

Amsterdam en Randstad verbonden?

De betekenis van vier CPB scenario's voor de bereikbaarheid van de Nederlandse steden

Johannes Beuckens

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam

J.Beuckens@ivv.amsterdam.nl

Ton Buffing

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Amsterdam

T.Buffing@ivv.amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

In een aantal recente publicatie wordt de kenniseconomie bepalend genoemd voor de economische ontwikkeling. De steden nemen hierin een cruciale plaats in. De scenario's van het CPB, geschetst in The Netherlands of 2040, worden gebruikt als leidraad voor een beschouwing over de bereikbaarheid die hoort bij de kenniseconomie in steden. De focus gaat hierbij uit naar de bereikbaarheid van Amsterdam en de Randstad.

Of steden zich nu ontwikkelen tot kleine gespecialiseerde steden of grote metropolen met een gevarieerde economie, in elk van de scenario's worden steden belangrijker. De gespecialiseerde steden zijn met name gericht op individueel vervoer, wat vraagt om een fijnmazig wegensysteem. Afhankelijk of de steden groot of klein worden, is dat de fiets of de auto. Door verregaande specialisatie zijn ook internationale verbindingen en virtuele netwerken van groot belang.

De Noordelijke Randstad richt zich niet op een gespecialiseerde economie, maar veel meer op een diverse economie waarin ingezet wordt op de ontwikkeling van meerdere economische clusters. Op schaal van de metropoolregio vinden én wonen én werken plaats, waardoor de arbeids- en woningmarkt ruimtelijk overlappen en een Daily Urban System vormen. Met de huidige tendens wordt dit gebied vergroot tot de Noordelijke Randstad.

Investeren in de kenniseconomie betekent ook investeren in bereikbaarheid, juist in en rond de steden. In de praktijk wordt echter vooral geïnvesteerd in de landelijke vervoerssystemen van spoor en snelweg, hoewel beide systemen ook voor regionale verplaatsingen worden gebruikt.

Op schaal van de Metropoolregio wordt op bestuurlijk niveau vaak informeel samengewerkt op grond van een gedeeld inhoudelijk belang. Dit is vooralsnog behoorlijk succesvol, maar vergt veel inspanning en maakt de samenwerking kwetsbaar. Op termijn zal de schaal van het openbaar bestuur aangepast moeten worden aan de schaal waarop ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken spelen. De structuur van het staatsbestel wijzigen kost echter veel tijd en inspanning, als het al tot resultaat leidt. Binnen het Huis van Thorbecke zou dan ook naar een grotere ruimtelijke schaal gekeken moeten worden. Het zou goed kunnen dat het vormen van grote gemeenten en het samenvoegen van provincies deze schaal kan bieden.

1. In de steden gebeurt het

Wereldwijd vestigen steeds meer mensen zich in steden. Door de opkomst van de diensten- en kenniseconomie concentreert de economische activiteit zich na de Tweede Wereldoorlog steeds meer in de steden. Steden trekken hoogopgeleide mensen aan en maken face-to-face contacten mogelijk, waardoor mensen elkaar ontmoeten en profiteren van elkaars aanwezigheid.

Sinds 2007 leeft meer dan de helft van de wereldbevolking in steden. Een kwart van de wereldbevolking woont in steden met meer dan vijf miljoen inwoners, maar juist vanuit de middelgrote steden gaat een aantrekkende werking uit. In Europa zijn Kopenhagen, Barcelona, Amsterdam en Berlijn aantrekkelijke steden en ook in de Verenigde Staten verhuist men van de uitgestrekte suburbs naar compacte steden met wijken waarin gewoond en gewerkt wordt.

Ook in Nederland is er hernieuwde interesse voor de stad; waar als gevolg van de gebundelde deconcentratie inwoners van de steden in de jaren zeventig en tachtig verhuisden naar de voorsteden, is er tegenwoordig nationaal en regionaal een trek naar de steden te zien. Aandacht gaat nu dan ook uit naar verder ontwikkelen van de steden binnen de bestaande grenzen met binnenstedelijk bouwen en verder verdichten.

De stad van straks, decor voor beweging

De stad staat ook weer volop in de belangstelling van de langetermijndenkers. Dit jaar verscheen een aantal publicaties over de toekomst van de Nederlandse steden. Het Centraal Planbureau geeft in *The Netherlands of 2040* vier scenario's weer voor de toekomst van de Nederlandse economie. Nog meer dan nu al het geval is, worden volgens het CPB een goed opgeleide beroepsbevolking en krachtige steden bepalend voor economisch succes. Het Planbureau voor de Leefomgeving bracht *De staat van de ruimte 2010* uit, waarin wordt ingegaan op de ruimtelijke veranderingen de afgelopen jaren en waarin aanbevelingen worden gedaan om regelgeving aan te passen aan het niveau van stedelijke regio's. Daarnaast organiseerde Nicis Institute in opdracht van VROM in februari van dit jaar het congres *Sterke steden, sterke Randstad, 2040 is nu!* In de verschillende publicaties worden een aantal gemeenschappelijke constatering gedaan. In het ontwikkelen van de kenniseconomie ligt de toekomst van Nederland en juist in de steden zijn de voorwaarden voor de kenniseconomie te vinden. Veel innovaties vinden plaats in steden of stedelijke regio's en het belang van steden en regio's neemt toe, waar dat van landen als geheel afneemt.

Bereikbaarheid en nabijheid

Opmerkelijk genoeg ontbreekt in al de verhalen over de steden nagenoeg het aspect bereikbaarheid. In de CPB studie wordt het aangestipt. Er is vermoedelijk wel een verklaring voor het ontbreken van beschouwingen over de bereikbaarheid in en van de steden. Auteurs die zich met de stad bezighouden hebben in de eerste plaats aandacht voor een van de belangrijkste kenmerken van de stad: nabijheid. De nabijheid kan vele facetten bevatten: branchegenoten, leveranciers van diensten en producten (reclame, juristen), cultureel aanbod. Al deze facetten dragen bij aan het verbeteren van het vestigingsklimaat van een bepaalde plek of een stad. In de verschillende scenario's van het CPB zijn deze functies op verschillende manieren verspreid over het stedelijk oppervlak, dus variëren in nabijheid. En dat is waar bereikbaarheid een rol begint te

spelen; bewoners, werknemers en bezoekers moeten immers in de stad en bij de geconcentreerde functies van de stad kunnen komen.

Opbouw paper

In deze bijdrage stellen we tegen de achtergrond van de culturele en economische toekomst van de stad juist de bereikbaarheid centraal. We gebruiken de scenario's van het CPB, geschetst in *The Netherlands of 2040*, als leidraad voor onze beschouwing. Voor elk van de vier scenario's beschrijven we in paragraaf 2 wat de betekenis is voor de Nederlandse steden en welke eisen aan de bereikbaarheid gesteld worden. De focus gaat hierbij uit naar de bereikbaarheid van Amsterdam en de Randstad. Vervolgens gaan we in de derde paragraaf in op de gevolgen voor de bestuurlijke organisatie van de steden. In paragraaf 4 sluiten we af met conclusies en discussie over de verbondenheid en bestuurlijke organisatie van Amsterdam en de Randstad.

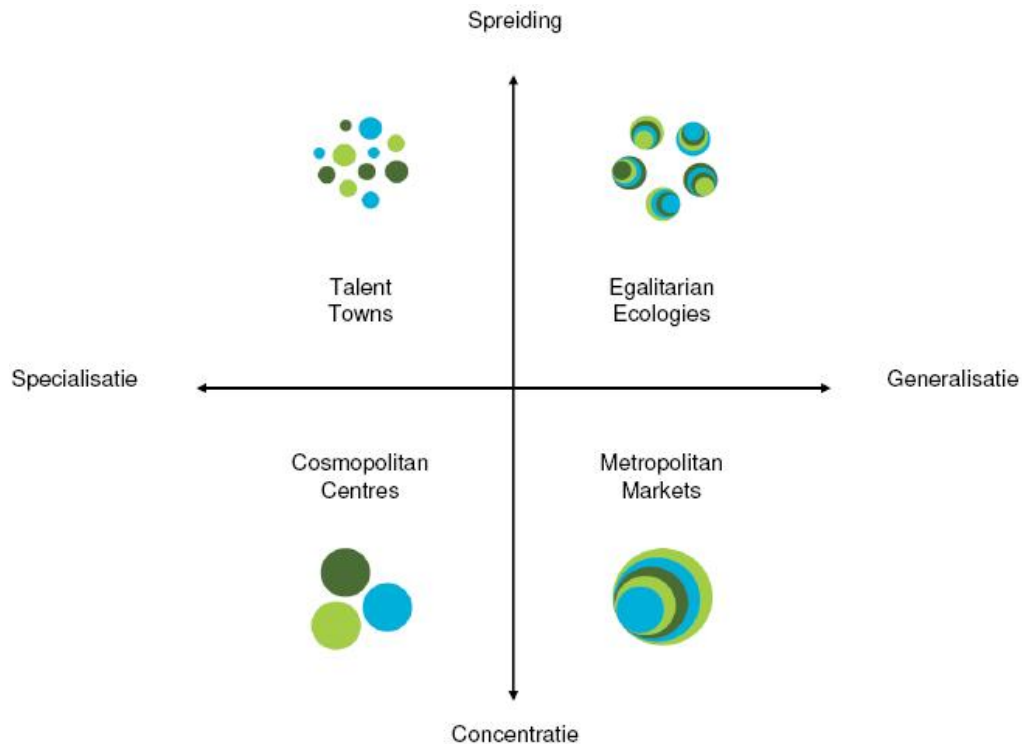
2. The Netherlands of 2040

Het Centraal Planbureau heeft met *The Netherlands of 2040* een omvangrijke studie uitgebracht naar de toekomst van de Nederlandse economie in 2040. Het CPB komt tot twee basisonzekerheden: (1) de toekomstige verdeling van taken over de beroepsbevolking en (2) de omvang van steden:

1. De economie ontwikkelt zich naar een taken economie waarin arbeidskrachten een of meer taken uitvoeren en niet meer een of enkele producten vervaardigen. Dit betekent dat arbeid anders verdeeld moet worden. Volgens het CPB zijn er twee mogelijkheden: arbeidskrachten kunnen zich specialiseren en excelleren in één of enkele taken of arbeidskrachten ontwikkelen zich in manusjes-van-alles. Specialistische werknemers werken in teams samen met gelijksoortige specialisten. Deze teams kunnen internationaal of virtueel zijn. De generalistisch werknemers produceren met name voor de lokale markt en kunnen probleemloos worden ingezet voor allerlei banen.
2. De tweede onzekerheid over steden is niet of ze belangrijk worden, want in alle scenario's worden ze belangrijker. Wat onzeker is, is de omvang van steden: worden steden klein of groot? In het eerste geval worden steden relatief klein met 100.000 tot 500.000 inwoners en liggen steden verspreid. Ze fungeren als klein economische en stedelijke centra. Een tweede mogelijkheid is dat economische activiteiten sterk geconcentreerd worden in een beperkt aantal grote steden.

Indien beide onzekerheden in een matrix tegen elkaar worden afgezet ontstaan vier basisscenario's. In de onderstaande figuur zijn deze weergegeven. Hieronder gaan we dieper in op elk van de vier scenario's, waarin we voornamelijk aandacht besteden aan de betekenis van de verschillende scenario's voor de bereikbaarheid van Amsterdam en de Randstad.

Figuur 1: vier scenario's voor de toekomst van de Nederlandse economie (CPB, 2010).



2.1 Talent Towns

In Talent Towns specialiseren werknemers zich in een of enkele taken en zijn steden relatief klein. Het huidige adagium 'de stad is groter dan haar grenzen', geldt niet meer; Amsterdam maakt een pas op de plaats en ziet af van verdere stadsuitbreiding. De stad en de universiteiten bieden ruimte aan een beperkt aantal specialismen, waarin we excelleren. Deze activiteiten worden geconcentreerd op een paar plekken in de stad. Vanwege de verregaande specialisatie worden werknemers van over de hele wereld aangetrokken. Met behulp van internet en andere communicatietechnologieën wordt daarnaast steeds meer in virtuele teams samengewerkt.

Individualiteit staat voorop, ook in de vervoersystemen. Het openbaar vervoer is een basissysteem als een sociaal vangnet. Er wordt geïnvesteerd in de openbare ruimte, met voldoende plek voor auto en fiets.

Op de schaal van de metropoolregio ontstaan meer kernen met elk hun eigen specialisme. Voor Amsterdam kan dat bijvoorbeeld het Life Science cluster zijn, de mediasector kan zich verder specialiseren in 't Gooi en Schiphol ontwikkelt zich verder in zijn logistieke functie.

De betekenis van de Metropoolregio, de Noordelijke Randstad en de Randstad als bindend element is beperkt. Net als Amsterdam hoeft ook Almere niet verder te groeien. De gespecialiseerde kernen functioneren grotendeels op zichzelf en zijn via virtuele netwerken met de rest van de wereld verbonden. De internethub in de Watergraafsmeer wordt dan ook gekoesterd en uitgebreid. Nieuwe communicatievormen zullen vermoedelijk echter weinig verplaatsingen daadwerkelijk vervangen. Ook internationale verbindingen zijn van groot belang; niet alleen vanaf Schiphol, maar ook met de

2.2 Cosmopolitan Centres

Net als in Talent Towns is in het scenario van de Cosmopolitan Centres de arbeidsmarkt in sterke mate gespecialiseerd, maar economische activiteiten zijn nu geconcentreerd in een beperkt aantal grote steden met enkele miljoenen inwoners en een grote forensenstroom. Er is sprake van hoge mate van stedelijkheid, het vestigingsmilieu is divers en verbindingen tussen de steden zijn van hoge kwaliteit. De trek naar deze steden toe is groot, wat tot krimp en zelfs een leeg achterland buiten deze steden kan leiden.

Op zijn minst is de Metropoolregio Amsterdam de schaal van ontwikkeling in dit scenario, maar misschien ook wel de noordelijke Randstad of de gehele Randstad. De huidige tendensen wijzen op de noordelijke Randstad. De noordelijke Randstad vormt een Daily Urban System waarin de arbeidsmarkt en woningmarkt elkaar grotendeels overlappen. Meer dan nu het geval is, blinken we in de Cosmopolitan Centres uit in enkele economische clusters. Net als in Talent Towns vinden dan ook internationale contacten op grote schaal plaats, zowel virtueel via internet als fysiek vanuit Schiphol en internationale treinverbindingen.

De economische groei langs de A2-corridor (Amsterdam, Utrecht, Den Bosch, Eindhoven) is een interessante ontwikkeling in dit scenario. Kijkend naar de groeikracht van stedelijke regio's, noemt Friso de Zeeuw de A2 zone steeds relevanter. Daarnaast geldt dat de regio Eindhoven met de TU/e en van oudsher Philips een eigen op technologie gericht kenniscluster heeft. Juist dit cluster is in de noordelijke Randstad minder goed ontwikkeld. Eindhoven Airport is bovendien de tweede luchthaven van Nederland en vormt een belangrijke luchthaven als potentiële uitwijkmogelijkheid van Schiphol.

Het verplaatsingspatroon heeft in dit scenario, vergelijkbaar met Talent Towns, in hoge mate een individueel karakter. Doordat steden echter groot zijn, kunnen verschillende individuele verplaatsingen gebundeld worden en ontstaan mogelijkheden voor openbaar vervoer. Binnen dit gebied moeten wegens wettelijke en OV dan ook goed georganiseerd zijn, met maximale reistijden van 45 minuten. Het huidige openbaar vervoernetwerk moet dan wel uitgebouwd worden naar een metropolitaan ov-netwerk, waarin hogere frequenties, kortere reistijden, tot later doorrijden, een snellere overstap, meer comfort en nieuwe lijnen naar een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersysteem leiden. Dat vraagt investeren in de OV-bundels en in exploitatie OV. Programma Hoog Frequent Spoor in optima forma is nodig, dat wil zeggen op de belangrijkste corridors 6 intercity's en 6 sprinters.

Het openbaar vervoer, de fiets en de auto hebben elk hun eigen sterke eigenschappen en bieden gezamenlijk een vervoersysteem van hoge kwaliteit. De steden zijn groot en gebouwd in hoge dichtheden. Hierdoor zijn de onderlinge afstanden kort en wordt volop ruimte gegeven aan de fiets. De komst van de elektrische fiets zal het natuurlijk bereik van de fiets vergroten tot zo'n 10 km. Naar de kernstad toe is, zoals hierboven beschreven, het OV bij veel reizigers favoriet. Omdat in grote delen van Nederland, maar ook van de noordelijke Randstad de dichtheid echter laag is, zal ook in het scenario van de Cosmopolitan Centres de auto belangrijk blijven voor bijvoorbeeld het combineren van ritten en de kris-kras verplaatsingen.

2.3 Egalitarian Economies

In het scenario van de Egalitarian Economies specialiseren werknemers zich niet, maar is er sprake van generalisatie, waarin werknemers zich ontwikkelen in de richting van manusjes-van-alles. Werknemers kunnen zonder moeite ingezet worden voor allerlei soorten banen.

Van oudsher heeft Amsterdam een divers economisch profiel, waarin meerdere economische clusters sterk ontwikkeld zijn. In de Ontwerp Structuurvisie worden zeven kansrijke sectoren onderscheiden: ICT, creatieve industrie, financiële- en zakelijke dienstverlening, life sciences, handel en logistiek, toerisme en congressen en voedsel, vis en bloemen.

De economische activiteit is in Egalitarian Economies verspreid over meerdere middelgrote steden. Dit betekent dat Amsterdam niet langer kernstad van een metropool (in wording) is, maar dat er in en buiten de regio meerdere kernen bestaan met een divers aanbod. Middelgrote steden in het oosten en zuiden van het land komen tot bloei. Nederland behoudt haar positie in het vervoer van eindproducten door Europa, waardoor de Randstad haar economische activiteit behoudt. Amsterdam voert een aantal geplande uitbreidingen niet of gefaseerd uit en investeert in de kenniseconomie. De banden met de universiteiten en kennisinstellingen worden verder aangehaald. Bijvoorbeeld zoals nu gebeurt in Kenniskring, een samenwerking tussen gemeenten, universiteiten en bedrijfsleven, met uiteenlopende onderwerpen en vakgebieden.

Meer dan in de voorgaande scenario's wonen werknemers in de buurt van hun werk. De arbeidsmarkt is in sterke mate flexibel, waarin werknemers eenvoudig van baan kunnen wisselen. Het werken volgt het wonen. De samenhang tussen de kernen is betrekkelijk gering en nadruk ligt dan ook niet op het verkeer tussen, maar binnen de verschillende kernen. Binnen de kernen is vervoer prima geregeld met de nadruk op de fiets en het openbaar vervoer.

Net als in het scenario met de Talent Towns is het de vraag in hoeverre kleine steden een eigen Daily Urban System kunnen vormen. Werknemers wonen weliswaar meer dan in de eerdere scenario's dichtbij hun werk, maar dat neemt niet weg dat inwoners behoefte hebben aan allerlei verschillende woonvormen, hoogwaardige voorzieningen en een divers landschap; kwaliteiten die niet allemaal in een middelgrote stad, maar op regionaal niveau geboden moeten worden.

Om invulling te geven aan planning op regionaal niveau hebben de samenwerkende partijen in de Noordvleugel in 2007 het Ontwikkelingsbeeld 2040 opgesteld. Het Ontwikkelingsbeeld vormt het startpunt van de structuurvisies die hierna in de regio zijn opgesteld en benoemd vier samenhangende impulsen om de regio te ontwikkelen tot een op Europese schaal concurrerende metropool:

1. Stedelijke intensivering en transformatie
2. Totstandkoming van een metropolitane ov-netwerk
3. Ontwikkeling van het metropolitane landschap
4. Klimaatbestendig maken van de metropool

Figuur 3: impulsen uit het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040



2.4 Metropolitan Markets

In het laatste scenario van het CPB gaat het om zeer grote metropolen met meer dan 10 miljoen inwoners, die de wereld beheersen. De metropolen werken als een magneet en laten een leeg achterland achter. Indien het niet lukt om in Nederland een metropool van deze omvang te ontwikkelen, bestaat de kans dat andere metropolen Nederland als het ware leegzuigen en internationale hoofdkantoren, arbeidsplaatsen en werknemers naar zich toe trekken.

Waar de Randstad nu uit twee vleugels is opgebouwd, zal de Randstad zich in dit scenario moeten ontwikkelen tot een grote geïntegreerde stad, die de concurrentie met andere metropolen aankan. Dit is echter een niet geringe opgave; niet alleen heeft het begrip Randstad in Nederland nog altijd weinig aantrekkingskracht – inwoners uit het noorden en oosten willen vooral níet in de Randstad wonen, terwijl Randstedelingen in bijvoorbeeld Leiden, Delft of Den Haag wonen, maar zich niet associëren met de Randstad – ook halen andere Europese regio's de Randstad in snel tempo in. Op het Nicis congres gaf Aart Jan de Geus, plv. secretaris-generaal van de OESO, aan dat de economische groei in de Randstad de laatste jaren zwak is en de productiviteit zelfs slecht genoemd kan worden. De slechte interne bereikbaarheid van de Randstad is volgens De Geus een van de grootste obstakels voor groei. De OESO (2010) adviseert dan ook zowel de infrastructuur uit te breiden als een systeem van kilometerheffing in te

voeren. Ook zeven hoogleraren pleitten eind augustus in het NRC (nogmaals) voor een systeem van prijsbeleid (Koopmans e.a., 2010). Na twintig jaar plannen maken is het tot nu toe echter om verschillende redenen niet gelukt om een beprijzingssysteem in te voeren. Of en op welke manier een vorm van beprijzen wordt ingevoerd zal voorlopig eerst afhangen van een nieuw regeerakkoord.

De Geus en de OESO beschrijven echter ook dat de concurrentiepositie van de Randstad nog steeds sterk is. Het gebied heeft veel potentie, de werkloosheid is laag en het gemiddelde inkomen hoog. Om deze potentie te benutten is ingrijpen, zoals hierboven beschreven, echter wel nodig; zeker als de economie zich ontwikkelt in de Richting van de Metropolitan Markets.

Als het inderdaad lukt om in dit scenario van de Randstad een concurrerende metropool te maken, heeft deze metropool een grote aantrekkende werking op andere delen van Nederland. Meer dan nu zullen mensen zich in de Randstad vestigen of dagelijks naar de metropool toe reizen. Dit vergt een excellent vervoersysteem in de Randstad, met hoogwaardig openbaar vervoer, autowegen met betrouwbare en redelijk snelle afwikkeling en goede fietsverbindingen en fietsparkeervoorzieningen. Verbindingen met andere metropolen en met het buitenland zijn van minder belang.

3. Bestuurlijke Organisatie

In de bovenstaande paragraaf zijn de gevolgen voor mobiliteit en bereikbaarheid geschetst voor vier economische scenario's over de toekomst van de Nederlandse steden. Of steden zich nu ontwikkelen tot kleine gespecialiseerde steden of grote metropolen met een gevarieerde economie, in elk van de scenario's worden steden belangrijker. Wat betekent dat voor de bestuurlijke organisatie van Nederland en de taken en bevoegdheden van steden? Biedt de huidige vrijwillige samenwerking op basis van gemeenschappelijk inhoudelijk belang daarvoor voldoende mogelijkheden? Of is een verbouwing van het huis van Thorbecke nodig?

Het Planbureau voor de Leefomgeving pleit voor planning op het niveau van de stedelijke regio; bouw- en ontwikkelingsplannen moeten op regionale niveau op elkaar afgestemd worden. Om bij stedelijke (her)ontwikkeling het beste uit een plek te halen, moet gekeken worden naar de bestaande en potentiële kwaliteiten van verschillende stedelijke milieus. Tevens vragen, volgens het PBL, uiteenlopende kwaliteiten om een goed ruimtelijk ontwerp, niet alleen van de aanwezige functies, maar ook voor de openbare ruimte daartussen en de grenzen en verbindingen tussen verschillende milieus. De Metropoolregio Amsterdam heeft bewezen dat het maken van plannen op regionale schaal heel goed kan. Of de uitwerking ervan de druk van belangen op kleiner schaalniveau kan weerstaan is echter de vraag.

De weerbarstige realiteit is dat ideeën over wijzigingen in de structuur van het staatsbestel vooral veel discussie opleveren en weinig resultaat. De afgelopen jaren zijn behoorlijk wat onderzoeken over de bestuurlijke inrichting van de Randstad naar buiten gebracht, maar bijna net zo vaak hebben die tot weinig verandering geleid. Het advies van de Commissie Kok om een Randstadprovincie in te stellen, heeft uiteindelijk geleid tot het meest tastbare resultaat met de oprichting van Randstad Urgent. Dit programma kan gezien worden als een redelijk succesvolle poging van het kabinet om de

versnipperde aanpak van de Randstad binnen het rijk om te vormen tot een daadkrachtige besluitvormingsmachine. De ongebruikelijke (want informele) samenwerking tussen rijk en andere bestuurslagen én de komst van de bijbehorende bestuurlijke duo's, met een lid van het kabinet en een wethouder of gedeputeerde, heeft hier zeker aan bijgedragen.

Noodgedwongen zullen we dan ook op vrijwillige en vaak informele basis verder moeten, gebruik makend van de wettelijke mogelijkheden die er zijn in bijvoorbeeld de WGR. Deze werkwijze heeft in de laatste twee decennia in de Noordelijke Randstad heel behoorlijke resultaten gekend. Van de nood is een deugd gemaakt. De gecompliceerde en daardoor formeel zwakke structuur van het openbaar bestuur, die niet aansluit op de schaal van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken, heeft een informele organisatie opgeleverd die zijn kracht put uit het inhoudelijke doel. Deze informele samenwerking werkt tot nu toe goed, maar kost veel inspanningen van bestuur en ambtelijke ondersteuning. Het vereist voortdurende investeringen en vernieuwing. Deze intrinsieke noodzaak tot vernieuwing houdt de samenwerking vitaal, maar maakt haar tegelijk ook kwetsbaar.

Op den duur zal dan ook toch een inrichting van het openbaar bestuur nodig zijn die wel aansluit op de schaal van de ruimtelijke vraagstukken. Het zou heel goed kunnen dat het vormen van grote gemeenten en het samenvoegen van provincies die maat kan bieden.

4. Conclusies en discussie

Het CPB heeft in 2010 een scenariostudie uitgebracht naar de toekomst van de Nederlandse steden. In deze paper is voor elk van deze scenario's geschetst wat dat betekent voor de mobiliteit en wat dat voor soort bereikbaarheid vraagt.

Op basis van twee basisonzekerheden - de toekomstige verdeling van taken over de beroepsbevolking en de omvang van steden - heeft het CPB vier scenario's geformuleerd. Van kleine gespecialiseerde steden tot grote metropolen met een diverse economie.

In het scenario van de *Talent Towns* en van de *Cosmopolitan Centres* specialiseren en excelleren arbeidskrachten zich in één of enkele taken. Zulke steden, of ze groot of klein zijn, blinken uit in enkele economische clusters, waarvoor werknemers via virtuele netwerken en uitstekende internationale verbindingen samenwerken met vergelijkbare clusters elders in de wereld. De nadruk ligt in deze steden op individueel vervoer. In de *Talent Towns* is dat veelal de auto, wat vraagt om een fijnmazig wegenstelsel. Omdat in *Cosmopolitan Centres* de dichtheden hoog zijn en de onderlinge afstanden klein is er veel ruimte voor de fiets. Tevens ontstaan mogelijkheden voor openbaar vervoer, mits de schaa sprong naar een hoogwaardig OV-systeem gemaakt kan worden.

In de *Egalitarian Economies* en de *Metropolitan Markets* is de economie divers waarin meerdere sectoren sterk ontwikkeld zijn. Indien naar recente beleidsdocumenten gekeken wordt, zoals de structuurvisies van Randstad 2040 en van Amsterdam, valt op dat voor de Noordelijke Randstad gemikt wordt op zo'n diverse economie met meerdere sterke clusters. De ontwikkeling van de Noordelijke Randstad past, zeker qua economische structuur, het beste bij de *Egalitarian Economies*, zij het met een grotere ruimtelijke maat. Op schaal van de metropoolregio vinden én wonen én werken plaats, waardoor arbeids- en woningmarkt ruimtelijk overlappen en een Daily Urban System vormen. Met de huidige tendens wordt dit gebied vergroot tot de noordelijke Randstad.

Op papier wordt door zowel het rijk als de regio een grote verbetering van het vervoer op regionale schaal beleden. In de praktijk worden forse investeringen gedaan in de landelijk vervoerssystemen van spoor en snelweg, en komen de regionale systemen er bekaaid vanaf. Het is deels een ideologische discussie, maar laten we ervan uitgaan dat de rol van de overheid om de kenniseconomie te bevorderen, ligt in het scheppen van voorwaarden. Daarbij hoort dan ook het zorgen voor bereikbaarheid van de juiste kwaliteit en met de juiste reikwijdte. Dan betekent investeren in de kenniseconomie ook investeren in de bereikbaarheid, juist in en rond de steden.

Aansluiting van de schaal van het openbaar bestuur op de schaal van de ruimtelijke vraagstukken is op de duur onvermijdelijk als Nederland de concurrentie aan wil. De samenwerking op vrijwillige basis kent zijn grenzen in omvang en in tijd. Een bestuurlijke schaalvergroting ligt voor de hand, waarin het kansrijker lijkt om binnen het Huis van Thorbecke te zoeken naar deze grotere ruimtelijke schaal dan een van de formele overheidslagen te schrappen.

Een vijftal provincies zou genoeg moeten zijn. Door de samenvoeging van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht ontstaat in de noordelijke Randstad een bestuursorgaan dat in staat is de ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken van dat gebied daadkrachtig aan te pakken. Tegelijkertijd kan zo'n provincie een geduchte partner zijn voor de tien tot twaalf inliggende gemeenten, die voldoende massa en bestuurlijke en ambtelijke kwaliteit hebben voor regionaal beleid. Dit alles in plaats van de tientallen gemeenten, van zeer wisselende grootte, met een paar dominante spelers. Het spreekt voor zich dat in deze constellatie de huidige stadsregio's, die op dit moment een nuttig maar merkwaardig tussenniveau vormen als een vervoersautoriteit, opgaan in de grote provincies.

In het licht van de discussie over de bestuurlijke hervorming, kan ook de vraag gesteld worden wie verantwoordelijk is voor de bereikbaarheid van de steden. Inhoudelijk ligt nu het initiatief bij steden en provincies. Voor grote investeringen moet echter toch weer steeds worden aangeklopt bij het rijk. Waarom niet de vergrote provincies de volledige verantwoordelijkheid en het bijbehorende budget geven voor alle hoofdinfrastructuur binnen hun grenzen? Een aantal essentiële achterlandverbindingen kunnen indien gewenst onder het rijk blijven vallen. In plaats van het gebakkelei om MIRT-budgetten kunnen de provincies hun eigen prioriteiten stellen.

Literatuurlijst

CPB (Centraal Planbureau) (2010), *The Netherlands of 2040*. Den Haag. CPB No 88.

Koopmans, C., E. Verhoef e.a. (2010), *Kilometerprijs kan ook anders*. In: NRC Handelsblad, 27 augustus 2010.

Gemeente Amsterdam (2010), *Ontwerp structuurvisie; Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam*. Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 26 januari 2010.

Metropoolregio Amsterdam (2008), *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040*. Amsterdam: Drukkerij van Amerongen.

Nicis Institute (2010), *Randstad 2040 is nu! Sterke steden, sterke Randstad, sterk Nederland*. Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Den Haag.

OECD (Organisation for economic co-operation and development) (2010), *OECD Economic Surveys Netherlands*. Paris: volume 2010/10.

PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) (2010), *De staat van de ruimte 2010; Deerschikking van stedelijk Nederland*. Den Haag/Bilthoven: De Maasstad.

Provincie Utrecht, Provincie Zuid-Holland e.a. (2010), *In de stad komt Nederland verder*. Open brief aan de kabinetsinformateurs en de fractievoorzitters in de Tweede Kamer.

Zeeuw, F. de (2010), *'Fixatie op Randstad miskent Brabant'*. Binnenlands Bestuur, 2 juli 2010.