

# De Randstad

Agglomeratie-wet

Bloemendaal 1994

Gedigitaliseerd en enigszins verbeterd.

Venlo, 27-2-2017

Door Arjan van den Bosch

1993 tot en met 1994

# de randstad.



AGGLOMERATIE-WET



1993/1994



Arjan van den Bosch.



# Inhoud

- 4) Voorwoord

## **Vooronderzoek**

- 5) Huidige situatie
- 8) Nawoord situatie
- 9) Alternatief

## **Voordelen**

- 9) Minder aantasting van de natuur
- 10) Minder aanleg infrastructuur
- 12) Betere benutting van de stadsrand
- 13) Betere sociale structuur
- 14) Goedkoper

## **Nadelen**

- 15) Meer verkeer op de bestaande infrastructuur
- 16) Wijzigen gemeentelijke structuur
- 17) Grotere verstedelijking

## **Toepassing**

- 19) Toepassing
  
- 20) Bronvermelding

## Onderwerp

de huidige wetgeving omtrent de groei van de stedelijke gebieden in Nederland en in het bijzonder die van de Randstad staat slechts een beperkte groei toe. Door het in stand houden van het Groene Hart worden de groeimogelijkheden behoorlijk beperkt. Verder zijn er ook plannen om een aantal grote groeikernen te ontwikkelen. Hierdoor komt het Groene Hart niet in gevaar, maar zullen vele honderdduizenden mensen in steden wonen die bijna geen identiteit hebben, want geld om een mooi monumentaal centrum aan te leggen zal er waarschijnlijk niet zijn. Het gevolg is dat de inwoners van deze steden weinig stimulatie krijgen om het centrum te bezoeken en dat deze mensen plezier gaan zoeken in de toch al overbevolkte historische stadscentra. Een ander negatief gevolg is een grote aan elkaar geklonterde stedencluster van identiteit loze kernen. Mijn idee is om een wetgeving op te stellen die aan de ene kant een maximale groei van steden toelaat (naar gelang de mogelijkheden van die stad) maar aan de andere kant de identiteit van deze steden beschermt. Het Groene Hart zal daarbij een 'minder' belangrijke rol spelen.

## Onderzoeksmethode

Voor het opstellen van de nieuwe wet moet eerst het nodige onderzocht worden. Daarvoor heb ik het volgende stappenplan:

- Het bepalen van een reëel toekomstbeeld
- Een plan opstellen van een nieuwe wetgeving aan de hand van de analyse van de toekomst
- Het vergelijken van de gevolgen van de huidige wetgeving en die van de nieuwe wet
- Eventueel aanpassingen verrichten en bepalen of de nieuwe wet een goede mogelijkheid zou kunnen zijn om de bovengenoemde problemen op te lossen.

## Materiaal

Voor de eerste stappen moet ik eerst gegevens verzamelen. Dat kan door eigen boeken te nemen, het bezoeken van bibliotheken, het lezen van boeken van mensen die ik al ken en het informeren bij instanties zoals gemeenten en Rijksvoorlichtingsdienst. Verder zal ik al deze gegevens per computer opslaan.

## Richtlijnen

Deze gegevens zal ik door te oefenen met de computer opslaan en ver/bewerken. Het vaardig worden met de computer gaat daarbij voor!

## **Uitwerking van de tekst “Stedenplan”**

De huidige groeiwijze van de Randstad vindt voor een groot deel plaats in of nabij het Groene Hart. Vaak wel op locaties die ecologisch minder waardevol zijn, maar die toch grote stukken van het Groene Hart wegvreten. Dit heeft uiteraard wel zo zijn negatieve gevolgen. Verstoring van de rust en versnippering van de natuur.

Voorbeelden zijn al te zien in het landschap of er zijn grote plannen in de maak bij het rijk of gemeente. Neem nou bijvoorbeeld Rotterdam-Alexanderpolder, de Amsterdamse Bijlmermeer en vele kleine uitbreidingen bij vele kleine en middelgrote dorpen en steden. Bijvoorbeeld Gouda, Alphen aan de Rijn en Amstelveen.

Uiteraard ook de nieuwe steden en groeikernen, zoals Zoetermeer. Zoetermeer ligt echt ver in het Groene Hart: 5 kilometer ten oosten van Den Haag, tussen Den Haag en Utrecht in. Op zich geen ramp, maar tussen Den Haag en Utrecht liggen ook nog Gouda en Woerden. Er is zelfs een plan om ten westen van Utrecht een nieuwe stad te bouwen van 45.000 woningen! De regio Amsterdam moet tot 2010 maar liefst 101.000 woningen er bij krijgen, waarvan 65.000 voor 1996!

Het is natuurlijk ook nodig om grote aantallen woningen te bouwen binnen de Randstad. Bijvoorbeeld Den Haag. Een stad die groeit omdat het centraal ligt en omdat het regeringscentrum van Nederland is. Maar het probleem is dat de stad haast geen kant meer opgroeien kan, want ten westen is de zee, ten zuiden het Westland en ten noorden een bufferzone en de stad Leiden. Daarom werd Zoetermeer gebouwd, een stad van binnenkort 120.000 inwoners. Maar ook het snelgroeiende Leiden (120.000) en Alphen aan de Rijn (60.000) en Delft met bijna 90.000 inwoners.

Amsterdam heeft ook zijn nieuwe steden, zoals Hoofddorp (35.000), Amstelveen (60.000) en over ongeveer 30 jaar Almere met dan 250.000 inwoners. Natuurlijk ook Amsterdam Zuid-Oost met bijna ,eer dan 100.000 inwoners. En niet te vergeten de honderdduizenden mensen in de kleinere steden.

Maar naast de negatieve gevolgen voor de natuur zijn er ook andere hele grote structurele problemen, vooral op sociaal vlak. De nieuwe steden worden door de benodigde mobiliteit (woon-werk verkeer) vooral bewoond door jonge gezinnen. Maar ook het huisje-boompje-beestje trekt veel jonge mensen aan, want de grote drukke stad is voor kleine groeiende kinderen niet bepaald ideaal. Die willen juist veel veilige en groene speelruimte hebben. Ook de overheid speelt hier een belangrijke rol in, door de nieuwe inwoners juist daar een woning toe te wijzen. Maar deze verschuiving van vooral jonge mensen uit de oude steden heeft veel negatieve gevolgen in de oude steden. Doordat veel jonge mensen de stad verlaten ontstaat er een steeds grotere concentratie van oudere en vaak ook armere mensen. Omdat ouderen dicht bij de voorzieningen moeten wonen in verband met de vaak slechtere mobiliteit ontstaat die grote concentratie vaak bij het centrum.

Juist de wijken in of bij het centrum zijn vaak oud en slecht onderhouden. Oftewel: hier gaan ook de meeste arme gezinnen wonen of blijven er achter. Het negatieve gevolg van deze situatie is dus verpaupering rond het centrum. Daarbij komt ook de groei van het centrum

die ook verhuizingen met zich meebrengt. Daardoor is het centrum van grote steden 's nachts vaak stil en erg aantrekkelijk voor alle mogelijkheden van kleine en grote criminaliteit. Pas in de wat verder van het centrum gelegen wijken wordt deze situatie anders. Hier wonen de rijkere mensen in recentere woningen maar helaas ook weer armeren in de slecht onderhouden naoorlogse wijken. Gelukkig zijn er ook uitzonderingen, want de hier bovenstaande uitleg is zeer globaal, maar in grote lijnen klopt het wel.

Tegenwoordig wordt deze situatie langzaam anders door renovatieprojecten, zoals de Schilderswijk in Den Haag.

Door de grote groei op een grotere afstand van de grote steden is het ook nodig om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Dat is nodig om de enorme forenzen stromen van de buitensteden naar het centrum te voeren. En omdat dat allemaal binnen een zeer beperkte tijd moet, omdat de werktijden weinig verschillen, moet deze infrastructuur zelfs nog uitgebreider zijn. Een doorstroomcapaciteit van 60.000 auto's per uur is zeker geen uitzondering, daardoor krijg je soms 5. Of zelfs 5 of 6 baans snelwegen met een dubbel zo grote capaciteit.

En natuurlijk is het dan ook logisch dat daar enorme verkeerspleinen voor nodig zijn om verstoppingen te voorkomen. Een recent voorbeeld is het Prins Alexanderplein bij Voorburg, de agglomeratie Den Haag, dit verkeersplein is meer dan een vierkante kilometer groot en ligt midden in een vroeger voor het ook bijzonder interessant stuk polder en nu een grote onderbreking van de groene strook die ten oosten van Leiden en Den Haag loopt. Daarbij komt ook nog dat de nieuwe wegen zelf ook veel ruimte in beslag nemen. Een strook van zeker 50 meter breed wordt daardoor in beslag genomen, de parkeerplaatsen, carpoolstroken, benzinstations en dergelijke nog niet meegerekend.

Maar naast de vele nieuwe autowegen, zijn er ook vele nieuwe spoorlijnen nodig. Zoals het spoor naar Zoetermeer. Deze is evenwijdig aangelegd naast een al bestaande spoorlijn naar Utrecht en een snelweg in de zelfde richting. Naast de ruimte die de aanleg van nieuwe infrastructuur nodig heeft, veroorzaakt het ook een enorme versnippering van de groene ruimten. Die versnippering heeft in elk geval twee grote gevolgen: infrastructuur geeft maar al te vaak aanleiding voor het verleggen van de stadsrand en verkleining van de groene ruimten. Het tweede grote gevolg is dat de eenheid van de natuur wordt verbroken. Deze twee punten zal ik nu apart benaderen:

De aanleg van nieuwe infrastructuur buiten de stad heeft vaak tot gevolg dat de plaatselijke of regionale overheden dit aangrijpen om de stad tot aan die weg te vergroten. Met als gevolg dat steden snel aan elkaar dreigen te groeien en dat de daartussen liggende groene stroken er het loodje bij neerleggen. Een simpel voorbeeld is de uitbreiding van de stad Amersfoort. Ten noorden van deze stad ligt de A1. Daar weer boven ligt het groeiende stadje Bunschoten, dat tegen het IJsselmeer aan ligt. Tussen Amersfoort en Bunschoten was voorheen een groene strook van 7 kilometer breed, een belangrijke schakel tussen de natuur langs de Veluwemeren + Veluwe zelf en de natuurgebieden in Het Gooi, op de Utrechtse Heuvelrug. Als deze strook weggaat of te krap wordt, ontstaat er een enorme stedelijke barrière van 15 kilometer lang, tot onder het dorp Leusden. Gezien de inleidende tekst is het logisch nu te vermelden dat er in die strook van 7 kilometer breed tussen Amersfoort en

Bunschoten nu een enorme nieuwbouwwijk van vier kilometer lang is aangelegd tot aan de A1 en ten zuiden van Bunschoten industrie oprukt richting Amersfoort. Van de 7 kilometer is na 10 jaar nog maar 2,5 kilometer over: een kaal stuk polder dat weinig bescherming te bieden heeft voor de aanwezige flora en fauna. Daarnaast is in die strook ook nog intensieve landbouw. Kortom: een zware aanslag op zowel de plaatselijke als wel de landelijke natuurstructuur.

Dit is wel een duidelijk voorbeeld, maar uiteraard zijn er nog meer van dit soort situaties. Een situatie uit de toekomst is de aanleg van de TGV in dit geval bij Leiden. Deze spoorlijn moet vlak ten oosten van Zoeterwoude komen, een dorpje ten oosten van Leiden. De polder waar dit dorpje ligt is een deel van het Groene Hart. Maar er zijn plannen om in de toekomst een grote wijk aan te leggen tot aan deze spoorlijn. Het klinkt pietluttig, maar het gaat hier om een gebied van 2 tot 3 kilometer breed en iets van 5 kilometer lang.

Een ander voorbeeld is de agglomeratie van Rotterdam, waar ten noorden daarvan een snelweg is gepland. De stad heeft z'n grenzen al tot zover verplaatst en er gaan al plannen op om de snelweg nog meer naar het noorden aan te leggen, richting Delft. Delft zelf groeit naar Rotterdam en Den Haag. Den Haag zit nu al aan Delft vast. Ook de groene strook tussen Delft en Rotterdam heeft een belangrijke functie voor natuur, net zoals bij Amersfoort.

Verder is de versnippering van de natuur ook op kleine schaal aanwezig. Kleine groenstrookjes tussen kleinere plaatsjes worden vernield door nieuwe rondwegen en ander soort wegen. Naast het dichtbouwen van deze stukken natuur, zijn de laatste stukjes groen in legaal of illegaal gebruik voor recreatie, waardoor ook aantasting ontstaat. En dit moet men zeker niet onderschatten!

Op deze manier krijgt de Randstad een steeds rommeliger structuur, vooral als uiteindelijk ook het Groene Hart bebouwd gaat worden. Want dat is iets waar men, als de bevolking blijft groeien, niet onderuit zal kunnen komen. Het toekomstbeeld is dan wel dat die steden onlogisch op elkaar gestapeld liggen en dat daartussen wat versnipperde "natuur". Van de unieke structuur van de Randstad en de identiteit van de steden is weinig meer overgebleven. Ik denk dat je de toekomst het beste kunt vergelijken met het huidige Rijn-Ruhrgebied. En dat is nou niet echt het idee dat ik heb bij de naam Randstad.

## Nawoord situatie

Als ik kijk naar het beleid ten aanzien van de randstad krijg ik de indruk dat alles in het werk gesteld gaat worden om het Groene Hart te redden en om de stedelijke structuur en identiteit te behouden. Een goed idee en naar mijn idee deels haalbaar. Maar als ik kijk naar de uitvoering komt mij een heel ander beeld naar voren: het beleid van de gebundelde deconcentratie gaat de Randstad tegenwerken...

Steeds meer groeikernen en satellietsteden, meer infrastructuur door de groene kern en vooral steeds meer versnippering van de natuur en het doorbreken van de ecologische infrastructuur. Eigenlijk blijft er van de Randstad dan niet veel meer over dan een mislukt stedenbouwkundig plan. De Randstad als idee is denk ik meer een plan met een maximum. Er komt een einde aan de groei om het uiteindelijke resultaat in stand te kunnen houden. Maar een stad met zo'n kracht en groei kan niet stoppen met groeien, steden moeten blijven groeien anders sterven ze af.

Omdat i dit zelf niet zo goed zie zitten, heb ik zelf een idee bedacht waarin de groei kan blijven doorgaan, de stedelijke structuur van de Randstad in tact blijft, de identiteit van de stad behouden blijft, waardoor ook de leefbaarheid er op vooruit gaat. Zie punt vier en vijf, eerder in deze tekst. In feite heb ik een alternatieve groeivijze bedacht waarvan de uitwerking hierna volgt.



## Alternatief

Het alternatief voor de uitbreiding van stedelijk gebied van de Randstad lijkt in eerste instantie erg simpel. In plaats van het in een keer bouwen van een grote wijk, meer een schilsgewijze uitbreiding, die naar mijn idee een minder grote aantasting veroorzaakt. Althans, de ecologische infrastructuur voor een groot deel in tact laat. Verder een grotere concentratie van mensen, maar een grotere spreiding van voorzieningen.

De uitwerking van het idee heb ik in een aantal punten onderverdeeld, die hieronder worden beschreven. De verdeling van de punten is in feite een verdeling van de voor en nadelen van het idee.

### Voordelen

- Minder aantasting van de natuur
- Minder aanleg van nieuwe infrastructuur
- Betere benutting van de stadsrand
- Een betere sociale structuur
- Eventueel goedkoper

### Nadelen

- Meer verkeer op de bestaande infrastructuur
- Het wijzigen van de gemeentelijke structuur tot een regionale indeling
- Op enkele stedelijke punten een grotere verstedelijking

Dit is uiteraard wel een zeer globale samenvatting. Deze punten ga ik apart uitwerken.

## Minder aantasting van de natuur

Zoals beschreven in het hoofdstuk “situatie” hiervoor, worden er jaarlijks grote gaten geslagen in de groene gebieden. En als zijn dit vaak gebieden waar “toch-alleen-maar-gras-groeit”, het terugdraaien van een woonwijk naar natuur is nu eenmaal duur en kapitaalverspilling, dus onmogelijk. Een gras-gebied zou ook ingericht kunnen worden in drie zones:

- Intensieve recreatie
- Recreatie waarbinnen natuur een groot aandeel heeft
- Volledig voor natuur ingerichte gebieden

Door een stad alleen maar met een schil van 17 meter uit te breiden, bespaar je een grote aantasting van groengebied. Maar zelfs een rand van 200 meter is nog altijd beter dan een kilometer of 2. Het grote nadeel hierbij is dat de nu al aan de Stadsrand grenzende natuurgebieden niet bebouwd kunnen worden, dus dat er elders meer uitgebreid moet worden. Dat is een punt waar dan aandacht aan besteed moet worden en het vereist een wat ander gestructureerde beleid.

Nog een voordeel van de natuur is dat aan de stadsrand toch vaak al een grotere stedelijke activiteit is. Daar is de natuur al versnipperd en verstedelijkt. Dus het verdichten van deze

gebieden tast direct al minder natuur aan, en het bespaart ruimte. De aanwezige bebouwing hoeft trouwens ook niet weg, want die zorgen alleen maar voor meer variatie in het nieuwe stadsdeel, maar dat komt in het volgend punt weer terug.

Eigenlijk komt het er op neer dat een beleidspunt zou zijn **dat alle gebieden die niet behoud zijn maximaal bespaard moeten blijven om er natuur van te maken en om het mogelijk te maken zo veel mogelijk gemengde gebieden maximaal bebouwd moeten worden.**

Een ander groot voordeel is dat er minder infrastructuur nodig is zodat de groene gebieden minder versnipperd zullen worden, maar dat is een punt dat ik hierna ga bespreken.

## Minder aanleg nieuwe infrastructuur

Het is logisch dat het verkeer van uit de nieuwe stadsrand naar het centrum vervoerd moet worden. Dat kan op een aantal manieren.

### Particulier

- Auto
- motor
- (brom)fiets
- Lopen

### Openbaar

- Taxi
- Trein
- Bus, metro, tram

Als eerste zal uiteraard het autoverkeer toenemen. Maar omdat de nieuwe bebouwing gespreid is, zal ook het autoverkeer gespreid worden. Het zelfde geldt ook voor de motor. Dus uiteindelijk zal de verkeerstoename gering blijven. (maar zie verder ook de nadelen, die nog volgen in de tekst.)

De fiets en de bromfiets kunnen makkelijk door de aanwezige rustige routes rijden, en dan als dat onmogelijk is over de grote wegen. Deze moeten dan wel daarop aangepast worden. Maar ook weer door de grote spreiding zal de toename hiervan gering zijn. Het is zelfs zo dat door de geringere afstand tot het centrum minder behoefte zal zijn aan het autovervoer en meer aan het in de stad snellere vervoersmiddel, de fiets. Dus zal er echt aandacht besteed moeten worden aan de fietsinfrastructuur. En, voorzieningen op kleinere afstand zijn tot de inwoners van de wijk dat ook lopen met mooi weer wel wat kan worden. Zodoende zal de aandacht die nodig is om al het verkeer te leiden kleiner zijn voor het snelverkeer, domweg omdat de infrastructuur er al ligt. De kosten zullen dan lager liggen en dat geld kan gebruikt worden om het alternatieve vervoer te stimuleren.

Voor openbaar vervoer is het ook niet zo'n grote verandering. Doordat er door de huidige buitenwijken al voldoende infrastructuur is, kan daar makkelijk gebruik van worden gemaakt. Daardoor zullen nieuwe buslijnen niet nodig zijn en de daarvoor benodigde bussen ook niet. Dus voor het openbaar vervoer een grote tijd en kostenbesparende mogelijkheid.

Het geld dat daarvan overblijft kan ook weer worden benut voor het stimuleren van het openbaar vervoergebruik, wat ook weer autoverkeer bespaart. Tevens zullen buslijnen rendabeler worden en als het een te kleine capaciteit heeft kan er altijd nog een extra of grotere bus worden ingepast. Het taxivervoer wordt er ook makkelijker door, omdat de afstand tot andere plaatsen in de stad praktisch even groot blijft. Minder kosten voor de klant en minder kilometers voor de taxichauffeur. Ook weer kostenbesparend, vooral voor de klant en daardoor aantrekkelijker en het spaart weer auto's uit.

Als er een grote nieuwe wijk gebouwd moet worden, zou er een grote nieuwe weg met nieuwe fietspaden moeten komen, eventueel een nieuwe spoorlijn. Nieuwe buslijnen met nieuwe bussen, meer taxi's en een grotere afstand naar het stadscentrum. Op plaatselijk gebied, de wijk zelf, kan een beperkte infrastructuur voor snelverkeer voldoende zijn. Daardoor kan het langzame verkeer in de nieuwe wijkjes veel veiliger, wat ook weer stimulerend is voor voetgangers.

Al met al een redelijk kostenbesparende uitbreidingen mogelijkheid, en als het overgebleven geld wordt gebruikt tot stimulering van openbaar vervoer zal het in de toekomst alleen maar goedkoper en rendabeler worden.

## **Betere benutting stadsrand**

Met een verbetering van de stadsrand bedoel ik een paar mogelijkheden. Door meer aandacht te besteden aan de architectuur kan er een parkachtig uiterlijk ontstaan wat de leefbaarheid bevordert. Een tweede mogelijkheid is de stadsrand meer invullen met een recreatieve functie, Sport, water, natuur, park. Daardoor zal er wel een tegengesteld verkeer op de wegen komen, maar door een goede geconcentreerde ontsluiting kan dat worden beperkt. De mensen die aan de stadsrand recreëren zullen ook de leefbaarheid in de wijken vergroten, zoals winkels, horeca, voorlichtingscentra voor de aanwezige recreatiegebieden, sporthallen, clubgebouwen. Door een goed architectonisch uiterlijk zal het ook voor ondernemers aantrekkelijk zijn omdat het de aandacht trekt en dagjesmensen en toeristen. Oftewel, de nieuwe stadsrand kan een levendige omgeving vormen voor zowel inwoners als bezoekers van de wijk of recreatiegebieden.

Een ander groot voordeel is dat bijna de helft van het aantal woningen aan de buitenrand staat en hier kan best een wat hogere bevolkingsdichtheid worden nagestreefd. Dat bespaart ruimte en daardoor is het rendabeler om hier te bouwen. Doordat er meer mensen komen te wonen, is het ook aantrekkelijker om meer aandacht te besteden aan architectuur. Het kunnen grote en nuttige projecten zijn. Door mening met het bedrijfsleven is een goed uiterlijk ook interessant, waardoor het bedrijfsleven ook een aandeel kan hebben in de kosten. Een hogere bevolkingsdichtheid heeft tevens een positieve werking op veiligheid, de sociale controle. Er zal door de compactheid meer sociaal contact, zodat je meer mensen tegenkomt op straat. Maar dat noem ik in het volgende onderdeel "betere sociale structuur".

Een mogelijkheid die deze groeiwijze biedt is dat de groene rand op zo'n manier kan worden ingevuld dat bij een volgende uitbreiding de structuur al aanwezig is of dat er in ieder geval rekening gehouden wordt met de volgende uitbreiding. Dit is echter wel beperkt door dat

sommige delen bijvoorbeeld een vaste inrichting hebben gekregen, zoals natuurgebieden, water of vaste gebouwen. Dit kan echter ook worden gebruikt als buffer tussen gebieden die in de toekomst bedreigd lijken te worden. Eigenlijk zijn de mogelijkheden te groot om uit te leggen. De ontwerper zal in ieder geval veel ruimte krijgen om zijn creativiteit te uiten en nieuwe mogelijkheden uit te zoeken. Op plaatsen waar ruimte genoeg is zou je de zelfs de rand kunnen afwisselen. Een soort jaarringen. Een rand stad, een rand park, een rand stad enz. Maar het nadeel is wel weer dat de bebouwing verspreider wordt en daar aan vast zittende andere nadelen zoals hoge kosten (zie vorige teksten). Maar op zich een mogelijkheid. Ideeën genoeg dus.

## **Een betere sociale structuur**

Een verbeterde sociale structuur klinkt misschien nogal vreemd voor zoiets als nieuwbouw bij de stad als buiten de stad. Maar toch is het mogelijk. Momenteel wonen jonge gezinnen in de veraf gelegen buitenwijken of steden. Daardoor ontstaat in de oude stad een grotere vergrijzing en er ontstaat een grotere criminaliteit doordat de mensen uit de lagere bevolkingsklassen zich alleen een woning kunnen permitteren in de oude vervallen stadsdelen. Natuurlijk is dit wel erg zwart wit gezien, maar over het algemeen is het toch de realiteit. Er zijn ook wel wijken waar er stadsvernieuwing heeft plaatsgevonden. Maar daardoor ontstaat er steeds meer concentratie van armere mensen.

Door de vergrijzing ontstaat er ook een overschot aan scholen in zo'n wijk. Dus is vaak ook wel zichtbaar in dit soort wijken: er staan altijd wel enkele woningen leeg of een of twee schoolgebouwen, wel of niet uitgebrand. Uiteindelijk voelen mensen zich niet meer veilig in dit soort wijken met als gevolg dat ze naar elders verhuizen. Gevolg is natuurlijke leegstand en dat is weer aantrekkelijk voor mensen zonder onderdak. Gevolg is meer criminaliteit. Een vicieuze cirkel.

Maar dat is op te lossen als alle soorten bevolkingsgroepen door elkaar of in elk geval dicht bij elkaar wonen. Meer sociale controle, minder criminaliteit, meer veiligheid, minder leegstand, meer gebruikte scholen, meer voorzieningen en dus een veel grotere leefbaarheid. Door een grotere concentratie van mensen zullen winkels ook sneller en makkelijker bereikbaar zijn, omdat er op een kleiner oppervlak meer afzetmarkt voor producten is. Dus ook een grotere concentratie van voorzieningen en winkels. Daardoor zullen ook de straten wat drukker zijn met voetgangers wat daardoor de straten gezelliger maakt en ook aantrekkelijker voor kleine ondernemers. Door de drukke straten zullen mensen ook sneller geneigd zijn hun terrein 'af te bakenen'. Ze geven hun stuk aan door het een identiteit te geven. Daardoor zullen mensen sneller hun stukje schoonhouden en onderhouden. Het geeft de mensen een gevoel van waarde en identiteit. Uiteindelijk zal het straatbeeld gevarieerde vormen aannemen wat de leefbaarheid ook weer groter maakt. Mensen voelen zich zekerder van hun plek en dat is op zich al een belangrijk streven.

## Goedkoper

Dit onderwerp is eigenlijk al op veel plaatsen in de tekst naar voren gekomen.

- Minder kosten voor nieuwe infrastructuur
- Minder kosten doordat er weinig natuur wordt aangetast
- Minder afbraak en betere benutting van oude gebouwen
- Minder kilometers reiskosten door grotere concentratie

Verder zijn er nog wel meer financiële voordelen, maar die zal ik later toevoegen aan de tekst. Misschien is het beter om eens te kijken hoe groot de uitsparingen zijn en hoe reëel het is om te beweren dat er ook iets mee te bereiken valt. Daarom zal ik eerst de nadelen behandelen, want daar in zullen de zelfde punten voor een deel terugkomen. Dus later in de tekst komt dit onderwerp wel weer terug.

## Nadelen

Hieronder staan de nadelen van het plan. Voor een deel zijn ze al ter sprake gekomen in de tekst voordelen. Eerst zal ik ze kort op een rijtje zetten:

Nadelen

- Meer verkeer op bestaande infrastructuur
- Wijzigen gemeentelijke structuur
- Meer verstedelijking op een aantal plaatsen

### Meer verkeer op bestaande infrastructuur

Zoals al in de tekst over besparing van nieuwe infrastructuur naar voren kwam, zullen de wegen steeds intensiever gebruikt gaan worden. Door de verdichting van de steden en een grotere concentratie van functies in het stadscentrum. Maar de grootste verandering zal plaatsvinden door de verschuiving van auto naar fietsgebruik. Oftewel, alles op een rijtje: meer autoverkeer in het centrum en door de gehele stad meer fietsers.

De problemen komen denk ik vooral te liggen bij de verkeersveiligheid en de beperkte ruimte voor infrastructuur. Al is dat probleem op te lossen door de fietsroutes door de woonwijken aan te leggen. Omdat de wijken tegenwoordig steeds auto-luwer worden zal dit niet zo'n groot probleem zijn. De kosten kunnen laag blijven omdat het voor een groot deel betaald kan worden uit de pot van stadsvernieuwing. De belangrijkste routes voor auto's kunnen zoveel mogelijk worden verspreid. Dat brengt echter wel weer meer kosten met zich mee omdat er extra oversteekplaatsen moeten zijn voor de fietsers. Hoeveel extra kosten dit met zich meebrengt weet ik niet.

De grootste problemen zullen zich voordoen in het centrum van de stad waar auto's, openbaar vervoer en fietsers elkaar behoorlijk in de weg gaan zitten. Dit is gelukkig op een simpele manier op te lossen: auto-vrij. Wel moet er een goede infrastructuur voor snelverkeer aanwezig blijven voor de bevoorrading van het centrum en het wijk-wijk verkeer.

### Wijzigen gemeentelijke structuur

Het plan is om vooral aan de rand van de woonplaatsen te bouwen. Maar op een groot aantal plaatsen is dat onmogelijk. Dat komt o.a. door de aanwezige natuur, maar ook door een gemeentegrens die in de weg ligt. Maar omdat ik de ontwikkeling van steden te belangrijk vindt om door gemeentegrenzen beïnvloed te worden zal de gemeentelijke indeling vooral in de Randstad verbeterd moeten worden. Daar zijn de laatste jaren ook al plannen voor geopperd. Vooral de regio Rijnmond. Daar is het ook wel nodig gezien het enorme formaat er van. De grootte varieert van 35 kilometer in de lengte tot tien kilometer in de breedte. Momenteel bestaat het gebied uit een aantal grote steden zoals Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen. Maar ook een aantal andere plaatsen. Dit gebied is een grote cluster waarvan alleen de rand bebouwd kan worden. Niet meer langs de grens, behalve dan op enkele plaatsen. Maar ook voor Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam enzovoort.

Er is echter een groot probleem aan verbonden: financieel en werkgelegenheid. Het is dus maar de vraag of het financieel haalbaar is. Dat is zeker de moeite waard om te onderzoeken. Via een andere verdeling van geld, leningen of iets anders. Voor de werkgelegenheid is het probleem dat er veel hoge functies zullen verdwijnen en dat er meer lagere functies zullen ontstaan. Maar zoals al duidelijk te zien is, is er ook een structuur van deelgemeenten in te voeren. Al met al kan het nog best meevallen met die gevolgen. In de Randstad zou het er op neer komen dat er een hoofdverdeling ontstaat met de volgende stedelijke gemeenten:

- Amsterdam:** Amsterdam, Zaanstad, Amstelveen met alle klein dorpjes
- Haarlem:** Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk en Heemskerk + randdorpen
- Leiden:** Leiden, Voorschoten, Oegstgeest, Leiderdorp, Rijnsburg en Katwijk + randdorpjes
- Den Haag:** Den Haag, Rijswijk, Voorburg, Leidschendam, Delft en eventueel Wassenaar
- Rotterdam:** Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Spijkenisse, Brielle, Capelle en Krimpen aan de IJssel, Slikkerveer, Ridderkerk en uiteraard alle randdorpen
- Dordrecht:** Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Sliedrecht, Hadrinxveld-Giessendam, Gorinchem
- Utrecht:** Utrecht, Maarssen, Nieuwegein, De Bilt, Zeist, Driebergen
- Hilversum:** Hilversum, Bussum, Laren, Huizen, Naarden

De gebieden daartussen liggen kunnen in ongeveer even grote stukken worden verdeeld.

Maar nu valt me gelijk op wat een groot verschil er is tussen het begrip Randstad en wat er in werkelijkheid aan de hand is. Daarom zou ik nog een aantal steden aan de lijst willen toevoegen. Amersfoort en omgeving, Almere, Alkmaar en omgeving, Gouda + Alphen aan de Rijn. De wat meer losse steden die wel aandacht verdienen zijn Ede-Wageningen, Arnhem, Nijmegen, Den Bosch, Tilburg en Breda. Deze steden hebben zo langzamerhand een belangrijke functie voor de Randstad gekregen.

## **Grote verstedelijking**

In de stedelijke gemeenten zal er wel een grotere verstedelijking kunnen ontstaan. Door aan de randen te bouwen uiteraard voor een groot deel in te dammen. Maar ik denk dat het beter is dan het laten uitgroeien van al die kleine dorpjes laat staan de nieuwe steden. Waarom is al eerder te lezen geweest. Eigenlijk is het alleen nodig te zeggen dat het mogelijk moet zijn om steden compacter en efficiënter op te zetten. Rekening houden met wegen, wonen, werken enz. Dus, men zal genoeg moeten nemen met een compacte stad zodat er over 50 jaar nog een Groen Hart over is.

## Toepassing

Nu alle voor en nadelen netjes op een rijtje staan kan ik kijken of mijn idee voor de agglomeratie-wet ook daadwerkelijk reëel is en dan ook toepasbaar.

Als eerste lijkt het mij wel degelijk reëel. Dat wil niet zeggen dat het een simpele oplossing zou zijn. Dat is al in de nadelen duidelijk geworden. Er is echter een probleem dat nog niet in de tekst naar voren is gekomen. Dat probleem is dat de meeste bestaande stadsranden bestaan uit een weg, spoorlijn, kanaal of een natuurlijke grens. Dat zou betekenen dat je bijvoorbeeld bij een kanaal veel bruggen moet aanleggen voor maar een beperkt aantal inwoners en dat neemt teveel kosten met zich mee. Oftewel: de toepasbaarheid is maar beperkt... Een mogelijkheid is dan nog om de langs kanalen gelegen bedrijven te verplaatsen (of in te passen) en zoveel mogelijk nog onbebouwde plekken de bebouwen met wat hogere huizen. Maar ondanks de beperking zal deze vorm van uitbreiding een groot deel van grootschalige wijken kunnen voorkomen.

Het is nu mogelijk een globale samenvatting te maken van de agglomeratiewet zelf.

1. **Een eerlijke verdeling van woningen:** Een verdeling aan de hand van economische kracht van een woonkern. Kleinere plaatsen relatief minder dan nu, grotere plaatsen relatief meer. Doel: zo min mogelijk reiskilometers, sparen Groene Hart.
2. **Zo veel mogelijk inbreiding, uitbreiding alleen aan de rand:** Waar mogelijk althans: rekening houdend met bestaande grenzen. Doel: beperking reiskilometers, sparen Groene Hart, versterken sociale structuren.
3. **Gemeentegrenzen herzien aan de hand van bebouwingsgrens van de stad:** Grote gemeenten, verdeeld in deelgemeenten. Stadsuitbreiding via provinciaal of landelijk overleg. Doel: wegnemen beperkingen voor randuitbreiding, een betere bestuurlijke structuur ten behoeve van leefbaarheid.
4. **Stimuleren openbaar vervoer en langzaam verkeer:** Er moet meer geld komen voor deze verkeersvormen. Desnoods ten koste van het lokale snelverkeer. Dit moet echter alleen gelden voor de bebouwde kom. Doel: leefbaarder maken woonwijken, beter milieu, voorkomen dat het stadscentrum dichtslibt.
5. **Zo veel mogelijk recreatie aan de stadsrand:** Gebruik maken van de aanwezige natuur. Veel voorzieningen. Het moet een sterke economische positie hebben. Doel: sparen Groene Hart, ontlasting van het stadscentrum, recreatie voor de wijk en omgeving en beperken reiskilometers.
6. **Reserveren natuurstroken voor de toekomst:** Inrichten als natuurgebied, veel aandacht aan ondergrondse infrastructuur. ZO groots mogelijk opgezet. Doel: bescherming voor de toekomst, natuurbescherming.



Dit zijn de belangrijkste punten uit de wet, maar uiteraard zijn er veel kleinere details. Maar dat zijn er zoveel dat ik die nog wel zal uitwerken maar niet in dit deel van het werkstuk. Wat ik nu heb afgerond is de rode draad en zal ik verder ook als basis gebruiken voor verdere uitwerking.



## **Bronvermelding**

Voor alle feiten omtrent beleid en wetgeving heb ik de tweede en vierde nota van Ruimtelijke Ordening gelezen.

Bevolkingsaantallen, nieuwbouw projecten en andere plannen heb ik gelezen in kranten of heb ik uit de zelfde nota's.

Alle andere genoemde feiten, ideeën meningen en al de andere gegevens heb ik zelf gezien op kaarten, door deze plekken te bezoeken en daar zelf mijn conclusies op te baseren.