kennis- en ideeën economie groeit snel. Nog maar vijf procent van de Amsterdammers werkt in de industrie. Deze verandering vraagt ook een andere ruimtelijke orde. Kennis en innovaties komen in de steden tot stand, waar het makkelijk is anderen en andersdenkenden te ontmoeten. Een stapel studies laat zien dat de stad nu de economische motor is. Bruisende steden met veel variëteit passen bij de opkomende kenniseconomie, terwijl buiten de stad gelegen bedrijfsterreinen en slaapsteden passen bij het industriële tijdperk. Deze veranderingen zijn al volop zichtbaar in onze steden, zoals op de Kop van Zuid in Rotterdam.

Als we willen profiteren van het veranderend getij, dan bouwen we vooral binnen bestaand stedelijk gebied. Ruimtelijke concentratie is goed voor economie en voor milieu. Dit is ook de hoofdconclusie van een groot wetenschappelijk onderzoeksprogramma naar 'duurzame bereikbaarheid van de Randstad'. Korte afstanden en grote vervoersstromen maken een efficiënt transportsysteem mogelijk. Tegelijkertijd blijven door de relatief kleine steden groen, water en strand dichtbij. Zo ontstaat een hoge ruimtelijke kwaliteit die Nederland aantrekkelijk houdt.

### **Verstedelijking volgt infrastructuur**

De keuze voor versterking van bestaand stedelijk gebied staat haaks op de huidige praktijk en op het beleid van de rijksoverheid. Nog steeds bouwen we de meeste woningen en bedrijventerreinen op snelweglocaties. Dit komt voor een groot deel door het mobiliteitsbeleid. De rijksoverheid geeft prioriteit aan versterking van de infrastructuur tussen en om de steden. Hierdoor groeien de steden naar buiten. Want verstedelijking ontstaat vooral op goed bereikbare plekken. Dit zagen we in de tweede helft van de negentiende eeuw toen de treinstations een magneet voor de verstedelijking werden. Dezelfde wetmatigheid speelde na 1960 toen nieuwe ringwegen de stad naar buiten trokken.

Als we het beleid niet aanpassen, dan gaat de Randstad op Los Angeles lijken: een groot stedelijk gebied in lage dichtheid. Juist door onze verspreid liggende steden lopen wij dit risico, in tegenstelling tot de grote miljoenensteden. Los Angeles heeft de meeste snelwegkilometer per inwoner en ook de meeste files. We kunnen nu een andere koers kiezen, die niet leidt tot een inefficiënte ruimtelijke structuur, waarvoor we decennia lang de prijs zullen betalen.

### **Investeer in binnenstedelijke mobiliteit**

We moeten de blik verleggen naar de mobiliteit binnen de steden. Maar liefst 85% van alle verplaatsingen is korter dan 20 km. En stadsbewoners zijn 10% meer tijd kwijt aan hun verplaatsingen dan de andere Nederlanders. Juist binnen de steden is er sprake van vervoersachterstand. Maar deze problematiek staat onvoldoende op het netvlies van de beleidsmakers in Den Haag. Daar kijken ze op een kaart van Nederland waarop steden grijze vlekken zijn verbonden door spoor- en snelwegen. Waarom zijn er geen cijfers van de economische schade veroorzaakt door de vervoersachterstand binnen de steden? Wat is de schade van de met 12 km per uur voortsukkelende Amsterdamse tram? Nog belangrijker is dat we met het huidige infrastructuurbeleid de steden naar buiten trekken, waardoor een inefficiënte en onaantrekkelijke ruimtelijke orde zal ontstaan. Het is tijd om de prioriteit te verleggen naar verbetering van de binnenstedelijke vervoersvoorzieningen. Daar levert een euro de meeste extra bereikbaarheid op en dan surfen we mee op de golven van de kenniseconomie en de nieuwe trek naar de stad. Het is tijd om de landkaart te vervangen door de stadskaart. Dan zien we de echt problemen en ook de oplossingen die wel werken.

Arie Bleijenberg  
Delft, december 2015

Voor verdere onderbouwing en achtergronden bij dit artikel verwijs ik naar mijn boek 'Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk'. Voor meer informatie klik [hier](#).