

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN IN DE ZUIDVLEUGEL, 1999-2010

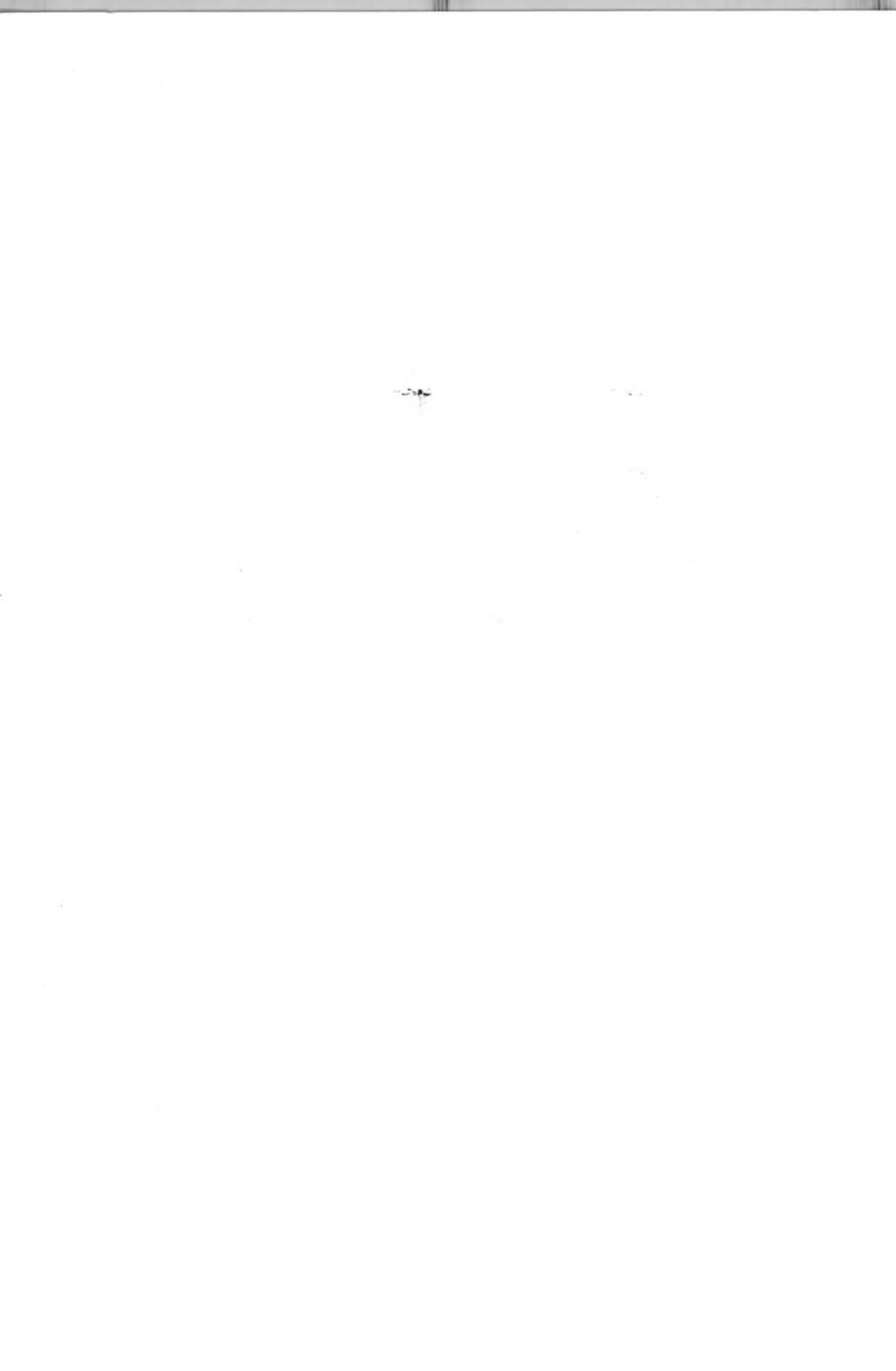
R. Raat



STEDELIJKE EN REGIONALE VERKENNINGEN

21

Delft University Press



721469

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN IN DE ZUIDVLEUGEL, 1999-2010

Bibliotheek TU Delft



C 3029007

2392
362
4

Onderzoeksinstituut OTB
Technische Universiteit Delft
Thijssseweg 11, 2629 JA Delft
Tel. (015) 278 30 05
Fax (015) 278 44 22
E-mail mailbox@otb.tudelft.nl
<http://www.otb.tudelft.nl>

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN IN DE ZUIDVLEUGEL, 1999-2010

R. Raat

Delft University Press, 1999

De serie Stedelijke en Regionale Verkenningen wordt uitgegeven door:

Delft University Press
Prometheusplein 1
2628 ZC Delft
Tel. (015) 278 32 54
Fax (015) 278 16 61

Redactie:

R.C. Kloosterman, H.M. Kruythoff, H. Priemus

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van:

Provincie Zuid-Holland

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Raat, R.

Strategische ruimtelijke investeringen in de Zuidvleugel, 1999-2010 / R. Raat - Delft:
Delft University Press - (Stedelijke en Regionale Verkenningen / Onderzoeksinstituut
OTB, ISSN 0928-7353 ; 21) Met lit. opg.

ISBN 90-407-1911-X

NUGI 655

Trefw.: herstructurering, ruimtelijke investeringen, Zuid-Holland

© Copyright 1999 by Onderzoeksinstituut OTB

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher: Delft University Press, Prometheusplein 1, 2628 ZC Delft, The Netherlands.

INHOUD

1	INLEIDING	1
1.1	Ruimtelijke inrichting en stedelijke vernieuwing	1
1.2	Aanleiding tot dit onderzoek	2
1.3	Onderzoeksopzet	3
1.4	Leeswijzer	4
2	DE BESTAANDE STAD EN HET STEDELIJKE NETWERK	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Van stadspoort tot netwerkstad	6
2.3	De ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidvleugel in historisch perspectief	8
2.4	Stedelijke vernieuwing	11
2.5	Ruimtelijke strategische investeringen	12
2.6	Samenvatting	14
3	STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Economische vitaliteit	15
3.2.1	Uitbreiding accommodatie bedrijvigheid	16
3.2.2	Herstructurering accommodatie bedrijven	17
3.2.3	Sleutelprojecten HSL	18
3.2.4	Strategische stadsprojecten	20
3.2.5	Verbetering stedelijke openbare ruimte	21
3.3	Bereikbaarheid	22
3.3.1	(Inter)nationaal personen- en goederenvervoer	22
3.3.2	Stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer	23
3.3.3	Stedelijke en regionale OV-infrastructuur	24
3.3.4	Stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer	25
3.4	Kwaliteit woon- en leefomgeving	26
3.4.1	Klassieke stadsvernieuwing	27
3.4.2	Herstructurering van stadswijken	28
3.4.3	VINEX-locaties	29

3.4.4	Hergebruik van vrijkomende panden	30
3.5	Duurzaamheid	32
3.5.1	Natuur en landschapskwaliteit	32
3.5.2	Verbetering duurzaamheid stedelijk vastgoed	33
3.5.3	Rioleringsherstel	34
3.5.4	Bodemsanering, sanering waterbodems, waterzuivering, bestrijding geluidshinder, duurzame inpassing van infrastructuur en vastgoed.	34
3.6	Beschouwing	35
4	GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE EN FUNCTIONELE GEVOLGEN VAN STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN	37
4.1	Inleiding	37
4.2	De ruimtelijke uitstraling van de stedelijke-vernieuwingsprojecten	38
4.2.1	Projecten in het kader van de economische vitaliteit	38
4.2.2	Projecten in het kader van de bereikbaarheid	43
4.2.3	Projecten in het kader van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving ...	47
4.2.4	Projecten in het kader van de duurzaamheid	51
4.3	Beschouwing	53
5	DE PROVINCIE EN DE STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN	57
5.1	De strategische ruimtelijke investeringen in het kader van de stedelijke vernieuwing nader bekeken	57
5.2	De verschillende rollen van de provincie	58
5.3	Slotbeschouwing	60
	LITERATUUR	63
	BIJLAGE 1 PROJECTENLIJST	65
	BIJLAGE 2 PROJECTEN BINNEN DE ZUIDVLEUGEL	87

1.1 Ruimtelijke inrichting en stedelijke vernieuwing

De discussie over de ruimtelijke inrichting van Nederland wordt momenteel voor en na het verschijnen van de Startnota Ruimtelijke Ordening (als aanzet voor de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening) in alle hevigheid gevoerd. Duidelijk is dat de discussie zich toespitst op het fenomeen van de corridors en op de wijze van verstedelijking (Ottens, 1999). Het compacte-stadbeleid is aan steeds meer kritiek onderhevig. De achterstandssituatie van de Nederlandse steden op de rest van het land is van een zodanige aard dat de aandacht voor de steden ook in de toekomst zeker niet zal afnemen.

De verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de steden en de daaraan gekoppelde investeringen vormen dan ook een belangrijke opgave. Deze opgave zal in eerste instantie vooral door de steden zelf en de lokale partners ter hand dienen te worden genomen. Het Rijk initieert en stimuleert echter ook krachtig deze stedelijke vernieuwing aan de hand van het grote-stedenbeleid en het in te stellen Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV) (Priemus, 1998).

Tot nu toe wordt de stedelijke-vernieuwingsdiscussie voornamelijk gevoerd op nationaal en stedelijk niveau. In dit onderzoek zal echter worden getracht vanuit een regionaal perspectief naar ruimtelijke investeringen in het kader van de stedelijke vernieuwing te kijken. Onder stedelijke vernieuwing wordt daarbij niet alleen stadsvernieuwing en herstructurering verstaan, maar alle ingrepen in het stedelijk gebied ten behoeve van het stedelijk functioneren. Het regionale niveau speelt tot nu toe een marginale rol in de stedelijke-vernieuwingsdiscussie, maar lijkt om een aantal redenen wel degelijk van belang.

Ten eerste is de stedelijke invloedssfeer niet beperkt tot de stad zelf, maar strekt zich eerder uit tot het gehele stadsgewest. Activiteiten in de stad hebben directe gevolgen voor de randgemeenten en omgekeerd. Stedelijke-vernieuwingsactiviteiten kunnen dan ook niet los worden gezien van activiteiten in de omgeving. Meer dan de stad is het stadsgewest dan ook de schaal waarop stedelijke-vernieuwingsactiviteiten beoordeeld moeten worden.

Ten tweede bestaat het niet ondenkbeeldige gevaar dat door een veelheid van stedelijke-vernieuwingsactiviteiten er concurrentie ontstaat tussen verschillende steden (stadsgewesten). Dit vraagt om een bovenlokale en wellicht bovenregionale afstemming. Ten slotte zal het budgethouderschap van het ISV voor de middelgrote en kleine gemeenten in handen komen van de provincies. Deze overheden zullen zich daarmee nadrukkelijker moeten gaan bezighouden met de stedelijke vernieuwing. Niet alleen dienen provincies daarbij houvast te hebben voor de verdeling van de gelden onder de gemeenten, maar worden zij ook direct verantwoordelijk voor de bovenlokale afstemming van het gemeentelijke investeringsbeleid.

1.2 Aanleiding tot dit onderzoek

De recente ontwikkelingen in het denken over de ruimtelijke ordening van Nederland in relatie tot de omvangrijke stedelijke vernieuwing, zijn voor de provincie Zuid-Holland voldoende aanleiding om op zoek te gaan naar haar eigen rol hierin. Om deze rol te kunnen definiëren is echter eerst inzicht nodig in de regionale ruimtelijke consequenties van de stedelijke vernieuwing.

De provincie hecht grote waarde aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk gebied. De Zuidvleugel vormt binnen het grondgebied van de provincie een belangrijk ruimtelijk aandachtspunt. Volgens het interbestuurlijke Platform Zuidvleugel dienen de steden in de Zuidvleugel brandpunten te blijven van economisch en cultureel leven (Platform Zuidvleugel, 1998). Daartoe worden onder andere een continue herstructurering en revitalisering van het stedelijk gebied nodig geacht. Dit vraagt om strategische ruimtelijke investeringen in het stedelijk gebied.

Om deze ruimtelijke investeringen te kunnen doen wil de provincie een visie ontwikkelen op de strategisch ruimtelijke investeringen. Deze investeringen omvatten zowel de projecten in het kader van de stedelijke vernieuwing (stadsvernieuwing, herstructurering, woonomgeving) als infrastructurale, economische en groenprojecten. Erkend wordt dat het zwaartepunt van deze ruimtelijke investeringen, wat beleid en uitvoering betreft, op het lokale niveau zal liggen. Toch blijken er voor een provincie genoeg aanleidingen te bestaan om ook op (boven)regionaal niveau een belangrijke bijdrage te leveren aan strategisch ruimtelijke investeringen, zodat:

- kan worden gewerkt aan meer samenhang en afstemming tussen de stadsgewesten;
- kan worden gestreefd naar een toenemende mate van differentiatie en complementariteit tussen de ruimtelijke investeringen;
- een impuls kan worden gegeven aan de regionale ontwikkeling.

Voor de provincie gaf dit aanleiding om het Onderzoeksinstituut OTB opdracht te geven tot het verrichten van een onderzoek naar de strategische ruimtelijke investeringsprojecten binnen de Zuidvleugel van de Randstad. Deze opdracht bestaat uit drie delen. Ten eerste dient het bestaande stedelijke gebied binnen de Zuidvleugel in kaart te worden gebracht. Vervolgens dient geïnventariseerd te worden welke ruimtelijke investeringen tot 2010 binnen dit gebied zijn gepland. Ten slotte zal een methode wor-

den ontwikkeld om de ruimtelijke en functionele invloed van de verschillende typen investeringsprojecten te bepalen. Het uiteindelijke doel is om met name de (boven)regionale effecten van deze ruimtelijke investeringsprojecten te kunnen bepalen.

1.3 Onderzoeksopzet

Het ligt niet in de lijn van dit onderzoek om tot in detail de ruimtelijke investeringsopgave binnen de Zuidvleugel te beschrijven en in beeld te brengen. Primair dient dit onderzoek inzicht te verschaffen in de belangrijkste, nu bekende, opgaven en de ruimtelijke en functionele gevolgen ervan. Voor de provincie kan dit een houvast bieden bij haar analyse van de ontwikkeling van de Zuidvleugel in het algemeen en van de stadsgewesten in het bijzonder. Verder kan het de provincie helpen bij de beoordeling van investeringsprojecten in het kader van het budgethouderschap over het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing.

Voor de bepaling van het bestaande stedelijke gebied en de daarin geplande ruimtelijke investeringen kan zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande gegevens. Het Platform Zuidvleugel heeft kaarten opgesteld ten aanzien van (de begrenzing van) het stedelijk netwerk, terwijl het Onderzoeksinstituut OTB in het kader van de kwantificering van de stedelijke vernieuwingsopgave (Priemus e.a., 1998) gegevens heeft verzameld over de verschillende projecten die zijn gepland. Deze gegevens zullen nog worden aangevuld met projecten die vermeld staan in streekplannen en door contactpersonen in regio's waar gegevens over ruimtelijke investeringen ontbreken. Het streven naar volledigheid is echter geen hoofddoel. De projecten dienen voornamelijk als bron ter bepaling van de ruimtelijke (geografische) en functionele reikwijdte van stedelijke vernieuwingsprojecten.

Om meer zicht te krijgen op de ruimtelijke component van de investeringsprojecten zal getracht worden aanknopingspunten te vinden in de bestaande literatuur over het stedelijke functioneren. Met name de literatuur ten aanzien van multi-nodale stedelijke gebieden kan daarbij van belang zijn. De Randstad wordt in het algemeen gezien als een voorbeeld van een multi-nodale regio, waarin verschillende steden onafhankelijk van elkaar functioneren, maar gezamenlijk een toegevoegde waarde leveren voor het gehele gebied. Dit theoretische concept sluit goed aan bij de wens van de provincie om de gewenste differentiatie binnen de Zuidvleugel te onderbouwen en verder vorm te geven. Het kan wellicht ook duidelijk maken welke economische motoren en ruimtelijke kwaliteiten noodzakelijk zijn om de hele regio goed te laten functioneren. Dit laatste betreft vooral de functionele component van de investeringsprojecten. Naast de geografische reikwijdte, wil de provincie ook meer inzicht krijgen in de toegevoegde waarde van de projecten met betrekking tot de arbeidsmarkt, de woningmarkt, het verzorgingsniveau en de groenstructuur.

Het objectief meten van de ruimtelijke en functionele aspecten van de ruimtelijke investeringsprojecten zal, met de op korte termijn verzamelde gegevens, een moeilijke exercitie blijken. De projecten in de verschillende steden zijn niet even gemakkelijk vergelijkbaar en niet zelden ontbreekt ondersteunende kwantitatieve (statistische) informatie. Er is dan ook gekozen voor een methode die de ruimtelijke en functionele aspecten meet door gebruik te maken van vooral kwalitatieve informatie. Waar mogelijk zorgt beschikbare kwantitatieve informatie voor een verdere onderbouwing.

Meer concreet zullen de verschillende ruimtelijke investeringsprojecten om te beginnen naar type worden ingedeeld. Per type ruimtelijke investering wordt eerst gekeken naar de geografische reikwijdte ervan en vervolgens naar de functionele toegevoegde waarde. In de beschrijving van het doel van het project zal dit grotendeels moeten blijken. Een aantal kenmerken van de diverse projecten is daarbij van belang:

- de doelstelling : wat wil men bereiken met het project;
- de gebruikers : voor wie is het project bedoeld;
- de omvang : de grootte van het project.

Met name de eerste twee kenmerken kunnen een indicatie geven van de ruimtelijke en functionele gevolgen van het investeringsproject. Per type ruimtelijke-investeringsproject kan op deze wijze een uitspraak worden gedaan over de geografische reikwijdte en de functionele toegevoegde waarde ervan. Het kenmerk omvang kan hierbij waar nodig bijdragen aan een verdere onderbouwing van de geografische reikwijdte en de functionele toegevoegde waarde.

1.4 Leeswijzer

Uit de geschetste opzet van het onderzoek vloeit de hoofdstukindeling voort. Ten eerste wordt in hoofdstuk twee gezocht naar een definitie van de stad. Deze zal cruciaal blijken voor het beoordelen van ruimtelijke investeringen ten behoeve van het functioneren van de stad. Een belangrijk deel van het hoofdstuk zal dan ook specifiek ingaan op theorieën over het stedelijke functioneren. Dit wordt gedaan door stil te staan bij de voor de (Zuidvleugel van de) Randstad relevante benadering van de multi-nodale stedelijke gebieden. Voor deze theoretische behandeling zal echter eerst meer inzicht worden gegeven in het functioneren van de Zuidvleugel.

Vervolgens zal in hoofdstuk drie in meer detail worden ingegaan op de verschillende gesignaleerde stedelijke-vernieuwingsprojecten in de Zuidvleugel en wie daar bij betrokken zouden (moeten) zijn. In hoofdstuk vier zal worden aangegeven welke ruimtelijke en functionele aspecten zijn verbonden aan de verschillende typen ruimtelijke-investeringsprojecten. In hoofdstuk vijf gaan we ten slotte in op de rol van de provincie in relatie met de ruimtelijke en functionele gevolgen van de investeringsopgave in de Zuidvleugel.

DE BESTAANDE STAD EN HET STEDELIJKE NETWERK

2.1 Inleiding

Stedelijke vernieuwing en ruimtelijke concepten ten aanzien van verstedelijking hangen nauw met elkaar samen. Stedelijke vernieuwing komt niet alleen voort uit deze concepten, maar kan deze concepten ook ondersteunen en vernieuwen. Stedelijke vernieuwing dient de steden weer vitaal te maken. Dat de steden minder vitaal zijn geworden, vindt zijn oorsprong in het uitwaaiëren van functies en bewoners van de steden naar het ommeland, onder andere een gevolg van het groeikernenbeleid. De wens van grote groepen huishoudens met een middeninkomen: een eengezinshuis met een tuin kwam - mede dank zij forse subsidies - binnen bereik. De stad werd het woongebied van de minst draagkrachtigen en een kleine groep welvarenden die zich verbonden voelden met het centraal-stedelijk woonmilieu. De eersten verzamelden zich in de talrijke wijken met een grote voorraad kleine en goedkope woningen, de laatsten waren veelal gevestigd in de centrumbuurtten met een historische of anderszins karakteristieke allure.

Het in de jaren tachtig gestarte compacte-stadbeleid legt het primaat bij het wonen in de stad. Dit vertaalt zich aanvankelijk in het zorgen voor goede en goedkope (huur)woningen. De woonwensen van het meer draagkrachtige deel van de samenleving worden niet gehonoreerd. Hierdoor dreigt de ruimtelijke segregatie tussen delen van de stad en tussen stad en ommeland door te zetten. De stedelijke vernieuwing dient deze segregatie te bestrijden door onder meer te voorzien in duurdere woningen en woonmilieus in het bestaand stedelijk gebied. Tegelijk moet een krachtige impuls gegeven worden aan de duurzame ontwikkeling van de stad. Door deze herontwikkeling van de steden draagt de stedelijke vernieuwing bij aan een nieuw ruimtelijk verstedelijkingspatroon binnen Nederland.

In dit hoofdstuk zal in het kort meer inzicht worden gegeven in wat de stad en de stedelijke vernieuwing precies behelzen. Dit vormt een belangrijke basis voor het duiden van de stedelijke-vernieuwingsprojecten in hoofdstuk drie en vier. Vervolgens zal ingegaan worden op het theoretische verstedelijkingsconcept van multi-nodale stedelijke gebieden, zoals de Randstad.

2.2 Van stadspoort tot netwerkstad

In vervlogen tijden vormde de stadspoort de haarscherpe overgang tussen stad en ommeland. Binnen de poorten voerden mens en steen de boventoon. Hier werden ambachten uitgeoefend en werd handel gedreven. Buiten de poorten werden met name agrarische activiteiten ontplooid. Tegenwoordig is het onderscheid tussen stad en ommeland lang zo helder niet meer. De stad heeft zich tot ver voorbij de oorspronkelijke poorten uitgelegd. Haar bebouwing, maar ook haar cultuur penetreert tot diep in de gebieden die voorheen als typisch niet-stads werden aangemerkt. Niet alleen de relatie tussen stad en ommeland is ingewikkelder geworden, ook de stad zelf wordt gekenmerkt door een toenemende complexiteit. Voortdurend worden er nieuwe activiteiten, afhankelijkheidsrelaties en typering geïntroduceerd.

Het afbakenen van wat een stad nu eigenlijk behelst, is een ingewikkelde opgave geworden. Er zijn echter nog wel degelijk aanknopingspunten voor een dergelijke exercitie. De eenvoudigste manier - in de Nederlandse context althans - is om te refereren aan de administratieve status of de stadsrechten die plaatsen in het verleden hebben gekregen. Hiermee wordt echter (lang) niet altijd recht gedaan aan de werkelijkheid: zo mag het nietige 's Gravezande zich sinds 1246 stad noemen en moet Apeldoorn, dat nu qua inwonertal tot de tien grootste plaatsen van het land behoort, het leven door als het grootste dorp van Nederland.

Een tweede, eveneens min of meer klassieke benadering is om de stad te definiëren in termen van dichtheid. De stad wordt dan gezien als concentratie van velerlei activiteiten en wordt afgezet tegen het platteland en het dorp. Een bepaald minimum aantal inwoners of een minimum bevolkingsdichtheid kan als ondergrens worden gehanteerd, maar met het uitdijen van steden, het groeien van dorpen en het vervagen van grenzen wordt dit criterium problematischer. Het CBS hanteert sinds 1992 de omgevingsadrendichtheid als maatstaf voor stedelijkheid. Een gemeente is volgens deze methode stedelijker naarmate de adressendichtheid in de omgeving van een 'gemiddeld' adres in die gemeente groter is. Het omslagpunt van bijvoorbeeld matig naar sterk verstedelijkt is vastgesteld op 1.500 adressen per km².

Hiernaast kan de stad nog worden beschreven in termen van invloedssferen. Deze benadering is niet zozeer tegenstrijdig met de voorgaande, maar moet veeleer als aanvullend worden beschouwd. De invloedssferen kunnen worden gedacht in economische zin, waarbij de stad geldt als een centrum waarop de economische krachten gericht zijn, waar zij samenkomen en vanwaar zij uitgaan, maar ook in de zin van sociaal-culturele en politieke relaties die kunnen bestaan tussen het stedelijk centrum en de omgeving. Een probleem bij deze benadering wordt gevormd door het feit dat de bedoelde relaties zich doorgaans moeilijk laten meten of in kaart laten brengen.

Gebruikelijker in de literatuur dan het zoeken naar een sluitende definitie van een stad, is het typeren van steden op basis van dominante of nieuwe interessante karakteristieken. Bekende typering uit het verleden zijn de vestingstad, de handelsstad, de industriestad en, van meer recente datum, de slaapstad. Stormachtige ontwikkelingen in de wijze van produceren, communiceren en verplaatsen hebben een reeks van nieuwe stedelijke typering opgeleverd, die elk meer of minder belangrijke dimensies van de

hedendaagse stedelijke economische organisatie representeren. Genoemd kunnen worden de innovatieve stad, de 'zakelijke diensten stad', de informationele stad, de transactionele stad, de uitstad, de 'globale' stad (global city) en de netwerkstad. Bedacht moet worden dat met geen van de typeringen al de dimensies van de stedelijke werkelijkheid worden gedekt. Net zo min zijn al de typeringen van toepassing op elke stad afzonderlijk (Lambooy & Moulaert, 1996).

In de Nederlandse (beleids)context is de toenemende populariteit van de typering netwerkstad/stedelijk netwerk¹ opmerkelijk. Welhaast klassiek is de opvatting om de Randstad als een stedelijk netwerk te bezien. In deze visie zijn de oorspronkelijk afzonderlijke steden door de grote stadsuitbreidingen van de twintigste eeuw aan elkaar gegroeid tot samengestelde stedelijke netwerken (VROM, 1998: 32). Deze verstedelijkingsvorm (die bijvoorbeeld ook het Ruhrgebied kenschetst) staat tegenover die van geconcentreerde metropolen als Londen en Parijs. Ten opzichte van de grote geconcentreerde metropolen worden aan netwerksteden de voordelen toegedicht van een aantrekkelijke leefomgeving voor veel van de inwoners en een minder grote gevoeligheid voor congestie. Als nadeel geldt dat door het gebrek aan concentratie (en dus draagvlak) werkgelegenheid en voorzieningen een minder hoog niveau bereiken. Netwerksteden kunnen proberen dit euvel tegen te gaan door concentratie van activiteiten rond hun afzonderlijke kernen en door perfectionering van vervoerssystemen (VROM, 1998: 34).

De Randstad beschouwen als een samenhangend stedelijk netwerk is echter geen onomstreden opvatting (zie bijvoorbeeld De Boer, 1996). Resultaten van empirisch onderzoek naar forensenstromen in relatie tot stedelijke en regionale arbeidsmarkten wijzen eerder in de richting van het ontstaan van stedelijke netwerken op stadsregionale schaal dan op de schaal van de Randstad als geheel (zie Van der Laan, 1998). Ook in de *Startnota Ruimtelijke Ordening 1999* wordt de netwerkstad in verband gebracht met min of meer het stadsregionale schaalniveau. In deze nota wordt een netwerkstad omschreven als een samenstel van verschillende stedelijke centra en knooppunten, zich uitstrekkend over enkele tientallen kilometers, die (gaan) functioneren als één woning- en één arbeidsmarkt. Hierin onderscheidt de netwerkstad zich van stedelijke gebieden met een op één hoofdcentrum georiënteerde, sterk hiërarchische stadsgewestelijke structuur (bijvoorbeeld Leeuwarden en Zwolle). Als netwerksteden in wording worden onderscheiden: Amsterdam en wijde omgeving, de Zuidvleugel en Utrecht en omstreken. Daarnaast worden gelijksoortige ontwikkelingen bespeurd in Twente, Arnhem-Nijmegen en Zuidoost-Brabant (VROM, 1999: 35-36). Door nu de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidvleugel vanuit een historisch perspectief te bezien, kan wellicht de grondslag voor een dergelijke zienswijze worden verduidelijkt.

¹ De termen netwerkstad en stedelijk netwerk worden vaak door elkaar gebruikt.

2.3 De ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidvleugel in historisch perspectief

De basis voor de huidige stedelijke constellatie van de Zuidvleugel werd reeds in de Middeleeuwen gelegd. Dordrecht, Leiden, Delft, Schiedam en Gouda waren onder de eerste Hollandse nederzettingen die in de dertiende eeuw stadsrechten verwierven. Rotterdam volgde in de veertiende eeuw. Den Haag moest wachten tot Napoleon zijn invloed zou doen gelden in de Republiek. De steden dankten hun bestaansrecht veelal aan de ligging op strategische punten langs de toenmalige (internationale) waterwegen. Toegang tot deze waterwegen was cruciaal, en als deze niet voorhanden was, zoals in het geval van Delft, werd deze alsnog gerealiseerd (Delfshaven) (De Boer, 1996). Door de uitstekende transportmogelijkheden over water kon een hoge graad van specialisatie worden bereikt, die op haar beurt mede ten grondslag lag aan het sterke verstedelijkingsproces in het gebied ('t Hart, 1994: 198). Reeds in de zestiende eeuw woonde circa 45 procent van de bevolking van Holland in wat naar de toenmalige maatstaven als steden kan worden aangeduid (De Vries en Van der Woude, 1995: 86). Tussen de steden onderling bestond een sterke wedijver. Elke stad probeerde zich een zo groot mogelijk deel van de opbrengsten toe te eigenen die te behalen waren uit de handel en de doorvoer van goederen. Deze felle onderlinge concurrentie en de versnipperde en snel veranderende (regionale) machtsverhoudingen tussen de graven van Holland bewerkstelligden in eerste instantie een verstedelijkingspatroon waarin geen van de steden al te sterk domineerde. Den Haag ontwikkelde zich, ondanks het ontbreken van stadsrechten, al wel voorzichtig tot het bestuurlijk centrum van Holland. In de - gouden - zeventiende eeuw liep de urbanisatiegraad nog verder op. Rotterdam - al enige tijd 'verloft' van kwelgeest Dordrecht - en Den Haag telden in 1700 respectievelijk tegen de 50.000 en ruim 30.000 inwoners. Zij moesten echter hun meerdere erkennen in het circa 200.000 inwoners tellende Amsterdam, dat voor de Republiek de functie vervulde van toegangspoort naar en belangrijk controlecentrum van de toenmalige wereldeconomie. Ook Leiden, met na Amsterdam en Utrecht de grootste binnenstad van Nederland, telde in die tijd meer inwoners dan Rotterdam en Den Haag.

Het in verval raken van de Republiek, de transformatie naar een centraal bestuurd staat naar Europees model en de enige tijd daaropvolgende snelle industrialisering van de regio's langs de Rijn en de toeleverende rivieren, deden het tij voor de grote steden van de Zuidvleugel in de loop van de achttiende en negentiende eeuw ten goede keren. De positie van Amsterdam in de Europese en wereldeconomie kwam hoe langer hoe meer onder druk te staan. Den Haag daarentegen profiteerde van de centralisatie van openbaar-bestuursfuncties en Rotterdam ontwikkelde zich tot *de* havenstad van het stroomgebied van de Rijn en Maas. Den Haag en Rotterdam groeiden van respectievelijk 24 en 27 procent van Amsterdam's bevolkingsomvang in 1795, tot 58 en 77 procent in 1930 (Hohenberg en Lees, 1985: 242). De ondertussen verbeterde infrastructuurlijke voorzieningen (kanalen, verharde wegen en met name spoorlijnen) maakten een verdere economische integratie van Nederland en een meer verfijnde arbeidsverdeling mogelijk. Het voortouw werd hierbij nog genomen door Amsterdam en omstreken. Rotterdam, Delft en Den Haag kregen eerst in 1847, via Leiden en Haarlem,

een spoorverbinding met Amsterdam. Enige jaren later werd via Utrecht een verbinding met het oosten van het land en het Ruhrgebied verkregen. Een spoorverbinding met het zuiden (Dordrecht, Breda en Antwerpen) kwam pas in 1877 gereed: omstreeks de tijd dat (uiteindelijk) ook Nederland gegrepen werd door de Industriële Revolutie. Deze revolutie bezorgde het verstedelijkingsproces in Nederland een nieuwe impuls. In de Zuidvleugel moderniseerde Rotterdam met veel succes zijn havens. Den Haag consolideerde zijn status als regeringscentrum en woonplaats 'op stand', en Leiden bleef voorlopig de universiteitsstad bij uitstek. Delft kreeg een duw in de rug met de oprichting van de polytechnische school, die later zou uitgroeien tot de Technische Hogeschool (1905) en nog weer later de Technische Universiteit. Door de verbeterde - in eerste instantie collectieve - transportmogelijkheden kwamen de steden op steeds 'kortere' afstand van elkaar te liggen. Dat deze nabijheid in belang toenam, kan worden afgeleid uit het feit dat Den Haag geen universiteit kreeg vanwege de korte afstand tot Leiden; dat de polytechnische school juist in Delft werd gesticht (mede) omdat het zo mooi tussen Den Haag en Rotterdam ligt; en dat Den Haag en Wassenaar ook door veel prominente lieden uit het Rotterdamse bedrijfsleven als woonplaats werden verkozen (De Boer, 1996). Echter, deze aanzetten tot een sterker op elkaar betrokken raken van de steden van de Zuidvleugel ten spijt, in het verdere verloop blijft het accent toch sterk liggen op de autonome ontwikkeling van de afzonderlijke steden.

De groei die Nederland tussen 1870 en 1950 doormaakt is enorm. De bevolking verdriedubbelt bijna (van 3,6 naar 10 miljoen). Het aandeel van de Nederlandse bevolking dat in het Randstadgebied woont, stijgt van 25 naar 44 procent. Rotterdam en Den Haag groeien van 110.000 en 90.000 naar respectievelijk 680.000 en 560.000 inwoners (De Boer, 1996) en bereiken daarmee dezelfde orde van grootte als Amsterdam (840.000 inwoners in 1950). Ook gedurende deze groeiperiode was er een vrij scherp onderscheid blijven bestaan tussen stad en land (Priemus e.a., 1998). Vanaf de jaren zestig komt hierin echter verandering. De toename van de welvaart en het algemeen beschikbaar worden van het individueel gemotoriseerd transport maken voor veel, met name betergesitueerde stadsbewoners de weg vrij voor vertrek naar een woonplaats buiten de stad. Deze ontwikkeling werd overigens ook mogelijk gemaakt, zo niet gestimuleerd, door het in die tijd op spreading (nationaal niveau) en gebundelde deconcentratie (met name regionaal niveau) gerichte Rijksoverheidsbeleid. In de Zuidvleugel werden Zoetermeer, Hellevoetsluis, Spijkenisse en Capelle a/d IJssel aangewezen als opvangcentra voor de overloop van het zuidelijke deel van de Randstad (later groeikernen genoemd). Parallel hieraan werden, om met name de verstedelijkingsdruk in het Haagse te keren, tal van overheidsdiensten naar elders in het land verplaatst. De mensen die een woonplaats buiten de stad verkozen, bleven overigens vaak wel in die stad werken. Hiermee werd niet alleen het verschijnsel van de groot-schalige pendel in het leven geroepen, maar werden ook andere afhankelijkheidsrelaties tussen stad en ommeland geïntroduceerd.

Vormde de uittocht van betergesitueerden al een niet te onderschatten aderlating voor de stad, de economische herstructureringsprocessen die gepaard gingen met de tot-

standkoming van een nieuwe internationale verdeling van arbeid en productie en de overgang van een industriële naar een post-industriële economie, deden hier vanaf het midden van de jaren zeventig nog een schepje bovenop. De saneringsoperaties die de scheepsbouw, de scheepsreparatie en aanverwante activiteiten troffen - sectoren die juist in de Zuidvleugel (Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam, de Drechtsteden) sterk waren vertegenwoordigd - zijn berucht geworden. Zo nam bijvoorbeeld in Rotterdam de direct-havengebonden werkgelegenheid tussen 1960 en 1995 met maar liefst 42.000 personen af (Priemus e.a., 1998: 2-15). De werkgelegenheidsgroei in de steden, en in met name die van de Zuidvleugel, bleef achter bij de landelijke groei. De transformatie naar een post-industriële en meer op hoogwaardige dienstverlening georiënteerde economie verliep hier moeizaam, moeizamer ook dan in de Noordvleugel. De werkloosheidscijfers waren vergelijkenderwijs hoog. Vanaf de jaren tachtig begon zich ook nog een andere tendens in toenemende mate te manifesteren: voor bepaalde economische activiteiten begon de stad zijn vanzelfsprekende aanspraak als plaats van vestiging deels te verliezen. In eerste instantie verruilden (grootschalige) industriële en groothandelsvestigingen de eigenlijke steden voor het ommeland, daar in de steden zelf de fysieke mogelijkheden tot uitbreiding beperkt werden, de bereikbaarheid al te moeizaam werd of omdat steeds meer knellende milieuwetgeving de rentabiliteit van specifieke bedrijvigheid in de steden aantastte (Van Zanden, 1997). Naderhand zijn ook andere economische activiteiten gevolgd. Sommige zakelijke-dienstverleners, consumentendiensten in de vorm van grote winkelcomplexen en zelfs een deel van de publieke dienstverleners hebben in de jaren tachtig en negentig de snelweglocatie verkozen boven de (historische) stad. Op bepaalde locaties ontstonden zo nieuwe brandpunten van economische activiteit, waarvan Rotterdam Alexanderpolder, Voorburg en ook Plaspoelpolder goede voorbeelden zijn binnen de Zuidvleugel. Hiernaast bleven de steden zelf een belangrijke vestigingsplaats voor de zakelijke en financiële dienstverlening en de hoogwaardige voorzieningen (Louter, 1996). De huidige kantoorontwikkelingen in respectievelijk de Haagse en Rotterdamse binnenstad zijn hiervoor illustratief.

Met de in aanbouw en voorbereiding zijnde grootschalige VINEX-locaties lijkt de Zuidvleugel nu meer dan ooit één groot verstedelijkt gebied. Toch ziet Van der Laan (1998) op basis van zijn onderzoek naar forensenstromen nog een duidelijke scheiding tussen de regio Leiden-Den Haag enerzijds en de regio Rotterdam-Dordrecht anderzijds. Binnen deze regio's vervullen Den Haag en Rotterdam een dominante rol. Hij ziet de Zuidvleugel echter wel degelijk als een stedelijke regio in transformatie. Gevoed door de transformatie van de Zuidvleugel-economie van industrie- naar diensten-georiënteerd en door de ontwikkelingen in die laatste sector, is er volgens hem een ontwikkeling gaande die het hiërarchische karakter van de interstedelijke relaties doet afnemen, en die ertoe zal leiden dat de Zuidvleugel gaat functioneren als een geïntegreerd stedelijk systeem, naar het voorbeeld van de Noordvleugel.

2.4 Stedelijke vernieuwing

De stedelijke vernieuwing vindt haar oorsprong in de jaren tachtig en komt op na een periode van economische recessie. Stedelijke vernieuwing blijft niet beperkt tot een versterking van de werkgelegenheid en de economie, maar streeft ook naar culturele, sociale en ruimtelijke vernieuwing. Hiermee komt een einde aan een lange tijd van eenzijdig sociaal gericht beleid in de grote steden.

Deze hernieuwde aandacht voor de stad werd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) definitief beleidsmatig vastgelegd, waarbij het planologische zwaartepunt in Nederland weer bij de Randstad en de grote steden kwam te liggen. Zoals hiervoor al is gebleken moet niet te eenzijdig naar alleen de grote stad worden gekeken. Stad en ommeland zijn immers zodanig met elkaar verweven dat ze een groot stedelijk netwerk vormen op stadsregionaal niveau. Ontwikkelingen in de stad hebben gevolgen voor het ommeland en andersom (Kreukels, 1988). Dit heeft tot gevolg dat stedelijke vernieuwing wel door de steden afzonderlijk kan worden opgepakt, maar niet los kan worden gezien van wat er in de omringende gemeenten gebeurt. Bovenlokale afstemming lijkt dan ook een eerste vereiste.

Op basis van de VINO en VINEX is hard gewerkt aan de eerste invulling van de stedelijke vernieuwing. De op basis van deze nota's aangewezen stedelijke knooppunten lopen daarin voorop met de eerste sleutelprojecten (zoals de Kop van Zuid en Den Haag Nieuw Centrum). Deze projecten dienen de internationale positie van de steden te versterken. Nieuwe accenten worden gelegd op publiek-private samenwerking.

Hoewel de steden nu duidelijk in de (politieke) belangstelling staan, verloopt het stedelijke-vernieuwingsproces traag. Daarnaast dienen zich nieuwe problemen aan. De VINEX-bouwproductie komt langzaam maar zeker op gang en tegelijk met deze productie ontstaat er ongerustheid over de aantrekkelijkheid van de bestaande woningvoorraad in met name eenzijdig opgebouwde naoorlogse wijken. Herstructurering wordt een strategie die steeds meer wordt genoemd met het doel om meer differentiatie aan te brengen in naoorlogse wijken, hetgeen concreet neerkomt op het behouden en zo mogelijk aantrekken van midden- en hogere-inkomensgroepen in deze wijken.

Om deze herstructurering te doen slagen is kwaliteit noodzakelijk. Kwaliteit en duurzaamheid zijn belangrijke thema's voor de toekomst van het stedelijk functioneren. De aantrekkelijkheid van de stad als plek om te wonen en werken is de laatste decennia achtergebleven bij het ommeland. Een doorbreking van deze trend is noodzakelijk. Hiervoor wordt gepleit in de Nota Stedelijke Vernieuwing (VROM, 1997) waarin expliciet vorm en inhoud wordt gegeven aan de stedelijke vernieuwing.

In de Nota Stedelijke Vernieuwing wordt geconstateerd dat ondanks positieve ontwikkelingen en duidelijke verbeteringen in de kwaliteit van de fysieke omgeving, zich ook negatieve sociale en economische ontwikkelingen in de steden blijven voordoen. In de grote steden zijn het vooral de werkloosheid, het gebrek aan leefkwaliteit en het wegtrekken van bedrijvigheid, die elkaar negatief versterken. Tezamen met een afnemende bereikbaarheid van de Randstad komt de (internationale) concurrentiepositie van de steden hierdoor onder druk te staan. Zonder toekomstgerichte vernieuwingen dreigen

steden steeds minder aantrekkelijk te worden als vestigingsplaats voor werken en wonen ten opzichte van uitleglocaties en niet-verstedelijkte gebieden.

Dit betekent dat er een grote druk zal ontstaan op de stedelijke ruimte. Nieuwe en uit te bouwen functies nemen ruimte in beslag. Deze verdere verdichting leidt echter niet zelden tot congestie en verdere verstening, waardoor de stad als geheel als minder leefbaar wordt ervaren. Dit heeft tot gevolg dat vernieuwingen niet alleen van een zodanig hoge kwaliteit moeten zijn dat daarmee een aantrekkelijker stedelijk gebied wordt gecreëerd, maar dat ook een keuze moet worden gemaakt van wat in de stad past en wat in het ruimere stadsgewest. Niet alle functies passen meer binnen de contouren van de huidige steden. Er zal binnen het stadsgewest voldoende ruimte moeten worden geboden aan woon- en werkplekken. Gezamenlijk moeten alle functies het stadsgewest als stedelijk netwerk een impuls geven als sociaal en economisch vitaal gebied met een grote verscheidenheid aan aantrekkelijke woon- en werkmilieus. Dit past in de eerdere constatering dat de vervlechting van stad en ommeland zodanig is voortgeschreden dat er sprake is van één groot stedelijk systeem met componenten die niet meer los van elkaar kunnen functioneren.

Stedelijke vernieuwing is een veelomvattend begrip. Er vallen verschillende activiteiten onder die ieder op zich betrekking hebben op een onderdeel van het functioneren van de stad in totaal of op een bepaald deelgebied in de stad. Stedelijke vernieuwing moet leiden tot een gedifferentieerde, gevarieerde en niet-gedeelde vitale stad. In de VROM-nota Stedelijke Vernieuwing worden met stedelijke vernieuwing stadsvernieuwing en herstructurering tezamen bedoeld. Deze activiteiten alleen leiden echter niet tot vitale steden; daarvoor is een integrale inzet nodig op onder meer het terrein van economie, infrastructuur, volkshuisvesting, welzijn, ruimtelijke ordening en milieu. De stedelijke vernieuwing kent zodoende een bredere reikwijdte. Er is echter een tweedeling te constateren tussen enerzijds meer fysieke activiteiten (hard-ware) in de stad, die gericht zijn op de gebouwde omgeving en anderzijds meer sociale activiteiten (software), die gericht zijn op de bevolking zelf, zoals werkloosheidsbestrijding, jongerenbeleid en criminaliteitsbestrijding. De eerste categorie fysieke activiteiten wordt in deze notitie onder de noemer van stedelijke vernieuwing geschaard, terwijl de sociale activiteiten tot het grote-stedenbeleid worden gerekend. Het is echter duidelijk dat de stedelijke vernieuwing en het grote-stedenbeleid zoveel mogelijk gezamenlijk moeten optrekken en dat economische, sociale en fysieke ingrepen moeten worden geïntegreerd.

2.5 Ruimtelijke strategische investeringen

Priemus e.a. (1998) hanteren in hun kwantificering van de stedelijke investeringsopgave een aantal categorieën van ruimtelijke strategische investeringen:

- a) Economische vitaliteit;
- b) Bereikbaarheid;

- c) Kwaliteit woon- en leefomgeving;
- d) Duurzaamheid.

Ad a) Economische vitaliteit

De economische nadelen van stedelijke agglomeraties lijken de laatste tijd zwaarder te wegen dan de voordelen. De groei van de werkgelegenheid in de steden blijft achter bij die van Nederland in totaal. Veel bedrijven keren jaarlijks de stad de rug toe. In de provincie Zuid-Holland bestaat zelfs al jaren een vertrekoverschot van bedrijvigheid. Het economische bestaansrecht van steden bij uitstek, de ruimtelijke nabijheid van een veelheid van economische activiteit, lijkt hierdoor sterk te worden ondermijnd. Toch kennen steden ook sterke punten. Op het terrein van cultuur en voorzieningen scoort de stad goed. Ook voor specifieke bedrijvigheid in de sfeer van zakelijke dienstverlening en informatietechnologie doet de stad het goed, vooral waar face-to-facecontacten belangrijk zijn. Ook biedt het stedelijk milieu een woonmilieu dat door een groot deel van de bevolking zeer wordt gewaardeerd. De stedelijke-vernieuwingsprojecten die de economische vitaliteit moeten bevorderen, zouden juist hierop moeten inspelen.

Ad b) Bereikbaarheid

Steden hebben steeds meer te maken met congestieverschijnselen. Zowel in het personen- als het goederenvervoer groeit de automobilititeit. Dit maakt de steden minder goed bereikbaar, zorgt voor geluidsoverlast en milieuvervuiling en schept straatbeelden die gedomineerd worden door auto's. Stedelijke-vernieuwingsprojecten met betrekking tot de bereikbaarheid zijn er vooral op gericht om de steden bereikbaar te houden en een wijziging in de vervoermiddelkeuze aan te brengen ten gunste van openbaar vervoer en fiets. Het gebruik van de auto moet meer worden afgestemd op de eisen van ketenmobilititeit. Voor het stedelijk goederenvervoer moeten eigentijdse oplossingen worden gevonden.

Ad c) Kwaliteit woon- en leefomgeving

Steden kennen een relatief oude woningvoorraad. De kwaliteit van de woningvoorraad en de woonomgeving vraagt om voortdurende aandacht met name in de centrale (en oudste) delen van de stad. Aan de andere kant worden veel buitenwijken als monotoon en saai beschouwd en hebben grote bouwstromen gezorgd voor een eenzijdigheid in bebouwing. Gevreesd wordt voor een toenemende eenzijdige bevolkingssamenstelling. Om het functioneren van de wijken en de sociale cohesie en het imago van de stad in het geheel te verbeteren, is het belangrijk om de kwaliteit van de woon- en leefomgeving te verbeteren. Projecten op het terrein van de stadsvernieuwing en de herstructurering vormen hiervoor een belangrijke basis.

Ad d) Duurzaamheid

In de steden staan niet zelden de ecologische waarden onder druk. Voor een groot deel van de bevolking die (op bepaalde momenten) behoefte heeft aan rust en ruimte, kan dit een reden zijn om de stad de rug toe te keren. Met het compacte-stadbeleid wordt weliswaar in het landelijk gebied het groen behouden, maar de milieukwaliteit in de stad zelf heeft daaronder te lijden. Dit heeft geleid tot een bijstelling van de compacte-

stadgedachte naar die van de complete stad, die niet alleen verharde oppervlakten kent, maar ook netwerken van groen- en waterstructuren.

Deze vier investeringscategorieën vormen een handvat bij de indeling van de verschillende geïnventariseerde projecten naar type. Het is niet de bedoeling daaraan in deze rapportage financiële consequenties te verbinden. In hoofdstuk drie worden de strategische ruimtelijke opgaven meer gedetailleerd uitgeschreven aan de hand van deze onderscheiden investeringscategorieën.

2.6 Samenvatting

In dit hoofdstuk is in eerste instantie gekeken naar het functioneren van de stad binnen haar omgeving. In het verleden was de scheiding tussen stad en ommeland groot en die kwam ook duidelijk visueel naar voren door de bouw van stadsmuren en poorten. Echter, ook in die tijd al konden stad en het landelijke ommeland niet zonder elkaar bestaan. Zij waren van elkaar afhankelijk voor hun ontwikkeling. Deze afhankelijkheidsrelatie heeft zich in de loop van de jaren alleen maar versterkt, waarbij de stad zich heeft ontwikkeld tot ver buiten haar muren, terwijl het ommeland zich aanpaste aan de behoeften van de stad en steeds andere functies ging vervullen. De bestaande stad heeft zich daarmee steeds meer tot een netwerkstad ontwikkeld waarin arbeidsmarkten, woningmarkten en verzorgingsstructuren op stadsregionaal niveau functioneren. Dit betekent dat de binnen de Zuidvleugel geplande ruimtelijke strategische investeringen in het kader van de stedelijke vernieuwing niet alleen invloed hebben op de desbetreffende stad, maar niet zelden ook hun invloed zullen doen gelden op de stadsregio waarvan deze stad deel uitmaakt. Als het om grootschalige investeringen gaat, kan de invloed zelfs merkbaar zijn in de gehele Zuidvleugel.

De ingrepen in het kader van de stedelijke vernieuwing staan in deze rapportage centraal. Daarbij wordt de stedelijke vernieuwing ruimer geïnterpreteerd dan in de Nota Stedelijke Vernieuwing. In deze nota behelst de stedelijke vernieuwing alleen de stadsvernieuwing en de herstructurering. In deze rapportage worden alle (fysieke) ingrepen ten behoeve van het verbeteren van het stedelijk functioneren geschaard onder de stedelijke vernieuwing. Er wordt wel gesproken van strategische ruimtelijke investeringen. Naast ingrepen in de woningvoorraad en woonomgeving vallen hieronder dus ook ingrepen in de infrastructuur, groenstructuur en economische structuur. Er worden vier investeringscategorieën onderscheiden:

- a) Economische vitaliteit;
- b) Bereikbaarheid;
- c) Kwaliteit woon- en leefomgeving;
- d) Duurzaamheid.

Aan de hand van deze investeringscategorieën kunnen de verschillende strategische ruimtelijke projecten in de Zuidvleugel worden getypeerd. Vervolgens kan naar de ruimtelijke en functionele gevolgen van deze projecten worden bekeken. Daartoe wordt in hoofdstuk drie een nadere blik geworpen op de verschillende typen projecten. Hoofdstuk vier gaat vervolgens in op de functionele en ruimtelijke gevolgen.

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn vier (investerings-)categorieën besproken die de lading van het begrip stedelijke vernieuwing, zoals in dit rapport gehanteerd, goed dekken. Dat betekent dat in dit rapport vooral naar projecten met betrekking tot de "hardware" van een stad wordt gekeken.

De verschillende categorieën zullen verder worden onderverdeeld in meer specifieke thema's waarbinnen de strategische ruimtelijke investeringen kunnen vallen. Per thema zullen de volgende onderwerpen worden beschreven:

- I. Algemeen;
- II. Doelstellingen;
- III. Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing;
- IV. Betrokken partijen;
- V. Geografische reikwijdte;
- VI. Functionele reikwijdte.

In het algemene gedeelte wordt globaal aangegeven waar het thema over gaat. Op het thema wordt dieper ingegaan op het moment dat de mogelijke doelstellingen worden beschreven, waaruit moet blijken waarom het thema op de agenda staat en wat men ermee wil bereiken. Met de bijdrage aan de stedelijke vernieuwing wordt getracht de positieve en negatieve effecten van projecten binnen dit thema voor de stedelijke vernieuwing in het algemeen aan te geven. Vervolgens kunnen de betrokken partijen worden aangegeven met daarbij hun doelstellingen ten aanzien van het thema. Bij de ruimtelijke reikwijdte wordt ingeschat welke bovenlokale en bovenregionale effecten er te verwachten zijn bij de projecten binnen het desbetreffende thema, terwijl bij de functionele reikwijdte een inschatting wordt gemaakt van de gevolgen van het project voor de arbeidsmarkt, de woningmarkt, de verzorgingsstructuur en de groenstructuur.

3.2 Economische vitaliteit

Nederland is een verstedelijkt land. Het behoud van vitale steden is dan ook van groot belang voor het functioneren van het gehele land. In de afgelopen decennia zijn de

steden in bepaalde opzichten ongunstig gaan afsteken bij de rest van Nederland. Vele bewoners en bedrijven hebben de stad de rug toegekeerd. Deze uittocht is selectief verlopen, waardoor er een ongelukkige combinatie is ontstaan met in de stad een oververtegenwoordiging van de op de arbeidsmarkt kwetsbare groepen, die afhankelijk zijn van laaggeschoold werk en aan de andere kant een oververtegenwoordiging van werkgelegenheid voor hoog opgeleiden. Dit leidt tot hoge werkloosheid onder laag opgeleiden en tot een grote dagelijkse instroom van hoog opgeleide forensen. Het woon- en werkmilieu van steden dreigt zo steeds meer in negatieve zin af te wijken van landelijke trends.

Aan de andere kant is er ook reden tot optimisme. Ten eerste is de stad steeds meer in trek bij bepaalde groepen met relatief hoge inkomens. Ten tweede vormt de stad een goed productiemilieu voor bedrijvigheid waarbij face-to-facecontacten onmisbaar zijn. Bij deze vormen van hoogwaardige productie past een hoogwaardig stedelijk milieu, waarmee niet alleen producenten en ondernemers worden aangetrokken, maar ook winkelpubliek, recreanten en bewoners.

Om dit te kunnen realiseren dient geïnvesteerd te worden in de economische structuur van de stad, zowel in fysieke zin als in sociale zin. Nieuwe gebieden voor bedrijvigheid moeten worden ontwikkeld en bestaande gebieden moeten worden aangepast aan de huidige productie-eisen. Op het terrein van de economische vitaliteit kunnen de volgende specifieke thema-ontwikkelingen worden onderscheiden (Priemus e.a., 1998):

- Uitbreiding accommodatie bedrijvigheid;
- Herstructurering accommodatie bedrijvigheid;
- Sleutelprojecten HSL;
- Strategische stadsprojecten;
- Verbetering stedelijke openbare ruimte.

3.2.1 Uitbreiding accommodatie bedrijvigheid

Algemeen

Het betreft hier het aanleggen en uitbreiden van bedrijventerreinen, kantoorlocaties, bedrijfsverzamelgebouwen, grootschalige (en perifere) detailhandelvestingen, enz. Op deze wijze kan worden voorzien in de huisvesting van nieuwe bedrijvigheid en kan bestaande bedrijvigheid de mogelijkheid worden gegeven zich uit te breiden. Dit is een cruciale voorwaarde voor economische ontwikkeling en groei. Door het aanleggen van themagerichte bedrijfsparken (zoals een Science Park) kan meer specifieke werkgelegenheid worden aangetrokken.

Doelstellingen

- Het bieden van uitbreidingsruimte voor bestaande bedrijvigheid en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, waardoor de economische structuur verder kan worden versterkt;
- Het bevorderen van clustervorming van bepaalde typen bedrijvigheid die passen bij het (gewenste) profiel van de stad of stadsgewest;

- Het scheppen van mogelijkheden voor startende ondernemers.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het versterken (en verbreden) van de economische basis;
- Pro: Het scheppen van nieuwe werkgelegenheid;
- Contra: Afname van open ruimte (verdere verstening);
- Contra: Per saldo een toenemende mobiliteit.

Betrokken partijen

Marktpartijen realiseren normaliter nieuwe en uit te breiden bedrijfsaccommodaties. Zij zijn gebaat bij goed bereikbare locaties die zonder veel complicaties snel en tegen lage kosten zijn te realiseren. Deze locaties zullen vooral aan de randen van de stad liggen, hetgeen tot toenemende mobiliteit leidt en tot een verzwakking van de binnenstedelijke economie.

De gemeente dient het terrein te bestemmen voor bedrijfsvestiging. De gemeente is gebaat bij het huisvesten van bedrijvigheid op een zodanige wijze dat de minste overlast wordt veroorzaakt ten aanzien van derden en het milieu. Het bevorderen van de werkgelegenheid en het versterken van de bedrijvigheid zijn voor de gemeente positieve aspecten.

Ruimtelijke implicaties

- Concurrentie tussen bedrijfsterreinen binnen een regio;
- Ontstaan van vervoersstromen naar en van de nieuwe locaties;
- Het ontstaan van hinder in de omringende gebieden;

Functionele implicaties

- Het aantal arbeidsplaatsen zal toenemen;
- De druk op de (lokale) woningmarkt zal toenemen;
- De vraag naar voorzieningen (ondersteunend aan bedrijfsprocessen) neemt toe;
- Open ruimte neemt af, nieuwe groenstructuren kunnen ontwikkeld worden.

3.2.2 Herstructurering accommodatie bedrijven

Algemeen

Het gaat hier met name om de herstructurering van in en aan de binnenstad gelegen verouderde bedrijventerreinen. Deze terreinen zullen een hogere milieukwaliteit moeten verwerven, onder andere door een verbetering van de groenvoorziening en een verbetering van de kwaliteit van de gebouwen.

Doelstellingen

- Het aanpassen van bestaande bedrijventerreinen aan de (productie-)eisen van deze tijd;
- Het hergebruiken van verpauperde bedrijventerreinen.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het hergebruiken van stedelijke ruimte;
- Pro: Het verhogen van de (gebruiks)kwaliteit van een bedrijventerrein;
- Pro: Het behoud van niet zelden laaggeschoold werk;
- Pro: Het aanbrengen van verbeteringen voor het milieu;
- Contra: Het mogelijk wegconcurreren van kleinschalige startende bedrijvigheid, waar men weinig geld kan besteden aan huisvesting.

Betrokken partijen

De aanwezige bedrijven op het te herstructureren bedrijventerrein zijn gebaat bij een opwaardering en verbetering van hun bedrijfsvestiging. De kosten vormen niet zelden een groot obstakel.

De gemeente is gebaat bij goed in de markt liggende bedrijventerreinen, een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu in en rondom het centrum en bij een verbetering van het stedelijke milieu. Problemen zijn de kosten, vooral in het geval van bodemvervuiling. Dit kan gevolgen hebben voor de ter plaatse te ontwikkelen functies na herstructurering; deze mogen niet uit de markt worden geprijsd door de hoge herstructureringskosten.

De bewoners in de directe nabijheid zijn gebaat bij een verbetering van de bestaande situatie, die overlast geeft door de kwalitatief slechte inrichting van het terrein.

Ruimtelijke implicaties

- Het herpositioneren van een bedrijventerrein op de markt kan de ruimtelijke kwaliteit verhogen en kan invloed hebben op de verkeersafwikkeling van en naar het terrein.

Functionele implicaties

- Het aantal arbeidsplaatsen kan worden gestabiliseerd of worden verbeterd;
- Als er nieuwe woningen worden gebouwd bij herstructurering, neemt het aanbod op de woningmarkt toe;
- Bij de bouw van nieuwe voorzieningen verbetert de verzorgingsstructuur;
- In het algemeen zal de groenstructuur verbeteren.

3.2.3 Sleutelprojecten HSL

Algemeen

De komst van de hogesnelheidstrein als vervoermiddel van de moderne tijd, schept hoge verwachtingen omtrent het (internationale) reizigerspotentieel op de plaatsen waar een station staat gepland. Deze stations sluiten aan op de binnensteden die hierdoor een internationale impuls krijgen waarvan geprofiteerd kan worden.

Doelstellingen

- Het benutten van de potenties die een station van de hogesnelheidstrein biedt aan de stad wat (internationale) voorzieningen en bedrijvigheid betreft;

- Het geven van nieuwe impulsen aan de stationsomgeving en aan de aangrenzende binnenstad.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid;
- Pro: Terugdringen van de automobilititeit;
- Pro: Creëren van hoogwaardige en unieke woon- en werklocaties;
- Pro: Opwaarderen van de bestaande stationsomgeving en -voorzieningen;
- Contra: Concurrentie voor minder hoogwaardige locaties met mogelijk een ruimtelijke uitsortering van functies;
- Contra: Schept weinig laaggeschoolde werkgelegenheid.

Betrokken partijen

De Nederlandse Spoorwegen (meerdere onderdelen zijn hierbij betrokken) bezitten de meeste grond rondom de stationslocatie en zijn gebaat bij goede voorzieningen voor het reizigersverkeer waardoor de aantrekkelijkheid van de hogesnelheidstrein (en andere treinen, deels met een feeder-functie) wordt vergroot.

Marktpartijen worden aangetrokken door de potenties van deze locaties. Voorzieningen en kantoorontwikkeling dienen in een zodanige omgeving plaats te vinden dat een maximale uitstraling kan worden gerealiseerd. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van het stedenbouwkundige en architectonische ontwerp.

Voor de gemeente vormt een sleutelproject HSL het (internationale) visitekaartje van de stad. Ook de gemeente is gebaat bij een hoogwaardige inrichting en uitstraling van het project. Daarnaast moet de gemeente rekening houden met de gevolgen van de niet zelden zeer grootschalige ontwikkelingen voor andere bedrijven- en voorzieningen-centra in de stad. Naast de marktpartijen zal ook de gemeente flinke investeringen moeten doen in het project.

Ruimtelijke implicaties

- Het ontstaan van een grootschalige locatie voor voorzieningen en kantoorruimte kan de potentie van andere locaties in de gehele regio afzwakken;
- Het ontstaan van vervoersstromen van en naar de sleutelprojecten;
- Een verhoging van het imago van de gehele stad.

Functionele implicaties

- Een stijgend aanbod van met name hoog- en laagwaardige arbeidsplaatsen;
- Een toevoeging van een uniek woonmilieu aan de woningmarkt;
- Een toename van het aantal voorzieningen;
- Marginale toevoegingen aan het groen in de stad door de creatie van nieuwe groenstructuren.

3.2.4 Strategische stadsprojecten

Algemeen

Ook als er geen hogesnelheidstrein stopt, is er voldoende aanleiding om de binnensteden impulsen te geven met toeristische, culturele, recreatieve, sport-, gezondheids- en onderwijsvoorzieningen, mede in het kader van de herstructurering van winkel- en stadscentra en de stationsomgeving. De betekenis van vrijetijdsbesteding, toerisme en recreatie zal in de toekomst voor de binnenstad steeds belangrijker worden.

Doelstellingen

- Het verhogen van de aantrekkelijkheid van de binnenstad;
- Het vergroten van het imago van de stad en daarmee het aantrekken van meer bezoekers;
- Het verhogen van de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte in de binnenstad.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Aantrekkelijk maken van de binnenstad;
- Pro: Uitbreiden van het stedelijke voorzieningenniveau;
- Contra: Toenemende mobiliteit van en naar de binnenstad;
- Contra: Afnemende concurrentiepositie van andere kernen in de regio.

Betrokken partijen

De aanwezige detailhandel heeft baat bij een opwaardering van de binnenstad, zodat de aantrekkelijkheid ervan toeneemt en er meer bezoekers komen. Kosten zullen moeilijk toe te delen zijn naar individuele ondernemers.

De gemeente is gebaat bij een opwaardering van de stad en een vergroting van het voorzieningenniveau. De gemeente zal daarvoor zelf een belangrijke stimulerende rol moeten spelen en de openbare ruimten dienen aan te pakken.

Openbaarvervoersbedrijven zijn gebaat bij een gelijktijdige verbetering van de infrastructuur en reizigersvoorzieningen. Ook het autoluw maken van binnensteden past daarin.

Ruimtelijke implicaties

- Een vergrote aantrekkingskracht van de stad;
- Het intensiveren van vervoersstromen;
- Een ruimtelijke verschuiving van de koopkracht.

Functionele implicaties

- Een toename van met name laagwaardige werkgelegenheid in de horeca;
- Verbetering van het voorzieningenniveau;
- Verbeterde groenstructuur in de binnenstad.

3.2.5 Verbetering stedelijke openbare ruimte

Algemeen

Dit thema sluit nauw aan op het voorgaande thema en zal veelal plaatsvinden in combinatie met andere thema's die in dit hoofdstuk worden besproken. Het gaat om de aanpak van prominente plekken in de stad die een kwaliteitsverhogende werking heeft, waarbij straatmeubilair, parkeerruimte, groenvoorzieningen en beheer en inpassing van monumentale bebouwing een belangrijke rol speelt. Deze verbetering van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker en speelt, zeker wat groenvoorzieningen in de stad betreft, een belangrijke rol bij het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijvigheid.

Doelstellingen

- Het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk gebied;
- Het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de openbare ruimte;
- Het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat;
- Het bevorderen van de culturele elementen in de stad.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het aantrekkelijker maken van het stedelijk gebied;
- Pro: Het verhogen van de kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu;
- Pro: Een stimulans voor detailhandelsvestiging door het verbeterde imago;
- Contra: Een toenemende mobiliteit van en naar de stad.

Betrokken partijen

De gemeente is de eerst verantwoordelijke voor de openbare ruimte en zal de grootste financier zijn. De gemeente en de stadsbewoners zijn gebaat bij een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte.

De detailhandel is eveneens gebaat bij een aantrekkelijke openbare ruimte. Dat heeft een positieve uitstraling op de stad als geheel, stimuleert ook nieuwe activiteiten en verhoogt bovendien de waarde van het onroerend goed. Deze gevolgen zijn indirect en uit de praktijk blijkt dat ondernemers zelf niet snel geneigd zijn in de kosten bij te dragen. Een goed functionerende openbare ruimte valt onder de verantwoording van de overheid. Via centrummanagement komen we niettemin steeds meer vormen van publiek-private samenwerking tegen.

Ruimtelijke implicaties

- Een vergrote aantrekkingskracht van de stad;
- Een ruimtelijke verschuiving van de koopkracht.

Functionele implicaties

- Een mogelijke toename van met name laagwaardige werkgelegenheid;
- Een mogelijke toename van het aantal voorzieningen;
- Verbeterde groenstructuur in de stad.

3.3 Bereikbaarheid

De congestie in en rondom de steden vormt nu en in de toekomst een belangrijk probleem. De automobiliteit is daarvan de belangrijkste oorzaak. De aanpak van dit probleem moet via drie lijnen verlopen. Ten eerste zal het principe van 'de gebruiker betaalt' meer toegepast gaan worden. Dit moet leiden tot een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur. Ten tweede wordt ernaar gestreefd de modal split (vervoermiddelkeuze) te wijzigen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer en ten koste van de auto. Voor deze vervoerswijzen zal dan meer ruimte moeten worden geschapen. Ten slotte zal op enkele strategische (knel)punten een uitbreiding van de infrastructuur onvermijdelijk zijn. Hierbij zouden de fiets en het openbaar vervoer voorrang moeten krijgen boven uitbreidingen die voor de auto zijn bedoeld. Naast deze zichtbare infrastructurele werken zullen steden zich ook moeten beraden op de minder zichtbare infrastructurele voorzieningen voor telecommunicatie en kennisintensieve activiteiten, die van cruciaal belang zijn voor de stad van de toekomst.

Met betrekking tot de bereikbaarheid zijn de volgende thema's van belang voor de stedelijke vernieuwing:

- (Inter)nationaal personen- en goederenvervoer;
- Stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer;
- Stedelijke en regionale OV-infrastructuur;
- Stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer.

3.3.1 (Inter)nationaal personen- en goederenvervoer

Algemeen

Het gaat hier om infrastructurele werken die van (inter)nationaal belang zijn. Hieronder vallen de aanleg van hogesnelheidslijnen voor de trein, de Betuwelijn en vertakkingen, maar ook de aanleg en/of verbreding van nationale snel-, spoor- en vaarwegen.

Doelstellingen

- Het aansluiten van Nederland op internationale vervoersstromen;
- Het oplossen van transportkelpunten;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Het verminderen van het kortereafstandvliegverkeer.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van de bereikbaarheid van steden;
- Pro: Het verbeteren van transportmogelijkheden voor goederenvervoer;
- Pro: Het koppelen van steden aan een internationaal stedelijk netwerk;
- Contra: De toename van het ruimtebeslag;
- Contra: De toename van de overlast door verkeer.

Betrokken partijen

De overheid is gebaat bij het oplossen van infrastructurele knelpunten en het aansluiten van Nederland op internationale netwerken van personen- en goederenvervoer. Marktpartijen zijn gebaat bij het verbeteren en verbreden van de mogelijkheden in het goederenvervoer.

De Nederlandse Spoorwegen (verschillende onderdelen) ten slotte zijn betrokken als spoorlijnen in exploitatie kunnen worden genomen.

Ruimtelijke implicaties

- Niet zelden grootschalige ingrepen in het bestaande (stedelijke) landschap;
- Wijziging van vervoersstromen;
- Het ontstaan van verkeersoverlast in grote gebieden.
- Bij de knooppunten binnen het stedelijk netwerk ontstaan nieuwe potenties voor een veelheid aan functies.

Functionele implicaties

- Een betere bereikbaarheid kan de economie positief beïnvloeden en daarmee het aantal arbeidsplaatsen;
- De woningmarkt kan positiever worden gewaardeerd als de bereikbaarheid toeneemt. Mogelijk zullen enkele woongebieden extra hinder ondervinden;
- De voorzieningen in de vorm van vervoersmogelijkheden nemen toe;
- Uitbreiding van infrastructuur zal ten koste gaan van groen en landschap. Een omslag van meer openbaar vervoer en minder autoverkeer kan op den duur wel helpen het milieu te ontlasten.

3.3.2 Stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer

Algemeen

Het gaat om infrastructurele projecten die grotendeels buiten de stad zelf liggen, maar de stad wel bereikbaar houden. Daarnaast valt ook de aanleg van parkeervoorzieningen en de ontwikkeling van langzaam verkeer routes hieronder. Vooral deze laatste activiteit is van belang. Er dient een koppeling te worden gelegd tussen het openbaar vervoer en het langzame verkeer, zodat voor- en natransport efficiënter kan worden en ook aantrekkelijker.

Doelstellingen

- Het verminderen en verdelen van de congestie in en om de steden;
- Het geleiden en stallen van vervoermiddelen in de steden.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Pro: Het verminderen van de verkeersoverlast;
- Pro: Betere oplossingen voor het parkeren van auto's;
- Pro: Het verbeteren van het stedelijke leefmilieu (in bepaalde delen) door

- de herordening van verkeersstromen;
- Contra: De toename van het ruimtebeslag.

Betrokken partijen

De gemeente is gebaat bij een goede bereikbaarheid en bij een oplossing van het parkeerprobleem. Verder kunnen ze bestaande knelpunten oplossen, waardoor de overlast van het verkeer in zijn totaliteit kan worden verminderd.

Ruimtelijke implicaties

- Er vindt een toename en/of een verschuiving van het ruimtebeslag plaats;
- Vervoersstromen veranderen.

Functionele implicaties

- Toename arbeidsplaatsen als de stad beter bereikbaar wordt en aantrekkelijker voor bedrijfsvestiging;
- Meer aantrekkelijke woningmarkt als de bereikbaarheid van de stad toeneemt;
- Toename van de (verkeers-)voorzieningen;
- Afname van open ruimten en groen.

3.3.3 Stedelijke en regionale OV-infrastructuur

Algemeen

Ook hier gaat het om projecten die deels buiten de stad liggen, maar niet zelden dienen te zorgen voor een beter stadsregionaal vervoersnetwerk. De nadruk ligt op voorzieningen voor railverkeer, grotendeels light rail, inclusief stationsgebouwen en halteplaatsen.

Doelstellingen

- De toename van het gebruik van het openbaar vervoer;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van stad en buitenwijken/randgemeenten;
- Het voorzien in vervoer voor degene die niet beschikken over eigen vervoer;
- Het verminderen van de milieubelasting.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van de bereikbaarheid in stad en stadsgewest;
- Pro: Het verminderen van de automobiliteit;
- Pro: Het bijdragen aan een schoner milieu;
- Pro: Het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden;
- Contra: De toename van het ruimtebeslag;
- Contra: Geluidshinder van railtransport.

Betrokken partijen

De gemeente is stimulator en samen met andere overheden een belangrijke financier van de projecten. Voor de gemeente is het belangrijk dat de stad bereikbaar blijft en

het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt. Hiervoor zal vrij baan aan het openbaar vervoer moeten worden gegeven (vrije banen, ondertunneling).

De vervoersbedrijven zijn gebaat bij een sneller en kwalitatief hoogwaardiger openbaar vervoer, zodat meer reizigers kunnen worden aangetrokken. Bijzondere aandacht vergt de ketenmobiliteit: de aansluiting tussen het openbaar vervoer en andere modaliteiten als de fiets en de auto.

Ruimtelijke implicaties

- Een herstructurering van bestaande vervoerslijnen met soms ingrijpende maatregelen;
- Het ontstaan van nieuwe vervoersrelaties tussen voorheen niet ontsloten gebieden en daarmee het ontstaan van nieuwe vervoersrelaties;
- Het verder met elkaar verweven van stad en ommeland;
- Het ontstaan van nieuwe potenties op stationslocaties en vervoersknooppunten.

Functionele implicaties

- Toename van werkgelegenheid op nieuwe vervoersknooppunten;
- Toename van mogelijk te ontwikkelen woonmilieus langs de openbaarvervoerasen en het ontsluiten van bestaande woonmilieus;
- Verbeteren en uitbreiden van de vervoersvoorzieningen;
- Aantasting van openbare ruimte en groen.

3.3.4 Stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer

Algemeen

Met de verslechterde bereikbaarheid van steden is ook een probleem ontstaan voor het goederenvervoer van en naar steden. Door middel van een regionaal en/of lokaal logistiek park kan veel vervoer gebundeld worden en wordt stadsdistributie mogelijk. Ook op bedrijvenparken kan met nieuwe vervoerswijzen worden geëxperimenteerd.

Doelstellingen

- Het ontlasten van de binnenstad;
- Het verminderen van de mobiliteit;
- Het efficiënter uitvoeren van het goederentransport, soms in combinatie met afvallogistiek.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Pro: Het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu;
- Pro: Het stimuleren van nieuwe bedrijvigheid in de stad;
- Contra: Een afname van (flexibele) aanvoermogelijkheden voor afzonderlijke ondernemers in de stad.

Betrokken partijen

De gemeente heeft belang bij een verminderd autogebruik binnen het centrum. Laad- en losverkeer kan voor veel overlast zorgen. Met speciale voertuigen vanaf een logistiek centrum is veel overlast te voorkomen, zeker als er met ondergrondse laadruimten wordt gewerkt. Hiervoor zijn wel kostbare investeringen nodig.

Ondernemers zijn gebaat bij een betrouwbare, tijdige en flexibele aan- en afvoer van goederen. Hieraan zullen nieuwe aan- en afvoersystemen moeten beantwoorden.

Ruimtelijke implicaties

- Een opschoning van de binnenstad door het weren van vrachtverkeer;
- Ruimtelijke ingrepen ten behoeve van nieuwe logistieke systemen;
- Mogelijk ruimtebeslag door de nieuwbouw van een logistiek centrum;
- Verregaande samenwerking tussen concurrerende ondernemers.

Functionele implicaties

- Toename van nieuwe arbeidsplaatsen;
- Positief effect op het groen in de stad door vermindering van de vervuiling.

3.4 Kwaliteit woon- en leefomgeving

Delen van de bestaande stad zijn in verval geraakt of dreigen dat in de toekomst te gaan doen. Dit geldt voor zowel de fysieke, als de sociale en economische kenmerken binnen een wijk. Een aanpak voor dit verval kan dan ook niet plaatsvinden als niet tegelijkertijd op alle fronten wordt gestreden. Waar in eerste instantie alleen de kwaliteit van de woningvoorraad jarenlang in het geding was, is de laatste tijd ook de toenevende segregatie in bevolkingsopbouw in verschillende (vooral naoorlogse) wijken een punt van zorg geworden. Stadsvernieuwing en herstructurering dienen ervoor te zorgen dat binnen de bestaande wijken aantrekkelijke (nieuwe) woonmilieus worden gecreëerd die ervoor zorgen dat er meer differentiatie ontstaat binnen de wijken in de woningvoorraad en de bevolkingsopbouw.

Op de schaal van de regio is in het algemeen al lange tijd een trend zichtbaar dat het meer koopkrachtige deel van de bevolking zich buiten de stad vestigt. Naast aantrekkelijke (stedelijke) woonmilieus in de bestaande stad, worden daarom ook nieuwe VINEX-wijken ontwikkeld die rekening houden met de woonwensen van de meerderheid van de bevolking. Hoewel er op de VINEX-locaties nog altijd in vrij hoge dichtheden wordt gebouwd (30-35 woningen per ha.), volgens het voorgestane intensieve ruimtebeleid van het ministerie, wordt daar door de bouw in relatief groene woonmilieu ingespeeld op de vraag naar vooral (dure) eengezinswoningen.

Aantrekkelijke woonmilieu hoeft de stad overigens niet altijd te creëren. Niet zelden bezit de stad vanuit de historie zeer aantrekkelijke stadswijken. De hier aanwezige monumentale gebouwen vormen een waardevol onderdeel van het stedelijke milieu en dienen te worden beschermd. Bij monumentale bedrijfs- en/of kantoorpanden die buiten gebruik zijn gesteld, zijn niet zelden interessante opties voor hergebruik aanwezig.

Ten aanzien van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in steden kunnen de volgende thema's worden onderscheiden:

- Klassieke stadsvernieuwing;
- Herstructurering van stadswijken;
- VINEX-locaties;
- Monumenten.

3.4.1 Klassieke stadsvernieuwing

Algemeen

Met de klassieke stadsvernieuwing dienen achterstanden in de kwaliteit van de woningvoorraad, gebouwd voor 1970, te worden ingelopen. In de begintijd was de stadsvernieuwing grootschalig van karakter. Al snel werd bouwen voor de buurt een belangrijk onderdeel van de stadsvernieuwing. De laatste jaren is de stadsvernieuwing verbreed en wordt meer gekeken naar het totale sociale en economische functioneren van de wijk.

Doelstellingen

- Het inlopen van kwalitatieve achterstanden in de woningvoorraad van voor 1970;
- Het zorgen voor verbeterde huisvesting en daarmee het behouden en aantrekken van huishoudens met een bovenmodaal inkomen;
- Het bijdragen aan het inlopen van sociale en economische achterstanden in wijken van voor 1970.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van het woon-, werk- en leefmilieu in de stad;
- Pro: Het verbeteren van de stedenbouwkundige structuur;
- Contra: Het mogelijk verwijderen van veel startende bedrijvigheid uit de stadsvernieuwingswijken en daarmee de broedplaatsfunctie aantastend.
- Contra: Soms vindt een verdringing van zwakkere bewonersgroepen plaats.

Betrokken partijen

De bewoners zijn gebaat bij goede huisvesting tegen redelijke huurprijzen of koopsommen. De eigenaren van de woningen zijn gebaat bij kwalitatief goede woningen voor henzelf en voor hun huurders. Sommige eigenaren zijn echter niet bereid of in staat geld te steken in de verhoging van de kwaliteit van hun woning.

De gemeente is gebaat bij kwalitatief goede huisvesting, het opruimen van woningen waarnaar weinig vraag is en bij sociaal veilige en leefbare wijken.

Corporaties zijn gebaat bij het verhuurbaar houden van hun woningen en daarmee bij een goede kwaliteit van hun woningen.

Ruimtelijke implicaties

- (Tijdelijke) verhuisprocessen als gevolg van stadsvernieuwing;
- Wijzigingen in de stedenbouwkundige structuur.

Functionele implicaties

- Verbeterde aansluiting van het aanbod op de vraag binnen de woningmarkt.

3.4.2 Herstructurering van stadswijken

Algemeen

Herstructurering wordt ingezet om de eenzijdigheid van met name naoorlogse woonwijken te doorbreken. In de praktijk betekent dit dat dure woningen worden gebouwd in wijken met veel goedkope woningen. Een belangrijk argument hierbij is te voorzien in huisvestingswensen van bewoners binnen de wijk zelf. Op deze manier dient het monotone karakter van de wijken te worden doorbroken en kunnen de bewoners een wooncarrière maken binnen de eigen wijk. Een verbetering van de openbare ruimte, woonomgeving en eventueel van het voorzieningenniveau maakt ook onderdeel uit van de herstructurering.

Doelstellingen

- De marktpositie van naoorlogse woonwijken met een eenzijdig lage sociaal-economische bevolkingssamenstelling te verbeteren;
- Het bevorderen van een gedifferentieerde samenstelling van de bevolking in naoorlogse woonwijken;
- Het mogelijk maken van een wooncarrière binnen de wijk.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van het woonmilieu in het stedelijk gebied;
- Pro: Het behouden en aantrekken van koopkrachtige huishoudens voor, respectievelijk naar de stad;
- Pro: Het benutten van bestaande ruimte in de stad voor nieuwe functies;
- Pro: Potenties door groene ruime omgeving en nabijheid stadscentrum;
- Contra: Verdringing van minder draagkrachtigen die buiten de wijk worden geplaatst;
- Contra: Tot nu toe eenzijdige oriëntatie op het wonen.

Betrokken partijen

De gemeente is gebaat bij een meer gedifferentieerde bevolkingsopbouw met vooral meer koopkracht in de stad. Verder kunnen de nu als saai en onveilig bestempelde wijken worden aangepakt en na de opknopbeurt bijdragen aan de ontwikkeling van aantrekkelijke en pluriform samengestelde leefmilieus in de stad. De gemeente zal daar onder andere zelf in moeten investeren.

De corporaties hebben veel bezit in naoorlogse woonwijken en lopen soms tegen verhuurproblemen op in te herstructureren wijken. Zij zijn gebaat bij kwalitatief aantrekkelijke wijken waar de woningen gewild zijn. De corporaties kunnen door investeringen in hun woningen en woonomgeving de kwaliteit in een wijk verbeteren.

De bewoners zijn gebaat bij kwalitatief goede woningen, maar een groot deel van de bewoners ook bij een goedkope woning en dat kan een probleem worden als een wijk te krachtig wordt geherstructureerd.

Ruimtelijke implicaties

- Aanpassingen in de stedenbouwkundige structuur;
- Verhuisstromen binnen de stad en bij grote herstructureringsingrepen ook in de regio;
- Concurrentie tussen woonmilieus in bestaande stad, aan de rand en buiten de stad.

Functionele implicaties

- Een verbetering van het aanbod op de woningmarkt;
- Een vermindering van het groen in de wijk.

3.4.3 VINEX-locaties

Algemeen

De VINEX-locaties zijn de grote bouwlocaties die zijn gelegen binnen de bebouwde kom, aan de rand van de stad of in naburige gemeenten. Er wordt gebouwd in relatief hoge dichtheden om het ruimtebeslag te minimaliseren en de locaties dienen door hoogwaardig openbaar vervoer ontsloten te worden. Het grootste gedeelte van de bouwproductie (ruwweg 80%) wordt in de marktsector gerealiseerd en bestaat uit een-gezinswoningen.

Doelstellingen

- Het voorzien in de regionale woningbehoefte;
- Het houden in en aantrekken naar de stad van koopkrachtige bewoners;
- Het ontwikkelen van diverse en hoogwaardige woonmilieus.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu;
- Pro: Het vasthouden en aantrekken van koopkrachtige bewoners;
- Contra: Een toenemend ruimtebeslag;
- Contra: De dichtheden die soms botsen met de woonwensen (te hoog) en het openbaar vervoer niet stimuleren (te laag);
- Contra: Het zijn dure locaties door de niet zelden moeilijke ligging van de locaties wat ontsluiting betreft en (geluids)hinder werende maatregelen (m.b.t. auto- en spoorwegen).

Betrokken partijen

Marktpartijen zijn betrokken bij de ontwikkeling van de locaties en zijn vooral gebaat bij het kunnen afzetten van het project. Dat wil zeggen dat concurrentie met andere, minder verstedelijkte locaties moet worden voorkomen. Dit betekent het remmen van de bouwproductie in kleine landelijke gemeenten.

De gemeente is gebaat bij het toevoegen van nieuwe woonmilieus en het kunnen aanbieden van meer dure woningen in de stad, waar de woningmarkt in het algemeen als goedkoop kan worden gekarakteriseerd.

(Koopkrachtige) bewoners stellen prijs op een goede bereikbaarheid van voorzieningen, veel groen en water, een tuin en een ruime opzet van de wijk. Architectonische

en stedenbouwkundige hoogstandjes zijn niet bepalend voor de keuze van een woning. De meerderheid wenst een suburbane woonomgeving. Een minderheid (ruwweg 30%) verkiest een centraal-stedelijke omgeving (zie bijvoorbeeld Wassenberg e.a., 1994). Naoorlogse wijken liggen wat ongemakkelijk tussen stadscentrum en suburb in.

Ruimtelijke implicaties

- Het bebouwen van landelijk gebied aan de randen van de steden;
- Inpassingsproblemen in het bestaande stedelijke gebied;
- Gestuurde woningmarktontwikkeling vraagt om een zekere afstemming van bouwprogramma's in de gehele regio.

Functionele implicaties

- Toenemend aanbod op de woningmarkt;
- Een toename van voorzieningen, maar op kleine schaal zouden ook voorzieningen in aanpalende wijken kunnen verdwijnen;
- Afname van open ruimte en groen, maar wel creatie van nieuwe stedelijke groenstructuren.

3.4.4 Hergebruik van vrijkomende panden

Algemeen

In steden komen jaarlijks vele gebouwen vrij. Deze vrijkomende gebouwen zijn zeer belangrijk voor het huisvesten van nieuwe functies. Hierbij kan zowel worden gedacht aan woonfuncties als aan economische functies. Dit maakt het mogelijk om door functiewijziging zowel op stedelijk niveau als op wijkniveau een bepaalde mate van differentiatie aan functies in stand te houden. Hiermee wordt impliciet ook de levendigheid in een wijk (stad) in stand gehouden of nieuw leven ingeblazen.

Een speciale categorie te hergerbuiken panden zijn monumenten. Monumenten vormen een belangrijk onderdeel van het stedelijke leefmilieu; een leefmilieu dat niet zelden zeer gewaardeerd wordt. Monumenten bepalen mede het imago van een stad en bieden mogelijkheden tot het ontwikkelen van bijzondere woon- en werkmilieus. Ten slotte versterken zij de attractie van steden voor toeristen.

Doelstellingen

- Efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte in de stad;
- Het zorgen voor differentiatie van functies binnen een wijk (de stad);
- Het gebruiken van vrijgekomen ruimte voor functies met een (binnen)stedelijk karakter;
- Het vergroten van de levendigheid in de stad;
- Het instandhouden van het cultureel erfgoed;
- Het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad als cultureel en toeristisch centrum;
- Het instandhouden en verder verbeteren van een bijzonder stedelijk leefmilieu van hoge kwaliteit.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Een efficiënte benutting van de stedelijke ruimte;
- Pro: Een kwaliteitsimpuls voor het leefmilieu in de stad;
- Pro: Vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers;
- Pro: Monumenten zijn te gebruiken als bijzonder woon- of werkmilieu;
- Contra: Monumenten kunnen functiewijzigingen binnen een bepaald gebied bemoeilijken. Conservering kan tot rigiditeiten leiden.

Betrokken partijen

De gemeente kan vooral signaleren waar panden vrij komen. Met haar bestemmingsplanbevoegdheid in relatie tot haar economische beleid, kan specifiek worden gestuurd in de ontwikkelingen die plaatsvinden in een deel van de vrijkomende panden. Echter, ook andere dan economische doeleinden kunnen een rol spelen, zoals volkshuisvesting. Zo kan de gemeente ernaar streven vooral woonfuncties in vrijkomende panden te realiseren. De gemeente stimuleert verder de eigenaren van monumenten tot goed onderhoud en kan dit ondersteunen met subsidies. Verder past de gemeente de rondom het monument gelegen openbare ruimte aan aan het karakter van het monument. Ook kan de gemeente inspelen op de mogelijkheden die vrijkomende monumenten bieden voor de huisvesting van specifieke functies. Voor de gemeente betekenen monumenten hooggewaardeerde elementen binnen een stad, die de aantrekkelijkheid van een stad mede bepalen.

Eigenaren zijn gebaat bij het zo snel mogelijk kunnen verhuren of verkopen van hun eigendom. Zij zijn minder geïnteresseerd in het gebruik van het pand, behalve als een bestemmingsplan daar uitspraken over doet. Verder zijn eigenaren (particulieren of ondernemers) van monumenten gebaat bij de goede staat van hun eigendom en van de directe omgeving. Zij zijn daarbij deels afhankelijk van subsidies van overheden.

Ruimtelijke implicaties

- Op lokaal niveau kan de structuur van een buurt of wijk worden veranderd als op grote schaal functieveranderingen plaatsvinden in vrijkomende panden. Dit kan leiden tot stedenbouwkundige aanpassingen en wijzigingen in bezoekersstromen van de desbetreffende wijk;
- Gaat het om vrijkomende monumentale panden, dan zullen er echter maar nauwelijks veranderingen plaatsvinden. Stedenbouwkundige en gebruiksveranderingen vinden slechts sporadisch plaats bij monumenten. Dit kan soms een bezwaar zijn. Bij een actief promotiebeleid kunnen meer toeristen de stad gaan aandoen.

Functionele implicaties

- Veranderingen in het gebruik van panden. Het verdwijnen van de ene functie en het komen van de andere;
- Indirect kan een vergrote (monumentale) aantrekkelijkheid van de stad bijdragen aan meer werkgelegenheid in de toeristische sector;
- Monumenten dragen met hun directe omgeving bij aan een verbetering van het stedelijk groen.

3.5 Duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling is meer dan een milieuvriendelijke ontwikkeling. Duurzame ontwikkeling heeft zowel een ecologische, een sociale als een economische component. Om een duurzame stedelijke ontwikkeling te realiseren zal een goede symbiose tussen deze drie gevonden moeten worden. Ook bij deze stedelijke vernieuwingscategorie moeten de thema's dan ook worden gezien in relatie tot de al eerder besproken thema's. Bij duurzaamheid gaat het zowel om defensieve maatregelen gericht op het verminderen of verwijderen van voor het milieu hinderlijke stoffen en activiteiten, als om offensieve maatregelen die gericht zijn op een directe verbetering van de milieukwaliteit in de stad. Met betrekking tot de ecologische component van de duurzaamheid worden de volgende thema's onderscheiden:

- Natuur en landschapskwaliteit;
- Verbetering duurzaamheid stedelijk vastgoed;
- Rioleringsherstel;
- Bodemsanering, sanering waterbodems, waterzuivering, bestrijding geluidshinder, duurzame inpassing van infrastructuur en vastgoed.

3.5.1 Natuur en landschapskwaliteit

Algemeen

Het compacte-stadbeleid kan tot gevolg hebben dat er steeds minder ruimte voor groen in de stad is. Het groen wordt letterlijk de stad uitgedrukt of raakt versnipperd. Voor de verscheidenheid in woon- en leefmilieus, de aantrekkelijkheid van een stad en de biodiversiteit van een stad is het echter van groot belang dat groene netwerken binnen de stad worden gecreëerd. Aandacht moet daarbij worden besteed aan de inrichting en het gebruik van het groen. Groen in de stad dient bij te dragen aan de kwaliteit van de stad en aan te sluiten op het functioneren van de stad. Een (potentiële) verloeding van het groen moet worden voorkomen.

Doelstellingen

- Verbeteren van het leefmilieu;
- Ecologische inpassing van het stedelijke gebied in een ruimere omgeving.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Het leefbaar houden van de compacte stad;
- Pro: Openluchtrecreatie binnen de stad mogelijk maken en daarmee mobiliteit beperken;
- Pro: Het verhogen van de kwaliteit van de woonomgeving in aangrenzende wijken

Betrokken partijen

De gemeente is gebaat bij het creëren van een goed leefmilieu voor haar bewoners en is verantwoordelijk voor de openbare ruimte, waarbinnen groenstructuren vallen.

Het merendeel van de bewoners in de stad ervaart groen als een positief element in de stad. Mogelijk kan gezamenlijk beheer met de gemeente of overgedragen beheer de betrokkenheid van bewoners bij het groen verder verhogen en leiden tot bijzondere leefmilieus.

Ruimtelijke implicaties

- Herinrichting van de stad en een versterkte verwevenheid van rood en groen.

Functionele implicaties

- Toename van groenstructuren in de stad;
- Meer indirect kunnen positieve gevolgen voor woningmarkt, arbeidsmarkt en verzorgingsstructuur volgen.

3.5.2 Verbetering duurzaamheid stedelijk vastgoed

Algemeen

De duurzaamheid en leefbaarheid van steden kunnen belangrijk worden verbeterd door een verduurzaming van de bestaande gebouwenvoorraad. Een verhoging van de kwaliteit van de gebouwen en een zuiniger gebruik van energie en water kan tot goede resultaten leiden. De levensduur van gebouwen speelt hierbij een belangrijke rol.

Doelstellingen

- Een duurzamer gebruik van het vastgoed;
- Een reductie van het gebruik van primaire grondstoffen, energie en water;
- Beperking van de CO₂-emissies.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Een milieubewuster gebruik van gebouwen en een efficiënter verbruik van grondstoffen in gebouwen;
- Duurzaam bouwen en beheren van gebouwen.

Betrokken partijen

De gemeente fungeert als stimulator van het bewustwordingsproces. Het Rijk stelt milieueisen op.

De bouwers treden op als uitvoerders van het duurzaam bouwen. Daarbij hoort het duurzame gebruik van materialen en energiezuinige gebruik van natuurlijke hulpstoffen.

De bewoners/eigenaren van woningen passen hun woningen aan om een zo duurzaam mogelijk gebruik te kunnen realiseren. Dit moet leiden tot een verminderde aantasting van het milieu.

Ruimtelijke implicaties

- Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden kunnen er gevolgen zijn voor de oriëntatie van gebouwen, zodat maximaal profijt wordt getrokken van zonne-energie.

Functionele implicaties

- Minder aantasting van natuur en landschap in de omgeving.

3.5.3 Rioleringsherstel

Algemeen

In veel gemeenten is het rioleringsstelsel verouderd en bedreigt het de kwaliteit van het oppervlaktewater, het drinkwater en het grondwater. De herstelopgave is enorm, omdat er kilometers aan riolering onder de grond ligt.

Doelstellingen

- Vermindering van verontreiniging van de bodem en het grondwater;
- Verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Positieve neveneffecten op de waterhuishouding in het gebied, de leefbaarheid en de ecologische en recreatieve kwaliteit.

Betrokken partijen

De gemeente zal deze klus moeten zien te klaren, daarin bijgestaan door de rijksoverheid. De opgave is groot en wordt nijpender naarmate de tijd voortschrijdt. Niet alleen in de bebouwde kom, maar ook in het buitengebied is de opgave groot.

Ruimtelijke implicaties

- Het voor geruime tijd openbreken van straten in de wijken.

Functionele implicaties

- Mogelijke bedreiging voor de watervoorzieningen;
- Verbetering voor groen en natuur.

3.5.4 Bodemsanering, sanering waterbodems, waterzuivering, bestrijding geluidshinder, duurzame inpassing van infrastructuur en vastgoed

Algemeen

Het betreft hier een thema met een verzameling van activiteiten die alle tot doel hebben het milieu te sparen en te verbeteren. Zij zijn in elke stad belangrijk en worden veelal tegelijk met activiteiten in andere thema's ondernomen.

Doelstellingen

- Het verbeteren van het milieu;
- Het zo min mogelijk aantasten van het milieu.

Bijdrage aan de stedelijke vernieuwing

- Pro: Verbeteren van het stedelijke leefmilieu.

Betrokken partijen

Bij deze activiteiten is een scala aan partijen betrokken. De activiteiten brengen extra kosten met zich mee en dat houdt veelal in dat de overheid de andere partijen zal moeten stimuleren om eraan mee te werken.

Ruimtelijke implicaties

- Al naar gelang de activiteit kan een ruimtebeslag optreden voor de uitvoering van de activiteiten. Een mogelijke milieuzonering kan aan een bevredigende oplossing bijdragen.

Functionele implicaties

- Verbetering van groen, landschap en natuur.

3.6 Beschouwing

In dit hoofdstuk zijn de verschillende investeringscategorieën waarbinnen de strategische ruimtelijke investeringen kunnen vallen, verder onderverdeeld naar de belangrijkste thema's die nu worden opgepakt in het stedelijk gebied. In totaal worden er 17 thema's onderscheiden. Deze verschillende thema's zijn goed verspreid over de verschillende aandachtsgebieden, maar duidelijk is al wel dat het behoud en verder laten groeien van de werkgelegenheid een belangrijk onderwerp is voor veel van de te realiseren projecten. Niet alleen de economische vitaliteit van de stad, maar ook projecten in het kader van de bereikbaarheid ondersteunen in feite de economische ontwikkeling in de stad. Het realiseren van kwalitatief hoogwaardige en gedifferentieerde woonmilieus is een tweede belangrijk doel, waaraan een verdere opwaardering van groen en landschap in en om de stad kan bijdragen.

Bij elk van de thema's is niet alleen een beschrijving gegeven van de doelstelling en de betrokken personen, maar is ook de bijdrage aan de stedelijke vernieuwing, zowel in positieve als negatieve zin beoordeeld en zijn de ruimtelijke en functionele implicaties aangegeven. Vooral deze laatste twee implicaties zijn van belang voor de beoordeling van de verschillende projecten in hoofdstuk vier. Deze beoordeling vindt plaats in het kader van mogelijke bovenlokale invloeden van projecten, die vragen om onderlinge afstemming en in het kader van de positieve of negatieve invloed die uitgaat van het project op de arbeidsmarkt, woningmarkt, verzorgingsstructuur en/of groenstructuren.

GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE EN FUNCTIONELE GEVOLGEN VAN STRATEGISCHE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN

4.1 Inleiding

Waar in het vorige hoofdstuk een beschrijving plaatsvond van de mogelijke stedelijke vernieuwingsprojecten, wordt hier gekeken naar de projecten die daadwerkelijk zijn gepland voor de komende tien jaar in de Zuidvleugel van de Randstad. Dit grote aantal projecten zal worden verdeeld over de in hoofdstuk drie onderscheiden zeventien thema's.

Het is niet de bedoeling om hier in detail elk project binnen de Zuidvleugel te noemen. De geïnventariseerde projecten vormen een dwarsdoorsnede van de stedelijke vernieuwingsopgave binnen de Zuidvleugel en dienen in feite als onderzoekcases voor de bepaling van de geografische en functionele reikwijdte van strategische ruimtelijke investeringen. Als naar de diverse locaties wordt gekeken, dan blijkt het vooral te gaan om projecten in de (middel)grote steden. Van de kleinere steden en dorpen zijn slechts sporadisch projecten bekend, maar dat wil niet zeggen dat ze er niet zijn.

De verschillende projecten zijn ook binnen hetzelfde thema niet altijd even gemakkelijk te vergelijken. Definities verschillen en ook de basisinformatie over het project zelf is niet overal in dezelfde mate aanwezig. Dit betekent dat de in dit hoofdstuk gepresenteerde tabellen vooral een indicatieve en informatieve waarde hebben. In bijlage 1 staan de verschillende projecten uitgebreider beschreven, terwijl ze in bijlage 2 ingetekend zijn op kaarten.

Een centrale onderzoeksvraag is het bepalen van de geografische reikwijdte van de verschillende stedelijke-vernieuwingsprojecten. Dit zal plaatsvinden aan de hand van kwalitatieve informatie over de projecten. Op basis van de doelstelling van het project en de gebruikers ervan, kan een inschatting worden gemaakt van het ruimtelijke schaalniveau waarop de invloed van het project zich nog doet gelden. Daarnaast zal aanvullend hierop waar mogelijk en nodig ook de omvang van het project worden meegenomen als criterium voor ruimtelijke uitstraling.

Daarnaast staan de functionele gevolgen centraal van de verschillende projecten. Ook deze bepaling vindt plaats op basis van kwalitatieve informatie, waarbij met name de doelstelling van het project en de bijdrage aan de stedelijke vernieuwing van belang is.

4.2 De ruimtelijke uitstraling van de stedelijke-vernieuwingsprojecten

In deze paragraaf zullen de zeventien thema's binnen de categorieën economische vitaliteit, bereikbaarheid, kwaliteit van woon- en leefomgeving en duurzaamheid achtereenvolgens worden behandeld.

Bij elk van de thema's wordt een tabel opgesteld waarin de verschillende nu bekende projecten zijn vermeld. Bij elk van deze projecten wordt aangegeven in welke regio zij vallen, wat hun geografische reikwijdte is en welke (functionele) gevolgen zij hebben. Deze functionele gevolgen worden uitgesplitst in gevolgen voor het laaggeschoolde deel van de arbeidsmarkt (AL), het hooggeschoolde deel van de arbeidsmarkt (AH), de woningmarkt (W), de verzorgingsstructuur (V) en de groenstructuur (G). Door middel van één of meer plussen en minnen wordt de relatieve zwaarte van de gevolgen aangegeven.

4.2.1 Projecten in het kader van de economische vitaliteit

Uitbreiding accommodatie bedrijvigheid

Bij de uitbreiding van de accommodatie van bedrijven gaat het in het algemeen om omvangrijke projecten die voor de stad van cruciaal belang zijn. Als *doelstellingen* gelden onder meer het behoud en de versterking van het economische draagvlak van de stad en in sommige gevallen het ontwikkelen van een themagericht bedrijvenpark (Science Park, Leiden AZL). Kenmerkend is de ligging van de accommodaties langs belangrijke infrastructuur met een nadruk op de autosnelwegen. Dit duidt er al op dat de reikwijdte van de accommodaties verder reikt dan de stad alleen. *Gebruikers* van de accommodatie zoals werknemers komen uit de regio, terwijl de afzetmarkt die van de lokale markt ruimschoots overstijgt. Het themagerichte karakter van sommige parken maakt ook dat een clustering van activiteiten plaatsvindt. Door deze clustering worden ondernemers, klanten en werknemers aangetrokken vanuit een wijde regio.

Gesteld wordt dan ook dat projecten binnen dit thema in principe een regionale reikwijdte hebben door onder meer de belangrijke economische motorfunctie die zij vervullen voor de stad. Wordt ook de *omvang* van de projecten in beschouwing genomen, dan is het megaproject Maasvlakte 2 als cruciaal onderdeel van de mainport Rotterdam duidelijk van nationaal belang. Het unieke grote en havengebonden terrein van de Dordtse Kil III is een soortgelijk specifiek project met een bovenregionale uitstraling.

In het algemeen hebben de projecten een positief effect op de arbeidsmarkt, zowel voor laag- als hooggeschoolde werknemers. Met name de havenactiviteiten kunnen veel werk bieden aan laaggeschoolde arbeiders, die in Rotterdam en Den Haag voldoende voorhanden zijn. Verder geven deze projecten een kleine stimulans aan de verzorgingsstructuur door het tegelijk realiseren van voorzieningen (Amstelveen/Transport), het zorgen voor nieuwe vervoersrelaties (Maasvlakte 2) of het bieden van hoogwaardige voorzieningen (Leiden AZL). Alleen bij de Maasvlakte staat tevens een 750 ha. groot groenplan gepland. Wel gaat daarmee een fors stuk Noordzee verloren.

Tabel 4.1 Projecten uitbreiding accommodatie bedrijvigheid

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Amstelwijck/Transport (Dordrecht)	Drechtsteden	Regionaal	+	++	+	+	
Dordtse Kil III (Dordrecht)	Drechtsteden	Zuidvleugel	+				
Delft Science Park	Haaglanden	Regionaal		++			-
Vijfsluizen (Schiedam)	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+	+			
Schieveste (Schiedam)	Stadsregio Rotterdam	Regionaal		+			
Maasvlakte 2 (Rotterdam)	Stadsregio Rotterdam	Nationaal	++	+		+	+
Bedrijvenlocatie Hoeksche Waard (variant Midden met A4)	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	++	+			-
Leiden AZL/Rijnfront	Leidse Regio	Regionaal		+		++	

Herstructurering accommodatie bedrijvigheid

Onder het thema herstructurering accommodatie bedrijvigheid valt een bont geheel aan projecten, waarin grofweg een tweedeling valt te maken. Ten eerste de herstructurering van bedrijventerreinen met het uiteindelijke doel er een kwalitatief beter bedrijventerrein van te maken. Ten tweede is er de herstructureringsoperatie waarbij functieveranderingen (deels) plaatsvinden en ook wonen en voorzieningen in het gebied een plaats krijgen. Algemene *doelstelling* is de kwaliteit van het te herstructureren gebied te verhogen en waar mogelijk nieuwe functies een plaats te geven. Herstructurering biedt de stad vaak een goede gelegenheid om lokale problemen met betrekking tot bedrijfsvestiging en werkloosheid op te lossen. Niet zelden kan een te herstructureren terrein ook gebruikt worden voor een algemene imagoverbetering van de stad als geheel. Nieuwe functies worden dan in het gebied geplaatst. De uiteindelijke *gebruikers* vormen een diverse groep, waarbij werknemers uit de gehele regio komen, alhoewel ernaar gestreefd kan worden zoveel mogelijk plaatselijke werklozen aan werk te helpen. Kijken we naar woonmogelijkheden in het gebied, dan zullen bewoners van dergelijke gebieden, afhankelijk van de prijsstelling, vooral uit de lokale woningmarkt afkomstig zijn. Afhankelijk van de prijsstelling zullen bewoners van dergelijke gebieden vooral uit de lokale woningmarkt afkomstig zijn. Bij bijzondere (en dure) projecten kan de uitstraling van een woonproject groter zijn. Als er grootschalige voorzieningen worden gerealiseerd, is de uitstraling al gauw groter dan de lokale markt, maar ook kleinschalige voorzieningen kunnen als ze geclusterd worden tot een instroom van dagjesmensen en toeristen leiden.

In het algemeen kunnen we stellen dat herstructureringsprojecten een regionaal bereik hebben. Niet zelden gaat het om grote bedrijventerreinen met veel werkgelegenheid. Kleinschalige herstructureringsprojecten of projecten met een functieverandering in kleinschalige woningbouw zullen hooguit een lokale functie vervullen. Herstructure-

ring van terreinen in het havengebied van Rotterdam en van de internationale luchthaven hebben door hun specifieke karakter een grotere geografische reikwijdte die ook het regionale niveau zal overstijgen. Hetzelfde geldt voor de unieke stuwende bedrijvigheid die de scheepswerven en het glastuinbouwgebied van het Westland vormen binnen de Zuidvleugel. Ook de unieke bundeling van (internationale) technologische

Tabel 4.2 Projecten herstructurering accommodatie bedrijvigheid

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Herstructurering havengebieden Dordrecht (Drecht oevers)	Drechtsteden	Regionaal	-	+		+	
Herstructurering scheepswerven Drechtsteden (Drecht oevers)	Drechtsteden	Zuidvleugel	-	+		+	
Herstructurering bedrijventerrein Sliedrecht	Drechtsteden	Lokaal				+	
Herinrichting glastuinbouw Westland	Haaglanden	Zuidvleugel	+	+	+	+	+
Herstructurering TU-wijk Delft	Haaglanden	Zuidvleugel		+	+	+	
Herontwikkeling Scheveningse Haven	Haaglanden	Regionaal	++	+	+	++	
Laakhaven West/ Petroleumhaven (Den Haag)	Haaglanden	Regionaal	++	+		++	
Herontwikkeling Rivierzone Schiedam-Vlaardingen (Noordoevers)	Stadsregio Rotterdam	Regionaal			+	+	+
Herontwikkeling Zuidvleugel Schiedam	Stadsregio Rotterdam	Lokaal	+		+	+	
Herinrichting Rotterdam Airport	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel		+		++	
Kop van Zuid (Rotterdam)	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+	++	++	++	
Herstructurering haven terreinen Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	-	+	+	+	
Spoorontwikkelingszone Leiden	Leidse Regio	Regionaal		+	+	+	
Revitaliseren bedrijventerrein Sassenheim	Leidse Regio	Lokaal				+	
Revitaliseren bedrijventerrein Noordwijkerhout	Leidse Regio	Lokaal				+	
Herontwikkeling Katwijkse Haven	Leidse Regio	Regionaal	+		+		
Herstructurering Glastuinbouw Rijnsburg e.o.	Leidse Regio	Regionaal	-		+		+

wetenschappen en bedrijvigheid in de TUWijk in Delft kent geen gelijke in de Randstad en heeft daardoor een bovenregionale uitstraling.

Ook zal er bij herstructurering al gauw een positief gevolg optreden voor de arbeidsmarkt. Om te beginnen worden arbeidsplaatsen behouden en biedt een meer efficiënte indeling van het terrein mogelijkheden tot uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen. Als ook functieveranderingen in het geding zijn, ontstaat al snel een extra aanbod op de woningmarkt en de verzorgingsstructuur. Nieuwe woningen worden aangeboden in niet zelden een uniek woonmilieu. Daarnaast kan een clustering van voorzieningen een extra impuls geven aan de totale verzorgingsstructuur. De verzorgingsstructuur verbetert ook door de stedenbouwkundige aanpassingen, waardoor de infrastructuur in het gebied en de ontsluitingen ervan sterk verbeterd worden. In enkele gevallen zal ook het groen in de stad gebaat zijn bij de herstructurering. Bij de herontwikkeling van de veelal rommelige terreinen neemt de inrichting van onder andere de openbare ruimte met meer groen niet zelden een belangrijke plaats in.

Sleutelprojecten HSL

Deze sleutelprojecten zijn vrij uniek binnen Nederland en zijn maar op zes locaties gepland. Binnen de Zuidvleugel gaat het om Rotterdam en Den Haag (via Hoog-Hage). *Doelstelling* van deze sleutelprojecten is aan te haken bij internationale hogesnelheidslijnen en de daarbij ontstane (internationale) potenties te benutten door het ontwikkelen van voorzieningen en bedrijvigheid die gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid en internationale contacten. De projecten bestaan uit een combinatie van voorzieningen, bedrijvigheid en wonen. Het gaat daarbij om tienduizenden vierkante meters kantoorruimte, honderden woningen en grootschalige voorzieningen. Deze projecten geven bij uitstek invulling aan de innovatieve bedrijvigheid van de toekomst, namelijk de zakelijke dienstverlening en de informatietechnologie. Snelle verbindingen en een hoogwaardig communicatienetwerk zijn hierbij een vereiste.

Bij de sleutelprojecten HSL is door het unieke en grootschalige karakter en de internationaal gerelateerde voorzieningen- en bedrijvigheidsstructuur, de geografische reikwijdte bijna per definitie bovenregionaal.

De sleutelprojecten HSL bieden vooral werkgelegenheid in zakelijke dienstverlening en in kennisintensieve bedrijvigheid. Deze plaatsen zullen vooral door hoog opgeleid personeel worden ingenomen. In de meer ondersteunende dienstverlening kan overigens ook werkgelegenheid ontstaan voor meer laaggeschoolden. Verder zorgt de grote combinatie van functies op de sleutelprojecten ervoor dat ook het aanbod op de woningmarkt wordt vergroot en de verzorgingsstructuur wordt uitgebreid. In Rotterdam gebeurt dat op een grotere schaal dan in Den Haag. Een belangrijke vereiste bij de

Tabel 4.3 Sleutelprojecten HSL

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Hoog Hage (Den Haag)	Haaglanden	Nationaal	+	++	+	+	
Rotterdam CS/HST	Stadsregio Rotterdam	Nationaal	+	++	++	++	

sleutelprojecten is het voorkomen van eenzijdige woon- of werkmilieus. Differentiatie van hoogwaardige functies maakt het mogelijk om een wervend en attractief woon- en werkmilieu te creëren in de stad.

Strategische stadsprojecten

Ook onder strategische stadsprojecten kan een veelheid aan projecten vallen. In het algemeen worden de projecten uitgevoerd in steden die hun voorzieningenfunctie voor zichzelf en een wijdere omgeving veilig willen stellen. Niet zelden worden zij namelijk geconfronteerd met concurrerende centra aan de stadsranden of in randgemeenten. Hierbij gaat het om projecten die gericht zijn op de binnenstad. Andere projecten zijn meer gericht op de ontwikkeling van een nieuw stedelijk zwaartepunt bij een knooppunt van vervoerslijnen, terwijl ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden vaak een integraal onderdeel vormt van het project.

In het algemeen vormt de *doelstelling* van strategische stadsprojecten het aantrekkelijk maken van binnensteden en het uitbreiden van de economische basis en de voorzieningenfunctie van de stad. De uiteindelijke *gebruikers* zijn vooral uit de stad zelf afkomstig, maar afhankelijk van het verzorgingsniveau van de stad kunnen ze ook van buiten de stad of van buiten de regio komen.

Tabel 4.4 Strategische stadsprojecten

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Centrumontwikkeling Dordrecht	Drechtsteden	Regionaal	+	+	+	+	
Spoorwegzone Delft	Haaglanden	Lokaal/ Regionaal		+	+	+	
Zuidpoort Delft	Haaglanden	Lokaal/ Regionaal	+		+	+	
Kwaliteitsverbetering binnenstad Delft	Haaglanden	Lokaal/ Regionaal	+			+	
Spuimarkt Den Haag	Haaglanden	Regionaal	+		+	+	
De Rits Schiedam-Vlaardingen (in combinatie met A4 Midden-Delfland)	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		++	+	+
Binnenstad Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		++	+	
Leiden Centraal	Leidse Regio	Regionaal		+			
Ontwikkelingsgebied Leiden Lammenschans	Leidse Regio	Lokaal		+	+		
Versterking Binnenstad Leiden	Leidse Regio	Regionaal	+				+
Opwaarderen winkelcentra in Duin- en Bollenstreek	Leidse Regio	Lokaal				+	

Tabel 4.5 Projecten voor verbetering van de stedelijke openbare ruimte

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Versterking Binnenstad Leiden	Leidse Regio	Regionaal	+		+		+
Herontwikkeling Boulevard Noordwijk	Leidse Regio	Regionaal	+			+	

De geografische reikwijdte van het project is vooral afhankelijk van het verzorgingsniveau van de stad binnen de regio en de functie van het desbetreffende project. In het algemeen wordt getracht met deze projecten niet alleen het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid voor de eigen bewoners te verbeteren, maar mensen vanuit de hele regio aan te trekken of de eigen inwoners die tot nu toe elders in een deel van hun voorzieningen voorzagen, weer aan de stad te binden.

Qua functionele implicaties lijken de strategische stadsprojecten vooral te leiden tot toevoegingen aan de woningmarkt en tot een verbreding van de verzorgingsstructuur. Het werkgelegenheidsaspect is vaak minder overheersend en bestaat veelal uit wat hoogwaardige werkgelegenheid door de kantoorontwikkeling die in meer of mindere mate onderdeel uitmaakt van de plannen. In sommige plannen maakt ook de groenstructuur impliciet deel uit van het plan, maar dit gebeurt nog te weinig.

Verbetering stedelijke openbare ruimte

De verbetering van de stedelijke openbare ruimte maakt vaak impliciet onderdeel uit van de projecten in de voorgaande thema's. Expliciet werd de Leidse Binnenstad genoemd en de vrij grootschalige Noordwijkse Boulevard. In het algemeen kan gesteld worden dat het verbeteren van de stedelijke openbare ruimte in beginsel een lokale geografische reikwijdte heeft. Maakt deze openbare ruimte echter onderdeel uit van een belangrijk economisch gebied of van het uitgaanscentrum van de stad (zoals de binnenstad of een boulevard), dan zal de reikwijdte kunnen worden gekoppeld aan die van het gebied in zijn geheel. De bedoeling is namelijk niet zelden om de stad als geheel aantrekkelijker te maken en daarmee de stad te profileren als woon-, en werkstad en als stad om te recreëren.

De functionele implicaties betreffen met name het instandhouden en verder uitbreiden van de werkgelegenheid in de horeca en het toerisme. Het betreft vooral seizoensgebonden en laaggeschoold werk. Verder worden er soms enkele woonprojecten tegelijk uitgevoerd en wordt niet zelden tegelijk de aanwezige groenstructuur verbeterd, zoals in de Leidse binnenstad het geval is.

4.2.2 Projecten in het kader van de bereikbaarheid

(Inter)nationaal personen- en goederenvervoer

Het aanhaken van Nederland op de belangrijkste internationale verbindingen en het opheffen van knelpunten in de belangrijkste nationale verbindingen vormen de belangrijkste *doelstellingen* binnen dit thema. Als *gebruikers* kunnen meer in het algemeen

alle Nederlanders en naar of door Nederland reizende buitenlanders worden gezien en meer specifiek het Nederlandse zakenleven dat voor het transport van goederen en diensten van de infrastructuur afhankelijk is.

In de naamgeving van dit thema ligt al besloten dat de geografische reikwijdte zich uitstrekt voorbij het regionale niveau. Het Rijk heeft een belangrijke zeggenschap in de realisatie van deze projecten die van nationaal belang worden geacht. Daarbij kunnen deze projecten voor grote stimulansen zorgen binnen de Zuidvleugel en op regionaal en stedelijk niveau.

In functionele zin zullen deze projecten de verzorgingsstructuur sterk verbeteren, doordat de vervoersvoorzieningen flink worden uitgebreid. Meer afgeleid van deze ontwikkeling zorgt de verbeterde bereikbaarheid voor een impuls van de stedelijke economie waarvan het bedrijfsleven kan profiteren. Een toename van het aantal banen ligt dan ook in de lijn van de verwachtingen. De gevolgen voor de woningmarkt en de groenstructuren zullen eerder negatief dan positief zijn door de toenemende verkeershinder en de aanslag op de nu nog open en veelal groene ruimte.

Tabel 4.6 Projecten (inter)nationaal personen- en goederenvervoer

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
A4-Noord en A4-Zuid	Stadsregio Rotterdam	Nationaal	+			++	--
Inpassing A20 Ring R'dam	Stadsregio Rotterdam	Regionaal				+	
HSL	Alle	Nationaal	+	++	-	++	--
Verbreding A4 en A12	Leidse Regio/Haaglanden	Nationaal				+	
Betuwelijn	Stadsregio Rotterdam/Drechtsteden	Nationaal	++			++	--
Aansluiting A13-A16	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	-	+	-

Tabel 4.7 Projecten stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Landscheidingsweg (Den Haag, Voorburg, Leidschendam)	Leidse Regio	Regionaal				+	
A11-west (verbinding A4-A44 tussen Leiden en Voorshoten)	Leidse Regio	Regionaal				+	
Omleiding Hillegom	Leidse Regio	Regionaal				+	

Stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer

Met deze projecten worden dringende knelpunten in de infrastructuur ten behoeve van personenvervoer opgelost, zonder dat daarbij zwaarwegende belangen liggen op nationaal niveau. De belangrijkste *doelstellingen* zijn het verminderen van congestie in en rondom de steden. De voornaamste *gebruikers* zijn degenen die werken en wonen in de stad en de regio en gebruik maken van de stedelijke voorzieningen.

De geografische reikwijdte van deze projecten is regionaal. Het gaat om knelpunten in de vervoersstromen tussen stad en platteland. Met het oplossen daarvan kunnen overigens niet zelden ook veel lokale knelpunten worden weggenomen.

De functionele gevolgen beperken zich tot het verbeteren van de verzorgingsstructuur in de zin dat er een beter infrastructureel netwerk in de stad(sregio) is ontstaan. Op termijn kan dit overigens ook positieve gevolgen hebben voor de bestaande woon- en werkgebieden en daarmee voor de woningmarkt en arbeidsmarkt. Een nadelig gevolg is dat er 'groen' wordt opgeofferd, maar als daarmee elders knelpunten worden opgelost, kan daar de milieubelasting afnemen.

Stedelijke en regionale OV-infrastructuur

Voor de komende jaren staan veel projecten gepland voor het openbaar vervoer. Het terugdringen van de automobiliteit en een verbetering van de bereikbaarheid van de steden met het openbaar vervoer staan al jaren hoog op de agenda en vormen de belangrijkste *doelstellingen*. Het *gebruik* dat ervan gemaakt wordt, is afhankelijk van de locatie van de openbaarvervoerslijnen.

Tabel 4.8 Projecten stedelijke en regionale OV-infrastructuur

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Ringlijn Drechtsteden	Drechtsteden	Regionaal			+	++	
Openbaar Vervoer Dordrecht	Drechtsteden	Lokaal				+	
Hoogwaardige Openbaar Vervoerassen Haaglanden	Haaglanden	Regionaal			+	++	
RandstadRail en Agglonet	Haaglanden en Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	+	++	
TramPlus Schiedam en Vlaardingen	Stadsregio Rotterdam	Regionaal				+	
Beneluxlijn	Stadsregio Rotterdam	Regionaal		+		++	
HOV-as Zuidplein-Drechtsteden (Ridderkerklijn)	Stadsregio Rotterdam en Drechtsteden	Zuidvleugel				++	
Vervoersas Noordwijk-Alphen a/d Rijn-Gouda (Rijn-Gouweliijn)	Leidse Regio	Regionaal	+	+	+	++	

Duidelijk is dat het merendeel van de projecten tracht de verweving van stad en omland ook in de openbaarvervoerinfrastructuur waar te maken. Deze projecten hebben een regionale geografische reikwijdte. Uitzonderingen vormen Randstadrail, dat stadsgewesten (ook buiten de Zuidvleugel) in de toekomst aan elkaar koppelt en meer lokale initiatieven met het stadsvervoer. Opvallend is dat verbindingen tussen regio's nog zelden worden gelegd, behalve hetgeen met bestaande spoor- en busverbindingen nu al gebruikelijk is. De mogelijke aansluiting van de Ringlijn Drechtsteden op het metronet van Rotterdam (de Ridderkerklijn) is wel een voorbeeld van wat mogelijk is in de toekomst. Daarmee verbetert de bereikbaarheid tussen regio's en ontstaat op Zuidvleugelniveau een hechter infrastructureel netwerk.

Met al deze projecten worden met name de openbaarvervoervoorzieningen verbeterd en daarmee de verzorgingsstructuur in de gehele regio. In meer bescheiden mate dan bij de infrastructuur voor personenvervoer zullen deze infrastructurele werken ook indirect een positief gevolg hebben voor de werkgelegenheid door de nieuwe (economische) potenties die ontstaan bij de vervoersknooppunten. Een aantal woonmilieus wordt door de nieuwe infrastructuur ontsloten. Groen zal veelal verloren gaan door de aanleg, maar het milieu in zijn algemeen kan profiteren als de aanleg leidt tot minder individueel autogebruik. Het effect op de groenstructuur wordt dan ook als neutraal beschouwd.

Stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer

De *doelstelling* van deze projecten hangt nauw samen met het verminderen van de verkeersoverlast in de stad of in de regio. Daarbij worden niet alleen omwonenden en ander verkeer niet gehinderd, maar wordt het voor de distributeurs zelf ook mogelijk om sneller en zonder files goederen en diensten aan- en af te voeren. De *gebruikers* van deze slimme transportvoorzieningen zijn met name de detailhandel en de groot-handel, aangevuld met de distributeurs.

Projecten met betrekking tot het verbeteren van de aan- en afvoer van goederen voor de binnenstad zullen vooral van lokaal belang zijn. Gaat het echter om meer grootschalige nieuwe logistieke centra en vervoerwijzen tussen stedelijke centra, dan kunnen de projecten al gauw een (boven) regionale reikwijdte krijgen. Tot nu toe is alleen het project in Den Haag Nieuw Centrum bekend, waarbij een aantal ondernemingen ondergronds goederen krijgt aangeleverd. Het ligt voor de hand dat op dit terrein meer projecten worden geëntameerd, ook op regionaal niveau en Zuidvleugelniveau.

Functioneel gezien kunnen nieuwe verdeelcentra en vervoersmogelijkheden voor goederentransport zorgen voor met name een toename van laaggeschoolde werkgelegenheid. Door het aanbieden van deze nieuwe vervoersvoorziening neemt bovendien de veelzijdigheid van de verzorgingsstructuur toe, terwijl het expliciet ook de bedoeling

Tabel 4.9 Projecten stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Den Haag Nieuw Centrum (Koningstunnel)	Haaglanden	Lokaal	+			+	+

is om vervoersstromen te bundelen en overlast aan onder andere het milieu in de stad en in de regio te verminderen.

4.2.3 Projecten in het kader van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving

Klassieke stadsvernieuwing

Bij de stadsvernieuwingprojecten wordt als *doel* gesteld de kwaliteit van de vooroorlogse woningvoorraad op peil te houden, terwijl de laatste tijd ook steeds meer aandacht wordt besteed aan de menging van functies in deze gebieden. De stadsvernieuwingsopgave werd in het begin van de jaren negentig eindig verklaard, maar bleek een aantal jaren geleden nog dermate omvangrijk dat een herijking heeft plaatsgevonden. Daarmee blijft stadsvernieuwing tot 2010 een belangrijk instrument om de kwaliteit van het bestaande stedelijke gebied te verbeteren.

Stadsvernieuwing is vooral gericht op het verbeteren van woningen voor de (zittende) bewoners van de stad. Op kleine schaal kan een aantrekkelijke stadsvernieuwing ervoor zorgen dat mensen minder snel de stad verlaten, omdat ze meer mogelijkheden hebben gekregen binnen de stad. In de praktijk heeft de stadsvernieuwing echter vooral op lokaal (buurt)niveau invloed.

In functionele zin heeft de stadsvernieuwing een positieve invloed op de woningmarkt. Woningen waar geen vraag naar is worden verwijderd, terwijl de kwaliteit van het merendeel van de woningen wordt verbeterd. Daarnaast is er veelal ook ruimte voor het realiseren van nieuwe woonmilieus in gebieden die aantrekkelijk zijn door hun ligging in of nabij het centrum. Daarnaast heeft de stadsvernieuwing een positieve invloed op het aantal voorzieningen in een buurt als bijvoorbeeld winkels integraal onderdeel uitmaken van het plan. Daarmee kan de gehele detailhandelsstructuur in een buurt verbeteren. Deze verbetering levert ook banen op, maar aan de andere kant verdringt stadsvernieuwing ook nog wel eens kleine bedrijvigheid naar andere gebieden, met name bedrijventerreinen.

Tabel 4.10 Projecten stadsvernieuwing

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Stadsvernieuwing Dordrecht	Drechtsteden	Lokaal			+	+	
Stadsvernieuwing Den Haag	Haaglanden	Lokaal			+	+	
Stadsvernieuwing Delft	Haaglanden	Lokaal			+	+	
Stadsvernieuwing Schiedam	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+	+	
Stadsvernieuwing Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+	+	
Stadsvernieuwing Leiden	Leidse Regio	Lokaal			+	+	

Herstructurering van stadswijken

De herstructurering van naoorlogse woonwijken vormt thans één van de grootste opgaven binnen het stedelijk gebied. Het belangrijkste *doel* is om de eenzijdigheid in de stedelijke woningvoorraad en bevolkingsopbouw te doorbreken. Dit betekent dat met name goedkope woningen worden geherpositioneerd of uit de markt worden genomen. Dure woningen kunnen dan worden teruggebouwd. Dit maakt het mogelijk om potentieel verhuisgeneigden binnen de wijk te voorzien van een ruimer aanbod, maar het is ook de bedoeling om meer hogereinkomensgroepen aan te trekken. Wel dient ervoor gewaakt te worden dat geen herstructureringsnomaden worden gecreëerd: woningzoekenden aan de onderkant van de markt die nergens meer welkom zijn.

De vraag is of het veelal negatieve imago van een herstructureringswijk voldoende kan worden opgepoetst om te kunnen worden geherpositioneerd. Een imagoverbetering vraagt om een grootschalige kwalitatieve opwaardering van de wijk. Om zo'n opwaardering te bereiken kan niet slechts de woningvoorraad aangepast worden, maar zullen met name ook de woonomgeving en de stedenbouwkundige structuur flink moeten worden aangepakt.

In eerste instantie kan de herstructurering worden gezien als een lokale opgave. Sommige herstructureringsopgaven hebben echter een zodanige omvang, dat de invloed ervan tot over de gemeentegrenzen reikt (zoals in de grootste steden). Dit werkt twee kanten op. Aan de ene kant kan een geslaagd herstructureringsbeleid ervoor zorgen dat de trek uit de stad wordt verminderd, omdat gewilde woonmilieus worden gecreëerd. De uitstroom naar randgemeenten neemt dan af en zal vooral de minst aantrekkelijke randgemeenten treffen. Aan de andere kant is de herstructurering ook afhankelijk van het aanbod van andere aantrekkelijke woonmilieus. Als op grote schaal, naast de VINEX, in met name de randgemeenten wordt gebouwd, zouden de herstructureringswijken het wel eens kunnen verliezen van deze veelal ruimer opgezette locaties.

In functionele zin zal herstructurering in de eerste plaats een positieve invloed hebben op de woningmarkt. Minder gewilde woningen worden afgebroken of verbeterd, waarvoor gewilde woningen terugkomen. Het meest ideaal is als wijkbewoners een wooncarrière binnen de wijk kunnen maken. Op kleine schaal zal het doorbreken van de eenzijdige bevolkingsopbouw ook gebaat zijn bij een instroom van huishoudens van buiten de wijk. Bij de kleinere herstructureringsprojecten in de kleine steden blijft het hier veelal toe beperkt. Bij de meer omvangrijke herstructureringsprojecten is niet alleen de impact op de woningmarkt groter, maar wordt ook gewerkt aan verbeteringen van voorzieningen, groenstructuren en is er aandacht voor (startende) bedrijvigheid in de wijk.

VINEX-locaties

Met de VINEX-locaties wordt voorzien in de regionale woningbehoefte. Vooral wordt op het aantrekken van doorstromers gemikt. Daarbij dienen de Zuid-Hollandse VINEX-locaties ook te voorzien in een deel van de woningbehoefte in het Groene Hart en in de Hollandse waarden. Daarmee is in feite sprake van een bovenregionale functie van de VINEX-locaties. Niet elke locatie is echter zodanig groot dat grote stromen gegadigden van buiten de regio er zich vestigen. Daarom wordt op basis van omvang (de grens wordt gelegd bij 5.000 woningen) een tamelijk willekeurige schei-

Tabel 4.11 Herstructureringsprojecten

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Herstructureringswijken Dordrecht	Drechtsteden	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken overige Drechtsteden	Drechtsteden	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Delft	Haaglanden	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Den Haag	Haaglanden	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Zoetermeer	Haaglanden	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Rijswijk	Haaglanden	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Leidschendam	Haaglanden	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Voorburg	Haaglanden	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Schiedam	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Hellevoetsluis	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Capelle a/d IJssel	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Rozenburg	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Vlaardingen	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Maassluis	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Spijkenisse	Stadsregio Rotterdam	Lokaal			+		
Herstructureringswijken Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		++	+	+
Herstructureringswijken Leiden Noord	Leidse Regio	Regionaal	+		++	+	+

ding aangebracht tussen VINEX-locaties met een meer regionaal karakter en VINEX-locaties met een meer bovenregionaal karakter, alhoewel deze scheiding formeel gezien niet aanwezig is bij de huisvesting van gegadigden.

De VINEX-locaties kunnen worden gerelateerd aan de planperiode 1995-2005. De periode 2005-2010 wordt afgedekt door de nota Actualisering VINEX (VINAC). In deze periode kunnen nieuwe locaties aan bod komen zoals de Harnaschpolder, de Hoekse

Tabel 4.12 VINEX-locaties

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Binnenstedelijke locaties Drechtsteden	Drechtsteden	Regionaal	+		+	+	
Diverse uitleglocaties Drechtsteden	Drechtsteden	Regionaal	+		+	+	
Ypenburg	Haaglanden	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Leidschenveen	Haaglanden	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Wateringse Veld	Haaglanden	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Zoetermeer-Oosterheem	Haaglanden	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Diverse uitleglocaties (Emerald, Pijnacker-Zuid)	Haaglanden	Regionaal	+		+	+	
Binnenstedelijk Haaglanden	Haaglanden	Regionaal	+		+	+	
Carnisselanden/Poortland II en III	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Rotterdam Noordrand	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Nesselanden	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Binnenstedelijk Overig Stadsregio	Stadsregio Rotterdam	Regionaal	+		+	+	
Binnenstedelijk Rotterdam	Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Uitleglocaties Leiden	Leidse Regio	Zuidvleugel	+	+	++	++	
Uitleglocaties Overig Regio Leiden	Leidse Regio	Regionaal	+		+	+	
Binnenstedelijke locaties Leiden	Leidse Regio	Regionaal	+		+	+	

Waard en Valkerhout. We laten deze nieuwe locaties in dit rapport verder buiten beschouwing.

De VINEX-locaties hebben in functionele zin niet alleen een effect op de woningmarkt, maar ook op de arbeidsmarkt en de verzorgingsstructuur. De arbeidsmarkt profiteert al door de bouw van de wijk zelf, maar ook door de aanwijzing van bedrijventerreinen en kantoorlocaties op of in de nabijheid van de VINEX-locatie. De verzorgingsstructuur profiteert van de nieuwe voorzieningen die in de wijken worden gerealiseerd en de nieuwe openbaarvervoerlijnen die naar de wijken zullen gaan lopen. Dit kan overigens wel tot een uitholling van het voorzieningenniveau in nabij gelegen wijken leiden. Het effect op de groenstructuur is zowel positief als negatief van aard. Er worden nieuwe goed toegankelijke groenstructuren aangelegd, maar de bebouwing zorgt ervoor dat voorheen open groene ruimten verloren gaan.

Hergebruik van vrijkomende panden

Het hergebruik van panden vindt voortdurend plaats in de grote steden. De oppervlakten die vrijkomen zijn niet zelden van een zodanige omvang dat daarmee kan worden geconcentreerd met de omvang van nieuwbouw. Er is echter geen sprake van een geconcentreerd en gefaseerd vrijkomend aanbod. Verspreid over de gehele stad komt ruimte vrij. Het hergebruik van deze ruimten is minstens zo divers van aard als de functies die eruit zijn verdwenen. Dat maakt het moeilijk om aan te geven wat de geografische reikwijdte van dergelijke acties is. Deze kan van lokaal tot regionaal lopen.

In functionele zin kan door hergebruik veel veranderen. Oude functies verdwijnen en nieuwe functies komen. Het kan zowel om economische, woon- als verzorgingsfuncties gaan. Dit is van te voren niet aan te geven. Wel kan een bepaald beleid worden gevoerd waarbij de vestiging van bepaalde functies in vrijkomende panden wordt gestimuleerd. Dit zal afhankelijk zijn van de problematiek en gewenste differentiatie van functies ter plaatse.

Monumenten als speciale categorie van vrijkomende panden zijn vooral van belang voor het aanzien van de stad. Zij maken het stedelijke woon- en werkmilieu aantrekkelijk en kunnen een stimulans geven aan het toerisme. Juist dat laatste is een belangrijke functie van monumenten en dat betekent dat monumenten goed beheerd moeten worden en extra tot uitdrukking dienen te komen binnen de stedenbouwkundige opzet. Het wervende karakter van monumenten zorgt ervoor dat hun invloed vooral als minimaal regionaal moet worden gezien. Enkele steden als Leiden en Delft trekken zelfs veel internationale gasten op basis van hun historisch erfgoed. Er bestaat nog geen inventarisatie van concrete projecten met betrekking tot monumenten binnen de Zuidvleugel. Wellicht komt de promotiecampagne "Het geheim van zes Hollandse steden" (waaronder Delft, Schiedam, Dordrecht en Leiden) nog het meest in de buurt. Veelal wordt de aandacht voor monumenten integraal meegenomen met binnenstedelijke projecten in de sfeer van economische vitaliteit. Sommige projecten staan wat meer op zichzelf en zullen forse financiële implicaties hebben, zoals de Van Nellefabriek in Rotterdam.

De functionele implicaties van monumenten moeten vooral worden gezien in de sfeer van het toevoegen van een uniek (en gewild) woonmilieu op de woningmarkt. Daarnaast trekken monumenten mensen van ver buiten de stad aan en kunnen monumenten indirect voor werkgelegenheid zorgen in met name de toeristische sector.

4.2.4 Projecten in het kader van de duurzaamheid

Investerings in natuur en landschapskwaliteit

De grote druk op de ruimte in en rondom de stad ten behoeve van een veelheid aan functies, kan leiden tot een verregaande versterking, die in de al vrij volle Zuidvleugel als minder aantrekkelijk wordt gezien. Door de aanleg van groenstructuren in en rondom de stad kan het stedelijke leefmilieu aanzienlijk worden verbeterd. Dit komt de bewoners van de stad ten goede, maar kan ook een belangrijke rol spelen bij de profilering van de stad(-sregio) als aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

Tabel 4.13 Projecten in het kader van natuur en landschapskwaliteit

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Eiland van Dordrecht	Drechtsteden	Regionaal	+			+	++
Strategisch Groenproject Zoetermeer-Zuidplas	Haaglanden/ Stadsregio Rotterdam	Zuidvleugel	+			++	++
Strategisch Groenproject Landgoederenzone Haag- landen	Haaglanden	Regionaal	+			+	+
Groen-blauwe slinger	Haaglanden/ Leidse Regio	Zuidvleugel	+			++	++
Oostflank Leiden (groene inrichting)	Leidse Regio	Regionaal	+			+	+
Landschapsbeleidsplan Duin- en Bollenstreek	Leidse Regio	Regionaal	+				+

Hoewel dergelijke projecten in veel steden worden geëntameerd, kwamen die maar in geringe mate naar voren uit de inventarisatie. In principe kan worden uitgegaan van een lokale functie van het stedelijke groen. Bij grote groenstructuren aan de randen van de stad gaat het echter al gauw om recreatiegebieden met een regionale functie, zoals het Eiland van Dordrecht. In functionele zin wordt niet alleen een toename van groen verkregen, maar indirect kan ook worden gezorgd voor werkgelegenheid in de toeristische sector en de detailhandel. Verder verkrijgt de stad met de aanwezigheid van (grote) groenstructuren een bredere verzorgingsstructuur.

Verbetering duurzaamheid stedelijk vastgoed

Duurzaam bouwen en een duurzamer gebruik van de bestaande gebouwen heeft een positief effect op het stedelijke milieu. De geografische reikwijdte daarvan is in eerste instantie lokaal, maar omdat er veelal sprake is van netwerken van groen en water, is de stad niet geïsoleerd van de omgeving. Water en lucht storen zich niet aan gemeentegrenzen. Projecten binnen dit thema hebben dan ook altijd wel minimaal een regionale component. Binnen de Zuidvleugel zijn overigens geen concrete projecten op dit terrein gespecificeerd. Dergelijke projecten leveren tijdelijk wel laag- en hooggeschoold werk op en hebben vooral een positief effect op het milieu in de stadsregio. De Energiebesparingsnota van het ministerie van Economische Zaken plaatst de vastgoedbeheerders de komende jaren voor een miljardenopgave om de energetische kwaliteit van de onroerendgoedvoorraad te verbeteren.

Rioleringsherstel

Deze herstelwerkzaamheden vormen een continue activiteit van de gemeente. Deze activiteiten zijn niet geïnventariseerd. Ook hier kan worden aangenomen dat de effecten minimaal lokaal of regionaal zijn, onder meer door de mogelijke effecten voor het

grondwater. De werkzaamheden op zich leveren (laaggeschoolde) werkgelegenheid op, terwijl het herstel leidt tot een betere verzorgingsstructuur in de stad.

Bodemsanering, sanering waterbodems, waterzuivering, bestrijding geluidhinder, duurzame inpassing van infrastructuur en vastgoed

Ook binnen dit thema wordt aan veel projecten vrijwel continu gewerkt in de stad. Deze projecten zijn niet geïnventariseerd. Wel kwam de Duin en Bollenstreek naar voren als een regio waar de problematiek verhoudingsgewijs een grote rol speelt. Hetzelfde verhaal als bij de andere thema's binnen de categorie duurzaamheid gaat hier op wat ruimtelijke uitstraling betreft. Niet alleen het stedelijke milieu profiteert ervan, maar ook de directe omgeving van de stad. De werkgelegenheid wordt tijdelijk positief beïnvloed door de te ondernemen werkzaamheden, terwijl op lange termijn met name het milieu met deze projecten is gediend, en bovendien de verzorgingsstructuur niet zelden door deze werkzaamheden wordt verbeterd.

4.3 Beschouwing

In dit hoofdstuk vallen een aantal zaken op aan de thans geplande strategische ruimtelijke investeringen in de Zuidvleugel. Ten eerste blijkt de nadruk vooral te liggen op projecten in het kader van de economische vitaliteit. Een groot deel van de projecten valt binnen deze investeringscategorie. Dit is op zich niet vreemd. Met name de werkloosheid en het vertrekoverschot van bedrijven binnen de Zuidvleugel baren zorgen. Om de werkloosheid te verminderen zal met name gezorgd dienen te worden voor laaggeschoold werk. Uit de projecten blijkt hier voor een deel aan beantwoord te worden, met name in en rondom de havengebieden. Daarnaast wordt er ook veel hooggeschoold werk gecreëerd. Dit houdt verband met de functie die de Zuidvleugel zou kunnen worden toegedicht in het aantrekken van innovatieve bedrijvigheid en het door laten stromen van meer gestandaardiseerde werkzaamheden naar andere regio's. Het is in deze visie wel noodzakelijk dat de innovatieve bedrijvigheid wordt agetrokken. De grote projecten rondom de HSL-stations en de grote uitbreidingen en herontwikkelingen van bedrijfsaccomodaties kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is duidelijk dat elke stadsregio binnen de Zuidvleugel zich ook kan profileren met deze innovatieve bedrijvigheid. Zo kan in Leiden vooral een clustering van medische bedrijvigheid plaatsvinden, in Den Haag een clustering van internationale zakelijke dienstverlening, in Delft een clustering van hoogwaardige technische bedrijvigheid en in Rotterdam meer een mix van (internationale) kantoren en bedrijvigheid, die deels gerelateerd is aan de haven. Meer zicht op de toekomstige innovatieve bedrijvigheidssectoren en de potenties van de verschillende stadsregio's kan binnen de Zuidvleugel

Tabel 4.14 Projecten duurzame inpassing infrastructuur

Project	Regio	Reikwijdte	AL	AH	W	V	G
Sanering verkeerslawaaï in Duin en Bollenstreek	Leidse Regio	Lokaal			+	+	+

leiden tot de realisatie van een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor kansrijke bedrijvigheid.

Naast projecten in het kader van de economische vitaliteit worden ook veel projecten uitgevoerd die de kwaliteit van de woon- en leefomgeving willen verbeteren. Dit is in de volle en drukke Zuidvleugel een belangrijk onderwerp. Het woon- en leefmilieu staat nergens anders in Nederland zo onder druk als in de Zuidvleugel. Binnen deze regio is sprake van een grote mate van verstening door woonwijken en industrieterreinen, waarbij grootschalige infrastructuur de regio verder opdeelt in kleine compartimenten. In het vooral open landschap in de Zuidvleugel wordt deze verstening ook moeilijk aan het oog onttrokken. Mensen worden dan ook niet zozeer vastgehouden binnen de Zuidvleugel door het fraaie woon- en leefmilieu, maar door de bereikbaarheid van werk en opleidingsinstituten. De weinige aantrekkelijke woonmilieus langs de kust (duinrand van Den Haag naar Noordwijk) zijn ofwel vol of er wordt beleidsmatig geen uitbreiding meer toegestaan, alhoewel wellicht nieuwe landgoederen juist hier een plaats kunnen krijgen.

Deze ontwikkelingen vragen juist binnen de Zuidvleugel daarom grote aandacht voor nieuwe of her te ontwikkelen woonmilieus. Op deze locaties gaat het er niet zozeer om in grote aantallen te bouwen, maar om te voorzien in de kwalitatieve woningbehoefte. Bouw wat de mensen willen binnen de beschikbare ruimtelijke mogelijkheden in de Zuidvleugel en zorg voor mooie afrondingen en overgangen met het landelijk gebied, zodat de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten in de Zuidvleugel beter kunnen worden aanzet. In het algemeen valt op dat er maar weinig projecten worden ontwikkeld in het kader van de duurzaamheid. Op termijn is de verwachting dat hier wel verandering in zal komen, zeker wat de thans in de aandacht staande projecten in het kader van groen in de stad betreft (Van Aalst, Lambregts en Kloosterman, 1998) en het groen langs de stadsrand waarbij onder andere het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij een belangrijke stimulerende rol speelt.

Dan is er een aantal belangrijke projecten in het kader van de bereikbaarheid. In eerste instantie lijkt het erop dat met name projecten met betrekking tot autowegen al gauw van nationaal belang zijn en regio's onderling ook verbinden. Bij het openbaar vervoer gaat het met name om stadsregionale projecten, die verschillende steden met elkaar verbinden en de VINEX-locaties ontsluiten. Met deze projecten moet niet zelden nog worden begonnen, terwijl de VINEX-bouwlocaties al volop in ontwikkeling zijn. Verbindingen tussen de verschillende regio's in de Zuidvleugel worden niet zozeer gelegd door het openbaar vervoer. Het huidige spoorwegennet zorgt daar nu vooral voor en Randstadrail moet die verbinding in de toekomst verder verbeteren. Wil er echter een ontwikkeling tot netwerksteden plaatsvinden, dan lijkt het noodzakelijk om ook de openbaarvervoerverbindingen tussen de verschillende stadsregio's te verbeteren. Het lijkt nu al een hele opgave om dat binnen de stadsregio voor elkaar te krijgen.

De bestaande infrastructuur zorgt thans voor congestie binnen de Zuidvleugel. Alleen met een verbetering en verdere uitbreiding van het openbaar vervoer is dit niet op te lossen. Daarom besteden veel projecten ook aandacht aan verbeteringen en vernieuwingen van het wegennet. Vrijwel overal staan verbredingen op de agenda, terwijl de

A4-Noord en -Zuid een belangrijke toevoeging vormen aan het bestaande wegennet waaraan vele nieuwe potenties kunnen worden gekoppeld. Voor de Zuidvleugel lijkt het van groot belang dat daarbij veel aandacht wordt besteed aan inpassing in het bestaande landschap. Een verdere barrièrevorming moet voorkomen worden, evenals het verder hinderlijk belasten van aangrenzende woonmilieus. Bij het doen van aanpassingen kan juist gezocht worden naar nieuwe mogelijkheden voor het beter ontsluiten van recreatieve netwerken en woonmilieus.

Tenslotte valt nog op dat het merendeel van de projecten een bovenlokale geografische reikwijdte hebben. Dit maakt dat de stedelijke vernieuwing in feite minstens een stads-regionale opgave is waarvoor afstemming is vereist tussen de verschillende betrokken partijen in de diverse gemeenten. In bijlage 2 wordt deze regionale, geografische reikwijdte van de vier investeringscategorieën goed zichtbaar gemaakt op kaart. Binnen een regio kunnen deze contacten al dan niet goed verlopen. De behoefte aan een coördinator, stimulator op dat bovenlokale niveau lijkt daarom op voorhand niet uitgesloten. Het gaat in feite om het sturing geven aan het functioneren van het stedelijke netwerk. De provincie neemt vanuit de historie al een bovenlokale positie in en kan samen met de betrokken lokale partijen een rol spelen bij de (boven)regionale afstemming van strategische ruimtelijke investeringen. Deze provinciale rol kan op verschillende wijze worden ingevuld. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijke rollen die de provincie kan spelen in het kader van de strategische ruimtelijke investeringen.

DE PROVINCIE EN DE STRATEGISCHE RUIM- TELIJKE INVESTERINGEN

5.1 De strategische ruimtelijke investeringen in het kader van de stedelijke vernieuwing nader bekeken

Bij een nadere beschouwing van de stedelijke vernieuwing blijkt dat in het merendeel van de gevallen de ruimtelijke investeringen een regionale invloed hebben. Het zijn echter de individuele stedelijke gemeenten die de projecten initiëren en sturing geven aan de uitvoering. Het ontstaan van bovenlokale afstemmingsproblemen ligt hierbij voor de hand, zeker gezien het afnemende niveau van de regionale samenwerking in de grotestadsgewesten als gevolg van het afblazen van de stadsprovincies en de vaak grote beroering teweegbrengende herindelingsvoorstellen.

De steden bieden met enkele innovatieve economische projecten duidelijke voordelen aan potentiële investeerders boven randgemeenten en landelijke gemeenten. Voor een groot aantal projecten zijn de steden als woon- en werkmilieu echter in het nadeel. De stedelijke vernieuwing is er juist op gericht om deze nadelen weg te nemen. De vraag is echter waar 'de stad' ophoudt. In hoofdstuk twee hebben we de bestaande stad al gedefinieerd als de stad en haar randgemeenten binnen een stadsregio en dit lijkt ook het ruimtelijke niveau waarop het merendeel van de ruimtelijke investeringen zich bewegen. Deze definiëring komt voort uit de constatering dat steden binnen een stedelijk netwerk functioneren. Dit stedelijk netwerk bevindt zich minimaal op het stadsregionale niveau. Binnen dit netwerk bestaan talloze relaties tussen personen en organisaties. Op de kruispunten van dergelijke relaties ontstaan knooppunten. Op elk van deze knooppunten doen zich verschillende potenties voor bepaalde functies voor. Dit is afhankelijk van de soort van activiteiten en infrastructuur dat ter plekke samenkomt. Niet elk knooppunt kent ook eenzelfde hiërarchische positie. Deze positie vloeit voort uit de functie van een knooppunt voor de buurt, de wijk, de gemeente en/of de regio. Een knooppunt dat voor elk van deze schaalniveaus een functie vervult, beschikt over meer (en veelzijdigere) potenties. Binnen een dergelijk stedelijk netwerk van relaties en knooppunten is sprake van een continue interactie tussen de verschillende ontwikkelingen en activiteiten waarin zij elkaar wederzijds beïnvloeden. Dit maakt dat veel van de strategische ruimtelijke investeringen een regionale geografische reikwijdte kennen. Strategische ruimtelijke investeringen kunnen binnen een regio, en soms ook daarbuiten, dan ook niet los van elkaar worden gezien.

Een ander probleem, specifiek voor de Zuidvleugel, betreft vervolgens hoe de grote hoeveelheid aan projecten zorgvuldig kan worden ingepast om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te vergroten. Hoewel veel stedelijke vernieuwingsprojecten streven naar een verbetering van de stedelijke leefomgeving, zal toch opnieuw een grote aantasting plaatsvinden van de schaarse openbare (groene) ruimten in en om de stad. De vraag is in hoeverre de Zuidvleugel zich dat nog kan permitteren en in hoeverre er niet oplossingen moeten worden gezocht in een intensiever gebruik van delen van de bestaande bebouwde omgeving, waarbij storende activiteiten bijvoorbeeld onder de grond verdwijnen of dat duidelijke keuzen worden gemaakt ten aanzien van de typen activiteiten die in de Zuidvleugel een plaats verdienen. Ten slotte grenzen de stedelijke gebieden binnen de Zuidvleugel zodanig dicht aan elkaar, dat er al gauw concurrentie zal optreden tussen de verschillende strategische ruimtelijke investeringen.

Met deze vragen ten aanzien van de bovenlokale afstemming van strategische ruimtelijke investeringen, worden twijfels geplaatst bij de mogelijkheden van lokale overheden om de ruimtelijke impact van de verschillende projecten in al zijn samenhangen te bepalen en zodanig in te passen dat het stedelijke gebied in het algemeen, en de Zuidvleugel in het bijzonder, een belangrijke en hoognodige impuls verkrijgt. Deze opgave vraagt om onderlinge afstemming. De provincie als bovenlokale organisatie tussen Rijk en gemeente lijkt de voor de hand liggende bestuurslaag om samen met de lokale overheden zich in te zetten voor gezamenlijke visievorming en afstemming met de strategische ruimtelijke investeringen.

Op dit moment is de rol van de provincie in de stedelijke vernieuwing en bij de meeste strategische ruimtelijke investeringen bescheiden. Deels komt dit voort uit de erkenning van de gemeentelijke autonomie en verantwoordelijkheid om invulling te geven aan de investeringsprojecten. Aan de andere kant maakt de provincie pas recent een inhaalslag qua kennis en capaciteit met betrekking tot de stedelijke vernieuwing. De al eerder genoemde rol van de stadsprovincies en de relatief onafhankelijke positie van de grote steden binnen Zuid-Holland zijn hier mede debet aan. In hoofdstuk één is echter een aantal redenen genoemd waarom de provincie toch meer betrokken kan worden bij de strategische ruimtelijke investeringen. Dit onderzoek maakt in ieder geval duidelijk dat er behoefte is aan bovenlokale afstemming en visievorming, iets waar de provincie al decennia lang ervaring mee heeft.

5.2 De verschillende rollen van de provincie

Het zich toe-eigenen van een rol door de provincie wordt niet zelden door lokale overheden ervaren als het uit handen geven van eigen bevoegdheden en/of beslissingsvrijheid. Het is echter nadrukkelijk niet de bedoeling dat de provincie het werk van de gemeenten gaat overnemen. De gemeenten blijven de belangrijkste initieerders en uitvoerders van de strategische ruimtelijke investeringen in het kader van de stedelijke vernieuwing. Wel kan een belangrijke meerwaarde worden verkregen als een bovenlokale organisatie betrokken wordt bij de invulling en uitvoering van de strategische ruimtelijke projecten. Dit betrokken zijn kan op verschillende manieren worden vorm-

gegeven, afhankelijk van de (politieke) situatie. Meer concreet zou de provincie, in toenemende zwaarte, de volgende rollen kunnen vervullen:

– *Informatieve rol:*

De provincie informeert gemeenten bij het ontwikkelen en uitvoeren van ideeën over de stedelijke vernieuwing. Dit is een belangrijke rol van de provincie in met name de middelgrote en kleinere steden en dorpen. Waar in de grote steden het stedelijke-vernieuwingsproces op volle toeren draait, daar blijven de kleinere plaatsen vaak achter. Dit laat onverlet dat ook met de grotere steden goede relaties moeten worden onderhouden in verband met de benodigde afstemming. Verder kan de provincie door het organiseren van symposia en themabijeenkomsten de stedelijke vernieuwing meer onder de aandacht brengen en zorgen voor informatieoverdracht. Ook onderzoek en statistiek kunnen hierbij een rol spelen.

– *Monitorende rol*

Bij deze rol volgt de provincie de voortgang en effecten van de verschillende projecten en geeft zij impulsen aan bijsturing en innovatie. Met deze rol blijft de provincie op afstand en wordt het mogelijk de uitvoerende partijen tijdig te waarschuwen voor mogelijke problemen in de planning of bij onvoorziene ontwikkelingen.

– *Stimulerende rol*

Een stap verder gaat een stimulerende rol van de provincie. Deze rol kan gemakkelijk voorvloeien na activiteiten in de informatieve en monitorende rol. Daar waar de provincie 'gaten' ziet in de stedelijke vernieuwing binnen haar grondgebied, kan zij de betrokken lokale partijen stimuleren om tot actie te komen en verantwoordelijkheid te nemen. Daarbij kunnen met name experimenten, innovaties en creativiteit worden bevorderd, onder meer door prijsvragen en dokumentatie.

– *Coördinerende rol*

Binnen deze rol zorgt de provincie met name voor de bovenlokale afstemming van de verschillende strategische ruimtelijke investeringen. Als basis hiervoor dient niet alleen een gezamenlijk met alle betrokken partijen opgestelde heldere ruimtelijke visie op het betrokken gebied, maar ook meer concreet onderzoek naar de implicaties van de projecten in kwestie. Met name bij twijfels over de haalbaarheid of de dreiging van overaanbod, kan op deze wijze snel worden ingegrepen en worden voorkomen dat onder meer maatschappelijk kapitaal verloren gaat. Op basis van een grondige kennis van de stedelijke vernieuwing, de ontwikkelingen op haar grondgebied en de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling, kan de provincie binnen een goede samenwerkingsstructuur en -cultuur vorm geven aan deze rol.

– *Verdelende rol*

De verdelende rol is meer een instrument dat de provincie ter beschikking staat ter ondersteuning van de voorgaande drie rollen. Het betreft het verdelen van budgetten voor stedelijke vernieuwing. Hiermee kunnen de strategische ruimtelijke investeringen zowel worden gestimuleerd als op elkaar worden afgestemd.

– *Juridische rol*

Ook bij deze rol is in feite sprake van een instrument. Bij de verschillende projecten zijn steeds de belangrijkste partijen geduid. Niet zelden speelt de provincie op basis van het ruimtelijke bestuursrecht daarbij ook een rol. Door middel van het goedkeuren van ruimtelijke bestemmingsplannen en anticipaties daarop kan de provincie invloed uitoefenen op de stedelijke vernieuwing. Dit machtsmiddel vraagt tegelijk des te meer om visie van de provincie en consistentie van beleid ten aanzien van de stedelijke vernieuwing. Een machtsmiddel dat overigens pas het overwegen waard is als alle pogingen tot overleg hebben gefaald.

5.3 Slotbeschouwing

De Zuidvleugel staat er op vele punten niet rooskleurig voor. De Zuidvleugel heeft moeite om bedrijvigheid vast te houden, gaat gebukt onder een toenemende congestie en wordt gekenmerkt door overwegend minder aantrekkelijke woon- en leefomgevingen. Hiervoor dienen oplossingen te worden gevonden. Een deel van de oplossingen voor deze problemen ligt op sociaal vlak binnen het Grote-Stedenbeleid. In dit rapport is hierop verder niet ingegaan, maar wel moet geconstateerd worden dat zonder deze sociaal-economische activiteiten veel van de problemen binnen de Zuidvleugel onoplosbaar zullen blijven.

In dit rapport is specifiek naar de fysieke projecten gekeken die binnen het kader van een ruim geïnterpreteerde stedelijke vernieuwing vallen. In deze ruime interpretatie gaat het om alle strategische ruimtelijke investeringen die als doel hebben het functioneren van de stad(-sregio) te verbeteren. Deze investeringen zijn onderverdeeld in een viertal categorieën: economische vitaliteit, bereikbaarheid, kwaliteit woon- en leefomgeving en duurzaamheid. De meeste geïnventariseerde projecten hebben betrekking op de economische vitaliteit. Daarna volgen kwaliteit van de woon- en leefomgeving en de verbindende projecten in het kader van de bereikbaarheid. Duurzaamheid wordt wel veel met de mond beleden, maar niet vaak in concrete projecten vertaald. Aan de andere kant kan duurzaamheid een onderdeel uitmaken van projecten in de andere investeringscategorieën.

Uit het totaal van investeringsprojecten komt naar voren dat qua geografische reikwijdte niet zelden sprake is van regionale effecten. Stad en stadsgewest hebben zich ontwikkeld tot een stedelijk netwerk en de oplossingen voor de stedelijke vernieuwing liggen voor een groot deel ook op dit stadsregionale niveau. De Zuidvleugel is gebaat bij goed functionerende stadsregio's en zou nog meer gebaat zijn bij een ontwikkeling die nog een stapje verder gaat, waarbij de stadsregio's zich als stedelijke netwerken complementair aan elkaar ontwikkelen. Daarmee geven ze de Zuidvleugel als geheel inhoud en positioneren ze zich duidelijk binnen een (inter)nationaal stedelijk krachtenveld.

Om de Zuidvleugel succesvol tot ontwikkeling te brengen is het ook nodig dat partijen verder kijken dan hun eigen (lokale) belang. Niet alleen is het noodzakelijk om de

verschillende projecten binnen de diverse investeringscategorieën in samenhang met elkaar te bezien, zodat een zo groot mogelijk positief effect kan worden bewerkstelligd op de arbeidsmarkt, de woningmarkt, de verzorgingsstructuur en de groenstructuur, maar ook is het noodzakelijk dat de projecten op een bovenlokaal niveau op elkaar worden afgestemd. Samenwerking is nodig tussen de verschillende sectorale onderdelen binnen een stedelijk netwerk, maar ook tussen de verschillende bestuurslagen binnen dit netwerk, dat minimaal een stadsregio beslaat. Er moet verder worden gekeken dan de eigen gemeentegrenzen en verder dan de sectorale grenzen van een bepaald type project. Alleen dan wordt het mogelijk om de Zuidvleugel duidelijk op de Europese kaart te zetten. Dat betekent dat niet concurrentie tussen de gemeenten binnen de Zuidvleugel het belangrijkste doel moet zijn, maar samenwerking en coördinatie om de Zuidvleugel omhoog te stuwen in de vaart der volkeren. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de Zuidvleugel geen eiland is en voor een groot deel alleen kan functioneren door haar positie tussen andere regio's. Het is dan ook noodzakelijk dat de relaties met andere regio's als de Noordvleugel, de Brabantse Stedenring, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied worden ontdekt, benut en geïntensiveerd.

Samenwerking en coördinatie zijn zo sleutelwoorden bij het plegen van de strategische ruimtelijke investeringen en juist daaraan kan een regionaal bestuursorgaan als de provincie haar bestaansrecht ontleen binnen het kader van de stedelijke vernieuwing. In vier in zwaarte oplopende rollen (plus twee meer instrumentele rollen) kan de provincie, samen met de betrokken lokale partijen, mede vormgeven aan de stedelijke vernieuwing binnen de Zuidvleugel. Alleen al de vele claims in de Zuidvleugel op de schaarse open ruimte vragen hierom.

LITERATUUR

Aalst, I. van, B.W. Lambregts en R.C. Kloosterman, 1998, **Groene ambities in de complete stad: de G21 doorgemeten**, Stedelijke en Regionale Verkenningen 19, Delft (DUP).

Batten, David F., 1995, Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century, in: **Urban Studies**, Vol 32, 2, pp. 313-327.

Boer, N. de, 1996, **De Randstad bestaat niet: de onmacht tot grootstedelijk beleid**, Rotterdam (NAi-uitgeverij).

Hart, M. 't, 1994, Intercity rivalries and the making of the Dutch state, in: C. Tilly and W.P. Blockmans (red.) **Cities & the Rise of States in Europe, A.D. 1000 to 1800**, Boulder/San Francisco/Oxford (Westview Press), pp. 196-217.

Hohenberg, P.M. and L.H. Lees, 1985, **The Making of Urban Europe 1000-1950**, Cambridge, Massachusetts/London, England (Harvard University Press).

Kreukels, A.M.J., 1988, Naar een aangepaste stadsplanning, in: **De stad van de toekomst, tussen crisis en renaissance**.

Laan, L. van der, 1998, Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels, in: **Regional Studies**, Vol. 32, 3, pp. 235-247.

Lambooy, Jan G. en Frank Moulaert, 1996, The Economic Organization of Cities: An Institutional Perspective, in: **International Journal of Urban and Regional Research**, Vol. 20, 2, pp. 217-237.

Louter, P., 1996, Economische ontwikkeling in multi-nodale stedelijke gebieden, in: F.M. Dieleman en H. Priemus (red.), **De inrichting van stedelijke regio's. Randstad. Brabantse Stedenrij. Ruhrgebied**, Assen (Van Gorcum).

Ottens, H., 1999, Ruimte voor verstedelijking. Stedenland-Min-Plus-Plus, in: **Geografie**, januari.

Ostendorf, W., 1999, Ruimte voor wonen en leven. De haalbaarheid van het wenselijke, in: **Geografie**, januari.

Platform Zuidvleugel, 1998, **Investeren in de Zuidvleugel loont**, Den Haag (Provincie Zuid-Holland).

Priemus, H., 1998, Stedelijke investeringen: inhaalslag noodzakelijk, in: **Geografie**, oktober.

Priemus, H., R.C. Kloosterman, B.W. Lambregts, H.M. Kruijthoff en J. den Draak, 1998, **De stedelijke investeringsopgave gekwantificeerd. Naar economische vitaliteit, bereikbaarheid, sociale cohesie en duurzaamheid**, Stedelijke en Regionale Verkenningen nr. 16, Delft (DUP).

Priemus, H., 1999, Stedelijke vernieuwing in de Zuidvleugel, 2010-2030; succes- en faalfactoren, Platform Zuidvleugel, Den Haag (Provincie Zuid-Holland).

Vries, J. de, en A. van der Woude, 1995, **Nederland 1500-1815; de eerste ronde van moderne economische groei**, Amsterdam (Uitgeverij Balans).

VROM, ministerie van, 1997, Nota Stedelijke Vernieuwing, Den Haag.

VROM, ministerie van, 1998, **Ruimtelijke Verkenningen**, Den Haag (Sdu Uitgevers).

VROM, ministerie van, 1999, **De Ruimte van Nederland, Startnota Ruimtelijke Ordening 1999**, Den Haag (Sdu Uitgevers).

Wassenberg, F.A.G., H.M. Kruijthoff, T.A.L. Leliveld en J.E.H. van der Heijde, 1994, **Woonwensen en realisatie van VINEX-locaties in de Randstad**, Den Haag (Ministerie VROM).

Woude, A. van der, 1987, **Het lege land; de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848**, Amsterdam (Meulenhoff Informatief).

Zanden, J.L. van, 1997, **Een klein land in de 20^e eeuw. Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995**, Utrecht (Het Spectrum).

BIJLAGE 1

PROJECTENLIJST

Deze bijlage bevat een overzicht van alle bekende ruimtelijke investeringsprojecten in de Zuidvleugel van de Randstad. Ze zijn ingedeeld naar regio (achtereenvolgens Drechtsteden, Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en Leidse Regio) en naar thema. Overeenkomstig 'De stedelijke investeringsopgave gekwantificeerd' (Priemus e.a., 1997) worden vier typen onderscheiden:

Economische vitaliteit

- EV1= uitbreiding accommodatie bedrijven: aanleg en uitbreiding bedrijfsterrein, kantoorlocaties, bedrijfsverzamelgebouwen, MKB-voorzieningen (exclusief sleutelprojecten en strategische stadsprojecten);
- EV2= herstructurering accommodatie bedrijven; herstructurering bedrijfsterreinen;
- EV3= sleutelprojecten HSL;
- EV4= strategische stadsprojecten; herstructurering stationsomgeving, winkel- en stadscentra, toeristische, culturele, recreatieve, sport-, gezondheids- en onderwijsvoorzieningen;
- EV5= verbetering stedelijke openbare ruimte;

Bereikbaarheid

- B6= stedelijke en regionale infrastructuur personenvervoer: wegen/ wegverbreding/parkeeraccommodaties, transferia;
- B7= stedelijke en regionale OV-infrastructuur: rail/light rail;
- B8= stedelijke en regionale infrastructuur goederenvervoer: stedelijke en regionale distributiecentra/afvallogistiek;

Kwaliteit woon- en leefomgeving

- KWL9= klassieke stadsvernieuwing;
- KWL10= herstructurering van stadswijken (inclusief verbetering openbare ruimte en woonomgeving);
- KWL11= monumenten (inclusief beschermde stadsgezichten en stadsarcheologie);

Duurzaamheid

- D12= investeringen in natuur en landschapskwaliteit;

- D13= verbetering duurzaamheid stedelijk vastgoed;
- D14= rioleringsherstel;
- D15= bodemsanering, sanering waterbodems (baggeren), waterzuivering, bestrijding geluidshinder; duurzame inpassing van infrastructuur en vastgoed.

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
<i>Drechtsteden</i>							
Herstructureringsopgave Drechtsteden	KWL10	Wijk	• 6.300 verbeteren • 2.850 sloop • 3.800 nieuwbouw • 2.950 verkoop • 750 aankoop	Woningen	1995-2010	• 7 Drechtgemeenten • Corporaties	• Kwaliteitsverhoging bestaande stedelijke gebieden • Het tegengaan van een kwalitatieve tweedeling in woonmilieus • Afstemmen van onderling gemeentelijk beleid
Nieuwbouwprogramma Drechtsteden	VINEX	Stad	Binnenstedelijk: • 3.000 Dordrecht • 750 Zijndrecht • 250 Alblaserdam • 150 Papendrecht • 400 Slidrecht Uitleg: • 1.600 Dordrecht • 100 Heerjansdam • 4.400 HI-Ambacht • 250 Alblaserdam • 1.300 Papendrecht • 1.350 Slidrecht	Woningen	2000-2010	• Gemeenten • Corporaties • Projectontwikkelaars	• Voorzien in de woningbehoefte Drechtsteden • Openhouden van Alblaserwaard en Hoekse Waard

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Stadsvernieuwing Dordrecht	KWL9	Stad	f 137 miljoen	Investering	1998-2005	- Gemeente - Bewoners	Aanpak van Binnenstad, de Schil en 20/40 wijken
Ringlijn Drechtsteden	B7	Regio		Light Rail	na 2005	5 Drechtgemeenten - Openbaar vervoerbedrijven	- Voorkomen dichtslibben verbindingen - Bereikbaarheid centrumvoorzieningen Dordrecht - Knooppunt Station Dordrecht
Openbaar Vervoer Dordrecht	B7	Stad	3 bussensysteem (Expressenet, Citynet en Servicenet) + busstation - doorstroombevorderende maatregelen			- Gemeente - Stadsvervoer	
Centrumontwikkeling	EV4	Stad	50.000 m² kantoren - Stadscentrum en station		tot 2010	- Gemeente - Ondernemers - NS	- Scheppen werkgelegenheid - Opwaarderen centrum
Amstelwijk/Transport	EV1	Stad	70.000 m² kantoren 15 ha. Bedrijventerrein - Wonen		tot 2010	- Gemeente - Heijmans projectontw. - NS - Wilma	- Scheppen van werkgelegenheid - Ontwikkelen hoogwaardige B-locatie langs A16

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Dordtse Kil III	EV1	Stad	• Sportterrein • Sportterrein		tot 2010	• Gemeente • Bedrijfsleven	• Scheppen werkgelegenheid • Opvang bedrijfsvestigingen
			• 72 ha. bedrijventerrein (havengebonden)				
Herstructurering bedrijventerreinen (Drechtmeers)	EV2	Stad	• Louter Bloemen • 1^e Merwedehaven • 2^e Merwedehaven • Zeehavengebied	circa f165 mln.	tot 2010	• Gemeente • Bedrijven	• Kwalitatief verbeteren van verouderde terreinen
Herstructureren bedrijventerreinen (Drechtmeers)	EV2	Stad	• Scheepswerven Alblasterdam, Zwijn-drecht en H.I.-Ambacht • Bedrijventerrein Slie-drecht	circa f105 mln.	tot 2010	• Gemeente • Bedrijven	• Kwalitatief verbeteren van verouderde terreinen
Eiland van Dordrecht	D12	Regio	• 500 ha. Natuurreservaat • 400 ha. Randstad-groenstructuur • 250 ha. natuurontwikkelingsgebied		tot 2010	• Gemeente • Landbouw • Natuurorganisaties • Recreatie	• Strategisch Groenproject met MER • Ecologische hoofdstructuur door natuurontwikkeling en recreatiebos

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
<i>Haaglanden</i>							
Hersrundering woonwijken Delft	KWL10	Wijk	• Wippolder • Delfgaauwe Weije • Kuiperwijk • Poptahof • Buitenhof	Woningen	tot 2010	• Gemeente • Bewoners • Corporaties	• Verbeteren kwaliteit woongebieden • Tegengaan segregatie
Spoorwegzone Delft	B7 en EV4	Stad	• 54.000m² kantoorruimte • 1.300 woningen	f 1000 mln.	tot 2010	• Gemeente • NS • Proj. Ontw.	• Oplossen barrièrewerking spoorviaduct • Verdubbelen spoorlijn • Creëren ruimte in binnenstad
Zuidpoort Delft	EV4	Stad	• 9.000 m² winkels • 300 m² kantoren • 250 woningen • 942 parkeerplaatsen		tot 2010	• Gemeente • Winkeliers • Proj. Ontw.	• Fysieke afronding van woon- en winkelgebied in De Veste • Ruimte voor grootschalige winkelfuncties, wonen en parkeren • Versterken centrumfunctie

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Hoogwaardige Openbaar Vervoerassen	B7	Regio	• As Kijkduin-Wateringen-Delft-TUD-Pijnacker-Zoetermeer • As Leidschendam-Leidscheveen-Nootdorp-Ypenburg-Delft-Tanthof	light-rail f 120 mln. binnen Delft	tot 2010	• Gemeente • Vervoerbedrijven	• Verbeteren openbaar vervoerverbindingen • Ontsluiten (nieuwe) woon- en werkgebieden
Verbreding A4 en A12	B6	Zuidvl.	• Verbreden A4 Leiden-Den Haag • Verbreden A12 Den Haag-Gouda		tot 2010	• Gemeente • Min. V&W • RWS	• Verbeteren van de doorstroming en oplossen van verkeersknelpunten
Kwaliteitsverbetering Binnenstad Delft	EV4	Stad	• Parkeergarages • Autoluw maken • Inrichting openbare ruimte		Tot 2005	• Gemeente • Ondernemers	• Verbeteren bereikbaarheid binnenstad • Aantrekkelijk maken Delft Winkelstad
Herstructurering TU wijk Delft	EV2	Stad	• Kantoren • Woningen • Hotel • Herinrichting		Tot 2005	• TUD • Gemeente • Proj. Ontw.	• Clustering TU-faculteiten • Verbetering inrichting
Hoog Hage	EV3	Zuidvl.	• 252 ha. • 600.000m² • 34 à 55 ha. bedrijventerrein	f2,35 mrd.	tot 2020	• Gemeente • Proj. Ontw • Ondernemers	• Uitbouwen van de sterke kant van Den Haag: de hoogwaardige dienstverlening

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• 750 woningen minimaal • voorzieningen			• Gemeente • Provincie • Natuurorg.	• Oplossen barrièrewerking spoor
SGP Landgoederenzone-Haaglanden	D12	Regio	• Recreatie • Natuur			• Gemeente • Provincie • Natuurorg.	• Ontwikkelen natuur en recreatienetwerken
Herstructurerings- en stadsvernieuwingswijken Den Haag	KWL10	Stad	• 15.600 woningen • Centrum • Schilderswijk • Moerwijk/Spoorwijk • Bezuidenhout-West • Den Haag Zuidwest • Duindorp		tot 2010	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Kwalitatieve verbetering woonwijken • Voorkomen segregatie • Aantrekken hogere en middeninkomensgroepen
Herstructureringswijken Den Haag	KWL10	Stad	• 14.400 woningen • Scheveningen • Valkenbos • Regentesse • Rivierbuurt • Bouwlust/Vrederust • Morgenstond		tot 2020	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Kwalitatieve verbetering woonwijken • Voorkomen segregatie • Minder urgent dan hierboven genoemde
Woningbouw Haaglanden	VINEX	Regio	• 42.500 woningen • Emerald (2.000)		tot 2010	• Gemeenten • Proj. Ontw.	• Voorzien in de regionale woningbehoefte

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• Wateringse Veld (6.500) • Leidschenveen (6.800) • Ypenburg (10.500) • Pijnacker-Zuid (1.700) • Zoetermeer Oost (6.000) • BSG (9.000)			• Bouwers	
Spuimarkt Den Haag	EV4	Stad	• 332 woningen • 450 parkeerplaatsen • 33.000m² detailhandel • renovatie 21.000m² winkelruimte		tot 2002	• Gemeente • BAM • ING Vastgoed • Multi Vastgoed	• Menging van functies in een dynamisch centrumgebied. • Kwaliteit centrumgebied verbeteren en differentiëren. Moet aansluiten bij historische elementen en karakter Den Haag
Herontwikkeling Scheveningse Haven	EV2	Stad	• 63.000m² kantoor- en bedrijfsruimten • 20 à 40.000m² toeristische doeleinden • 2.500m² detailhandel	f 900 mln.	tot 2004	• Gemeente • Proj. Ontw. • Ondernemers	• Economische structuurversterking vissershaven • Herontwikkeling tot aantrekkelijk

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Laakhaven West/Petroleumhaven	EV2	Stad	• 770 parkeerplaatsen • 300 woningen		tot 2005	• Gemeente • Proj.Ontw. • Ondernemers	werk-, woon- en verblijfsgebied
			• 103.000m² bedrijven • 36.000m² kantoren • 1075 parkeerplaatsen • 13.000m² showroom				• Ontwikkelen van gebieden tot grootstedelijke bedrijventerreinen met grote aantrekkingskracht
RandstadRail en Agglonet	B7	Regio	• HOV ZuidWest en Kijkduin naar Centrum aansluitend op Randstadrail richting Voorburg-Zoetermeer-Pijnacker		tot 2010	• Gemeente • HTM • NS	• Oplossen knelpunten in weginfrastructuur • Bevorderen bereikbaarheid, doorstroming en comfort OV • Creëren van laaggeschoolde werkgelegenheid in stad zelf
Herstructureringswijken Zoetermeer	KWL10	Stad	• 6.450 woningen • Palenstein (hoog) • Meerzicht (hoog)		tot 2010	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Kwalitatieve verbetering woonwijken • Voorkomen segregatie
Herstructureringswijken Leidschendam	KWL10	Stad	• 3.850 woningen		tot 2010	• Gemeente	• Kwalitatieve verbetering

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Herstructureringswijken Rijswijk	KWL10	Stad	• Prinsenhof (hoog) • De Heuvel		tot 2010	• Corporaties • Bewoners	• woonwijken • Voorkomen se- gregatie
			• 10.000 woningen • Te Werve • Kleur- en Artiesten- buurt • Steenvoorde Zuid • Muziekbuur			• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Kwalitatieve verbetering woonwijken • Voorkomen se- gregatie
			• 6.000 woningen • 't Loo • Bovenveen			• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Kwalitatieve verbetering woonwijken • Voorkomen se- gregatie
			Stadsregio Rotterdam				
Herstructurering en stads- vernieuwing woonwijken Schiedam	KWL10	Stad	• 3.050 sloop • 1.553 verbetering • 2.021 renovatie • Centrum • Nieuwland (11.500 won.) • Groenoord (samen met N.)	f238 mln. tot 2018	tot 2018	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Het verbeteren van de kwaliteit van woning en woonomgeving • Nieuwe strate- gieën in voor- raadbeleid
Herontwikkeling Rivierzone Schiedam-Vlaardingen	EV2	Stad	• Behoud bestaande werkgelegenheid		tot 2010	• Gemeente • Bedrijven	• Het versterken van de economi- sche mainport-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			- Betere benutting ruimte - Wonen - Recreatie			Havenbedrijf	functie Het verbeteren van het woon- en leefmilieu
Schieveste (Schiedam)	EV1	Stad	140.000 tot 180.000 m² kantoorruimte - Tussen A20 en spoorlijn/metro		tot 2010	- Gemeente - NS	Creëren zichtlocatie voor hoogwaardige kantoren
Vijfsluizen (Schiedam)	EV1	Stad	16 ha.		Tot 2005	Gemeente	Locatie voor kantoren met zichtlocatie en bedrijfsmatige activiteiten (handel, lichte industrie, logistiek en distributie)
TramPlus	B7	Regio	- T9 Rotterdam-Schiedam-Noord - T10 Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen - T11 Vlaardingen C.-Schiedam C.	light-rail	tot 2005	- Gemeenten - RET	- Komen tot kwaliteit, betrouwbaarheid en hoge snelheid in openbaar vervoer - Opzetten hoofdverbindingen
Beneluxlijn (Rotterdam-Hoogvliet via Schiedam)	B7	Regio	Marconiplein-Schiedam-Pernis-	Metro f1,6 mrd.	tot 2005	Gemeenten	Sluiten metro-ring Rotterdam

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
De Rits Schiedam-Vlaardingen	EV4	Stad	Hoogvliet		tot 2010	• RET	• Hoogwaardig openbaar ver- voer
			• 11,8 km.				
			• 38 ha. Grondgebon- den wonen			• Gemeente • RWS • RET	• Het ondertunne- len van de nog aan te leggen A4
A4-Noord	B1	Zuidvl.	• 2 ha. Groen		tot 2010		
			• 1,7 ha. Winkels en app.			• Corporaties • Bewoners	• Het samensme- den van twee stadswijken en daar een meer- kwaliteit aan- geven
			• 1,5 ha. kantoren • 3 ha. voorzieningen • 4 ha. woon-werk wo- ningen				
Bedrijvenlocatie Hoeksche Waard (Midden met A4)	B1	Zuidvl.	• Snelweg Delft- Schiedam		tot 2010	• Gemeenten • RWS	• Aanleg ontbre- kende schakel tussen A4 bij Kruithuisweg en Beneluxplein
			• 500 ha.				
			• Bovenregionale en transportasgeoriën- teerd bedrijventerrein			• Gemeente • Provincie • Bedrijven	• Voorzien in de ruimtebehoefte van haven- afgeleide en transportas- georiënteerde bedrijvigheid
Centrummanagement Schiedam	EV4	Stad	• winkels • wonen		tot 2005	• Gemeente • Winkeliers	• Verbeteren van het economisch functioneren van

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• recreatie				het kernwinkel-apparaat in de Schiedamse binnenstad
Herontwikkeling Zuidvleugel Schiedam	EV2	Stad	• 450-600 woningen • kleinschalige bedrijvigheid • stedelijke omgeving	f 5,5 mln.	tot 2003	• Gemeente • Bedrijven	• Herstructurering voormalig binnenstedelijk stadsindustriegebied
Herstructurering Hellevoetsluis	KWL10	Stad	• meerdere wijken • sloop, nieuwbouw, verkoop, bedr.-verplaatsing		tot 2010	• Gemeente • Corporaties	• Betreft een groot deel van de wijken.
Herstructurering Capelle a/d IJssel	KWL10	Stad	• 1000 woningen • verbetering, sloop, nieuwbouw, woonomgeving, wijkontsluiting (in relatie met winkelcentrum)		tot 2010	• Gemeente • Corporaties	• Herstructurering van Middelwatering-West (gefaseerde aanpak)
Herstructurering Maassluis	KWL10	Stad	• 981 verbeteren • 1.248 slopen • 1.724 nieuwbouw	woningen	tot 2010	• Gemeente • Corporaties	• Veelal slechte stedenbouwkundige kwaliteit (16 projecten) • Beheer- en sociale problemen
Herstructurering Spijkenisse	KWL10	Stad	• woningverbetering, sloop, nieuwbouw,	4 locaties	tot 2010	• Gemeente • Corporaties	• Eenzijdige opbouw woningty-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			stedenbouwkundige aanpassingen, winkelcentrum				pen
Herstructurering Vlaardingen	KWL10	Stad	woningverbetering, sloop/nieuwbouw	9 locaties (met 2 plannen > 1000 won.)	tot 2010	- Gemeente - Corporaties	- stedenbouwkundige problemen - Verbeteren winkelcentrum - Eenzijdige opbouw - Vooraf gestapelde woningen zonder lift
Herstructurering Rozenburg	KWL10	Stad	- naoorlogse locaties - woningverbetering - circa 600 woningen	5 locaties	tot 2010	- Gemeente - Corporaties	Aanpassen van de heersende eenzijdigheid in de opbouw van de wijken
Maasvlakte 2	EV1	Zuidvl.	2.000 ha. haventerrein - containers, chemie, distributie 750 ha. natuurgebied	circa f8 mrd.	tot 2035	- Gemeente - Havenbedrijf - Rijk	- Versterken mainportfunctie - Uitbreidingsruimte bedrijven
Stadsvernieuwing Rotterdam	KWL9	Stad	Oude Noorden, Delfshaven e.o. en Feyenoord e.o.		tot 2010	- Gemeente - Bewoners	Aanpakken van wijken die onevenredig veel te maken hebben met sociale en

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Herstructurering naoorlogse wijken Rotterdam	KWL10	Stad	• Hoogvliet • IJsselmonde		tot 2010	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• economische problemen • Kwalitatief opwaarderen van de wijken en het tegengaan van segregatie
HSL	B7	Zuidvl.	• Rotterdam-Schiphol		tot 2010	• Gemeenten	• Internationale bereikbaarheid
HOV-as Zuidplein-Drechtsteden (Ridderkerklijn)	B7	Regio	• Verbinding met Drechtsteden	light-rail	tot 2010	• Gemeenten • RET	• Hoogwaardig openbaar vervoer realiseren
Randstadrail	B7	Zuidvl.	• R'dam-Den Haag en R'dam-Zoetermeer	light-rail	tot 2010	• Gemeenten • Vervoerbedrijven	• Koppelen stadsvervoernetten op regionaal niveau
Betuwelijn	B7	Zuidvl.	• Rotterdam-Duitsland	NS-spoor	tot 2010	• Gemeenten • NS • Rijk	• Achterlandverbinding voor de Rotterdamse havens
Nieuwe inrichting Rotterdam Airport	EV2	Zuidvl.	• Herinrichting Vliegveld		tot 2010	• Gemeente • Schiphol	• Instandhouding als zakenluchthaven met een levensvatbare exploitatie en binnen strikte condities
Kop van Zuid	EV2	Stad	• Wonen • Kantoren		tot 2010	• Gemeente • Proj. Ontw.	• Herstructureren van oud havengebied en kwa-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• Voorzieningen				liteitsimpuls Rotterdam-Zuid
SGP Zoetermeer-Zuidplas	D12	Regio	• Recreatie • Groen netwerk		tot 2010	• Gemeente • Natuurorg. • Provincie	• Recreatieve verbindingen tussen en langs natuurgebieden
A13/A16	B6	Regio	• Verbinding tussen A13 en A16 langs Noordrand		tot 2010	• Gemeente • RWS	• Bestrijding congestie en betere geleiding auto-verkeer
VINEX-bouwprogramma	VINEX	Regio	• 53.000 woningen • BSG R'dam (16.000) • BSG regio (12.000) • Smitshoek (9.000) • Noordrand I (3.000) • Noordrand II en III (8.000) • Nesselanden (5.000)		tot 2010	• Gemeenten • Proj. Ontw. • Rijk	• Voorzien in de woningbehoefte
Herstructurering haven- terreinen Rotterdam	EV2	Stad	• Relatie tussen stad en haven verbeteren. Bij Delfshaven, Charlois en Feyenoord		tot 2010	• Gemeente • Havenbedrijf	• Herstructureren terreinen en andere functies in havengebied
Rotterdam CS/HST	EV3	Zuidvl.	• Nieuw station / reis-		tot 2010	• Gemeente	• Aanpassen hui-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Binnenstad Rotterdam	EV4	Stad	voorzieningen			• NS	dige te kleine station en herinrichten omgeving
			• 200.000m² kantoren • 40.000m² onderwijs • minimaal 3.000m² winkels • 2.000 woningen				
			• Realiseren clusters • Zoneren hoogbouw	tot 2010	• Gemeente • Ondernemers	• Het creëren van een kritische massa en voldoende draagvlak om de aantrekkelijkheid te genereren van een beweeglijke stad	
			• Inrichten openbaar gebied • Intensiveren woonfunctie • Manipuleren verkeer		• Corporaties • Bewoners		
<i>Leidse Regio</i>							
Herstructurering Leiden Noord	KWL10	Wijk	• Stimuleren werkgelegenheid • Woningdifferentiatie • Veiligheid • Voorzieningen • Sociale samenhang	Wijkontwikkelingsplan	tot 2010	• Gemeente • Corporaties • Bewoners	• Structureel verbeteren van het functioneren van de wijk in de toekomst en het tegengaan van ongewenste ontwikkelingen op de langere termijn
Nieuwbouw	VINEX	Regio	• 11.000 woningen		tot 2010	• Gemeente	• Voorzien in de regionale wo-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• Voorhout (1.600) • Leiderdorp (?) • BSG (?)			• Proj.Ontw.	ningbehoefte
Leiden Centraal/AZL/Rijnfront	EV1, EV4	Stad/Regio	• Kantoren • Medische verzorging • Voorzieningen		tot 2005	• Gemeente • AZL • RUL • Proj. Ontw.	• Upgrading beeld van Leiden vanuit station • Voorzien in kantoorruimte
Spoorontwikkelingszone Leiden	EV2	Stad	• Kantoren • Herinrichting • Wonen • Bedrijfsruimte		tot 2010	• Gemeente • NS • Proj. Ontw.	• Benutten potentieel aan ruimte langs spoor • Voorzien in bedrijventerrein, kantoorruimte en woonbehoefte
Ontwikkelingsgebied Leiden Lammenschans	EV4	Stad	• Kantoren • Wonen • Herinrichting		tot 2010	• Gemeente • NS • Proj. Ontw.	• Nieuwe ontwikkelingsas Centrum-Lammenschans • Herstructurering bedrijventerrein
Versterking Binnenstad Leiden	EV4, EV5	Stad	• Herinrichting • Wonen • Voorzieningen		tot 2005	• Gemeente • Ondernemers	• Het versterken van de binnenstedelijke functies
Rijn Gouwe lijn	B7	Regio	• Light-rail verbinding		tot 2010	• Gemeenten	• Hoogwaardig

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
			• Noordwijk-Katwijk-Rijnsburg-Oegstgeest-Leiden-Leiderdorp-Alphen a/d Rijn-Gouda			• Vervoerbedrijven	• Openbaar Vervoers Bollenstreek-Leidse Regio • Verbeteren kwaliteit openbaar vervoer
Oostflank Leiden	D12	Regio	• Natuurontwikkeling • Recreatie			• Gemeente • Provincie • Natuurorg.	• Afronden stadsrand en vergroten recreatie mogelijkheden en natuurontwikkeling
Revitaliseren bedrijventerreinen Sassenheim	EV2	Lokaal	• Jaglustkade		tot 2010	• Gemeente • Bedrijven	• Behalen van ruimtewinst • Verbeteren van de ontsluiting
Revitaliseren bedrijventerreinen Noordwijkerhout	EV2	Lokaal	• Delfweg		tot 2010	• Gemeente • Bedrijven	• Behalen van ruimtewinst • Verbeteren van de ontsluiting
Herontwikkeling Boulevard Noordwijk	EV5	Lokaal	• Aanpak stedenbouwkundige structuur • Verkeersafwikkeling		tot 2010	• Gemeente • Bedrijven • Proj. Ontw.	• Nieuwe impuls aan boulevard
Herontwikkeling Haven Katwijk	EV4	Regio	• Toeristisch gebruik van de haven verbeteren		tot 2010	• Gemeente • Horeca	• Impuls geven aan toerisme langs de boulevard/ in de ha-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Opwaarderen winkelcentra (Lisse, Sassenheim, Hillegom, Noordwijk, Noordwijkerhout)	EV4	Lokaal	• Renovatie en uitbreiding van winkelcentra		tot 2010	• Gemeente • Detailhandel • Proj. Ontw.	ven • Verbeteren van de verzorgingsfunctie en de kwaliteit van het winkelgebied
Omleiding Hillegom	B6	Regio	• Randweg		tot 2010	• Gemeente • Rijkswaterstaat	• Weren van vrachtverkeer uit het centrum
Landschapsbeleidsplan	D12	Regio	• Diverse projecten in de Duin- en Bollenstreek	f45 mln.	tot 2010	• Gemeenten • Provincie • Agrarische sector • Natuurorganisaties • Waterschappen	• Behoud en versterking van natuur- en landschapswaarden onder andere door aanleg van een groen casco
IOP Glastuinbouw	D12	Regio	• Uitplaatsen van glastuinbouwbedrijven	f150 mln.	tot 2015	• Gemeenten • Glastuinbouw	• Uitplaatsen van glastuinbouwbedrijven uit Bollengebied
Recreatief Netwerk	D12	Regio	• Aanleg stelsel van recreatieve verbindingen		tot 2010	• Gemeenten • Diverse partijen	• Aanleg van een toeristisch-recreatief netwerk en knooppunten
Intensivering stedelijk gebied	KWL10, EV5, D13	Lokaal	• Verdichten kernen in Duin- en Bollenstreek		tot 2010	• Gemeenten • Proj. Ontw.	• Intensivering van ruimte binnen vastgestelde bebouwings-

Project	Type	Schaal	Opgave	Eenheid	Periode	Betrokkenen	Doel project
Sanering wegverkeers- lawaai	D15	Lokaal	• Gevelisolatie- projecten			• Gemeenten • Aannemers	contouren, met name t.b.v. wo- ningbouw • Sanering van wegverkeers- lawaai op gevels woningen

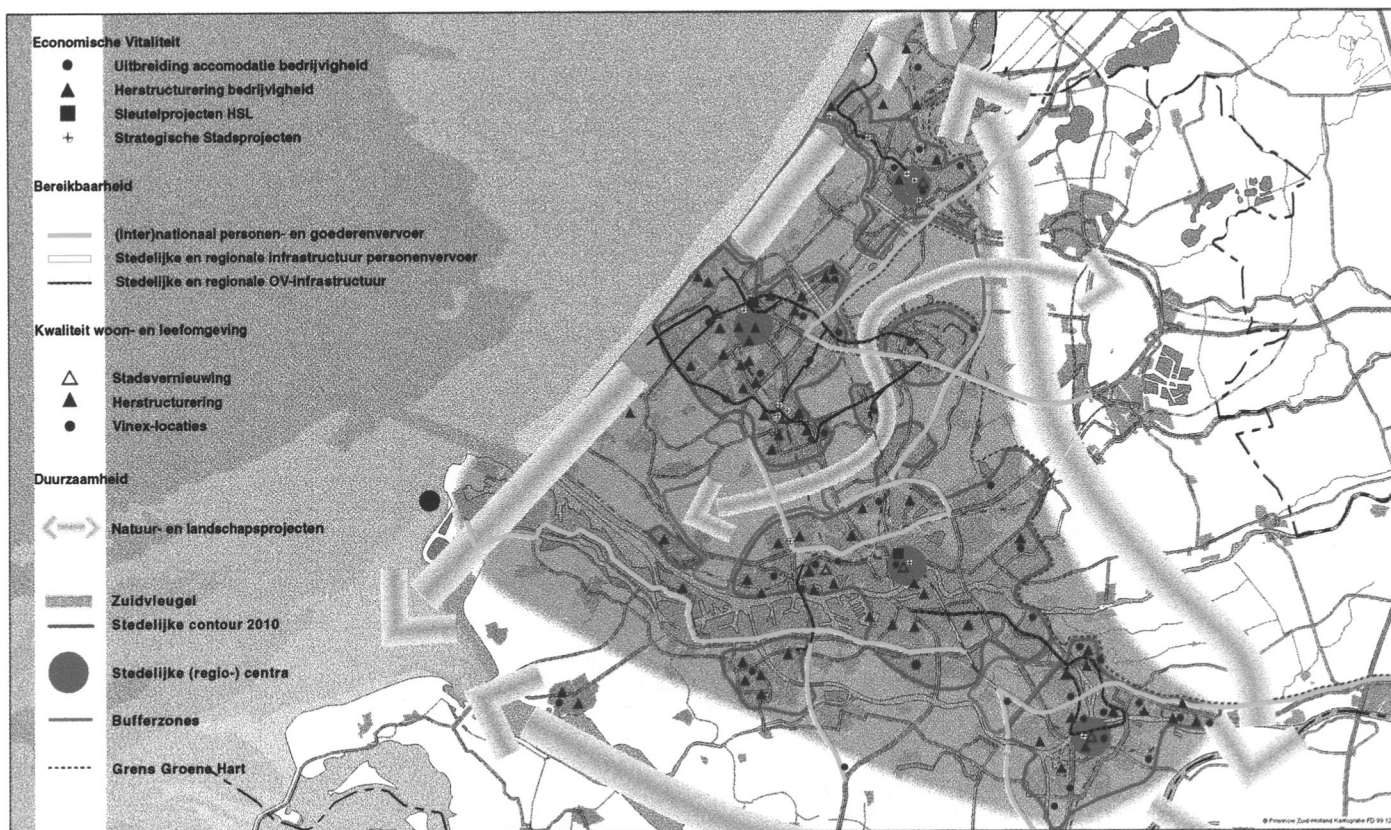
BIJLAGE 2

PROJECTEN BINNEN DE ZUIDVLEUGEL

Tot 2010 worden er tientallen strategische ruimtelijke projecten uitgevoerd en bijbehorende investeringen gedaan in de Zuidvleugel. De geanalyseerde projecten in dit onderzoek zijn ingedeeld in vier thema's. In kaart B1 worden alle projecten aangegeven. Het belangrijkste onderdeel van het onderzoek betreft het bepalen van de geografische reikwijdte van de verschillende projecten. Deze kan lokaal, regionaal of provinciaal/nationaal zijn. In de afbeeldingen B2 tot en met B5 wordt de geografische reikwijdte van de projecten per thema (achtereenvolgens economische vitaliteit, bereikbaarheid, kwaliteit woon- en leefomgeving en duurzaamheid) aangegeven.

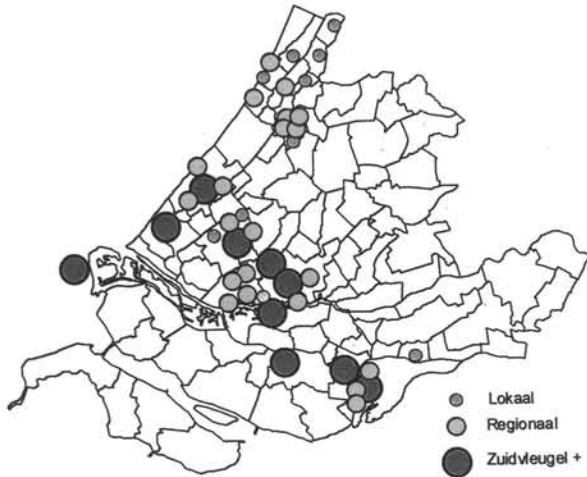
In de afbeeldingen B6 tot en met B8 worden voorbeelden gegeven van het relatieve effect dat projecten kunnen hebben op verschillende functies binnen de Zuidvleugel. Deze functies betreffen arbeid (laag- en hooggeschoold) en wonen. De verschillende projecten dienen zoveel mogelijk positieve effecten te hebben op deze functies. Dat effect kan negatief zijn (-), klein (+) of groot (++). In deze bijlage wordt een grafische weergave getoond van hetgeen uit de tabellen in hoofdstuk vier volgt. In de afbeeldingen B6 en B7 is het relatieve effect van projecten in het kader van de economische vitaliteit op laag- en hooggeschoolde arbeid weergegeven. Het stimuleren van werkgelegenheid is een belangrijk doel van deze projecten. In afbeelding B8 is het relatieve effect van projecten in het kader van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving op de woningmarkt aangegeven. Het gaat hierbij met name om het voorzien in woonbehoeften.

Afbeelding B1 Projecten stedelijke vernieuwing





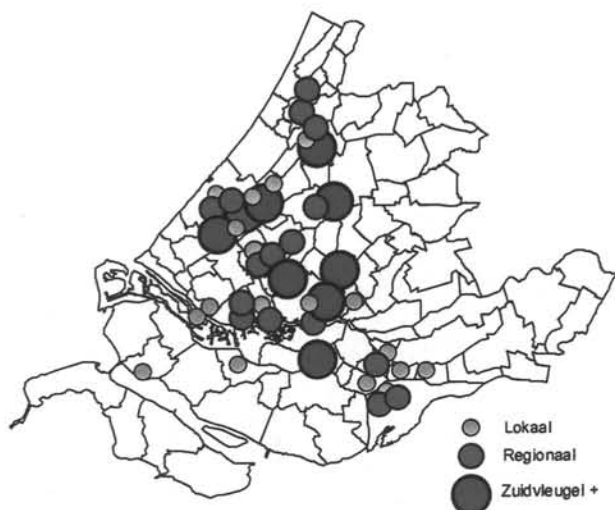
Afbeelding B2 De geografische reikwijdte van investeringen in het kader van de economische vitaliteit



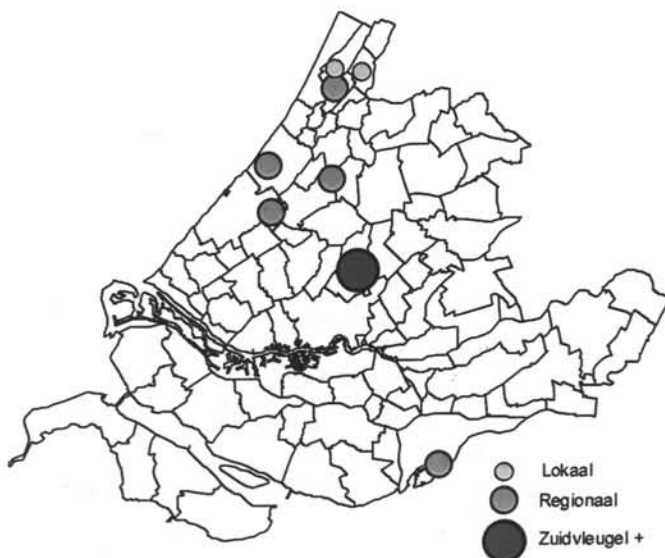
Afbeelding B3 De geografische reikwijdte van investeringen in het kader van de bereikbaarheid



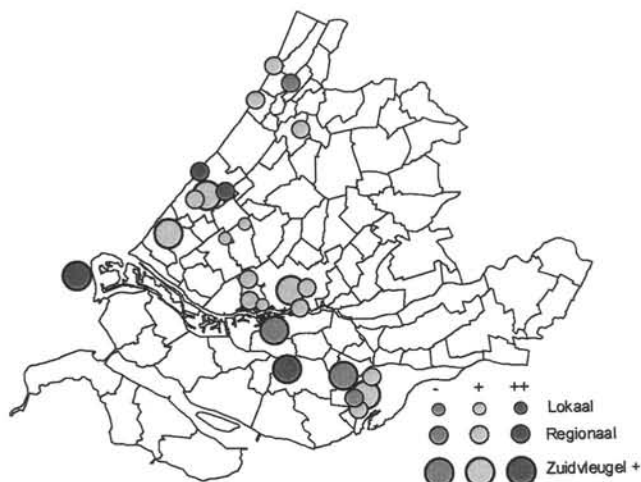
Afbeelding B4 De geografische reikwijdte van investeringen in het kader van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving



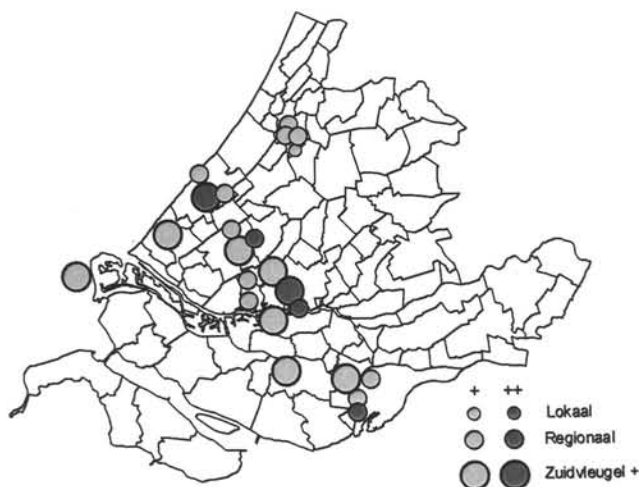
Afbeelding B5 De geografische reikwijdte van investeringen in het kader van de duurzaamheid



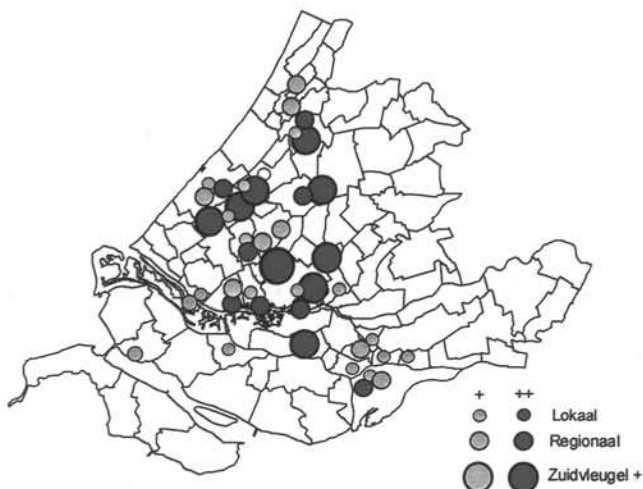
Afbeelding B6 Het relatieve effect van investeringen in het kader van de economische vitaliteit op de toename van de laaggeschoolde werkgelegenheid



Afbeelding B7 Het relatieve effect van investeringen in het kader van de economische vitaliteit op de toename van de hooggeschoolde werkgelegenheid



Afbeelding B8 Het relatieve effect van investeringen in het kader van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving op de toename van het woningaanbod



VERSCHENEN IN DE SERIE STEDELIJKE EN REGIONALE VERKENNINGEN

1. E. Louw, 'Vastgoedmarkt en ruimtelijke spreiding van kantoren, literatuurverkenning en hypothesevorming'
1993/130 blz./ISBN 90-6275-865-7/f 35,-
2. L. Quist, 'Randstad Overleg Ruimtelijke Ordening, een onderzoek naar interprovinciale samenwerking'
1993/145 blz./ISBN 90-6275-875-4/f 40,-
3. H. Priemus en H. van der Wusten, 'Ruimtelijke en bestuurlijke inrichting van de Randstad'
1993/215 blz./ISBN 90-6275-873-8/f 56,-
4. J. van der Heijde, 'Doorwerking van de VINEX op provinciaal niveau, ruimtelijk beleid, woningbouw en bedrijfslocaties'
1994/173 blz./ISBN 90-6275-913-0/f 42,50
5. E. Louw, 'De vastgoedmarkt op locatie, processen bij de realisatie van kantorenlocaties'
1994/136 blz./ISBN 90-407-1024-4/f 37,50
6. P.J. Boelhouwer, H.M. Kruijthoff en H. Priemus, 'Beleid voor de grote stad in de toekomst'
1995/242 blz./ISBN 90-407-1172-0/f 70,-
7. E. Louw, H. Olden en H. Priemus, 'Op weg naar herontwikkeling van de Plaspoelpolder'
1996/69 blz./ISBN 90-407-1231-8/f 20,-
8. E. Kalle, H. Kruijthoff, V. Breuking en R. Teule, 'Zorg om naoorlogse stadsvernieuwingswijken'
1996/199 blz./ISBN 90-407-1340-5/f 35,-
9. B. den Hollander, H. Kruijthoff, R. Teule, 'Woningbouw op VINEX- locaties: Effect op het woon-werkverkeer in de Randstad'
1996/213 blz./ISBN 90-407-1346-4/f 55,-
10. R. Teule, 'Inkomen, doorstromen en uitsorteren: arm en rijk op de Nederlandse grootstedelijke woningmarkt'
1996/333 blz./ISBN 90-407-1345-6,f 90,-
11. J.W. Konings, H.M. Kruijthoff, C. Maat, 'Woningdichtheid en mobiliteit. Woon-werkverkeer op nieuwbouwlocaties in de provincie Noord-Brabant'
1996/113 blz./ISBN 90-407-1394-4/f 33,50

12. E. Louw, 'Kantoorgebouw en vestigingsplaats. Een geografisch onderzoek naar de rol van huisvesting bij locatiebeslissingen van kantoorhoudende organisaties' 1996/246 blz./ISBN 90-407-1395-2/f 65,-
13. E. Kalle en R. Teule, 'Voortdurende zorg om stadsvernieuwing' 1997/ISBN 90-407-1414-2/f 25,-
- 13a. E. Kalle en R. Teule, 'Voortdurende zorg om stadsvernieuwing: bijlagen boek' 1997/ISBN 90-407-1413-4/f 25,-
14. H. Priemus, E. Kalle, R. Teule, 'De stedelijke investeringsopgave: naar vitale, ongedeelde en duurzame steden in Nederland' 1997/ISBN 90-407-1457-6/f 55,-
15. B.W. Lambregts en M. Spaans, 'Ontwikkeling en financiering van publiek stedelijk vastgoed in België, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië' 1997/ISBN 90-407-1637-4/f 35,-
16. H. Priemus, R.C. Kloosterman, B.W. Lambregts, H.M. Kruythoff, J. den Draak, 'De stedelijke investeringsopgave 1999-2010 gekwantificeerd. Naar economische vitaliteit, bereikbaarheid, sociale cohesie en duurzaamheid' 1998/ISBN 90-407-1706-0/f 115,-
- 16a. H. Priemus, R.C. Kloosterman, B.W. Lambregts, H.M. Kruythoff, J. den Draak, 'De stedelijke investeringsopgave 1999-2010 gekwantificeerd. Samenvatting' 1998/ISBN 90-407-1707-9/f 10,-
17. H. Priemus, I. van Aalst, E. Louw, 'Implicaties van een vrije grondmarkt en een intensieve stedelijke herstructurering. Nederland 2030 revisited' 1998/ISBN 90-407-1744-3/f 32,50,-
18. H. Priemus en C. Maat, 'Ruimtelijk en mobiliteitsbeleid: interactie van rijksinstrumenten' 1998/ISBN 90-407-1788-5/f 27,50
19. I. van Aalst, B.W. Lambregts en R.C. Kloosterman, 'Groene ambities in de complete stad: de G21 doorgemeten', 1998/ISBN 90-407-1811-3/f 42,50
20. J.J. Harts, C. Maat en M. Zeijlmans van Emmichoven, 'Meervoudig stedelijk ruimtegebruik. Methode en analyse' 1999/ISBN 90-407-1835-0/f 47,50





3029007

Stedelijke vernieuwing staat bij de rijksoverheid en bij de steden zelf volop in de belangstelling. De aandacht op het tussenliggende niveau, het regionale, ontbreekt. Dat is opmerkelijk, omdat veel ingrepen in het stedelijke gebied directe gevolgen hebben voor de randgemeenten of zelfs voor een hele provincie. Omgekeerd kunnen ook investeringen in het buitengebied consequenties hebben voor de stad. In dit rapport staan ruimtelijke investeringen in de Zuidvleugel van de Randstad centraal. In opdracht van de provincie Zuid-Holland zijn alle bekende projecten in het kader van stedelijke vernieuwing, maar ook infrastructurele, economische en groenprojecten geïnventariseerd en op hun lokale en (boven)regionale effecten beoordeeld. Dit rapport biedt de provincie de basis voor een visie op strategische ruimtelijke investeringen, verschaft zicht op de mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidvleugel te verbeteren en geeft een handvat voor een betere coördinatie tussen steden en stadsgewesten.



ONDERZOEKSINSTITUUT OTB
TECHNISCHE UNIVERSITEIT DELFT

ISBN 90-407-1911-X



9 789040 719110