

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN
VERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS



DE ONTWIKKELING VAN
HET WESTEN DES LANDS

TOELICHTING



**DE ONTWIKKELING VAN HET
WESTEN DES LANDS**

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN

WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS

DE ONTWIKKELING
VAN HET
WESTEN DES LANDS

TOELICHTING



STAATSDRUKKERIJ UITGEVERIJBEDRIJF

JUNI 1958

INHOUD

Hoofdstuk	Blz.
I. WORDING EN HUIDIGE KENMERKEN VAN HET WESTEN	7
1. HET STUDIEGEBIED	7
2. BODEM EN BODEMGEBRUIK	9
Ontstaan en ligging	9
Bodemgebruik; delfstoffen	14
Klimaat	15
3. DE MENSELIJKE NEDERZETTINGEN	17
Opkomst van de steden	17
Opkomst van de Randstad Holland	19
Het Westen als concentratiegebied	26
4. BESTAANDE PLANNEN EN DENKBEELDEN VOOR HET WESTEN DES LANDS	30
II. KRACHTEN EN TEGENKRACHTEN	36
III. VERKENNING VAN DE TE VERWACHTEN BEVOLKINGSONTWIKKELING OMSTREEKS 1980	47
1. UITGANGSPUNT EN METHODEN	47
2. RAMINGEN VOOR HET WESTEN ALS GEHEEL	50
3. RAMINGEN VOOR DE ONDERDELEN VAN HET WESTEN	52
4. CONFRONTATIE MET ANDERE BENADERINGEN	56
IV. DE RANDSTAD	58
1. HET RUIMTELIJK PROBLEEM IN HET WESTEN	58
2. OPBOUW VAN DE RANDSTAD	58
3. HET VRAAGSTUK VAN DE MILJOENENAGGLOMERATIE	61
4. HET STEDEBOUWKUNDIGE TOEKOMSTBEELD	64
Ruimte bewaren voor latere groei	64
Behoud van een centrale ruimte van groot formaat	64
Geleding van de stedelijke ring	66
Gevolgen voor de capaciteit tot opnemng van de bevolkingsaanwas	69
Wenselijkheid van uiterwaartse expansie	72
5. ECONOMISCHE ASPECTEN	73
6. ASPECTEN VAN MILITAIRE EN CIVIELE VERDEDIGING	76
V. WERKGEBIEDEN	78
1. AGRARISCHE SECTOR	78
2. HAVENS EN INDUSTRIËLE WERKGEBIEDEN	81
3. DIENSTENSECTOR	86
VI. WOONGEBIEDEN	89
1. HET WONEN	89
2. BEHOEFTE EN MOGELIJKHEDEN VOOR DE WOONGEBIEDEN	93
Noordoostelijke conurbatie	94
Stedengroep om het Noordzeekanaal	94
Agglomeratie Amsterdam	97
Zuid-Kennemerland en IJmond	99
Zaanstreek	99
Gooise agglomeratie	99
Overzicht stedengroep om het Noordzeekanaal	101
Stedengroep Utrecht en Heuvelrug	102

Hoofdstuk	Blz.
Zuidwestelijke conurbatie	103
<i>Stedengroep 's-Gravenhage-Delft-Leiden</i>	104
<i>Maas- en Merwedesteden</i>	110
<i>Agglomeratie Rotterdam</i>	111
<i>Merwedesteden</i>	112
VII. NATUURBESCHERMING, RECREATIE, VREEMDELINGENVERKEER	113
1. LANDSCHAPS- EN STEDESCHOON; NATUURBESCHERMING	113
2. RECREATIE EN VREEMDELINGENVERKEER	115
<i>Balans van in- en uitgaande stromen</i>	118
<i>Opnamegebieden</i>	119
<i>Wensen voor de ruimtelijke plannen</i>	122
<i>Het strand en de duinen</i>	122
<i>Het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug</i>	124
<i>Watersportgebieden en oeverlanden</i>	125
<i>Zuiderzeewerken en Deltawerken</i>	126
<i>Het polderland</i>	127
<i>Verkeersvoorzieningen</i>	127
<i>De steden</i>	128
VIII. VERKEER EN ENERGIETRANSPORT	129
1. WATERVERKEER	129
2. RAILVERKEER	132
3. WEGVERKEER	135
4. LUCHTVERKEER	141
5. ENERGIETRANSPORT	143
IX. WATER EN LUCHT	144
1. WATERHUISHOUDING	144
2. DRINKWATERVERZIEIENING	145
3. ZUIVERHEID VAN DE LUCHT	145
X. AANBEVOLEN ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR 1980	147
1. KARAKTER EN STREKKING	147
2. GRONDGEDACHTEN	148
3. UITWERKING	148
XI. UITWERKING EN UITVOERING	151
1. UITWERKING VAN BESTEMMINGEN	151
2. GRONDPOSITIEK	151
3. MAATREGELEN IN DE SFEER VAN DE UITVOERING	152
4. FINANCIERING	154
5. MAATREGELEN OP BESTUURSGBIED	155
6. SPOEDIGE BESLISSINGEN GEBODEN	159
XII. VOORTZETTING VAN HET ONDERZOEK	160

HOOFDSTUK I. WORDING EN HUIDIGE KENMERKEN VAN HET WESTEN

1. HET STUDIEGEBIED

De studie heeft betrekking op het „Westen des Lands”. Dit begrip, hoezeer langzamerhand ook ingeburgerd, vraagt nadere bepaling.

In zuiver geografische zin omvat het Westen de delen van het land langs de Hollandse en Zeeuwse kust. Deze vallen ongeveer samen met het gebied van de oude zeeprovincies. Intussen is reeds onder de Republiek het accent meer en meer komen te liggen in het centrale — Hollandse — deel van de westelijke kuststrook. In de moderne tijd heeft deze toestand zich geconsolideerd en de komende ontwikkeling trekt deze lijn nog verder door. De vraagstukken, waaraan bij de opdracht aan de Commissie is gedacht, concentreren zich in eerste instantie om het gebied van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal met wat daartussen ligt.

Tegenover deze beperking van het geografische begrip staat naar de landzijde — Utrecht — een verruiming. Sinds de opkomst van de Hollandse steden was dit gebied buiten het zwaartepunt van de ontwikkeling komen te liggen. In de huidige eeuw is het echter weder zodanig naar voren gekomen, dat het deel heeft gekregen aan de uitgroei van de westelijke stedenkrans en daarvan in feite een onderdeel begint uit te maken. De Randstad Holland heeft daarmee naast de reeds vroeger opgekomen polen in het Hollandse gebied ook een snelgroeiende pool gekregen in de stad Utrecht en omgeving, met de agglomeraties in het Gooi als verbindende schakel. In deze zin behoort thans ook Utrecht tot „het Westen”.

Hiermede is de ontwikkeling uiteraard nog niet tot staan gekomen. Er is op verschillende punten een expansie van de stedenkrans in uitwaartse richting aan de gang of in de komende periode te verwachten. Noordholland benoorden het Noordzeekanaal is aldus reeds in het groeiproces betrokken. Bij verdere uitvoering van de Zuiderzeewerken zal dit eveneens het geval worden met de zuidelijke IJsselmeerpolders, terwijl de uitvoering van het Deltaplan mogelijkheden zal meebrengen voor een uitgroei in het Zuidhollands-Zeeuwse eilandengebied en het aansluitende deel van Noordbrabant. Het begrip van het Westen zal zich dan ook in de toekomst ongetwijfeld nog verder verruimen.

Intussen moet voor het ogenblik een vaste omlijning worden aangenomen als grondslag voor de uit te voeren berekeningen. Daar het gewenst is hierbij van afgeronde eenheden uit te gaan, is als studiegebied in het algemeen gekozen het gezamenlijk gebied van de provincies Noord- en Zuidholland en Utrecht (vgl. de omgrenzing op de afb. 1). Binnen dit gebied zijn voor de statistische bewerkingen een aantal gemeenten onderscheiden, die om hun gemeenschappelijke specifieke kenmerken tot de Randstad Holland zijn gerekend. Bij de aanbevelingen voor de ruimtelijke ontwikkeling zullen voor zover nodig ook gebieden buiten deze grenzen worden betrokken. Dit geldt zowel voor het Westen als geheel als voor de Randstad.

Het studiegebied beslaat naar oppervlakte rond 21 % van Nederland en biedt woonplaats aan rond 48 % van de Nederlandse bevolking.

De bevolkingsdichtheid per km² bedraagt voor Nederland 329, voor het Westen 755 en voor de Randstad 2.391.

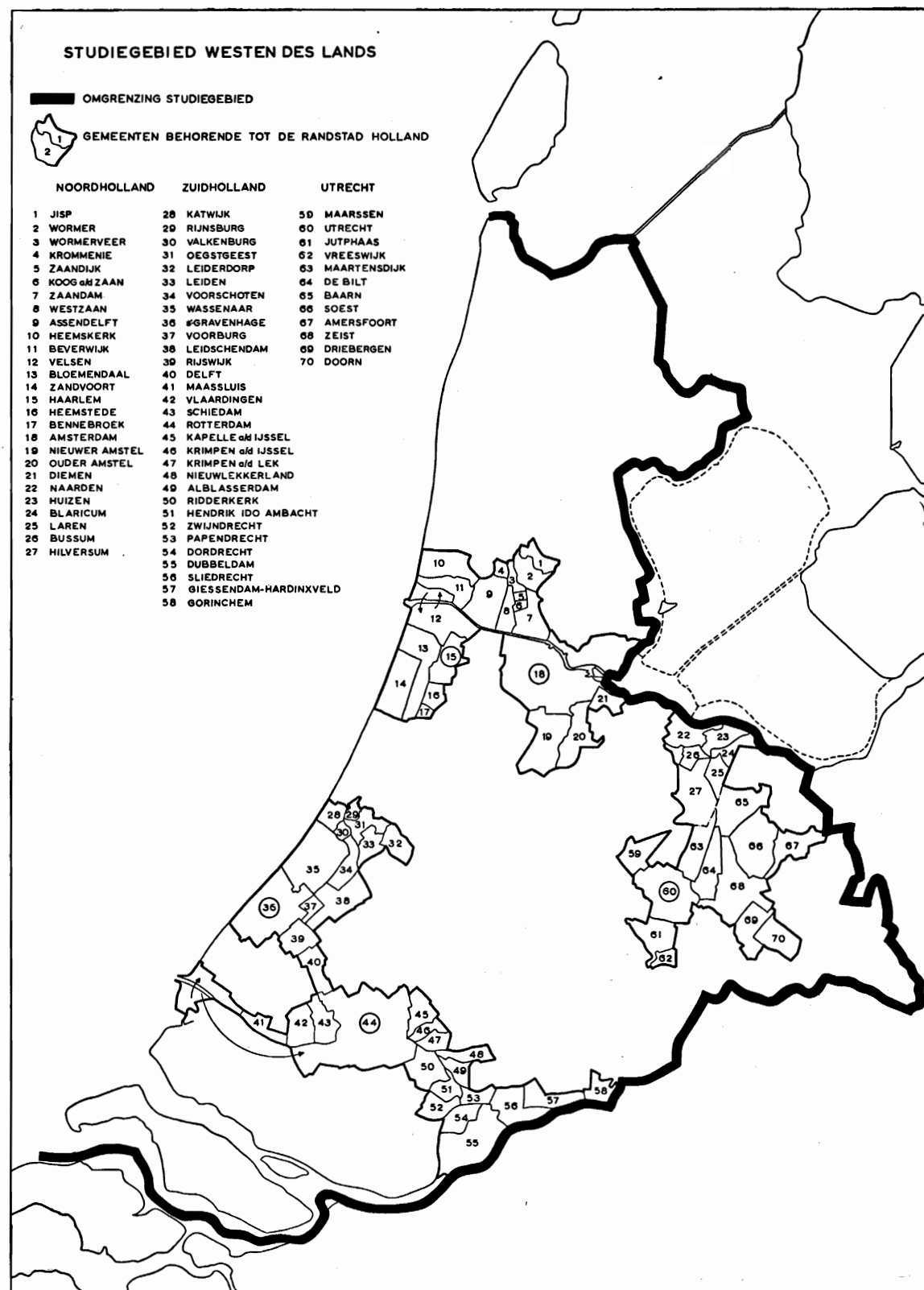
Het studiegebied valt naar de bestuurlijke indeling uiteen in 3 provincies en 351 gemeenten, waarvan er 71 tot de Randstad zijn te rekenen (vgl. nader tabel I.1).

De onderscheiding van de gemeenten in Randstadgemeenten en overige is gebaseerd op een aantal kenmerken, die geacht kunnen worden gezamenlijk het verstedelijkte karakter weer te geven ¹⁾. De gebieden die aldus bij de huidige toestand tot de Randstad zijn te rekenen, zijn mede op de afb. 1 aangeduid.

De indeling van het studiegebied in boezemgebieden is aangegeven op de afb. 2.

¹⁾ Deze kenmerken zijn

1. Aantal inwoners per km ² land	> 300	5. Overige handel	> 7
Percentage van de mannelijke beroepsbevolking in:		6. Verkeer	> 6
2. Landbouw, visserij en jacht	< 20	7. Krediet-, Bank- en Verzekeringswezen	> 1
3. Nijverheid	> 25	8. Overheidsdienst en Vrije Beroepen	> 6
4. Winkels	> 4	9. Onderwijs en Eredienst	> 1,5



Afb. 1

Tabel I.1. Provincies en gemeenten in het Westen

Provincies	Oppervl. land (km ²)	Bevolking (1 jan. '57) × 1000	Aantal gemeenten	waarvan Randstad		
				oppervl. land	bevolking (1 jan. '57) × 1000	Aantal gemeenten
Noordholland	2.632	1.995	120	619	1.526	27
Zuidholland	2.813	2.601	171	697	2.048	32
Utrecht	1.324	639	60	357	475	12
Westen des Lands	6.769	5.235	351	1.672	4.049	71

2. BODEM EN BODEMGEBRUIK

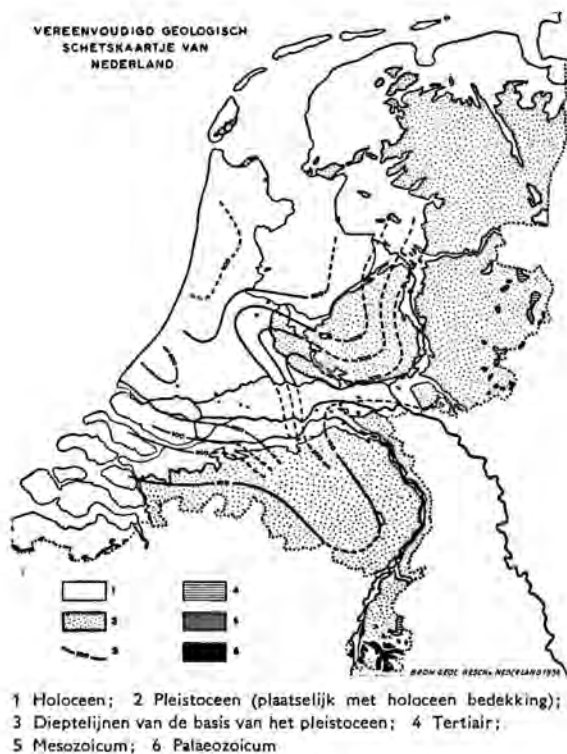
ONTSTAAN EN LIGGING

Het Westen des Lands behoort vrijwel in zijn geheel tot het holoceen (vgl. het geologisch schetskaartje, afb. 3). De basis van het pleistoceen duikt van het oosten naar het westen vrij snel weg. Het terrein bestaat dan ook voor een groot deel uit afzettingen van zee en rivieren, naast het veen en de duinen.

De strandwal, waarachter de vorming van het gebied zich kon voltrekken, vormde zich in hoofdzaak volgens het huidige beloop van de kustlijn nadat ongeveer 5.000 jaren voor Christus de verbinding van de Noordzee met de Atlantische Oceaan via het tegenwoordige Nauw van Calais opnieuw tot stand kwam. De achter de schoorwal gelegen vlakte werd aanvankelijk van tijd tot tijd door de zee overstroomd, waaraan de vorming van de oude zeeklei in het bodemprofiel is te danken. Naarmate de afsluiting van de zee door het aangroeien van de strandwal vollediger werd, drong in het achtergelegen gebied steeds meer zoet grondwater door. Dit schiep, tezamen met het destijds heersende klimaat, de voorwaarden voor het ontstaan van het veenland, dat bij de aanvang van de historische tijd vrijwel het gehele Westen overdekte.



Afb. 2



Afb. 3

gegeven zonder dat kunstmatige waterkering of waterlozing daarvoor nodig waren. Maar de uitbreiding van dit gebied was slechts mogelijk door een reeks van waterkeringswerken in de uitgestrekte moerassen achter de duinstrook. Na een stuksgewijs begin van verspreide, op zichzelf staande bedijkingen op kleine schaal, begonnen deze werken een grootser en meer gemeenschappelijk karakter te krijgen naarmate de stijging van de zeespiegel (of de daling van het land) zich sterker deden gevoelen en een betere verdediging tegen het water dringender maakten. Graaf Willem I bracht in zijn regeerperiode een doelbewust programma van landaanwinst door bedijking en waterschapsvorming tot uitvoering, waarin de IJssel en Lekstreek, de Grote Waard tussen de Merwede en de Brabantse zandgronden, Rijnland, Delfland en delen van Kennemerland, benevens enkele Zeeuwse eilanden waren opgenomen ¹⁾.

De latere eeuwen tonen een niet aflatende wisseling van landaanwinning en landverlies, dit laatste ten dele door overstromingsrampen zoals de St. Elisabethsvloed in 1421, maar anderdeels ook door vervening op grote schaal. De balans slaat echter met het verloop van de tijd meer en meer naar de landwinst over en in onze eeuw zetten de Zuiderzeewerken en het Deltaplan de kroon op dit werk.

Op de afbeelding 4 is te zien, hoe het versneden land van Noordholland door inpolderingen langzamerhand tot een groter geheel werd samengevoegd en uitgebreid. Omstreeks 1600 bevonden zich hier nog een groot aantal meren die in de volgende eeuwen zijn drooggelegd. Een sterk scheidend element bleef nog het in open verbinding met de Zuiderzee staande IJ, tot dit in het laatst van de 19e eeuw bij de aanleg van het Noordzeekanaal (geopend 1876) werd ingepolderd. In 1930 werd de Wieringermeer aan Noordholland toegevoegd en in de naaste toekomst zal de Markerwaard een aanzienlijke verdere landwinst opleveren.

Het tegenwoordige Zuidhollandse gebied is, met name in het zuidwesten, door aanwas en bedijking gegroeid van een samenstel van vele eilanden en stromen tot het complex van grote eilanden dat een eeuw geleden reeds ongeveer zijn huidige vorm had. De uitvoering van het Deltaplan zal ook hier nog enig land toevoegen, zij het op kleinere schaal dan bij de IJsselmeerpolders.

Toen de Romeinen in ons land kwamen, vonden zij langs de kust het (oude) duinlandschap en daarbinnen tot aan de stuwwallen van de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe een moerassig land, nagenoeg geheel met dicht houtgewas begroeid en doorsneden door rivieren. Reeds in die tijd begonnen de pogingen om het water te beugelen en daardoor de bewoonbaarheid van het gebied te verzekeren.

De Romeinen namen de bedijking van de grote rivieren ter hand en legden kanalen aan om hun strategische positie tegenover Germanië en Brittannië te versterken. De dijken vormden tevens de hoofdwegen, die ook in het natte jaargetijde begaanbaar bleven.

Na de Romeinse tijd grepen aan de zeezijde veranderingen plaats, die in de loop der eeuwen tot de vorming van het jonge duinlandschap leidden en de kust op den duur haar huidig ongeveer boogvormig beloop gaven. Binnen de bescherming van de duinen vormden de opeenvolgende geslachten het land zoals wij dat thans kennen.

De oude kern van het graafschap Holland, te weten de duin- en geestgronden en enkele hogere kleigebieden, heeft van de vroege middeleeuwen af gelegenheid tot menselijke bewoning

¹⁾ S. J. Fockema Andreae, Willem I en de Hollandse Hoogheemraadschappen. Wormerveer, 1954.

WEST-NEDERLAND IN :



■ BUITENDIJKSE GRONDEN

Afb. 4

LANDAANWINNING IN NEDERLAND
VAN DE 13e TOT DE 20e EEUW

LANDAANWINNING VAN 1200 TOT 1850
VOORGEKOMEN LANDAANWINNING
IN HET IJSSELMEER



Afb. 5

Ook in het Zuidhollandse gebied zijn in de verlopen eeuwen tal van meren drooggelegd. Daartegenover is hier, evenals in het aangrenzende Utrechtse gebied (Vinkeveen), in de moderne tijd de vervening nog plaatselijk voortgezet. Enkele nieuwe plassen danken daaraan hun ontstaan.

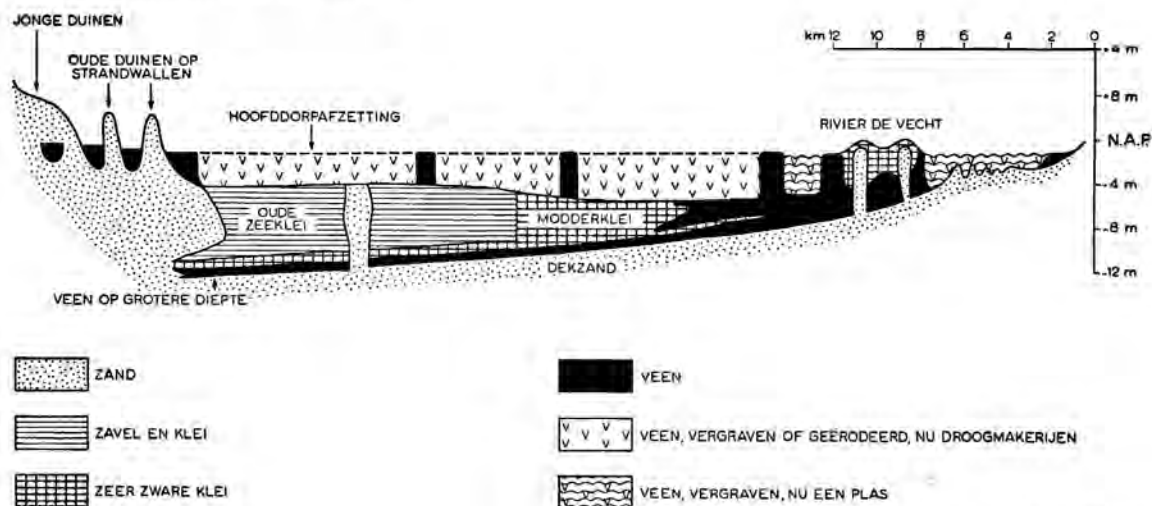
Een algemeen overzicht van de landaanwinningen sedert de 13de eeuw wordt gegeven op afb. 5.

Deze wordingsgeschiedenis van het land vindt men in grote lijnen terug op de dwarsdoorsneden door West-Nederland van de Noordzee naar Hilversum (afb. 6) en het overzichtskaartje van afb. 7. Het algemene stramien tekent zich duidelijk af, al is de toestand in onderdelen vrij ingewikkeld. Toch is uit het beeld van afb. 7 wel te zien, hoe de krans van Hollandse steden en de verkeerswegen zich op de rand van grote veenterreinen hebben gevormd op jonge mariene en fluviatiele afzettingen, die echter zelf veelal op veen liggen. Het gevolg is dat er voor de op te richten bouwwerken op zoveel plaatsen kostbare paalfunderingen nodig zijn en dat draagkrachtige

grond aan diep vaarwater betrekkelijk zeldzaam is. In feite is men daarvoor op de kuststrook aangewezen.

Een ander gevolg van de ontstaanswijze van het Westen is dat de oppervlakte van het land voor het grootste deel beneden springvloedpeil ligt. Dit geldt in het algemeen reeds voor het maaiveld op het veen en uiteraard in nog sterkere mate voor de droogmakerijen, waarbij de onder de veenlaag aanwezige zeeklei aan de oppervlakte is gekomen. In de polders en droogmakerijen ligt de bodem soms verscheidene meters beneden N.A.P. (tot ca 7 m — N.A.P.). Deze situatie brengt omvangrijke voorzieningen op het gebied van de waterhuishouding mee, waarbij in de laatste tijd ook de strijd tegen de verzilting door het oppervlaktewater en door penetratie in de bodem zeer op de voorgrond is gekomen.

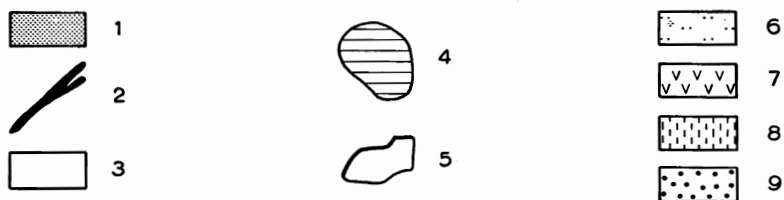
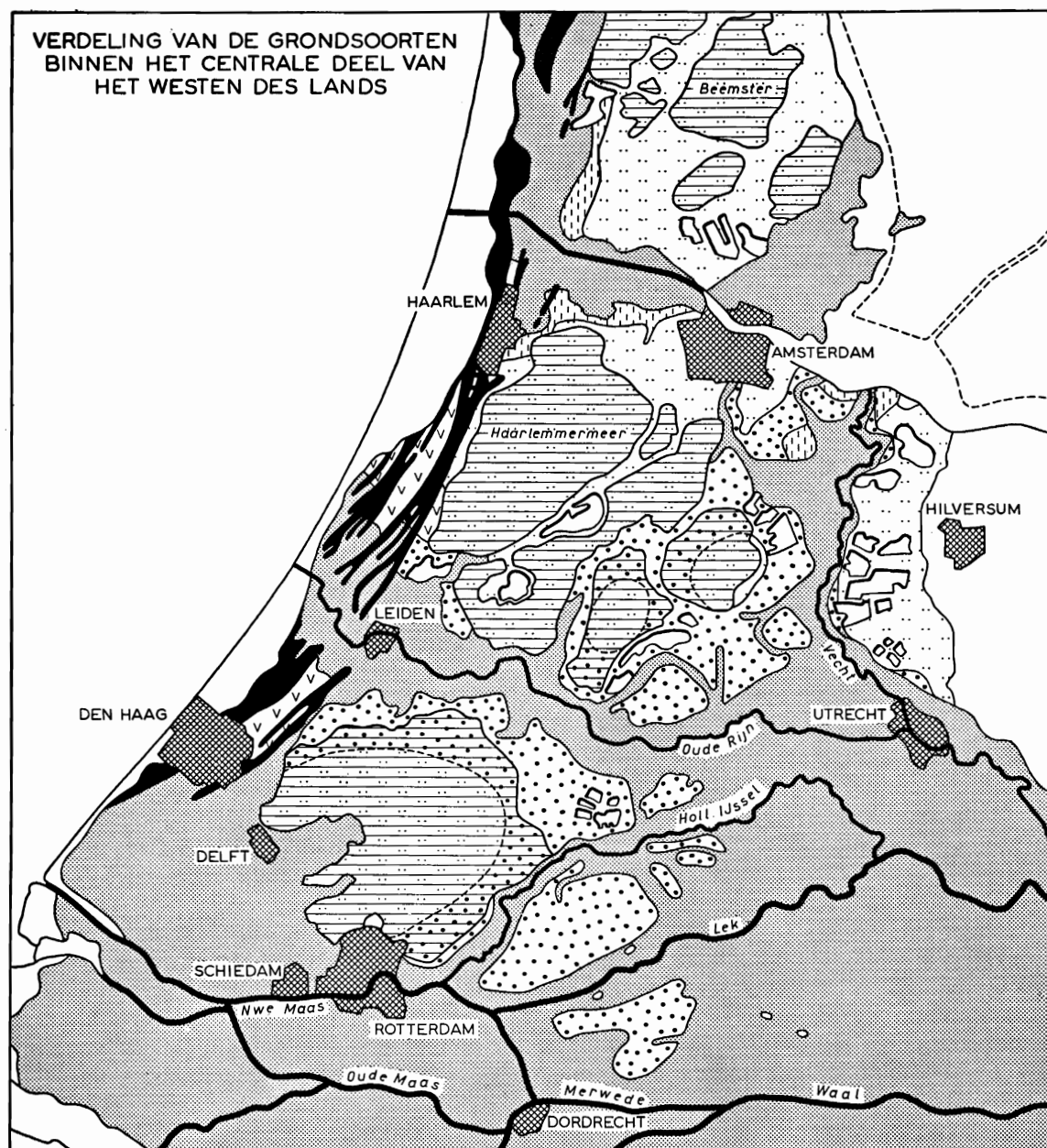
DWARSDOORSNEDE DOOR WEST-NEDERLAND
VAN DE NOORDZEE NAAR HILVERSUM



Afb. 6

Bron: „Boor en Spade 1954“

VERDELING VAN DE GRONDSOORTEN
BINNEN HET CENTRALE DEEL VAN
HET WESTEN DES LANDS



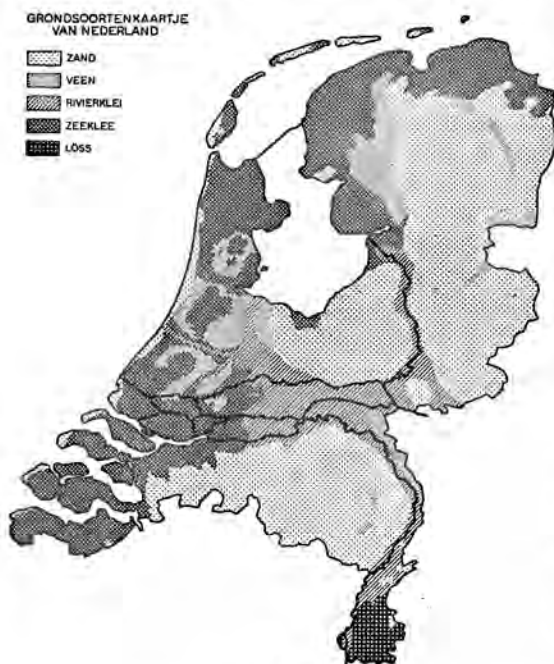
HET VEEN IS OOK AANGEGEVEN WAAR HET SINSDIEN IS VERDWENEN

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. JONGE MARIENE EN FLUVIATIELE AFZETTINGEN, VEELAL LIGGEND OP VEEN | 6. MOSVEEN |
| 2. STRANDWALLEN EN OUDE DUINEN | 7. ZEGGE-EN ZEGGE-ELZEN-VEEN |
| 3. JONGE DUINEN EN PLEISTOCEN | 8. RIET-EN BIEZENVEEN |
| 4. VEEN VERDWENEN DOOR EROSIE OF ONTGINNING (DROOGMAKERIJEN) | 9. BOSVEEN |
| 5. MEREN EN PLASSEN | |

Deze schaduwzijden van de toestand in het Westen zijn echter als de onvermijdelijke tegenkant te beschouwen van de bijzonder gunstige verkeerssituatie bij de uitmonding van grote rivieren in de Noordzee. Dat een zo moeilijk gebied de ontwikkeling van het land in zo sterke mate tot zich heeft getrokken is in eerste instantie aan deze ligging ten opzichte van het waterverkeer toe te schrijven.

BODEMGEBRUIK; DELFSTOFFEN

De wording van het land bracht mee, dat in het Westen des Lands zand in de bovengrond betrekkelijk zeldzaam is, terwijl veen, zeeklei en rivierklei veel voorkomen (vgl. afb. 8). Men woont het best op



Afb. 8

zand. De aangenaamste woongebieden zijn dan ook te vinden aan de voet van de duinen, op de Utrechtse Heuvelrug en in het Gooi. Intussen deed de verkeersligging andere plaatsen eveneens — en veelal zelfs eerder — voor de ontwikkeling van nederzettingen in aanmerking komen; zo bv. Amsterdam, Rotterdam en tal van andere Hollandse steden. Men bedenke echter dat Amsterdam oorspronkelijk slechts gevestigd was op een pleistocene zandopduiking (Oude kerk en omgeving), maar zich later op het veen uitbreidde.

De plaats van het verkeer lag vroeger hoofdzakelijk op het water en verder op de duinvoet en de oeverwallen van de rivieren. Past men dit toe op de situatie van het Westen zoals die bv. spreekt uit afb. 7, dan verklaart dit de hoefijzervorm van de Hollandse stedengroep, die op zijn beurt aanleiding gaf tot het stelsel van 17de eeuwse trekvaarten en de vrijwel parallel daarmee lopende „Hollandse” spoorweglijn en die men in belangrijke mate ook nog in het huidige patroon van het wegverkeer terugvindt.

De industrie baseert zich o.m. op het verkeer en de — merendeels ook weder door de verkeersligging ontstane — bevolkingskernen.

Het agrarische grondgebruik begon ook op de hogere delen; op de veenterreinen, waar tevoren veenmos, riet en moerasbos groeide, eerst in het eind van de Middeleeuwen. Voor deze laat-middeleeuwse en latere aanpak was hogere leiding nodig (zoals het reeds vermelde beleid van graaf Willem I), samenwerking over een groter gebied en verlaging van de gemiddelde waterstand. De objecten, die in dit kader werden uitgevoerd, waren voor de toenmalige omstandigheden van de orde van grootte als in onze tijd de IJsselmeerpolders.

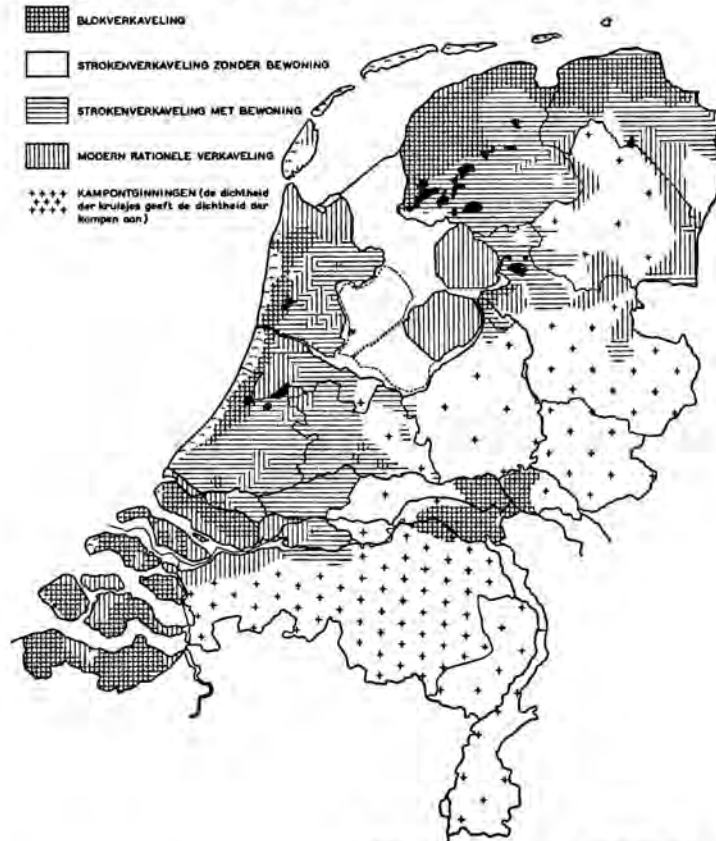
De eerste, prehistorische, en ook wel latere ontginningen op de hogere gronden werden uitgevoerd met een onregelmatig landindelingstelsel. De middeleeuwse en latere ontginningen waren daarentegen veelal ingericht volgens een regelmatig plan met lange min of meer rechthoekige percelen. De jongste gebieden tonen een moderne rationele verkaveling (vgl. het schematisch overzicht op afb. 9). In het Westen des Lands overwegen de regelmatige indelingen. Men dient dit in aanmerking te nemen bij inbreuken daarop door wegenaanleg, stadsuitbreidingen e.d..

Het agrarische grondgebruik bestaat op het veen grotendeels uit veehouderij, op de klei vooral uit akkerbouw. Op het zand is veel tuinbouw, maar ook op meer venige gronden vindt men deze vorm van bodemcultuur, o.m. bij de gespecialiseerde teelten van Aalsmeer en Boskoop. De uitoefening van de tuinbouw op de zandgronden heeft aanleiding gegeven tot belangrijke wijzigingen in de oude duinstrook, die in het gebied tussen Leiden en Haarlem over grote oppervlakten is afgegraven ten behoeve van de bollenteelt. Het belangrijkste centrum van tuinbouw onder glas, het Zuidhollandse glasdistrict, heeft zich aanvankelijk ontwikkeld in het Westland en werd later belangrijk uitgebreid met de zgn. Kring ten oosten van Delft.

Over het geheel zijn het nog steeds, evenals in overoude tijden, de oevers van de waterwegen en de voet van de duinen die en voor handel en industrie, en voor de agrarische sector, en voor de bewoning het belangrijkste zijn.

In de allerlaatste tijd heeft zich een nieuwe factor aangevend in de vorm van olie- en gaswinning. Ook hiervan ligt tot nog toe het zwaartepunt in de kuststrook, al is het concessiegebied laatstelijk tot vrijwel de gehele provincie Zuidholland uitgebreid (vgl. afb. 10). Op de afbeelding zijn de thans producerende bronnen aangegeven. De omvang van de produktie bedroeg in 1955 3,3 % van de totale winning in ons land. Verdere stijging is te verwachten. Gezien echter de nabijheid van de Rotterdamse haven en de aldaar gevestigde omvangrijke petrochemische industrie lijkt de exploitatie van deze delfstoffen niet tot

VOORNAAMSTE LANDINDELINGSTELSELS



Bron: Hofstee en Vlam „Boor en spade 1952"

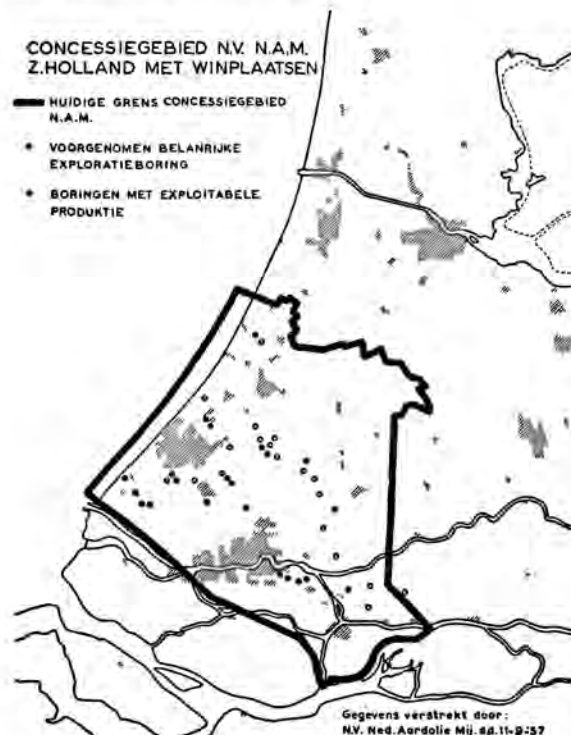
Afb. 9

structurele wijziging te zullen leiden. Wel zal zij plaatselijk de mogelijkheid van andere ontwikkelingen gedurende lange tijd beïnvloeden.

KLIMAAT

De afbeelding 11 laat zien, welke verschillen het Nederlandse klimaat vertoont. Het Westen (met Zeeland) heeft gemiddeld een hogere temperatuur, meer zonneschijn, meer neerslag, minder onweer dan het overige deel van het land. Het klimaat is er daardoor voor mens, dier en gewas beter. Weliswaar is de wind er gemiddeld belangrijk harder, maar aan de binnenduinvloed is dit niet het geval.

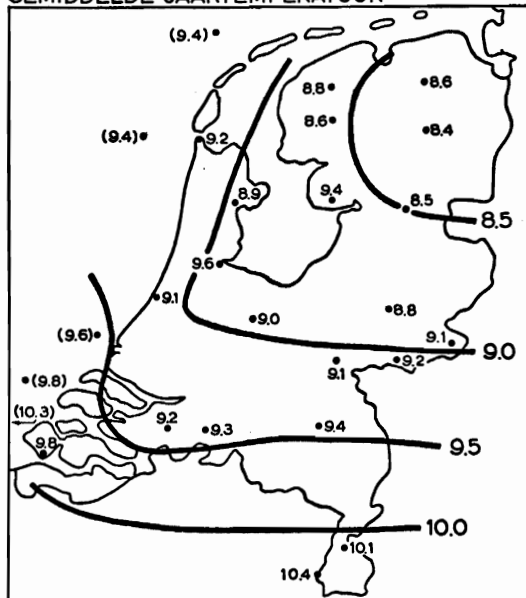
Dit alles is van belang voor de menselijke nederzettingen en activiteiten, speciaal ook voor de tuinbouw. Op lang zicht kan men veronderstellen dat in Nederland, en in de eerste plaats in het Westen, de tuinbouw als intensiefst bedreven cultuur het in belang zal winnen van de andere agrarische sectoren.



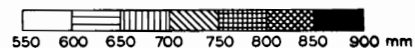
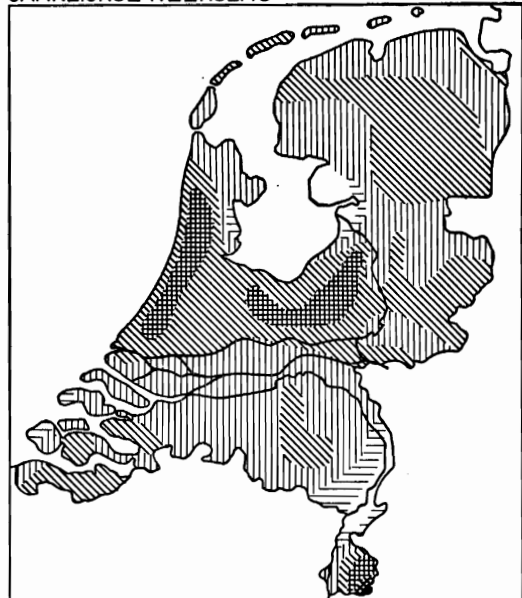
Gegevens verstrekt door:
N.V. Ned. Aardolie Mij. 22.11.57

Afb. 10

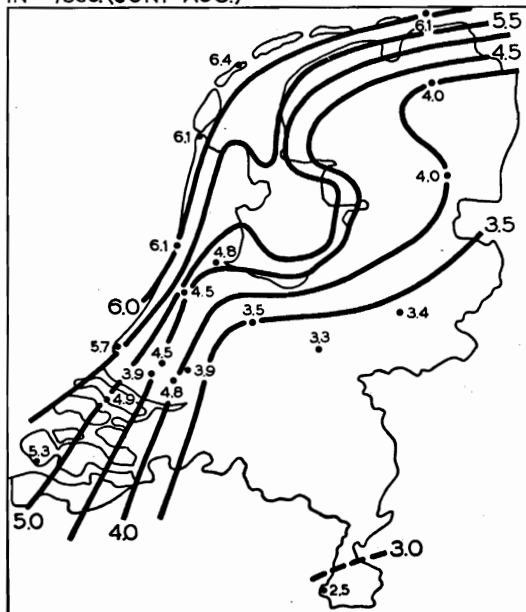
GEMIDDELDE JAARTEMPERATUUR



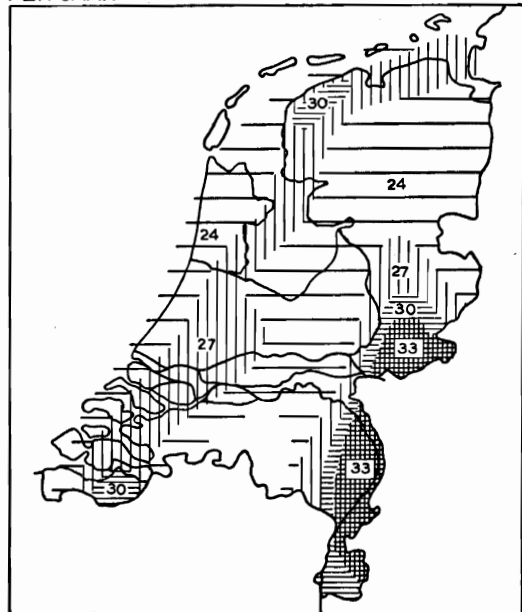
JAARLIJKE NEERSLAG



GEMIDDELDE WINDSNELHEID
IN m/sec. (JUNI-AUG.)



GEMIDDELD AANTAL ONWEERSDAGEN
PER JAAR



(Ontleend aan Braak „Het klimaat van Nederland“)

Afb. 11

3. DE MENSELIJKE NEDERZETTINGEN

OPKOMST VAN DE STEDEN

Tijdens hun verblijf in deze streken bouwden de Romeinen een keten van versterkte plaatsen. In het Westen des Lands zijn daaronder met name van belang de vestigingen langs de Rijnarm over Utrecht naar Katwijk, gedurende lange tijd de grens van het imperium. Sommige van deze castella ontwikkelden zich tot nederzettingen, die zich ook na het vertrek van de Romeinen hebben gehandhaafd en tot centra van handel en cultuur zijn uitgegroeid. De stad Utrecht is daarvan in het Westen het voorname voorbeeld.

In de 4de eeuw verlieten de Romeinen het land. Omtrent de daarop gevolgde periode ontbreken betrouwbare gegevens. Wel blijkt, dat de gehele kuststrook tot in Zeeuwsch-Vlaanderen bevolkt is geraakt. Herhaaldelijk wordt daarna in kronieken melding gemaakt van overstromingsrampen, oorlogen tegen de Franken en ten slotte in de 9e eeuw vooral van veelvuldige invallen door de Noormannen.

Na de 9de eeuw volgden enige eeuwen van betrekkelijke rust en oplevende energie. Het culturele en economische leven der noordelijke Nederlanden speelde zich toenmaals in hoofdzaak af in de oostelijke landsdelen die door hun hogere ligging een natuurlijke beveiliging tegen het overstromingsgevaar boden. Daar ziet men dan ook reeds vroeg de opkomst van steden, en wel langs de grote routes te water: de Rijn en de Maas in het zuiden (Maastricht, Nijmegen, Tiel, 's-Hertogenbosch) en langs de noordwaarts aftakkende scheepvaartweg van de Rijn naar de Oostzeegebieden (Utrecht, Zutphen, Deventer, Stavoren).

In het noorden zelf was Groningen reeds een streekcentrum, terwijl Aardenburg in het Vlaamse land zijn deel kreeg in de opkomst van de Vlaamse steden, die reeds het toppunt van hun bloei hadden bereikt toen de Hollandse nederzettingen nog amper stadsrechten hadden verkregen.

Intussen kwam in de loop van deze eeuwen het belang van de riviermonden hoe langer hoe meer naar voren. Voor de in diepgang toenemende zeeschepen werden de oostelijke vaarwateren steeds minder toegankelijk. Daarmee werd een verlegging van het economisch zwaartepunt naar het Westen ingeleid, die op den duur steeds sterker zijn stempel op de ontwikkeling van ons land is gaan drukken.

Dit werd mogelijk gemaakt door de betere beveiliging tegen het water en de verdere grote werken van die tijd, waardoor de bewoonbaarheid van de „lage landen” aanmerkelijk werd vergroot. De 13de eeuw heeft dan ook een reeks stedestichtingen (verlening van stadsrechten) te zien gegeven, met als voornaamste Haarlem (1245), Delft (1246), Alkmaar (1214), Leiden (vóór 1266), Gouda (1272), Schiedam (1275).

Dordrecht had, dank zij de gunstige, zeewaarts meest vooruitgeschoven ligging, reeds vóórdien als haven- en handelscentrum betekenis gekregen, en had in de 13de eeuw de eerste plaats in de rang van de Hollandse steden ingenomen, welke zij tot aan de Franse overheersing behield.

Utrecht, zetel van een machtig bisschop en gelegen aan de splitsing van (Oude) Rijn en Vecht, beide zeer belangrijke handelsroutes tussen het Duitse Rijk enerzijds en Engeland, Frankrijk en de Oostzeelanden anderzijds, vervulde eeuwenlang de functie van culturele en economische hoofdstad der noordelijke Nederlanden.

In de 12de eeuw had de stad het toppunt van haar geestelijke en culturele bloei bereikt; haar oppervlakte was toen driemaal groter dan die van enige andere stad in de Nederlanden en zij had toen de omvang, die zij tot het midden van de 19de eeuw zou behouden. Op den duur werd echter de economische functie steeds meer overgenomen door de krachtig groeiende Hollandse steden, die zoveel dicht bij de zee waren gelegen.

Amsterdam, dat eerst in 1300 stadsrechten kreeg en in de 15de eeuw voor het eerst met een muur met torens werd bevestigd, heeft door de gunstige ligging aan de uitmonding van Amstel en IJ in de Zuiderzee haar binnen- en buitenlandse handel en scheepvaart voorspoedig zien ontwikkelen, zodat het spoedig de belangrijkste stad was geworden. Het zag zijn bevolking sterk toenemen, zodat ten slotte na verschillende in betrekkelijk kort tijdsbestek gevolgde uitbreidingen, het zg. „drie grachtenplan” in 1612 werd aanvaard, dat in de loop van de 17de eeuw praktisch geheel werd uitgevoerd en dat het stedelijk oppervlak van 180 tot 720 ha vergrootte, wat voldoende zou blijken tot het midden van de 19de eeuw. De bevolking was van rond 40.000 in 1540 toegenomen tot rond 100.000 in 1662 en ten slotte tot 221.000 in 1795.

Rotterdam, gelegen nabij de dijk die de mond van de Rotte in de Merwede (thans Nieuwe Maas) afsloot, werd een belangrijke haven voor Engelse wol en voor de (haring-)visserij, terwijl ook de binnenlandse handel met Delft, Leiden en Amsterdam van betekenis werd, hoewel de „Rottestad” onder de Republiek toch nimmer deze „grote steden” in Holland heeft kunnen evenaren. Het kreeg een ruim aandeel in de tussenhandel in het wereldverkeer, waarmede een toeneming van de Rijnvaart op het Duitse achterland gepaard ging. De bevolking nam van 32.000 in 1632 toe tot 50.000 in 1779.

's-Gravenhage dankt ontstaan en opkomst aan het Grafelijk Slot, dat er in 1250 werd gebouwd, toen de burcht te 's-Gravezande, die tengevolge van geleidelijke veranderingen in de Maasbedding te ver landinwaarts was komen te liggen, werd verlaten. De tot het Grafelijk hof behorende adel vestigde zich langs Voorhout, Vijverberg en Toernooiveld en de ambachtslieden (lakenwevers, juweliers, wapensmeden e.d.) nestelden zich op kleiner terrein om een nabijgelegen Marktplaats en aan de toeleidende wegen. In 1584 werd het tot zetel van de Staten van Holland uitverkoren, wat het tot de Franse tijd is gebleven. De buitenlandse gezanten hadden er vorstelijke behuizingen terwijl ook de belangrijkste steden er hotels voor hun gedelegeerden in de Staten vestigden.

Ook Delft, Leiden en Haarlem danken hun ontstaan aan de aanwezigheid van een grafelijk kasteel. Handel en bedrijf waren de voornaamste bestaansbronnen, waarbij elke stad om haar specialiteiten bekend werd. In *Delft* kwamen boter- en korenhandel, lakennijverheid en bierbrouwerij tot bloei, welke laatste op den duur vervangen werd door de plateelbakkerij („Delfts blauw”). De bevolking, die in 1795 rond 14.000 inwoners telde, liep daarna terug tot 13.000 in 1812.

Leiden was bekend om zijn wol- en lakenfabricage en later in de 17de eeuw door zijn tot ver in het buitenland vermaarde Universiteit. De bevolking liep van 15.000 inwoners in 1574 op tot 70.000 in 1675, doch viel in de 18e eeuw terug tot 31.000 in 1795.

Haarlem, oude vestingstad, die met zijn 20.000 zielen in 1500 het zoveel oudere Dordrecht reeds voorbij was gestreefd, Leiden, Amsterdam en Delft ook achter zich had gelaten en Gouda ter zijde gekomen was, kwam na een verdere opbloei in de 18e eeuw tot stilstand en viel daarna weer terug tot 21.000 in 1795. Het verwierf grote bekendheid door de boekdrukkerij en door de bloembollenteelt.

In het voorgaande is in zeer korte trekken de ontwikkeling geschetst van de voornaamste steden in de Hollanden van de vroege middeleeuwen tot de negentiende eeuw; een ontwikkeling die geleid heeft tot een steeds grotere onafhankelijkheid van deze steden, die elk een eigen functie en geaardheid kregen. Zij hadden volgens hun ouderdom en hun oorspronkelijke belangrijkheid een onderlinge rangorde verkregen, die zich gedurende de gehele periode van de Republiek der Verenigde Nederlanden, dus tot 1795, heeft gehandhaafd in de Staten van Holland, nl. 1. Dordrecht, 2. Haarlem, 3. Delft, 4. Leiden, 5. Amsterdam, 6. Gouda enz. In feite vormden de steden als het ware zelfbesturende kleine republieken, die niet altijd gemakkelijk tot samenwerking waren te krijgen.

Hoe los de onderlinge band in werkelijkheid was, bleek in de 80-jarige oorlog. De steden maakten elk voor zich uit of zij vóór of tegen de Prins van Oranje wilden zijn en eerst in het laatste kwart van de 16de eeuw, nadat de Unie van Utrecht tot stand was gekomen, begon er meer samenhang te komen. Toen kon de Republiek der Verenigde Nederlanden een duidelijk sprekende vorm krijgen, met als hoogste bestuur de Generale Staten, waarin elk der zeven provincies hare vertegenwoordigers afvaardigde, die in Den Haag bijeenkwamen, alwaar ook de raadspensionaris zetelde en de Prins van Oranje, die als Stadhouder het opperbevel voerde over de Staatse troepen. Den Haag heeft zich als zetel der Landsregering verder onafgebroken gehandhaafd, afgezien van de korte periode gedurende welke Lodewijk Napoleon als Koning van Holland eerst te Utrecht zetelde en daarna het Amsterdamse Raadhuis als Koninklijk Paleis verkoos.

Na het zo wisselvallige begin van de strijd voor de onafhankelijkheid keerde de kans. Handel en nijverheid leefden op en de zeevaart ging steeds verdere tochten ondernemen. De aanvang der 17de eeuw is tevens het begin van die merkwaardige periode van ongeëvenaarde bloei, die zulke opmerkelijke prestaties te zien heeft gegeven op militair, maritiem en commercieel gebied en op dat van landaanwinning, van wetenschap, letteren, beeldende kunsten, architectuur en stedenbouw. De steden in het Westen hebben aan deze bloei onzer Gouden Eeuw een rijkelijk deel, getuige de Oost- en de Westindische

Compagnieën met hun omvangrijke koloniale gebieden en hun wereldontdekkende zeevaarders, onze veldheren, vestingbouwers en vlootvoogden, de Universiteit van Leiden en later ook die van Utrecht en Amsterdam, met hun geleerde juristen en medici, de carillon- en orgelbouwers, de Muiderkring, de schildersscholen van Utrecht, Haarlem, Leiden, Delft en Amsterdam, de vele kerken, stadhuizen en andere gebouwen en woonhuizen uit Renaissance- en Baroktijd en ten slotte de uitleg van de steden.

De steden kregen in de 17de eeuw hun vorm, die zij zouden behouden tot ongeveer de helft van de 19de eeuw. De bruisende periode van ontembare ondernemingsgeest, die de welvaart tot ongekende hoogte deed stijgen, ebde in de volgende eeuw tot een geestelijke en materiële zelfvoldaanheid af, die een zekere stilstand en daarna langzame achteruitgang tot gevolg had, zodat de Republiek geleidelijk haar zo grote invloed in het concert der volkeren zag verminderen, tot zij in 1795 door de Franse legers werd bezet.

OPKOMST VAN DE RANDSTAD HOLLAND

Nadat ons land in 1815 als Koninkrijk der Nederlanden zijn onafhankelijkheid had herkegen, heeft het nog tientallen jaren geduurd vóór het zich langzaam van de gevolgen van de Napoleontische oorlogen begon te herstellen.

Een groot deel der koloniën was verloren gegaan, de handel was tot een dieptepunt geslonken, de geldmiddelen moesten moeizaam weer worden opgebouwd. Kortom, de economische toestand van ons land was verre van rooskleurig, hetgeen ook op de mentaliteit terug sloeg. Des te opmerkelijker zijn de energieke Koninklijke initiatieven om het land nieuw leven in te blazen. De Nederlandse Bank, met hoofdzetel te Amsterdam, werd opgericht, terwijl na de scheiding tussen de noordelijke en de zuidelijke Nederlanden de Nederlandse Handelsmaatschappij eveneens naar Amsterdam werd overgebracht.

De gunstige keer kwam echter eerst, nadat de omzetting van ambachtsnijverheid in mechanisch gedreven industrie, mogelijk gemaakt door de uitvinding van de stoommachine, eindelijk ook in ons land haar intree had gedaan. Na een aarzelend begin (de eerste stoomvaartmaatschappij van Paul van Vlissingen in 1825, oprichting van „Werkspoor”, 1839 eerste spoorverbinding Amsterdam-Haarlem, spoedig gevolgd door zg. Rijnspoor) kwam de „industrialisatie” geleidelijk aan op gang.

Het laatste kwart van de 19de eeuw is de periode waarin het economisch herstel van Nederland zich ten volle doorzette. Er was daarbij een sterk verband met de internationale handel en de zeevaart, terwijl anderzijds de opkomst van het Duitse achterland en met name van de zware industrie in het Ruhrgebied een voorname factor vormde. Deze periode wordt dan ook allereerst gemarkeerd door een snelle ontwikkeling van de beide havensteden Amsterdam en Rotterdam, mede mogelijk gemaakt door grote werken zoals de Nieuwe Waterweg (1872, verbeterd 1885), het Noordzeekanaal (1876), het Merwedekanaal (1893) e.d..

Behalve het zeehavenverkeer had ook de structuur van de nijverheid in dit stadium van de industrialisatie een tendentie tot samentrekking van bevolking in de steden. Reeds op zichzelf noodzaakte de industriële produktiewijze tot concentratie van de ondernemingen in de middelmatige en grote bedrijven. Bovendien had het voordeel de vestigingsplaats daar te kiezen, waar de steenkolen — de toenmalige energiebron — gemakkelijk konden worden aangevoerd. Men ziet dan ook in het laatst van de 19de eeuw de bevolkingsaanwas zich voornamelijk voltrekken bij de beide zeehavens en in steden aan water en spoor ¹⁾.

De arbeidsplaatsen in de steden werden bezet dank zij een grote toestroming van het platteland in en buiten het Westen, alsook door de eigen groei van de stedelijke bevolking. De verbetering van de hygiënische toestanden (aanleg van riolering, drinkwaterleidingen, Pasteur) deed voorts het sterftecijfer (vooral onder de zuigelingen) voortdurend dalen. De bevolking groeide hierdoor voortdurend aan.

Amsterdam en *Rotterdam* konden na een lange aanloopperiode, waarbij men trachtte de toegangen tot de zee aan te passen zonder het gewenste resultaat, ten slotte in het laatste kwart van de 19de eeuw hun haven- en handelsfunctie geleidelijk aan effectief uitoefenen, nadat de reeds genoemde waterwegen

¹⁾ Vgl. uitvoeriger: De verspreiding van de bevolking in Nederland (publikatie nr. 3 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan 1949) en met name de serie cartogrammen over de bevolkingsontwikkeling per 10-jarige periode (bijlage II van deze publikatie).

tot stand waren gekomen. Amsterdam, dat omstreeks 1900 nog onze grootste haven was, werd spoedig daarna door Rotterdam belangrijk voorbij gestreefd, wat na de 2de wereldoorlog in versterkte mate is voortgegaan. De havens in beide steden werden gestadig uitgebreid. Amsterdam voltooide het oostelijke havenbekken en ving met de aanleg van het zoveel grotere westelijke havencomplexen aan, namelijk de Coenhaven, de vlothaven, de Jan van Riebeeck-haven en de Westhaven, met een totale kadelengete van 6300 m. Rotterdam voltooide de aanleg der havens op de rechter Maasoever en ging tot de aanleg van zeer omvangrijke havencomplexen op de linker Maasoever over (Waalhaven 310 ha, Petroleumhaven, Botlekplan 1350 ha).

In beide steden hebben de industriële bedrijvigheid en de handel zich mede sterk ontwikkeld. In Amsterdam breidden scheepsbouw, chemische industrie, metaalnijverheid, elektrotechniek, textiel enz. zich uit, welke ontwikkeling na de tweede wereldoorlog in versterkte mate aanhoudt, terwijl ook de geldhandel zich weer in de hoofdstad heeft geconcentreerd. Een en ander vergoedt ten dele het gevoelig verlies dat de hoofdstad ten gevolge van de gewijzigde verhouding tot Indonesië en van de sterke vermindering van de diamantindustrie heeft geleden. Voorts hebben de stichting van Schiphol en de oprichting van de K.L.M. na de 1e wereldoorlog grote gevolgen voor Amsterdam en voor Nederland gehad. De werkgelegenheid heeft zich hierdoor, mede door de vestiging na de 2de wereldoorlog van verschillende bedrijven (waaronder de Fokkerfabrieken de voornaamste zijn) op of annex het terrein van de luchthaven, in luttele jaren uitgebreid tot 13.500 arbeidsplaatsen.

Ook in Rotterdam werd de industrie sterk uitgebreid. Behalve de scheepswerven c.a. valt hierbij vooral de concentratie van de oliaffinaderijen in Pernis te vermelden. In de laatste tijd heeft de toename der industriële vestigingen een ongekend tempo aangenomen.

De bevolkingstoename tengevolge van deze ontwikkelingen blijkt uit de volgende cijfers:

Amsterdam dat in 1850 rond 220.000 inwoners telde, zag dit oplopen tot 515.000 in 1900, tot 750.000 in 1930 en, na een grote terugval tijdens de tweede wereldoorlog weer opklimmen tot rond 850.000 in 1956, dat is dus bijna een verviervoudiging in 100 jaar. *Rotterdam* telde 110.300 inwoners in 1850, in 1895 was dit toegenomen tot 276.000, in 1914 tot 473.000, in 1938 tot 612.000 en in 1956 tot 722.700, dus 6,5 maal zoveel als een eeuw geleden.

's-Gravenhage heeft het er na de Franse tijd niet voorspoediger afgebracht dan de andere steden. De bebouwde kom had in 1850 nog dezelfde omvang als in 1750, terwijl de daarin ondergebracht bevolking van 41.000 tot 72.000 was toegenomen. Toen de bevolking sneller begon toe te nemen, werd ook de bebouwde kom uitgebreid en in 1900 bedroeg het inwonertal 200.000. In 1939 werd het half miljoen bereikt, terwijl in 1956 het aantal tot 606.700 is gestegen.

Deze sterke bevolkingsaanwas, die nog steeds doorgaat, wordt in belangrijke mate veroorzaakt door een grote uitbreiding van het overheidsapparaat. Den Haag is de zetel van de landsregering, die haar ambtenarencorps sterk ziet stijgen door de uitbreiding van de regeringszorg, hetgeen bovendien de vestiging of uitbreiding van vele semi-overheidsinstanties en de hoofdkantoren van allerlei grote bedrijven en ondernemingen tengevolge heeft. De diplomatieke vertegenwoordigingen hebben eveneens hun zetels in Den Haag, er is een garnizoen, men vindt er ten slotte ook nog het Provinciaal bestuur met zijn diensten en het gemeentelijk bestuursapparaat. Alles bijeen is dit een veelvoud van het overheidsapparaat, dat normaal bij een gemeente van deze omvang behoort. Den Haag, inclusief Wassenaar, Rijswijk en Voorburg, is dan ook in de eerste plaats een ambtenarengemeente, hoewel de industrie zich ook voortdurend uitbreidt.

Utrecht, dat in de laatste decennia van de 19de eeuw uit de sfeer der rustige traditie begon te ontwaken tot het besef dat het een bij uitstek gunstige ligging heeft in het midden van het land, waar alle voorname routes elkaar kruisen, ontwikkelde zich sindsdien op verschillend gebied. De Rijksuniversiteit met een faculteit der diergeneeskunde breidde en breidt zich nog steeds uit, evenals de Rijksmunt. De Eerste Nederlandse Jaarbeurs werd in 1917 geopend en doet sindsdien elk jaar, de laatste jaren zelfs tweemaal per jaar handel en techniek in Utrecht samenkomen. Werkspoor en Demka vestigden zich aan het Merwedekanaal, terwijl de gefusioneerde Nederlandse Spoorwegen in Utrecht hun Administratiegebouwen inrichtten, evenals Staatsbosbeheer en Cultuurtechnische Dienst. De stad herkrijgt dus steeds

meer de functie van belangrijk centrum op economisch, administratief en geestelijk gebied. De bevolking nam van 48.000 inwoners in 1851 toe tot 150.000 in 1926 en tot 247.800 in 1956.

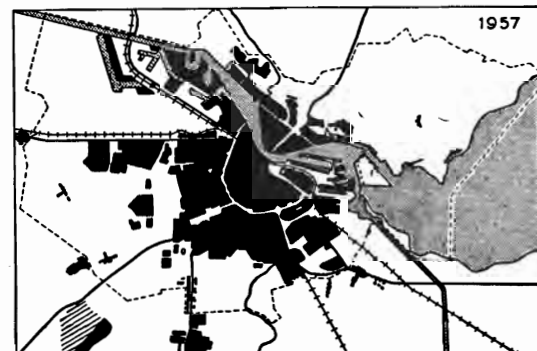
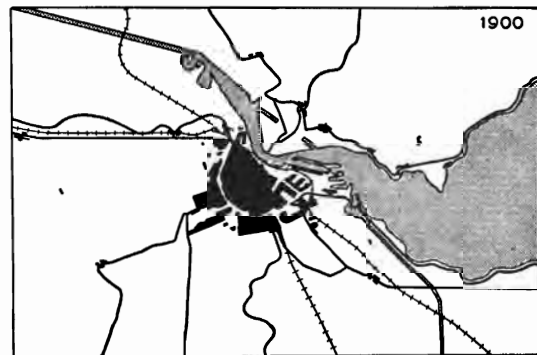
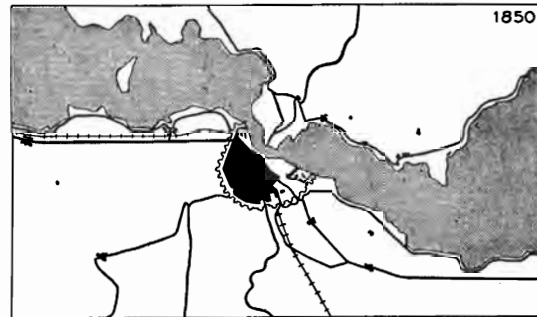
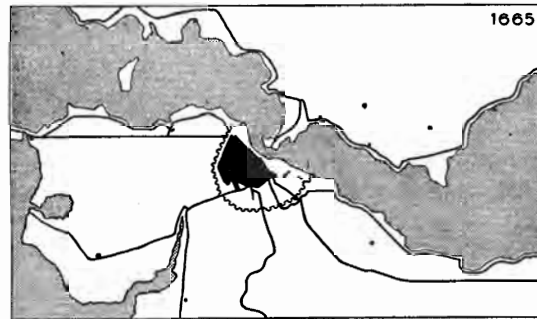
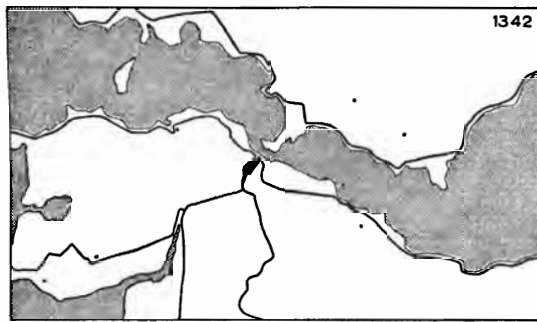
De steeds snellere groei van de steden (vgl. de series kaartjes op de afbeeldingen 12, 13, 14 en 15) overviel de stedelijke overheden, die, na de eeuwen van stilstand en neergang, waarin scheppingskracht, stijl- en structureel gevoel door gebrek aan praktijk geleidelijk te loor gingen, de gevolgen niet tijdig konden overzien en het groeiproces vrijwel geheel aan het particulier initiatief overlieten. Gevolg: aanbouw van nieuwe buurten zonder pracht of heerlijkheid, min of meer willekeurig over het omringende land verspreid, zonder open ruimte of aankleding, zonder structuur, met willekeurige menging van woningen en bedrijven, kortom die wijken, welke elke zich uitbreidende stad uit die periode te zien geeft. Uit die tijden stamt ook de lintbebouwing, waaraan eerst na de eerste wereldoorlog enigermate paal en perk kon worden gesteld.

Een en ander had in de steden zelve moeilijkheden ten gevolge, maar erger werd dit toen men zich buiten de gemeentegrenzen ging vestigen zonder verband met de stad en ook zonder verband met de kern van de betreffende buurgemeente. Zo ontstond overal aan de rand der grote steden de zgn. parasitaire of randbebouwing, een wijze van uitbreiding, waartegen de stad zich niet kon verzetten en die niet of onvoldoende door de randgemeente werd geleid. Deze uitwassen groeiden tot misstanden en deze konden tenslotte slechts worden bedwongen door het middel van grenswijziging. Wij zien deze in de 19de en 20ste eeuw herhaaldelijk toegepast, zij het ook meestal als het reeds te laat was en de fouten (niet aansluitende straten, onderling afwijkend peil en gebrek aan riolering, volkomen gemis aan overeenstemming in aan elkaar grenzende bebouwingssoorten, enz.) niet meer of slechts ten koste van exorbitante bedragen konden worden hersteld. De afbeelding 16 toont de voornaamste grenswijzigingen en samenvoegingen van Amsterdam (1875, 1896 en 1921), Rotterdam (1869, 1886, 1895, 1903, 1904, 1909, 1914, 1926, 1934, 1940 en 1941), 's-Gravenhage (1884, 1901, 1903, 1907 en 1923) en Utrecht (1896 en 1954), Haarlem, Leiden, Delft en Dordrecht zagen eveneens hun gebied meerdere malen vergroot, omdat er geen ander afdoend middel gevonden kon worden om een behoorlijke ontwikkeling te waarborgen.

Aan de ongeordende uitbreidingen van de steden zelve en van hun randgemeenten kwam eerst na de inwerkingtreding van de Woningwet en de daarin later aangebrachte wijzigingen en aanvulling langzamerhand een einde. Het tevoren opstellen van uitbreidingsplannen, die de goedkeuring van Gedeputeerde Staten behoeften, vond geleidelijk ingang, eerst nog alleen maar voor gedeelten van gemeenten, later na 1931 voor het gehele gemeentegebied in de vorm van plannen-in-hoofdzaak. Vermelding onder meer verdienen de plannen van Dr. H. P. Berlage voor 's-Gravenhage in 1909 en vooral zijn plan voor de zuidelijke uitbreiding van Amsterdam (1916) dat zo duidelijk de eis van schone architecturale opzet van uitbreidingsplannen in het licht stelde. Verder heeft het door Granpré-Molière en Verhagen ontworpen plan van Tuindorp Vreewijk bij Rotterdam terecht als lichtend voorbeeld gegolden, terwijl het eerste volledige Plan-in-hoofdzaak, dat voor het grondgebied van Amsterdam, eveneens als voorbeeld voor verschillende andere uitbreidingsplannen in-hoofdzaak heeft gediend. Ten slotte is er als belangrijke aanwinst, vooral in de na-oorlogse periode, de ontwikkeling van het streekplanwerk. In verschillende delen van ons land en met name ook in het Randstadgebied zijn streekplannen in bewerking, een bewijs dat de onderlinge afhankelijkheid van de aan elkaar grenzende en elkaar beïnvloedende gebieden en steden hoe langer hoe meer wordt ingezien.

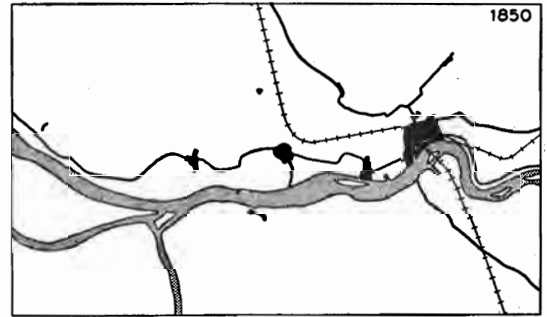
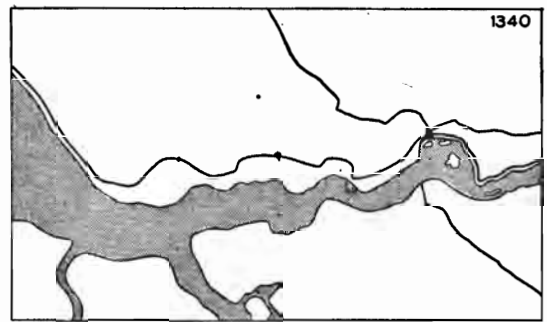
Ten slotte moet nog als algemeen kenmerk van de periode rond de eeuwwisseling de ontwikkeling van het verkeer worden genoemd. De steeds toenemende frequentie en snelheid van de interlokale vervoermiddelen (spoor, autobus) en de auto immers maakten het mogelijk op vrij grote afstand buiten te gaan wonen in een mooie, rustige of goedkope omgeving en dagelijks heen en weer te trekken naar de werkstad. Dit forenzenwezen heeft zich, vooral tussen de beide wereldoorlogen, zeer ontwikkeld. Men denke, wat het Westen betreft, met name aan Utrecht met Zuilen, Maartensdijk, De Bilt, Zeist en Driebergen, Den Haag met Rijswijk, Voorburg en Wassenaar, Haarlem met Zandvoort, Santpoort, Bloemendaal en Heemstede en Amsterdam met Amstelveen en Halfweg en op groter afstand het Kennemerland in het Westen en het Gooi en Baarn in het Oosten. Uit studies tijdens de voorbereiding van het Algemeen Uitbreidingsplan (1935) bleek dat toen ten tijde Amsterdam bij een bevolking van rond 750.000 rond

GROEI VAN AMSTERDAM



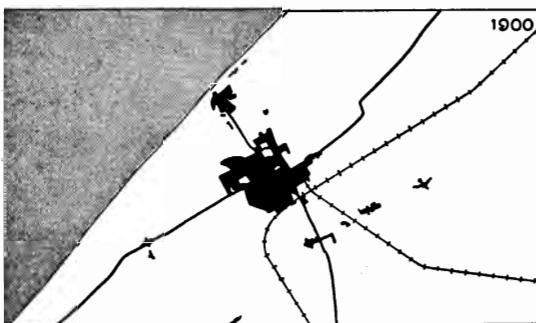
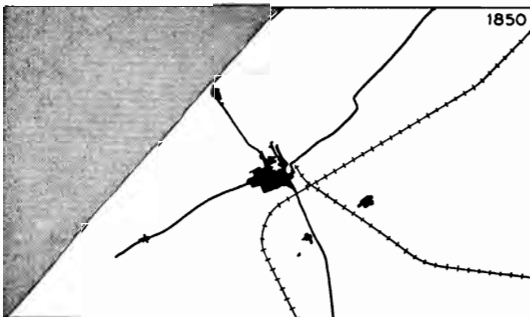
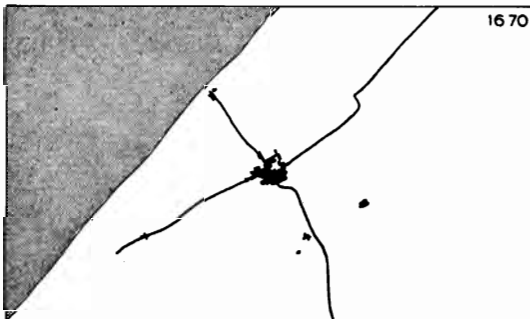
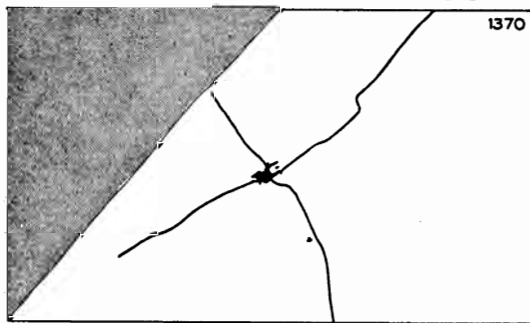
Afb. 12

GROEI VAN ROTTERDAM



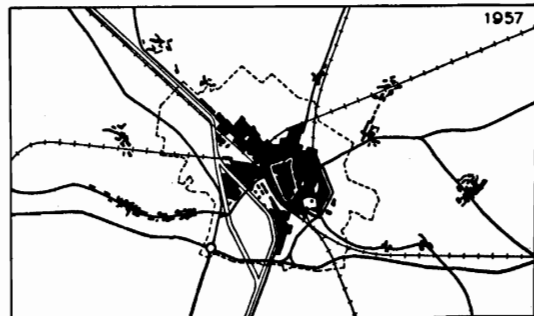
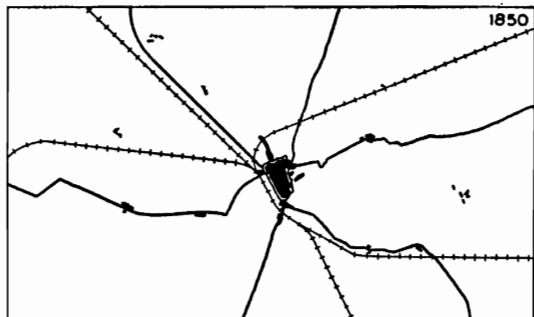
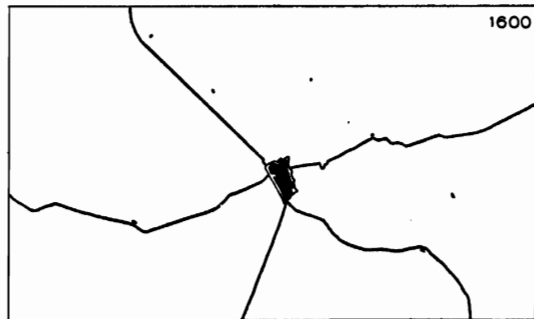
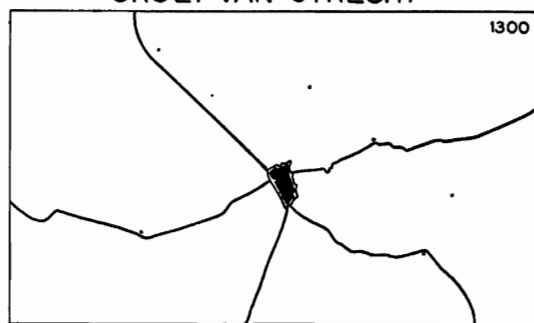
Afb. 13

GROEI VAN 's-GRAVENHAGE



Afb. 14

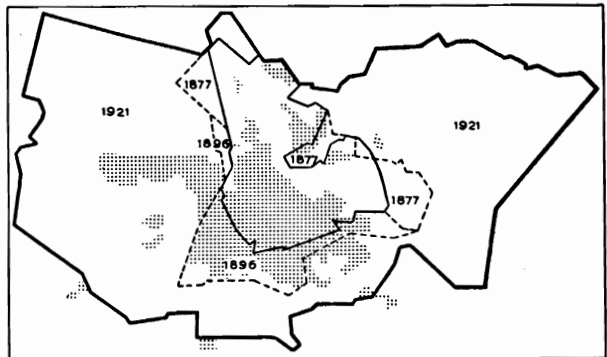
GROEI VAN UTRECHT



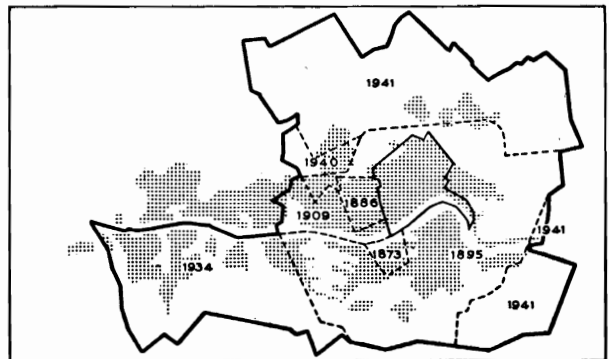
Afb. 15

GRENSWIJZIGINGEN IN DE 19e EN 20e EEUW

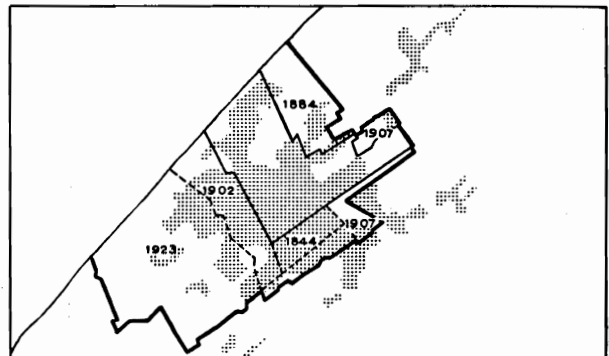
AMSTERDAM



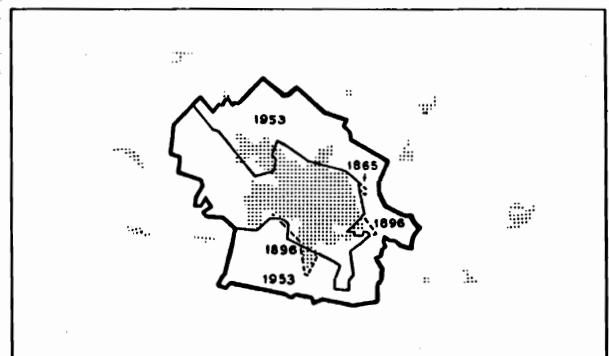
ROTTERDAM



's-GRAVENHAGE



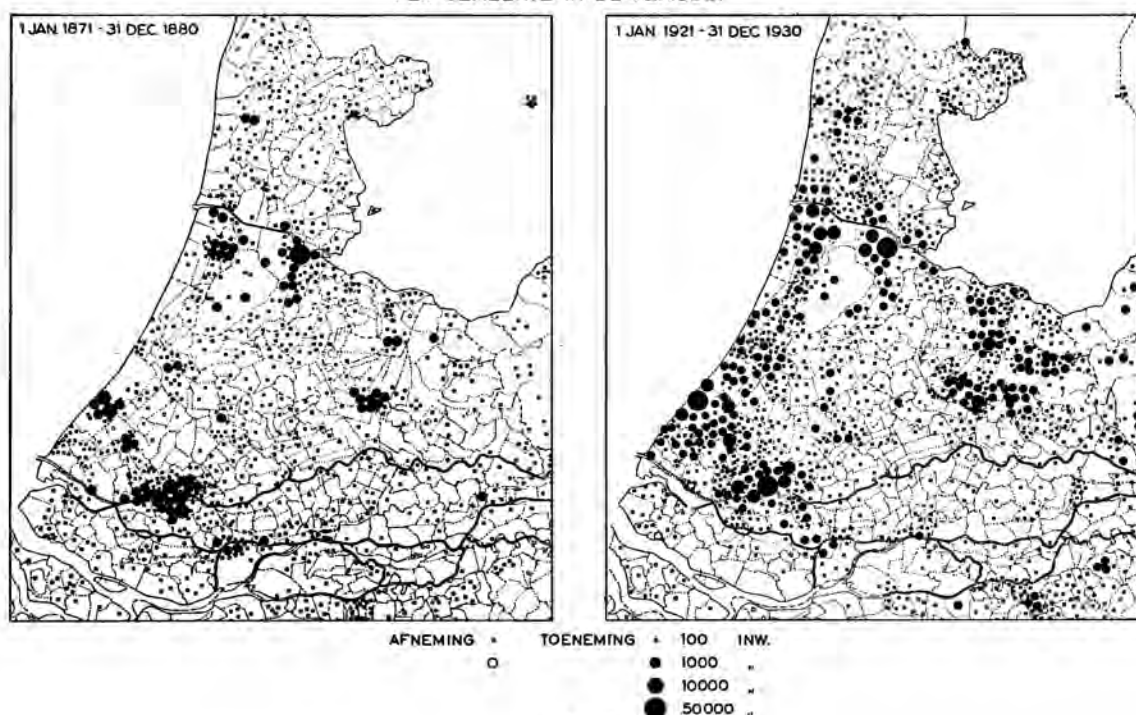
UTRECHT



— OORSPRONKELIJKE GEMEENTEGRENZEN
 - - - TUSSENTIJDSE GEMEENTEGRENZEN
 — HUIDIGE GEMEENTEGRENZEN

Afb. 16

ABSOLUTE BEVOLKINGSENTWIKKELING
PER GEMEENTE IN DE PERIODE:



Afb. 17

15.000 werkforensen uit nabije en verderaf gelegen omgeving telde, die tezamen met de gezinsleden en de bijbehorende verzorgers met gezinsleden een bevolking van 80.000 à 90.000 zielen vertegenwoordigden.

Tegelijk met de revolutie op het gebied van het verkeer bracht de 20ste eeuw een omwenteling in de energievoorziening door de opkomst van de elektriciteit als alom verkrijgbare krachtbron. Tezamen met het motortransport en de verdere moderne technische voorzieningen (telecommunicatie, waterleiding, enz.) maakte deze ontwikkeling een grotere spreiding van het bedrijfsleven mogelijk, zowel over het land als geheel als in de wijdere omgeving van de steden. Dit leidde op zijn beurt ook weer tot een grotere spreiding van de bevolkingsaanwas.

Terwijl dus de groeiperiode in de vorige eeuw duidelijk gekenmerkt was door een overwicht van de steden zelf, komt in de huidige eeuw een regionale decentralisatie van de stedelijke groei naar voren. De kenmerken van de stad gaan over op wat men wel het „stadsgewest” heeft genoemd. Het typerende verschil is te zien op de afb. 17, waar voor het Westen des Lands naast elkaar zijn gezet de bevolkingsontwikkeling per gemeente in de periode 1871-1880 en een halve eeuw later (1921-1930).

Meer nog wellicht dan de groei van de steden op zichzelf heeft het uitvloeien van de stedelijke elementen over een wijder gebied ertoe bijgedragen dat het begrip van de „Randstad Holland” kon opkomen. Tot in het nabije verleden hadden de Hollandse steden zich vrijwel onafhankelijk van elkaar, ieder volgens eigen functie een daarmee samenhangend karakter ontwikkeld in verschillend tempo en in verschillende omvang. Langzamerhand gaat echter de samenhang van de gehele stedenkring zich aftekenen.

Toch blijven wij aan de wordingsgeschiedenis danken dat de zo verre overwegende centrale rol, die in andere landen de hoofdstad vervult waarin een zeer groot deel der landsbevolking is samengetrokken (Engeland met Londen 16 %, Frankrijk met Parijs 11 %, Denemarken met Kopenhagen 25 %) in ons land als het ware is toegevallen aan de drie grote steden in de Randstad tezamen, nl. Amsterdam als hoofdstad, maar Den Haag als zetel der regering en Rotterdam als de grootste havenplaats, met tezamen 20 % der bevolking. Dit is uit ruimtelijk oogpunt een voordeel, omdat deze merkwaardige omstandigheid een goed geleide toekomstige ontwikkeling veel eerder mogelijk maakt dan wanneer deze bevolking in één samengetrokken metropool zou zijn ondergebracht.

HET WESTEN ALS CONCENTRATIEGEBIED

Stedelijke concentratie. In de vorige paragrafen is al naar voren gekomen, dat de stedelijke concentratie in het Westen een proces is dat reeds enige eeuwen aan de gang is. Tevens bleek het concentratieproces schoksgewijs te verlopen met duidelijke impulsen in de Gouden Eeuw, in het begin van deze eeuw en in de jongste tijd. Uit het kaartbeeld van Nederland blijkt wel, dat woonkernen van enige omvang het sterkst in het Westen zijn samengedrongen.

Statistisch is de stedelijke concentratie evenwel moeilijk aan te tonen daar de kenmerken van wat men onder een stad moet verstaan van onderscheiden en dus niet uniforme aard zijn. Een van deze kenmerken is de bevolkingsdichtheid; deze kan worden afgelezen uit onderstaande tabel.

Tabel I.2. Oppervlak en bevolking van het Westen en de Randstad in vergelijking met overig Nederland

Gebieden	Oppervlakte		Bevolk. 1-1-1957		Bevolking per km ²
	absoluut (km ²)	% van Nederland	absoluut (× 1000)	% van Nederland	
Randstad	1.672	5,2	4.049	37,–	2.400
Westen des Lands	6.769	20,9	5.235	47,8	700
Overig Nederland	25.618	78,1	5.717	52,2	200

Het Westen, met aan oppervlak een vijfde deel van ons land, herbergt bijna de helft van de gehele Nederlandse bevolking. De Randstad, die aan oppervlak een twintigste deel van ons land uitmaakt, biedt woonplaats aan meer dan een derde deel van de bevolking. In vergelijking met Overig Nederland is de bevolkingsdichtheid in de Randstad tienmaal zo groot en die in het Westen ruim driemaal.

Een dergelijke bevolkingsdichtheid is ook alleen maar mogelijk in gemeenten met een groot aantal inwoners, samenwonend op een klein oppervlak, in kernen met een stedelijk karakter. In deze zin geeft ook het aantal gemeenten, met een inwonertal van meer dan bijvoorbeeld 20.000, 50.000 en 100.000, eveneens een indruk van de stedelijke concentratie per eenheid van oppervlak. In tabel I.3 is de dichtheid van deze gemeenten opgenomen naar een aantal jaren.

Tabel I.3. Dichtheid van gemeenten per 1000 km²

Jaar	Aantal gemeenten > 20.000 inw.			Aantal gemeenten > 50.000 inw.			Aantal gemeenten > 100.000 inw.		
	W.	O.N.	verh.	W.	O.N.	verh.	W.	O.N.	verh.
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1795	0,9	0,1	9,0	0,3	—	—	0,1	—	—
1869	1,2	0,3	4,0	0,5	—	—	0,3	—	—
1899	1,9	0,5	3,8	0,6	0,1	6,0	0,6	—	—
1930	2,4	1,0	2,4	1,4	0,4	3,5	0,7	0,04	17,5
1957	4,6	2,1	2,2	1,9	0,7	2,7	0,7	0,27	2,6

Kolom 1 = Westen; kolom 2 = Overig Nederland; kolom 3 = verhouding 1 : 2.

De stedelijke concentratie blijkt in het Westen ook thans nog voor deze gemeenten twee- tot driemaal sterker te zijn dan in Overig Nederland, terwijl deze in vroegere jaren nog aanmerkelijk groter is geweest. De indruk kan dan weliswaar zijn dat de achterstand in overig Nederland krachtig wordt ingehaald, hetgeen ongetwijfeld een gunstige omstandigheid genoemd kan worden; duidelijk is het, dat terecht van een stedelijke concentratie in het Westen kan worden gesproken.

Economische concentratie. De economische concentratie in het Westen vindt haar hoofdoorzaak in de gunstige verkeersgeografische ligging. In hoofdstuk II worden de in het spel zijnde krachten nader ontleed. Hier volgen enige cijfers ter typering van het verschijnsel.

De verdeling van de beroepsbevolking in Nederland over het Westen en het daarbuiten gelegen gebied naar enkele sectoren van economische bedrijvigheid toont de economische concentratie reeds duidelijk aan; daarbij bedenke men dat het Westen slechts ca 1/5 deel (20,9 %) van het totale bodemoppervlak van Nederland beslaat.

Tabel I.4. Verdeling van de beroepsbevolking van Nederland over het Westen en Overig Nederland naar enkele bedrijfspcategorieën (1947)

Categorieën	Westen		Overig Nederland		Nederland	
	Abs.	in %	Abs.	in %	Ab.s	in %
Landbouw, visserij en jacht	194.821	25,3	575.345	74,7	770.166	100
Industrie	686.741	48,1	741.178	51,9	1.427.919	100
Handel en verkeer	487.355	57,6	359.048	42,4	846.403	100
Overigen	464.117	56,5	357.840	43,5	821.957	100
Totaal	1.833.034	47,4	2.033.411	52,6	3.866.445	100

De economische concentratie in het Westen wordt ook geïllustreerd door de procentuele verdeling van de inkomsten uit diverse belastingen over het Westen en Overig Nederland. Voor zover een dergelijke verdeling mogelijk was, wordt zij gegeven in onderstaande tabel.

Tabel I.5. Verdeling van de inkomsten uit enige belastingen over het Westen en Overig Nederland, absoluut en in procenten

Belasting	Absoluut (× f 1 mln)		In % van het totaal	
	Westen	Overig Nederland	Westen	Overig Nederland
Inkomstenbelasting	857,0	556,2	60,6	39,4
Vermogensbelasting	59,7	43,3	58,—	42,—
Personele belasting	24,9	20,9	54,4	45,6
Vennootschapsbelasting	733,1	406,2	64,3	35,7
Grondbelasting	59,9	41,1	59,3	40,7

In de agrarische sector ¹⁾ werkt op bijna 21 % van de Nederlandse cultuurgrond rond 25 % van de agrarische beroepsbevolking; doch wat belangrijker is, dit vierde deel brengt 33 % van het agrarische nationale produkt voort. Sterker nog spreekt de economische concentratie in de sector handel en verkeer. Van de totale beroepsbevolking in deze sector is 57,6 % werkzaam in het Westen.

In de havenbedrijvigheid staat Rotterdam op eenzame hoogte. In 1955 had 63 % van het totaal aantal in Nederland binnengelopen schepen Rotterdam als bestemming; hetgeen zij aan inhoud met zich voerden maakte zelfs 3/4 deel uit van de totale netto tonnage der Nederlandse zeehavens (tabel I.6).

Rotterdam is niet alleen de eerste havenstad van het Europese continent, op de wereldranglijst der havensteden eist het sinds de herleving na de 2de wereldoorlog bovendien een der hoogste plaatsen voor zich op.

Van het krediet-, bank- en verzekeringswezen, die ook tot de groep handel en verkeer gerekend worden, hebben tenslotte de meeste instellingen hun hoofdzetel ergens in het Westen (vooral in de steden Amsterdam en 's-Gravenhage) gevestigd.

¹⁾ Visserij en jacht beïnvloeden het totale beeld nauwelijks.

Tabel I.6. Aantal binnengelopen zeeschepen met de daarbij behorende netto-tonnage voor de Rotterdamse haven, periode 1850-1955

Jaar	Aantal binnengelopen schepen			Netto register tonnage	
	Absoluut	In % van het totale aantal in Nederland binnengelopen schepen	Gemiddelde scheepsgrootte (n.r.t.)	Absoluut (in mln n.r.t.)	In % van de totale netto-tonnage der Ned. zeehavens
1850	1.940	28	203	0,3	31
1860	2.440	28	275	0,6	36
1870	2.973	36	392	1,0	44
1880	3.390	60	415	1,7	70
1890	4.614	49	621	2,9	54
1900	7.362	60	811	6,3	67
1910	9.630	65	959	10,9	77
1920	5.992	54	1.188	7,6	67
1930	12.350	51	1.603	20,5	60
1938	15.360	58	1.564	24,7	66
1948	8.502	58	1.389	12,7	67
1951	13.709	56	1.619	23,2	69
1953	16.301	58	1.692	28,2	70
1955	20.348	63	1.949	39,7	75

De sector der „overige bedrijfstakken” is met 56,5 % vertegenwoordigd in het Westen tegenover de resterende 43,5 % verspreid over het naar omvang veel grotere gebied daarbuiten. Deze concentratie wordt voor een belangrijk deel verklaard uit het feit dat de overheidsdiensten onder deze sector ressorteren. Het bestuurscentrum 's-Gravenhage omvatte in 1947 alléén al 15,8 % en 23,9 % resp. van het mannelijke en vrouwelijke ambtenarencorps; rekent men alleen met het rijksperoneel dan is, volgens de laatst bekende gegevens van 1956, ca 25 % van het totaal van 217.638 personen werkzaam in de Hofstad. En de administratieve functie van 's-Gravenhage groeit mee met de voortdurend zich uitbreidende overheidsbemoeiing, waardoor niet alleen het overheidsapparaat zelve groeit, doch ook de vestiging van semi-overheidsinstanties en van hoofdkantoren van particuliere ondernemers in de hand gewerkt wordt.

Ook de industrie is in het Westen geconcentreerd. Per km² herbergt het Westen 97 beroepspersonen in de nijverheid tegen 29 in de overige provincies en 43 in geheel Nederland. De vestigingsvoordelen hebben de nijverheid als het ware vanzelf naar het Westen gedreven: vele industrieën zijn aangewezen op een ligging aan diep vaarwater, waardoor de benodigde grondstoffen tot vóór de poorten der fabriek kunnen worden afgeleverd; een uitstekend net van transportwegen zorgt verder voor de afvoer der produktie zowel te land als over het water. De scheepsbouw nog extra gestimuleerd door de snelle opkomst der havensteden Amsterdam en Rotterdam, de chemische industrie, w.o. de laatste tijd vooral de petrochemische bedrijven, de moderne hoogovens en hun nevenindustrieën, zij alle zoeken bij voorkeur het diepe vaarwater en zij hebben geleid tot de concentraties langs Noordzeekanaal, Zaan en IJ, langs Nieuwe Waterweg en Noord. Het op verkeersgebied zo toegeruste Westen, de gevarieerdheid der bedrijfstakken, de rijk geschakeerde arbeidsmarkt met geschoolde en gespecialiseerde werkkrachten, het grote afzetgebied in de onmiddellijke omgeving, de ruime voorziening met verzorgende bedrijven en diensten, het zijn alle factoren die de economische concentratie in het Westen des Lands volkomen verklaarbaar maken.

Sociale en culturele concentratie. Niet alleen het economische leven is in het Westen geconcentreerd, maar ook een groot deel van het sociale en culturele leven speelt zich hier af. Op zichzelf behoeft dit niet te verwonderen; waar de omvang en de welvaart van de bevolking het grootst zijn, is de mogelijk-

heid van een intensief en geschakeerd sociaal-cultureel leven nu eenmaal groter dan waar dit in mindere mate het geval is. Opvallend is echter, dat het leven in de drie grote steden van het Westen ook in dit opzicht nog verschillend gekleurd is. Amsterdam, de hoofdstad des lands, is van ouds het brandpunt van het moderne stedelijke, sociale en culturele leven; de landelijke pers is hier in hoofdzaak gevestigd; voorts belangrijke culturele instellingen als twee universiteiten, het Concertgebouworkest, de Nederlandse Opera enz.; 's-Gravenhage het regeringscentrum, is het brandpunt van het nationale politieke en „bestuurlijke” leven; Rotterdam pakte onmiddellijk na de oorlog met veel energie de herbouw van stad en haven aan en organiseerde grote manifestaties, welke de opvoering van de Nederlandse produktiviteit demonstreerden.

Het Westen is ook een wetenschappelijk zwaartepunt: het telt 6 van de 10 instellingen van hoger onderwijs met 24.000 van de 30.000 studenten, met de grootste wetenschappelijke staven, met 7 van de 11 grote wetenschappelijke bibliotheken, enz. Niet alleen is er een grote toevloed van studenten naar het Westen, maar bovendien levert het Westen ook meer studenten op dan de rest van het land. Dit geldt ook voor het VHMO, dat in het Westen door 9½ % van de 12-20 jarigen wordt gevolgd tegen 6½ % in Overig Nederland.

Op het artistieke aspect werd zeer de aandacht gevestigd; het Westen is een brandpunt van het muziek- en toneelleven, van opera- en balletkunst. Van de 3¼ miljoen museumbezoeken werden er 2½ miljoen afgelegd in het Westen, van de 352 tentoonstellingen in 1955 werden er 237 gehouden in Noordholland, Zuidholland en Utrecht. Het is dan ook geen wonder dat vele kunstenaars in het Westen wonen; van de literatoren is het 78 %, van de musici 70 %, van de beeldende kunstenaars 76 %, van de toneelspelers 90 %. De concentratie van cultureel-recreatieve aard kan tenslotte worden aangegeven met cijfers welke „het gebruik” van diverse instellingen illustreren, te weten het aantal bezoekers en de door hen bestede bedragen.

Tabel I.7. Van gemeentewege uitgereikte of afgestempelde toegangsbewijzen in 1955

	Totaal (× 1.000)			Per inwoner (in kaartjes)		
	3 grote steden	Westen	Overig Nederland	3 grote steden	Westen	Overig Nederland
Bioscoop	25.642	40.372	25.043	11,75	7,85	4,49
Sport	3.718	7.553	7.854	1,70	1,47	1,41
Toneel	831	1.417	892	0,38	0,28	0,16
Concert	793	1.332	700	0,36	0,26	0,12
Andere	9.786	16.967	11.796	4,48	3,30	2,11
Totaal	40.770	67.641	46.285	18,67	13,16	8,29

Tabel I.8. Door het publiek aan vermakelijkheidsinstellingen bestede bedragen in 1955

	Totaal (× 1.000)			Per inwoner (in guldens)		
	3 grote steden	Westen	Overig Nederland	3 grote steden	Westen	Overig Nederland
Bioscoop	28.219	44.474	27.004	12,93	8,65	4,84
Sport	5.607	9.063	6.788	2,57	1,76	1,22
Toneel	2.418	3.694	1.674	1,11	0,72	0,30
Concert	2.128	2.873	986	0,97	0,56	0,18
Andere	13.397	19.261	11.753	6,14	3,75	2,10
Totaal	51.769	79.365	48.205	23,72	15,44	8,64

Overziet men tenslotte de boven aangeduide concentraties in het Westen, dan behoeft het weinig betoog meer, dat het leven in het Westen en in het bijzonder in de Randstad „anders” is dan in meer agrarisch georiënteerde gebieden van ons land. De omvang der stedelijke agglomeraties, waarbij honderdduizenden samenwonen op een betrekkelijk klein oppervlak, de beroepsdifferentiatie in een stedelijke samenleving, dit alles roept een geestelijk klimaat op met een van een agrarische maatschappij afwijkende signatuur.

Uiteraard is de hier geïntroduceerde tegenstelling tussen stedelijke en agrarische levensstijl niet in volle omvang van toepassing op het Westen tegenover de overige landsdelen. Immers, ook binnen het Westen komen nog gebieden voor, die weinig verstedelijkt zijn, terwijl er in overig Nederland vele gemeenten zijn die een stedelijk karakter vertonen. Over het geheel genomen vertoont het Westen — en zeker de Randstad — echter een eigen karakter, hetwelk het beste met de term „verstedelijkt” getypeerd zou kunnen worden.

4. BESTAANDE PLANNEN EN DENKBEELDEN VOOR HET WESTEN DES LANDS

Vrij grote delen van het studiegebied zijn opgenomen in vastgestelde of in voorbereiding zijnde *streekplannen*.

Vastgesteld zijn de volgende streekplannen:

Brielsche Maas (vastgesteld 10 maart 1952, goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 16 maart 1954),
Zuid-Kennemerland (vastgesteld 1 juli 1957),
IJmond-Noord (vastgesteld 20 maart 1956),
Zaanstreek (vastgesteld 9 maart 1954),
Waterwingebieden Utrecht (vastgesteld 22 juni 1954, goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 6 april 1957).

In bewerking zijn de streekplannen:

Goeree-Overflakkee	West-Friesland
Westland	Waterland
Zuidhollandse plassengebied	Het Gooi
Bollenstreek	de Vechtstreek
Noord-Kennemerland	de Utrechtse Heuvelrug

De in vastgestelde plannen voorziene ontwikkeling van de Randstad is voorzover mogelijk verwerkt in overzichtskaart afb. 18.

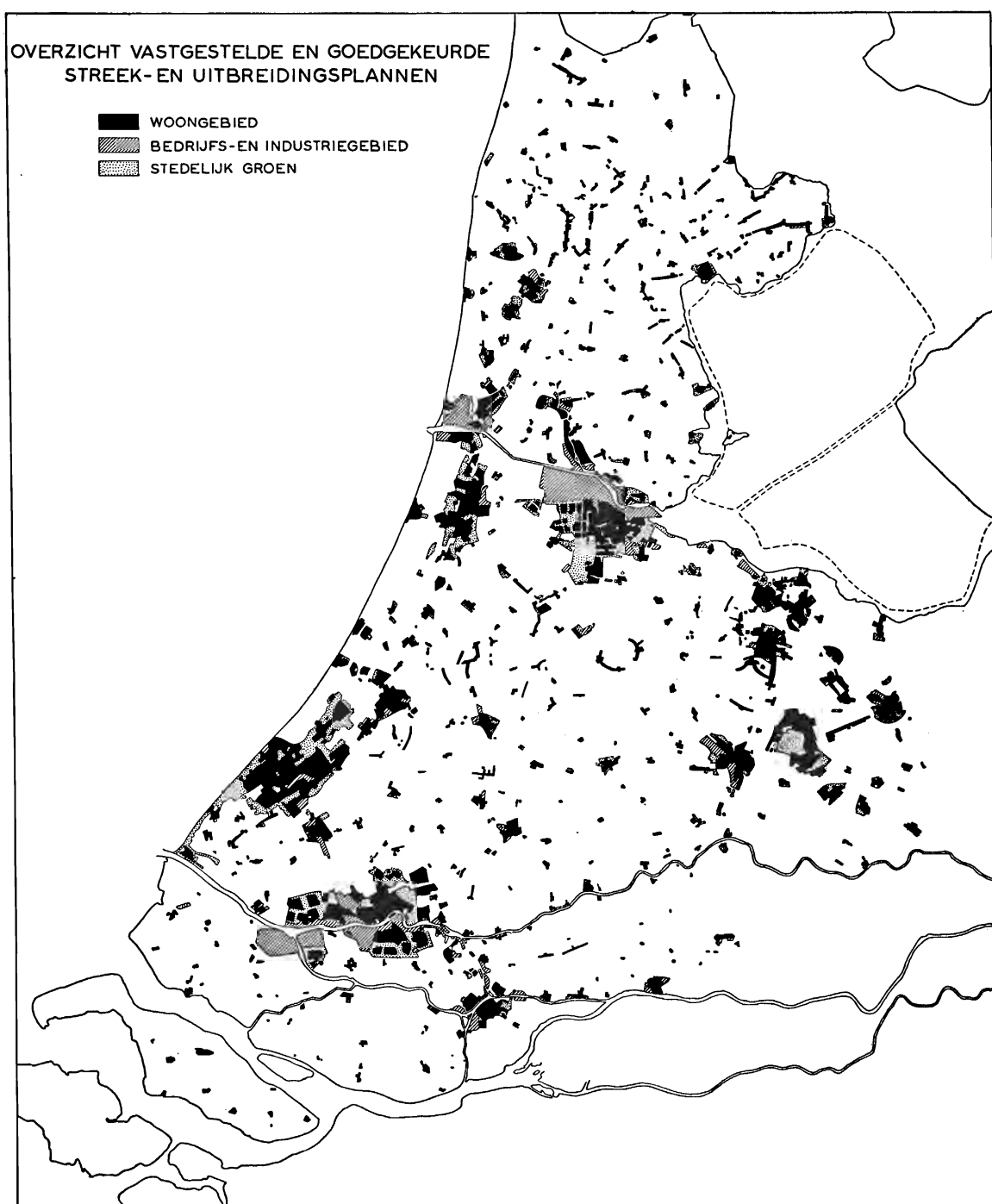
Voor het merendeel der gemeenten zijn *uitbreidingsplannen* vastgesteld en goedgekeurd. Tal van plannen zijn nog in behandeling of in voorbereiding, terwijl de snelle ontwikkeling van het gebied op allerlei punten nieuwe denkbeelden voor de uitbreiding naar voren heeft gebracht. Op de overzichtskaart zijn ook deze denkbeelden voor zover mogelijk verwerkt.

Een planologische studie voor de ontwikkeling van het zuidwestelijke deel van de Randstad is vervat in de nota „Randstad en Delta” van de Provinciale Planologische Dienst van Zuidholland.

In de uitvoerende sfeer zijn er verschillende grote plannen die de ontwikkeling belangrijk beïnvloeden.

Hieronder zijn allereerst te noemen de *Zuiderzeewerken*. De inpoldering van de Markerwaard en Zuidelijk Flevoland zal het grondgebied met in totaal rond 99.000 ha uitbreiden. De aanduiding van de omgrenzing van de nieuwe polders op de overzichtskaart is zoveel mogelijk aan de jongste inzichten aangepast, waardoor o.m. de vorm van het IJmeer is gewijzigd. Uit het huidige tijdschema vloeien de volgende gegevens voort:

Gereedkomen dijk van de Markerwaard naar Lelystad	1963/64
Droogvallen Markerwaard	1968
Droogvallen Zuidelijk Flevoland	1978



Afb. 18

Vervolgens is te denken aan het *Deltaplan*. Hierbij staat niet zozeer de landaanwinning op de voorgrond als wel de veiligheid. Door de afsluiting van zeearmen zullen nieuwe verbindingsmogelijkheden ontstaan, terwijl achter de dammen grote zoetwaterbekkens worden gevormd. In bescheiden mate zal ook land worden gewonnen. In tijdsorde kan men voor enkele belangrijke onderdelen het volgende stellen:

Afsluiting Haringvliet 1968
„ Grevelingen 1966
„ Volkerak 1967

In aansluiting aan het Deltaplan is de mogelijke bouw van een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg in studie.

Voor het bestaande agrarische gebied is te rekenen met een aantal *ruilverkavelingen* en projecten voor verbetering van de *landbouwwaterhuishouding*. De ligging daarvan is op de afb. 19 aangegeven. De ruilverkavelingsgebieden beslaan de volgende oppervlakten:

tot stand gekomen: 11 blokken, 11.671 ha
in uitvoering: 12 blokken, 17.726 ha
aangevraagd: 130 blokken, 176.986 ha.

De Centrale Cultuurtechnische Commissie werkt aan een meerjarenplan voor de ruilverkavelingen. De hieruit voortvloeiende indeling in urgentieclassen is echter nog niet beschikbaar.

Op verkeersgebied valt, wat het *waterverkeer* betreft, melding te maken van:

de plannen tot verbetering van de haven te IJmuiden, de bouw van een tweede grote sluis aldaar, de verbreding en verdieping van het Noordzeekanaal, het boogkanaal om Amsterdam-Noord en de uitbreiding van het Westelijk havengebied tot aan het zijkanaal F waardoor dit gehele havengebied met de vier reeds aangelegde havens (Coenhaven, Vlothaven, Jan van Riebeeckhaven en Westhaven) een omvang van 2600 ha zal hebben;

de plannen voor een nieuw havencomplex op de kop van Rozenburg („Europoort”) en de daarmee in verband staande studies tot verdere ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied in de richting van de zee (Maasvlakte) of van het Haringvliet,

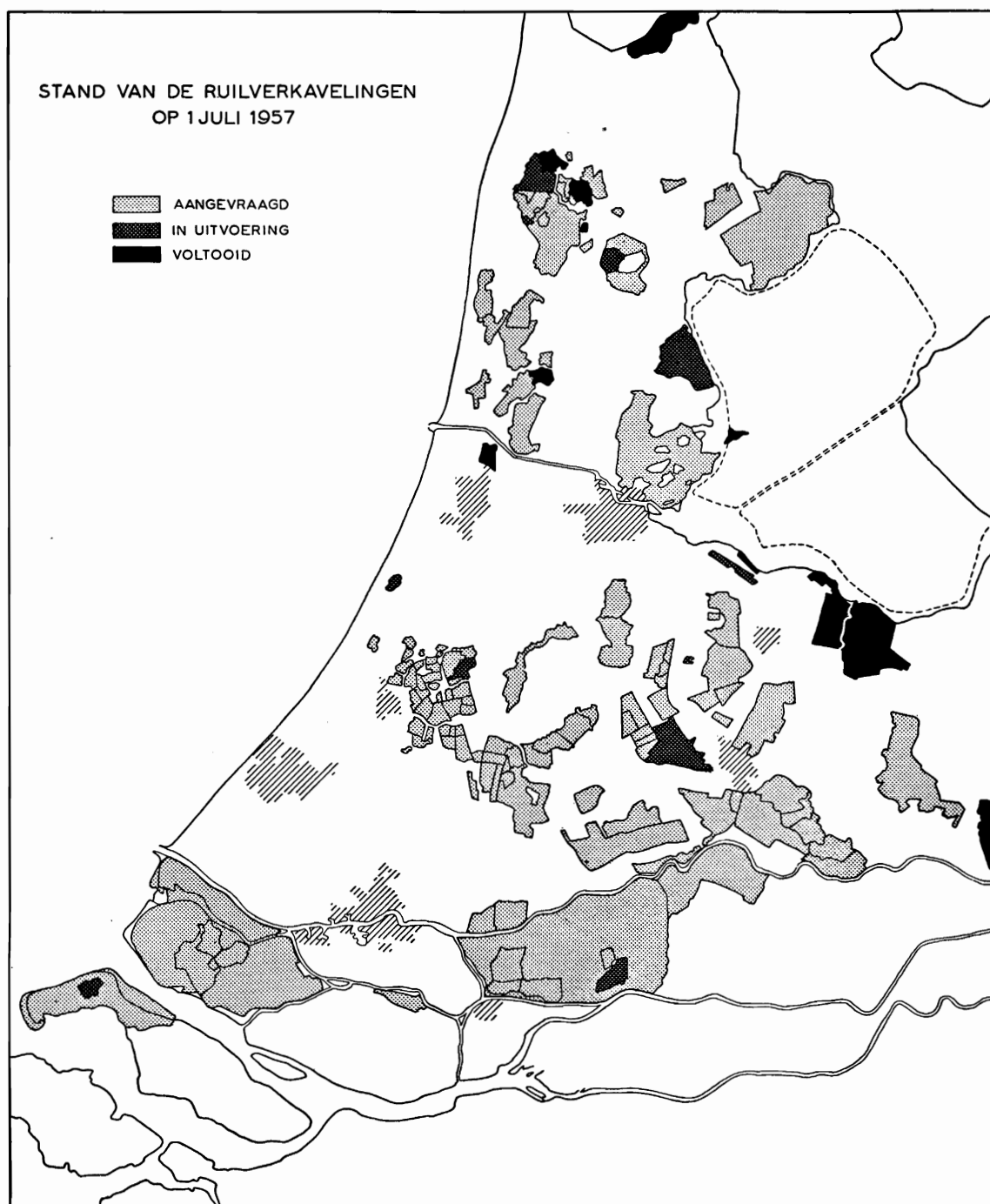
de verbetering van de verbinding tussen de beide grote havens,

de verbetering van de Zaan (streekplan Zaanstreek),

de kanalisatie van de Nederrijn en Lek.

Bij het *landverkeer* is in de eerste plaats te denken aan de nieuw ontworpen wegen of weggedeelten van het Rijkswegenplan 1958:

- 3 Amsterdam-Rotterdam
- 4a Ypenburg-Burgerveen
- 4b verbindingsweg tussen 4 en 4a
- 7 Amsterdam-Hoorn-afsluitdijk
- 6 omlegging bij Haarlem
- 9 Haarlem-Alkmaar-afsluitdijk
- 10 Amsterdam-Lelystad
- 16 Rotterdam (O)-Breda-België
- 19 Numansdorp-Rotterdam
- 20 Rotterdam-Westland
- 22 Utrecht-Hilversum
- 30 Amersfoort-de Klomp.



Afb. 19

In aansluiting hieraan verdienen vermelding de verbreding van Rijksweg 13 ('s-Gravenhage-Rotterdam), de ontworpen nieuwe Rijksweg beoosten Haarlem en de in uitvoering zijnde of ontworpen wegekruisingen onder of over het Noordzeekanaal. Hiervan zijn de Velsertunnel en de brug bij Schellingwoude gereed.

Naast het Rijkswegenplan hebben de drie provincies in hun streekplannen of wegenplannen verschillende nieuwe verbindingen voorzien o.m.:

Zaanstreek-IJmond (streekplan Zaanstreek)

Hemtunnel-Uitgeest („ Zaanstreek)

Velsen-'s-Gravenhage (streekplan Zuid-Kennemerland, prov.weg 1 Zuidholland)

Rotterdam-Rijksweg 4a bij Leiden (prov.wegen 20 en 22 Zuidholland)

's-Gravenhage-Rotterdam bewesten Delft (prov.weg 15 Zuidholland)

Rotterdam-Schoonhoven (prov.weg 30 Zuidholland)

Veenendaal-brug Rhenen (prov.weg 21 Utrecht).

Blijkens het interim-rapport 's-Gravenhage wordt voorts als derde belangrijke schakel in de verbinding tussen 's-Gravenhage en Rotterdam gedacht aan de zgn. Landscheidingsweg beoosten Delft naar de oostzijde van Rotterdam. In het verlengde van de ontworpen weg 's-Gravenhage-Rotterdam bewesten Delft (prov.weg 15) wordt tussen Schiedam en Vlaardingen het tracé opengehouden voor een tunnel onder de Nieuwe Waterweg en voortzetting van de route naar het zuiden (Zoomse- of Beneluxweg).

De provincie Zuidholland heeft naast een wegenplan ook een provinciaal rijwielpadenplan vastgesteld; de provincie Noordholland heeft de rijwielpaden opgenomen in de streekplannen, terwijl in Utrecht men ook voornemens is dit te doen.

Voor de *spoorwegen* is het denkbeeld ontwikkeld van een rechtstreekse verbinding Amsterdam-'s-Gravenhage via Schiphol, uitlopend in een ondergrondse lijn door 's-Gravenhage naar het zuidwestelijk stadsdeel. Bij de kunstwerken voor de spoorwegverbeteringen te Leiden is hierop reeds gerekend. Verschillende andere projecten op spoorweggebied zijn in studie, met name voor opvoering van de capaciteit op de lijn Amsterdam-Haarlem-'s-Gravenhage-Rotterdam, alsmede voor verbetering van de voorzieningen in en om Rotterdam en Utrecht.

Ten behoeve van de zeevaart is vervanging van de Hembrug door een spoorwegtunnel voorgesteld.

Op het gebied van het *luchtverkeer* is het voornaamste project dat voor de uitbreiding van de luchthaven Schiphol.

Voor zover deze plannen en denkbeelden op verkeersgebied reeds vorm hebben aangenomen, zijn zij nader aangeduid op de afb. 20.



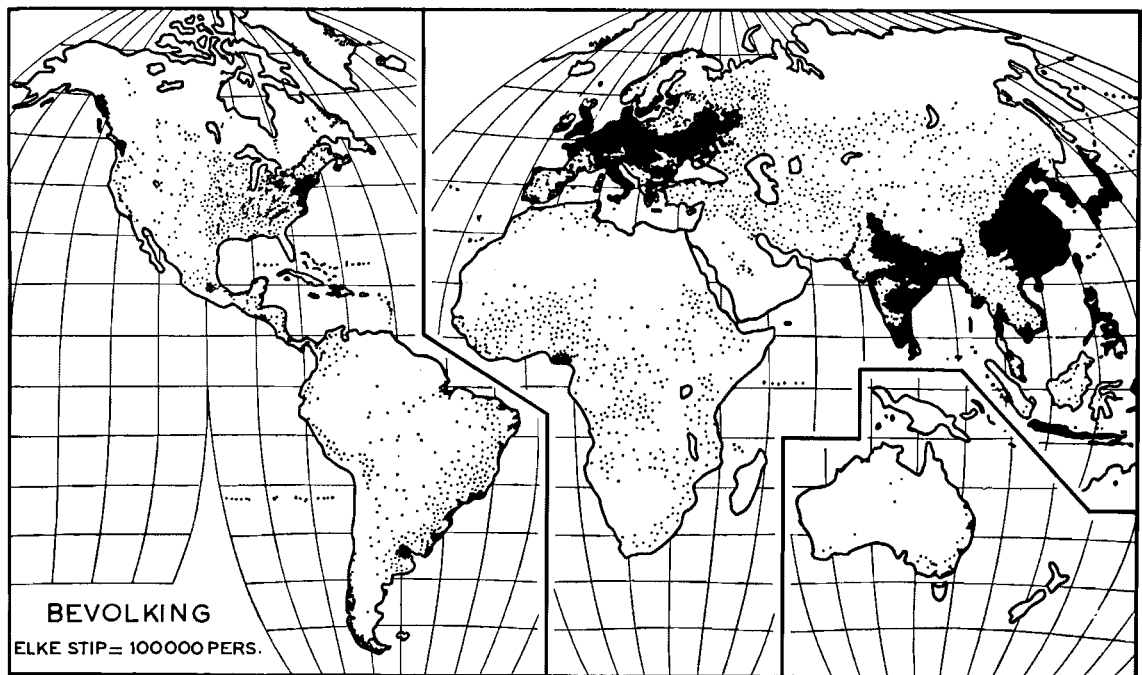
Afb. 20

HOOFDSTUK II. KRACHTEN EN TEGENKRACHTEN

Europa behoort, met Voor-Indië en Oost-Azië, tot de grootste drie concentratiegebieden van de wereldbevolking (zie afb. 21) en is daarvan voor het wereldverkeer het belangrijkste. Eeuwenlang heeft het de zeeën en daarmee andere continenten beheerst. Wel is deze overheersing thans gaan plaats maken voor andere vormen, maar Europa kan zich ook in het nieuwe bestel als een economische macht in de wereld blijven ontwikkelen, als het zijn inwendige verdeeldheid weet om te zetten in een gezamenlijk potentieel. De inleidende stappen hiervoor worden in onze tijd gedaan. Nog zal het een lange en moeilijke weg zijn naar een Westeuropese eenheid, maar de verwachtingen voor de komende periode mogen toch ook in het licht van dit perspectief worden gesteld.

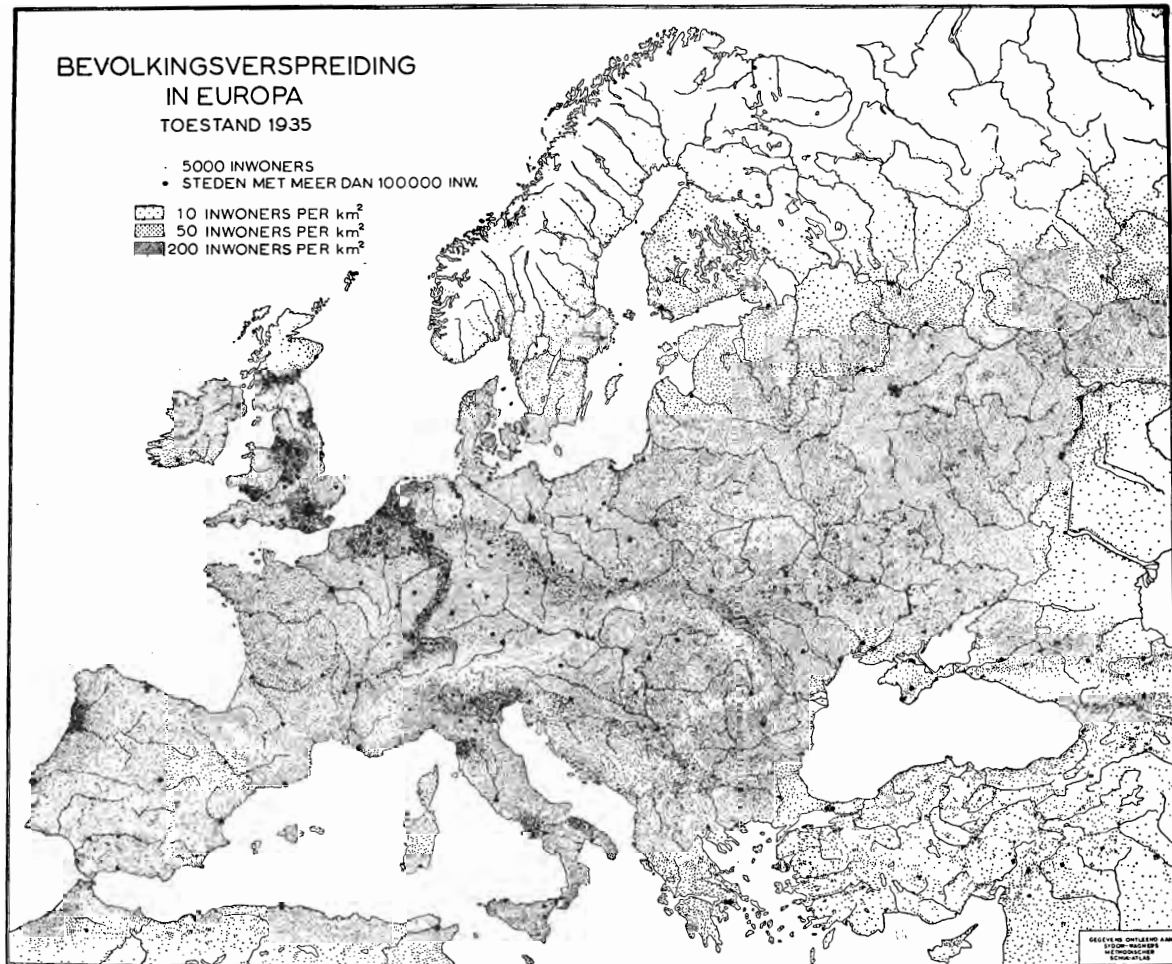
In de moderne tijd heeft het politieke en economische zwaartepunt van Europa zich verlegd van het Middellandse zeebekken naar de kusten van de Atlantische Oceaan, en dan weer vooral naar de omgeving van de Noordzee. Hier lopen de drukst bevaren zeewegen ter wereld, die door de drukst bevaren rivier: de Rijn, met het hart van Europa verbonden worden. Hier liggen op het vasteland en op de Britse eilanden de rijkste Europese delfstofgebieden en hier vindt men dan ook zowel de grootste havens als de machtigste concentraties van industrie en van bevolking (zie afb. 22 en 23). Aan weerszijden van de Noordzee liggen de metropolen dicht bijeen en te midden daarvan opent de Rijndelta zich als de hoofdpoot van het Europese continent.

Van deze gehele ontwikkeling vormt het scheepvaartverkeer de voornaamste grondslag. De massale transporten, die voor het bedrijfsleven en voor de bevolking nodig zijn, kunnen het best te water geschieden. Men ziet dan ook het vervoer deze weg kiezen, waar maar de geografische omstandigheden dit toelaten of de mens de natuurlijke mogelijkheden door kunstwerken heeft uitgebreid. Dit laatste is juist in de Rijndelta, in voortdurende wisselwerking met de economische groei, op grote schaal geschied. Zelden vindt men een zo hoog ontwikkeld stelsel van rivieren en kanalen; bovendien wordt dit zowel in de delta zelf als in het achterland nog voortdurend verbeterd (zie afb. 26). Zo mag men o.a. in de toekomst rekenen op een Rijn-Main-Donaukanaal, dat het Westeuropese net met Centraal- en Oost-Europa zal verbinden, voorts op kanalisering van de Bovenrijn, de Neckar, de Moezel en de Maas.

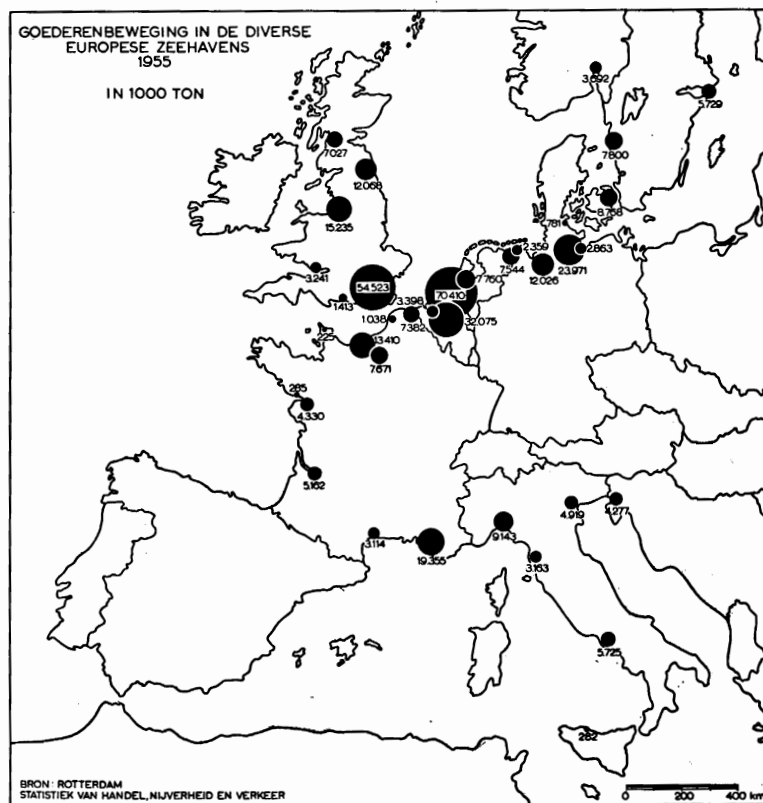


(Bron: U.S. Dep. of Agriculture)

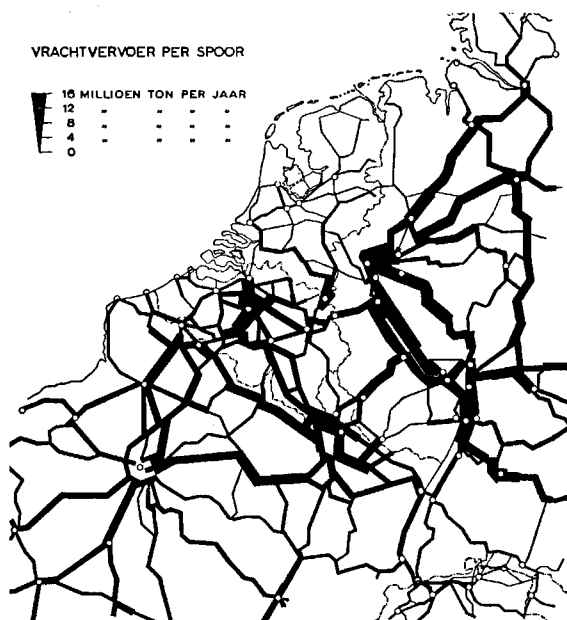
Afb. 21



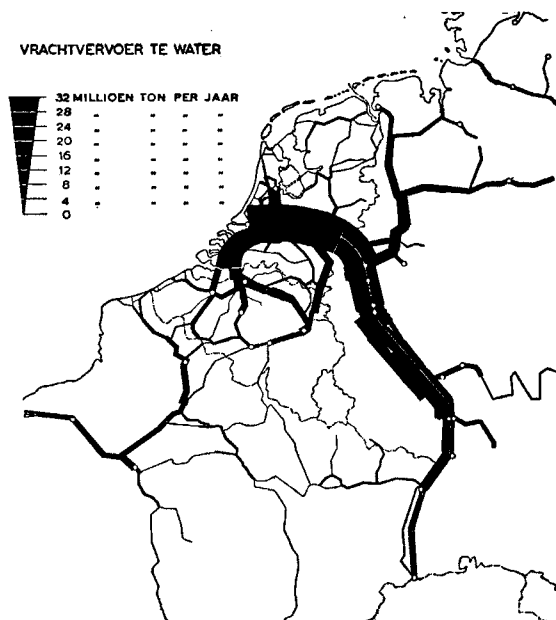
Afb. 22



Afb. 23



Afb. 24



Afb. 25

Bron: Orbis Terrarum Europa sub Auspiciis Europa Collegii Brugis
Copyright les Editions de Visscher Brussel

Het stelsel van waterwegen wordt aangevuld door het spoorwegnet en laatstelijk ook door de grote autowegen. Het net van Europese wegen is nog pas in opbouw. Men mag dus met name voor het gemotoriseerde wegverkeer nog een belangrijke ontwikkeling verwachten. Toch is niet aan te nemen, dat weg en rail het massale watertransport van zijn plaats zullen kunnen verdringen; sprekend in dit opzicht is een vergelijking tussen de afbeeldingen 24 en 25, die voor het gebied van de Rijn het vrachtvervoer per spoor en het watervervoer weergeven. Van de vervoerde tonnage tussen de grote Nederlandse havens en het Europese achterland ging in 1955 rond 95 % te water; weg en rail tezamen namen slechts iets meer dan 5 % voor hun rekening (vgl. afb. 27).

Hoe overigens ook de vervoerswegen naar het achterland zich ontwikkelen, de havencomplexen blijven de verkeersknooppunten bij uitnemendheid. Hierbij treedt het Nederlandse deel van de Rijn-delta meer en meer naar voren (vgl. afb. 23). In Nederland zelf openbaren deze stuwende krachten zich met name aan de beide grote toegangen uit zee in het Westen des Lands, maar zeer in het bijzonder aan de mond van de vrij uitstromende Rijn: de Nieuwe Waterweg. Dit spreekt ook duidelijk uit de afb. 27.

De functie van de havens is primair verbonden aan de hier noodzakelijke overlading van goederen uit het ene vervoermiddel in het andere. Deze onderbreking van de goederenstroom lokt als vanzelf uit tot het uitvoeren van verschillende bewerkingen, hetzij in het handelsvlak (reinigen, sorteren, mengen) of in de industriële sfeer (trafieken, veredelingsbedrijven). Hoe meer zulk een verwerkingsproces gebaseerd is op een massale aanvoer van goederen, des te sterker is het gebonden aan de nabijheid van de haven. In de industriële sector schept de zeescheepvaart zelf ook een zeer nauwe band met de scheepswerven.

De primair aan het diepe water gebonden bedrijven vormen de basis voor een heel complex van andere activiteiten in de sfeer van handel en verkeer, industrie, bank-, krediet- en verzekeringswezen, verzorgende bedrijven e.d., die elkaar wederzijds beïnvloeden en tezamen de havenstad doen groeien. Zo stond in Amsterdam en Rotterdam in 1947 resp. 17 % en 27 % van de totale beroepsbevolking in betrekking tot de haven, hoewel slechts ± 7 % werkte in bedrijven, die rechtstreeks op het diepe vaarwater zijn aangewezen. Daarnaast doet het havenbedrijf met zijn vrij eenzijdige vraag naar arbeidskrachten als vanzelf de behoefte aan complementaire — andersoortige — bedrijven ontstaan.

WATERVERBINDINGEN



Afb. 26

De verkeersligging schiep de havenfunctie; de havenfunctie is op haar beurt de sterkste drijvende kracht voor de groei van het Westen. Zij deed de twee grootste polen van de Randstad, Amsterdam en Rotterdam, worden tot wat zij zijn en zij opent juist thans weer grote nieuwe mogelijkheden. De stormachtige ontwikkeling aan de Nieuwe Waterweg en aan de IJmond — beide in belangrijke mate gebaseerd op moderne trafieken — vormt daarvan het bewijs.

Intussen is naast deze havenfunctie in de laatste tijd ook de administratieve functie op de voorgrond gekomen. Deze is voornamelijk verantwoordelijk voor de groei van de derde grote pool in de Randstad, het Regerings- en diplomatieke centrum 's-Gravenhage. Vanouds was hier de zetel van de Hollandse graven en later van de Staten-Generaal, maar eerst in de moderne tijd heeft de

Toelichting bij afb. 27

- A. De omvang van de bollen geeft het percentsgewijze aandeel van de hier vermelde Nederlandse havens in de totale doorvoer door Nederland weer.

Bron:
Statistisch Bulletin van het Centr. Bur. v. d. Statistiek jg. 1957 nr. 16.

- B. De omvang van de bollen geeft het percentsgewijze aandeel per grenssector weer van de totale aan- en afvoer van de beide gebieden

Bron:
Statistiek van de intern. Binnenscheepvaart 1955.

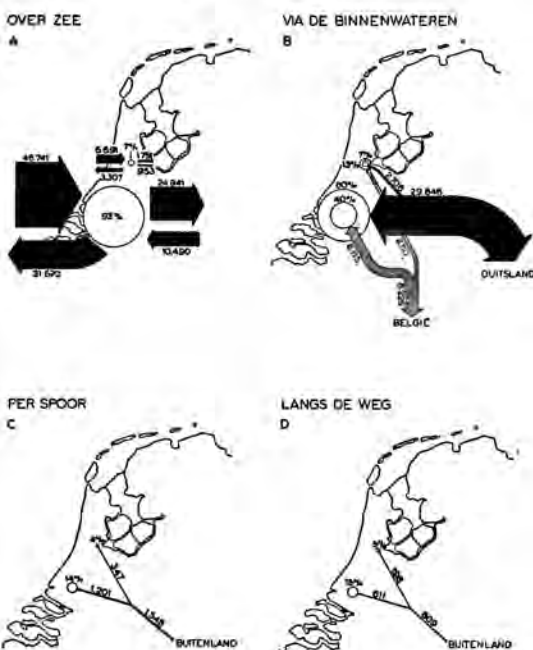
- C. De omvang van de bollen geeft percentsgewijze het aandeel van de herkomst en bestemmingspunten van de totale goederenstroom weer.

Bron:
Statistisch Bulletin van het Centr. Bur. v. d. Statistiek jg. 1957 nr. 16.

- D. De omvang van de bollen geeft percentsgewijze het aandeel van de herkomst en bestemmingspunten van de totale goederenstroom weer.

Bron:
Statistisch Bulletin van het Centr. Bur. v. d. Statistiek jg. 1957 nr. 16.

AAN-AF-EN DOORVOER VAN GOEDEREN VAN EN NAAR DE TWEË GROTE NEDERLANDSE ZEEHAVENS 1955

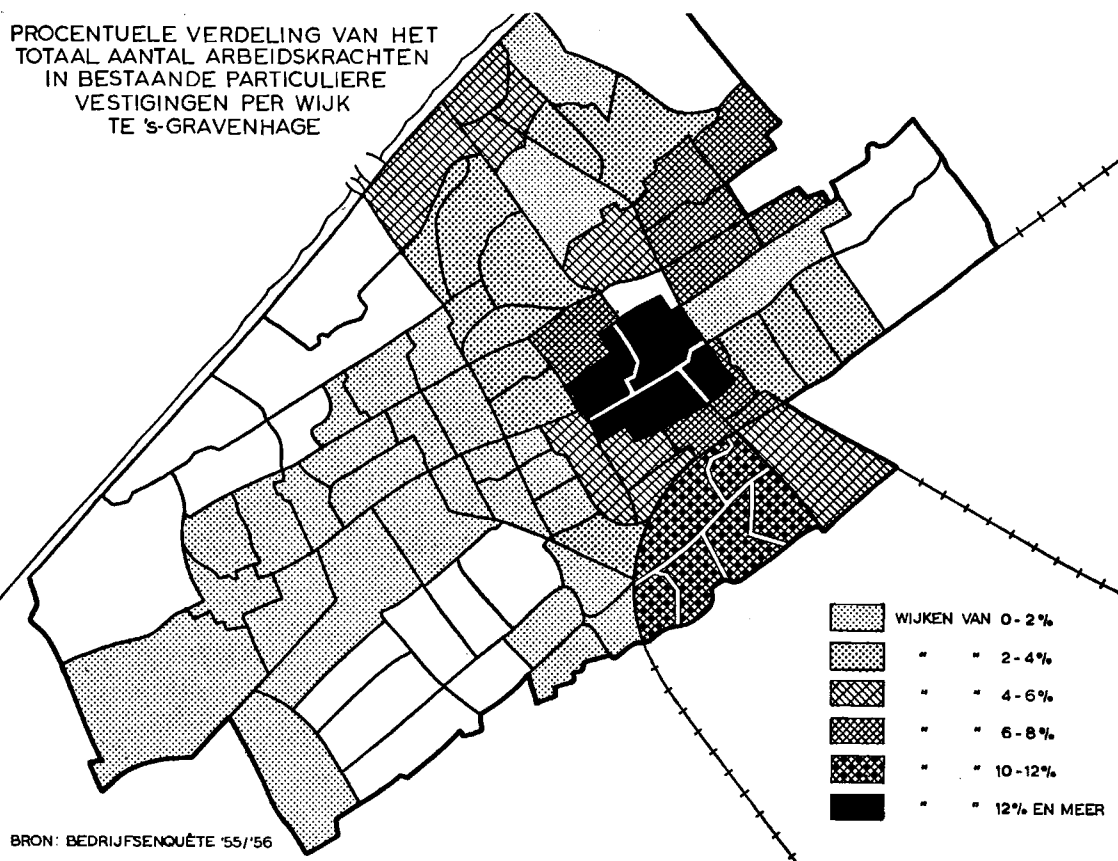


Afb. 27

stad haar grote vlucht genomen. Thans werken hier zeer sterke groeikrachten. Naarmate de samenleving ingewikkelder wordt, neemt de overheidsbemoeïing toe en daarmee de omvang van het centrale ambtelijke apparaat. Bovendien trekt dit proces meer en meer ook allerlei semi-overheidsinstellingen en particuliere administraties naar het Regeringscentrum toe.

Tenslotte gaan de grote steden, door welke primaire kracht oorspronkelijk ook gevormd, op zichzelf tot een factor in het groeiproces worden door de aantrekkingskracht, die er van hun hele milieu uitgaat. Dit openbaart zich op economisch terrein bv. door de rijkere schakering van het bedrijfsleven en de daardoor geboden gelegenheid voor taakverdeling en specialisatie, door het ruime afzetgebied voor verzorgende bedrijven, de gevarieerde en hoog gekwalificeerde arbeidsmarkt e.d.. In sociaal opzicht is de grote keuze van werkgelegenheid een aantrekkelijkheid, evenals de ruime mogelijkheid voor allerlei maatschappelijk verkeer. Ook het culturele milieu in de grote steden oefent een sterke werking uit, vooral onder de leidende groepen.

Een belangrijke plaats in dit geheel nemen de binnensteden van de grote agglomeraties in. Deze hebben zich bij de voortgaande uitgroei van de steden tot zeer belangrijke werkgebieden ontwikkeld, ten dele weliswaar van een plaatselijk verzorgend karakter, maar toch ook in grote mate uitstralend in een wijde omgeving. Zo zijn in de Amsterdamse city, exclusief de haven, rond 174.000 beroepspersonen werkzaam op een totale beroepsbevolking van rond 380.000. Hier werkt dus 47% van alle beroepspersonen in de city. In Rotterdam bedraagt dit percentage ± 20 , betrokken op de beroepsbevolking van Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen tezamen. In 's-Gravenhage ligt de werkgelegenheid voor rond 23% in de binnenstad, zonder dat hierbij nog met de overheidsdiensten is gerekend. Een indruk van deze functie van de city in vergelijking met andere stadsdelen — ook industriële — geeft afb. 28.



Afb. 28

Zo vormen de grote centra zowel door hun primaire als door hun afgeleide functie sterke stuwende krachten voor de groei van het Westen; en wat hier van Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage is opgemerkt, geldt in overeenkomstige zin voor de opkomende middelgrote steden en in de laatste tijd ook voor sommige forensenvestigingen. De concentratie van het radio- en televisiebedrijf met alles wat zich daaromheen groepeerft in een streek als het Gooi is hiervan een duidelijk voorbeeld. Nu de verkeersmiddelen zoveel vrijheid bieden is ook het geurbaniseerde gebied in de nabijheid van de grote steden, waar fraaie natuur tot vestiging uitlokt, voor moderne industrieën met hooggekwalificeerd personeel een gezochte vestigingsplaats geworden.

Bij al deze krachten, die zich direct of indirect in de stedelijke sfeer openbaren, heeft zich ook een belangrijke groeikracht gevoegd in de agrarische sector, met name op het gebied van de tuinbouw. Dit was uiteraard primair afhankelijk van de natuurlijke mogelijkheden van bodem en klimaat. Toch hebben ook hierbij de goede verkeersligging en de nabijheid van een ruime afzetmarkt sterk ten gunste van het Westen gewerkt, terwijl bij de gehele ontwikkeling ook de concentratie zelf weder een sterke stimulans is geweest. Juist voor de tuinbouw nl. is de centrumfunctie belangrijk (zie daarover nader in hoofdstuk V). Daarnaast brengt de gesteldheid van de bodem mede dat de bloembollencultuur zich vrijwel geheel in het Westen heeft ontwikkeld. Deze laatste teelt, die zowel voor de produktie als voor het toerisme van belang is, breidt zich nog uit.

De sterke concentratie van de tuinbouw onder glas in het Westen blijkt uit de volgende cijfers:

Groente en fruit onder glas (in ha) in 1955

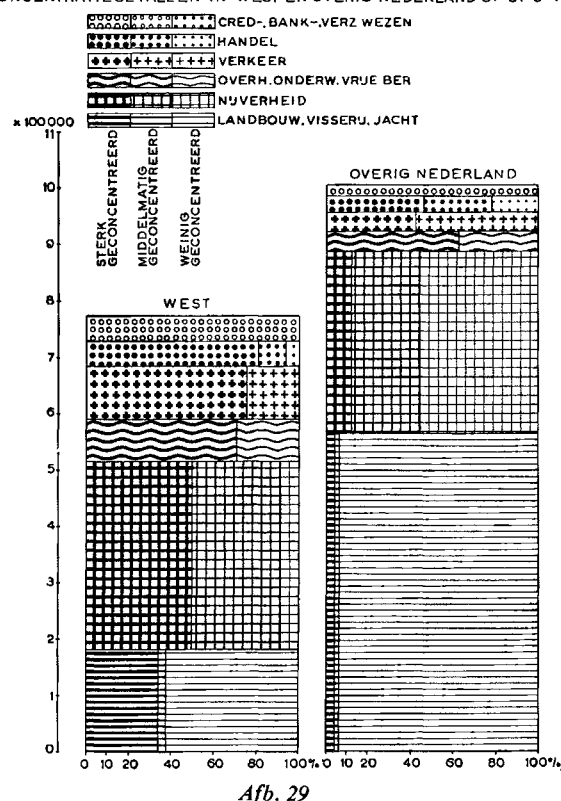
Noordholland	152
Zuidholland	2.904
Utrecht	68
Het Westen	3.124
Nederland	3.606

Voor al de provincie Zuidholland (met name het Westland en de zgn. Kring) valt hierbij op, wat opnieuw wijst op de betekenis van de verkeersligging.

De mogelijkheden, die in deze uitwendige factoren liggen opgesloten, zijn reeds eeuwenlang door de mens aangegrepen, aangepast aan de wisselende omstandigheden en voortdurend beter ontwikkeld. Zo is het huidige beeld van het Westen ontstaan, dat in hoofdlijnen nog eens is samengevat in afb. 29. Men kan hier de opbouw van de „stuwende” beroepsbevolking in het Westen vergelijken met die in Overig Nederland ¹⁾; bovendien kan men voor elke sector van het bedrijfsleven (landbouw, industrie en diensten) de mate van concentratie in het Westen aflezen.

¹⁾ Een uitvoeriger beschouwing is opgenomen in een nota van Prof. Ir. Th. K. van Lohuizen, die bij het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan kan worden geraadpleegd.

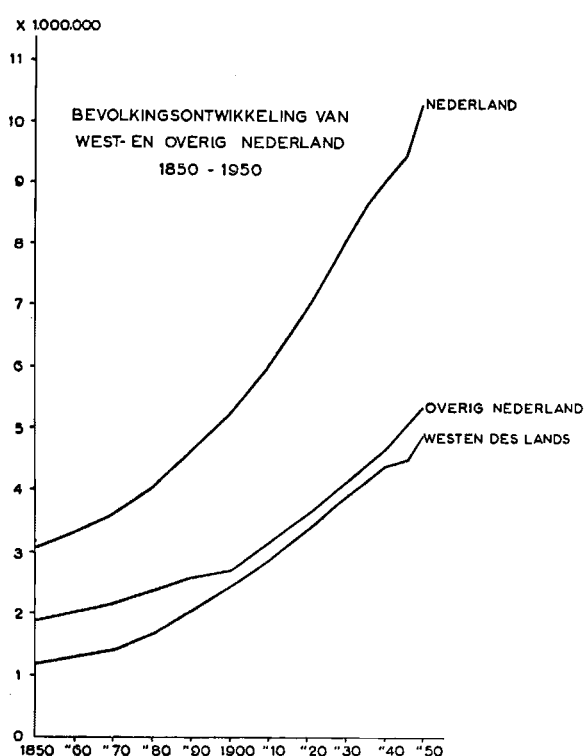
AANTAL PERSONEN WERKZAAM IN DE STUWENDE BEDRIJFSGROEPEN PER SECTOR/IN BEDRIJFSLEVEN VERDEELD VOLGENS DRIE KLASSEN VAN CONCENTRATIEGETALLEN IN WEST EN OVERIG NEDERLAND OP 31-5-47



Het meest kenmerkende is de overwegende plaats die de industrie en diensten tezamen innemen. De industrie afzonderlijk is absoluut en relatief omvangrijker dan die in Overig Nederland, maar valt toch vooral op door het grote aandeel bedrijven met hoge concentratie in het Westen (de industrieën gebaseerd op de havens en de grote steden). Het grote verschil ligt echter in de dienstensector. Bij alle onderdelen: verkeer, handel, krediet-, bank- en verzekeringswezen en overheid, onderwijs en vrije beroepen is er een belangrijk hogere bezetting dan in Overig Nederland en tekent zich ook de hoge concentratie in het Westen sprekend af. Hierin weerspiegelt zich eveneens de functie van de havens en de steden. In de landbouwsector vertoont het beeld een duidelijke aanwijzing voor de concentratie van de tuinbouw in het Westen.

Dit neemt niet weg, dat er wisselingen optreden. In de loop der tijden nemen de drijvende krachten verschillende vormen aan en moeten zij zich meten met tegenkrachten.

Nadat ons land in de Middeleeuwen een periode van decentralisatie met veel langs de kust verspreide kleine havens had gekend, gaf onze Gouden Eeuw een sterke concentratie in Amsterdam te zien. De omstandigheden sinds de economische herleving omstreeks 1870 luidden de havenontwikkeling aan de Maasmond in, die in onze tijd de haven van Amsterdam over het hoofd zou gaan groeien. De moderne tijd stuwde 's-Gravenhage omhoog en deed sinds de eerste wereldoorlog ook de oostelijke sector van de Randstad (Utrecht, het Gooi en de Heuvelrug) naar voren komen.



Afb. 30

Dit alles waren verschuivingen in de Randstad zelf. Maar er kwamen ook tendenties op ten gunste van gebieden buiten het Westen. Zodra de stoommachine het alleenrecht verloren had en de elektriciteit als krachtbron haar zegetocht begon, zette een zekere decentralisatie in. Het moderne verkeerswezen, vooral het motorvervoer, maakte die eerst recht mogelijk, terwijl anderzijds de ruime arbeidsmarkt op de zandgronden tot vestiging uitlokte. Zo vond reeds enigmate een natuurlijke selectie onder de bedrijven plaats, waarbij Overig Nederland tal van bedrijven tot zich trok, die anders in het Westen zouden zijn gekomen of gebleven. Dit proces deed zich vooral voor bij de textielindustrie, de lichte metaalindustrie e.d.. De invloed ervan openbaart zich in een vertraging van de concentratie in het Westen en een sterker vasthouden van de bevolkingsgroei in Overig Nederland (vgl. afb. 30).

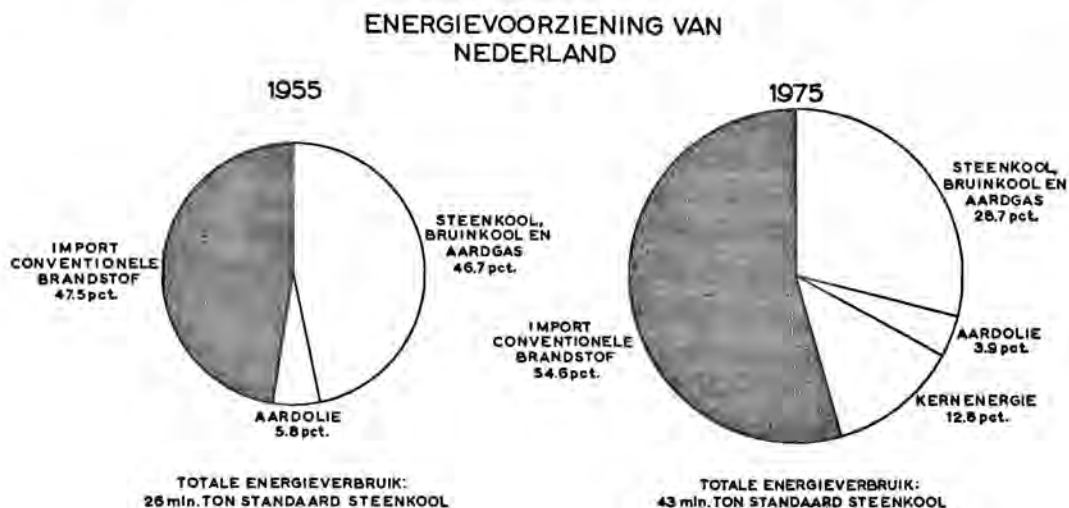
Deze decentraliserende tendenties zullen, naar het zich laat aanzien, voorshands nog doorwerken. De motorisering en de daarbij aansluitende verbetering van het wegennet gaan steeds voort, evenals de toerusting van de gebieden buiten het Westen op sociaal en cultureel gebied. De grote agrarische streekverbeteringen vallen in hoofdzaak op de zandgronden. De gehele modernise-

ring van de landbouw zal tot een aanzienlijke afvloeiing van arbeidskrachten uit die sector leiden, ook weer vooral buiten het Westen. Dit alles vormt een sterke indicatie voor verdere industriële ontwikkeling in Overig Nederland, naarmate deze door de technische vooruitgang mogelijk wordt gemaakt.

Factoren in het Westen zelf zouden ook in deze richting kunnen werken. Hoe groter van omvang de agglomeraties in het Westen worden, des te hoger eisen worden gesteld aan het bestuursapparaat en aan de samenwerking van gemeenten, die samen de agglomeratie vormen. De behandeling van allerlei plannen wordt ingewikkelder en tijdrovender, ook als er geen onderlinge wrijvingen zijn. Dit geeft soms

een zodanige vertraging, dat het voor het bedrijfsleven een remmende factor kan worden, naast de hogere vestigingskosten die in het algemeen al uit de grote concentratie en de moeilijke grondgesteldheid in het Westen voortvloeien.

De toestand van de arbeidsmarkt zal mede een zeer belangrijke factor zijn. Onder de huidige omstandigheden is het beeld vertekend door allerlei oorzaken, o.m. door de gevolgen van de woningnood, die trouwens op hun beurt weer samenhangen met de ingewikkelde verhoudingen in de grote agglomeraties. Maar ook op den duur zal het de vraag zijn, welke invloed de wensen van de arbeidende bevolking omtrent de keuze van haar woonplaats zal uitoefenen. De vrijheid in dit opzicht is thans veel groter dan vroeger en het is dan ook niet uitgesloten, dat hier een tegenkracht zal worden ontmoet althans bij bedrijven, die niet zozeer aan het specifieke vestigingsmilieu van het Westen zijn gebonden.



BRON: Ministerie van Economische Zaken „Nota inzake de kernenergie 1957“

Afb. 31

De vraag kan zijn, in hoever de invoering van kernenergie en de automatisering in tegengestelde zin op de decentraliserende tendenties zullen inwerken. Een duidelijk inzicht daaromtrent bestaat nog niet.

Wat de kernenergie betreft kan men aannemen, dat deze in de periode tot 1980 nog slechts geleidelijk een rol zal gaan spelen. De verwachtingen voor het aandeel van deze energiebron in West-Europa zouden volgens een studie in het kader van de O.E.E.S.¹⁾ voor 1975 zijn te stellen op 6,7% van de totale energiebehoefte. Tevoren hadden onderzoeken van enige grote olie-ondernemingen tot een cijfer van 3,8 geleid. De sindsdien door de Minister van Economische Zaken aan de Staten-Generaal aangeboden Energienota²⁾ stelt het aandeel hoger. Rekening houdend met de recente opvoering van het Engelse ontwikkelingsprogramma voor de kernenergie komt deze nota nl. tot een dekking van 14,6% van de totale Nederlandse energiebehoefte in 1975 uit kernsplitsing.

In afb. 31 is op deze basis de energiesituatie voor Nederland in 1955 en 1975 weergegeven. Daaruit is te zien, dat ondanks het in hoge mate vooruitstrevende programma van de Energienota de rol van de conventionele energiebronnen nog belangrijk zal toenemen. Dit blijkt ook uit de volgende tabel.

¹⁾ Europe's growing needs of energy — How can they be met? A report prepared by a group of experts. Paris (O.E.E.C.), 1956. Het hierin vermelde percentage kernenergie werd gebaseerd op de in het Britse White Paper „A programme of nuclear power“ van februari 1955 uitgesproken verwachtingen ten aanzien van het Verenigde Koninkrijk. Verondersteld werd, dat de ontwikkeling in de overige Westeuropese landen gelijke tred zou houden met die in het V.K.

²⁾ Nota dd. 3 juli 1957 inzake de kernenergie (gedr. stukken 1956-1957 nr. 4727).

*Tabel II.1. Energievoorziening van Nederland
(cijfers in mln tonnen standaard steenkool)*

Bronnen	1955	1975
Conventionele brandstof:		
a. eigen produktie van:		
steenkool, bruinkool, aardgas	12,15	12,40
aardolie	1,50	1,70
b. import	12,35	23,40
totaal	26	37,50
Kernenergie	—	5,50
Totaal energieverbruik	26	43

Aan te nemen is, dat de beschikbaarstelling van de kernenergie in de eerste plaats zal geschieden door omzetting in elektriciteit via de normale netten. Haar invoering zou dus in eerste instantie neerkomen op atomische aggregaten in elektrische centrales in plaats van stoomaggregaten. Ook de bijzonder hoge investeringen die vooralsnog aan het gebruik van kernenergie zijn verbonden werken in deze richting. Een structurele wijziging in het vestigingspatroon van de industrie zou in een te overziene toekomst niet behoeven op te treden.

De automatisering door toepassing van elektronische uitrustingen vereist eveneens hoge investeringen, waartegenover de factor arbeid in het niet zinkt. Dit laatste zou kunnen tendëren naar een nog grotere vrijheid van vestigingskeuze, dus eventueel ook naar een verdere spreiding. Daartegenover kan de vereiste hoge kapitaalsinvestering naar concentratie leiden, althans in de vorm van grotere concerns. Op zichzelf behoeft dit nog geen concentratie van de produktie te betekenen; juist grote concerns als de A.K.U. en Philips hebben hun bedrijven vrij sterk gedecentraliseerd. Mocht de ontwikkeling van de automatisering inderdaad tot concentratie leiden, dan zal men deze in de eerste plaats als een concentratie in *steden* moeten zien. Er zijn nog geen duidelijke aanwijzingen, dat een concentratie bepaaldelijk in het *Westen* nodig zou zijn. Het is echter wel van belang de ontwikkeling nauwlettend te volgen.

Andere factoren duiden echter wél op nieuwe tendenties ten gunste van het Westen. Deze hangen vooral samen met de vooruitzichten voor de moderne trafieken — de geïntegreerde hoogovencomplexen en de petrochemische industrie — zoals die zich in onderling verband aftekenen binnen de grotere economische kaders waarvan wij thans de vorming beleven.

De hoogovens, die aanvankelijk bij de ertsgronden worden gesticht (met houtskool als brandstof) en later bij de steenkolenmijnen (met aanvoer van erts), verplaatsen zich in de jongste tijd meer en meer naar de kust, waar men de gunstige ligging vindt voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van de zware produkten. Dit werd mogelijk gemaakt doordat voor de moderne produktieprocessen naar verhouding minder steenkool is vereist. Bovendien wordt het in Europa in de hand gewerkt door de tanende steenkoolproduktie, die een grote aanvoer van overzee noodzakelijk maakt. Het memorandum van de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal dd. oktober 1956 („Memorandum met betrekking tot de omschrijving van de algemene doelstellingen”) vestigt de aandacht op de onvermijdelijke diepgaande structuurveranderingen bij de ijzerertsvoorziening.

De vestigingsplaats van de hoogovenbedrijven is beperkt tot gebieden met zeer draagkrachtige bodem. In Nederland is men dus aangewezen op de strook onmiddellijk langs de kust, op plaatsen waar deze doorsneden wordt door een zeescheepvaartweg met een goede waterverbinding naar het achterland.

De opkomst van de olieraffinaderijen houdt eveneens verband met het achterblijven van de energievoorziening uit steenkool bij de moderne behoeften. De aanvoer van de grondstof geschiedt grotendeels overzee in speciaal daarvoor ingerichte vaartuigen, waarvan de tonnage nog steeds stijgende is. De olie-

raffinage en de daarop gebaseerde petrochemische industrie zijn daardoor onmiddellijk op het diepe vaarwater aangewezen, zolang althans niet op grotere schaal tot de bouw van pijpleidingen wordt overgegaan. De omvang van de olievoorziening vertoont een stormachtige groei. Thans wordt reeds 18 % van alle Europese energiebehoeften door de aardolie gedekt en omvatten de olieverscheppingen reeds 45 % van alle zeetransport.

De stijgende welvaart in West-Europa, de voortgaande uitgroei van de industrie en het relatief achterblijven van de Europese steenkoolvoorziening maken in de komende decennia nog veel grotere aanvoeren van steenkool en olie van overzee noodzakelijk. De ramingen daarvoor zijn, vergeleken met de cijfers voor 1955 (in mln ton):

Vereiste aanvoer van overzee naar West-Europa

	1955	1975
steenkool	29	50
aardolie	84	224

Tegelijkertijd zal een sterke toeneming van de ijzer- en staalproductie nodig zijn. Onlangs heeft de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal daarvoor de volgende cijfers geraamd:

Vereiste productiecapaciteit in tonnen ruwstaal in West-Europa (E.G.K.S.-landen)

1955	52 mln
1960	67 mln
1965	80 mln
1975	105 mln

Wat Nederland zelf betreft wordt de behoefte aan staal slechts voor ongeveer de helft door eigen productie gedekt, terwijl te voorzien is, dat juist in ons land het staalverbruik nog belangrijk zal stijgen; dit ligt nl. per hoofd van de bevolking aanzienlijk lager dan in andere geïndustrialiseerde Westeuropese landen.

Bij de uitbreiding van het Westeuropese productieapparaat zal de hergroepering op basis van de gunstigste verkeersligging zich sterker dan ooit openbaren, nu deze zich in een boven-nationale economische eenheid kan voltrekken.

Een beheersend element bij het zeevervoer, en tevens een verbindingsschakel tussen de olie- en de metaalindustrie, vormt in de allerlaatste tijd het opkomen van de zgn. supertankers. De tonnage van deze schepen gaat reeds tot boven 100.000 ton, zodat zij een zeer grote vaardiepte nodig hebben (tot ± 15 m). Sommige van deze tankers worden ook voor het vervoer van erts ingericht; zij kunnen dus bv. in het zomerseizoen erts uit Labrador aanvoeren en gedurende de rest van het jaar voor olietransport worden gebruikt. De thans op stapel staande tankers behoren in overwegende mate tot de grotere typen. Zij maken in aantal nog geen 25 % van de huidige vloot uit, maar zullen de capaciteit met bijna 50 % opvoeren.

Deze ontwikkeling zal leiden tot een nog sterkere concentratie van de overslag van olie, nl. in de enkele havens die geschikt zijn of geschikt kunnen worden gemaakt om de zeer diepstekende schepen te ontvangen, en wel bij voorkeur zo dicht mogelijk aan de kust. Deze havens zullen dan tegelijkertijd een grotere plaats krijgen bij de ertsverscheppingen voor doorvoer naar het achterland. Daarenboven zullen zij bij uitstek aangewezen zijn voor de vestiging van nieuwe hoogovenbedrijven o.a.. De nauwe band, die er via de kolenveredeling kan bestaan tussen een hoogoven (cokes) en de petrochemische industrie, vormt daarvoor een reden te meer.

In dit gehele proces van structurele heroriëntering zal de Rijndelta opnieuw sterk naar voren komen. Daarbij heeft dan weer het gebied aan de Nieuwe Waterweg de gunstigste positie. Met name hier is dan ook een krachtige opstuwing van het overslagbedrijf en van de zware industrie te voorzien. De omvang daarvan zal ten dele nog afhangen van de toekomstige ontwikkeling op het gebied van de pijpleidingen, die elders een zeer belangrijk aandeel zijn gaan nemen in het vervoer, vooral van olie, maar ook van

46



Het algemene beeld van de krachten en tegenkrachten resulteert in duidelijke nieuwe accenten in Westeuropees kader, waardoor de druk op het Westen des Lands zal worden vergroot. Zoals de tendenties zich thans laten aanzien, is het mogelijk dat deze de in Nederland zelf spontaan werkende decentraliserende factoren zullen compenseren, en zelfs meer dan dat.

HOOFDSTUK III. VERKENNING VAN DE TE VERWACHTEN BEVOLKINGS- ONTWIKKELING TOT OMSTREEKS 1980

1. UITGANGSPUNTEN EN METHODEN

Uitgangspunt was een economische benaderingswijze. Er is allereerst een verkenning beproefd van de werkgelegenheid in Nederland omstreeks 1980, verdeeld over een aantal sectoren van het bedrijfsleven en uitgedrukt in aantallen beroepsbevolking. Vervolgens is ditzelfde geschied voor de landsdelen West, Noord, Oost, Zuid en Zuidwest, waardoor een raming van de beroepsbevolking in het studiegebied beschikbaar kwam. Door confrontatie hiervan met de te verwachten natuurlijke aanwas van de bevolking konden de volgens het economisch model te verwachten migratiestromen tussen het Westen en de andere landsdelen worden benaderd. Tenslotte is getracht tot ramingscijfers te komen voor de voornaamste onderdelen van het Westen (de grote agglomeraties en enige restgebieden). Door omrekening is telkens uit de beroepsbevolking het cijfer voor de totale bevolking afgeleid. Ter controle zijn de uitkomsten van de verkenning getoetst aan die van enkele langs andere wegen uitgevoerde benaderingen.

Voor uitvoeriger bijzonderheden, dan in het onderstaande konden worden verwerkt, wordt verwezen naar de desbetreffende studienota ¹⁾.

Het geheel van de verkenning is gevat binnen het kader van de jongste *demografische prognose* van het Centraal Bureau voor de Statistiek voor de bevolking van Nederland in 1980 ²⁾, waarvan het werkgemiddelde — zonder emigratie — 14,2 mln bedraagt. Met inachtneming van de door het Centraal Bureau voor de Statistiek berekende invloed van 1000 migranten per jaar op de totale bevolking in 1980 zijn hierop de drie veronderstellingen voor de emigratie toegepast, die worden gebruikt in de studie van het Centraal Planbureau „Een verkenning van de economische toekomstmogelijkheden van Nederland 1950-1970”. De verschillende ramingen voor de totale bevolking worden dan:

Tabel III.1. Ramingen voor de bevolking van Nederland in 1980

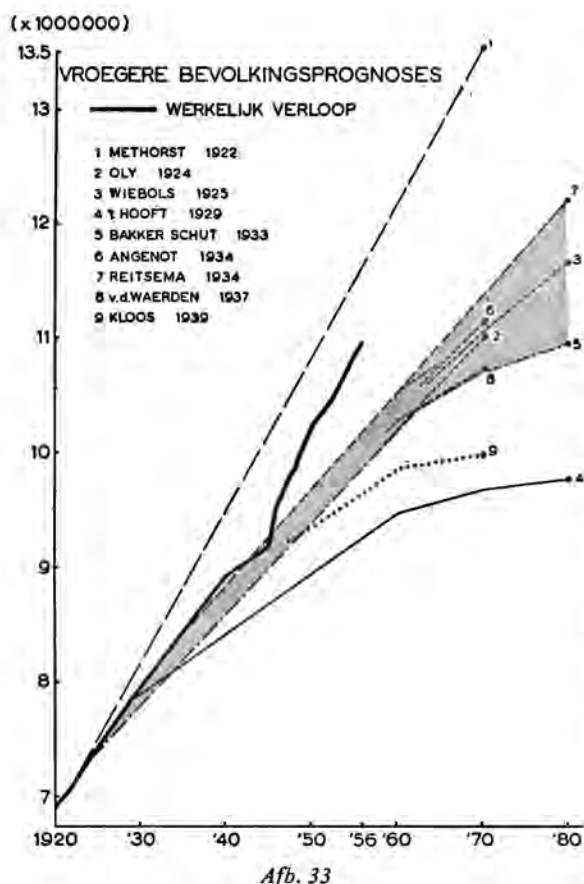
Alternatieven	Bevolking (in mln)
Zonder aftrek van emigratie	14,2
Gemiddeld emigratiesaldo per jaar van:	
2.000 personen	14,1
17.000 „	13,5
32.000 „	13

Voor de verdere beschouwing is uitgegaan van het gemiddelde alternatief voor de emigratie, dat dus leidt tot een totaal bevolkingscijfer voor Nederland in 1980 van 13,5 mln.

Het aangehouden jaar 1980 is uiteraard geen vast gegeven. Het is zeer wel denkbaar, dat het hierna ontwikkelde structuurbeeld reeds vóór dat tijdstip of eerst later zal worden gerealiseerd. Ook zouden wijzigingen in het beeld zelf kunnen optreden. Bij het demografisch aspect bestaat onzekerheid over het toekomstig verloop van de natuurlijke bevolkingsaanwas en van de buitenlandse migratie, alsook over de omrekening van beroepsbevolking in totale bevolking. Op economisch terrein kan men niet bij voorbaat zeker zijn van conjunctuurbewegingen en exportmogelijkheden. De automatisering in het bedrijfsleven en de toepassing van kernenergie zouden structuurwijzigingen kunnen meebrengen, die thans nog niet zijn te overzien. Ook de internationale politieke verhoudingen en met name het verder verloop van de Westeuropese economische integratie kunnen van grote invloed zijn.

¹⁾ Deze is bij het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan ter inzage.

²⁾ Berekeningen omtrent de toekomstige loop der Nederlandse bevolking, 1951.



Het is dan ook geen wonder, dat het merendeel van de vroeger in Nederland gemaakte prognoses van de bevolking bezijden de werkelijke ontwikkeling terecht kwamen. Op afb. 33 is dit voor de prognose uit de jaren tussen de beide oorlogen grafisch afgebeeld. Daarom wordt in het onderstaande niet zozeer een prognose geboden als wel een poging gedaan om de komende economische ontwikkeling naar richting en orde van grootte af te tasten. De naam „verkenning” houdt de erkenning in van de vele varianten die denkbaar zijn.

Verscheidene van de vroeger gemaakte prognoses hielden de gedachte in van een zekere stabilisatie van de bevolkingsontwikkeling, die zich volgens sommige veronderstellingen reeds in de periode 1960-1970 zou aankondigen. Uit het werkelijk verloop blijkt dat het peil voor deze afvlakking veel te laag was gekozen en de periode veel te vroeg. Zelfs is er in de thans beschikbare gegevens geen steun te vinden voor de verwachting dat de bevolkingsgroei in de periode tot 1980 of ook in het resterende gedeelte van deze eeuw tot stilstand zou komen.

Gaat men uit van een bevolking van 13,5 mln in 1980, dan is ook bij verdere sterke daling van het geboorteoverschot nog een vrij aanzienlijke natuurlijke aanwas te voorzien. Het geboorteoverschot bedroeg over de jaren 1951-1955

14,4‰. Voor de periode 1971-1980 heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek gerekend met 10‰. Neemt men aan, dat het in de periode 1981-2000 zou dalen tot 7‰ of minder dan de helft van het huidige, dan zal de natuurlijke aanwas nog komen op rond 2 mln en dus de totale bevolking in 2000 (zonder emigratie) op rond 15,5 mln. Voor een stabilisatie van de bevolking na 1980 zou een jaarlijks vertrekssaldo naar het buitenland nodig zijn in de orde van 83.000 personen of bijna vijf maal zoveel als voor de periode 1950-1980 is aangehouden. Dit lijkt geen aannemelijke veronderstelling. Er is dus alle aanleiding om bij de op te stellen ruimtelijke plannen rekening te houden met de sterke waarschijnlijkheid van een voortgaande groei van de Nederlandse bevolking na 1980.

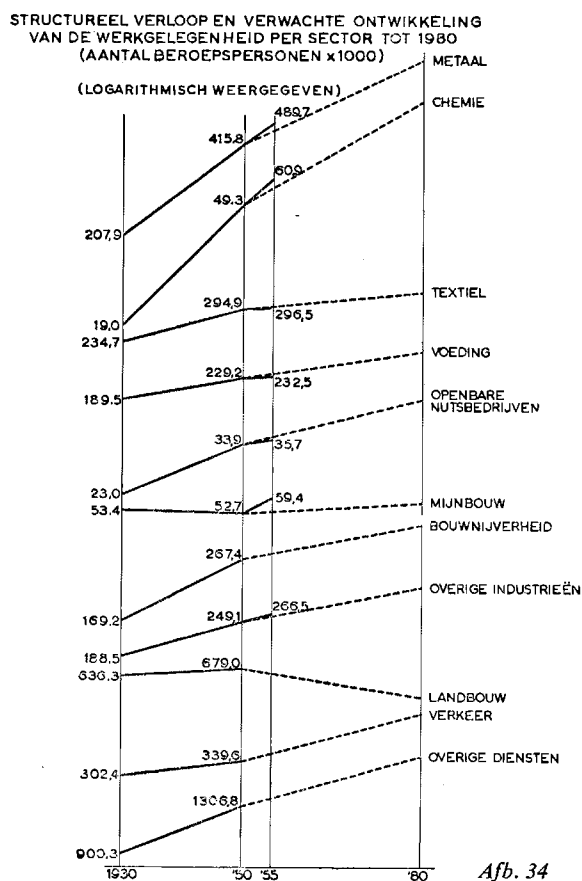
De *verkenning van de economische ontwikkeling* berust op de verwachting van een toestand van volledige werkgelegenheid in 1980. Bij haar opstelling heeft als uitgangspunt gediend een raming van de geografische spreiding van de werkgelegenheid in dat jaar, die door het Centraal Planbureau beschikbaar werd gesteld op grondslag van de reeds aangehaalde studie 1950-1970. Deze geeft cijfers voor het Rijk en voor de afzonderlijke provincies, telkens gedifferentieerd naar 11 sectoren van het bedrijfsleven. Voor de verdere verwerking is het percentage beroepsbeoefenaren gehouden op het ook in 1930 en 1947 geconstateerde cijfer van rond 40. De totale beroepsbevolking in Nederland in 1980 is dan te stellen op 5,4 mln personen.

Binnen dit kader heeft in overleg met het Centraal Planbureau een herwaardering naar kwalitatieve inzichten plaats gehad, vooral met het oog op nieuwe tendenties in de ontwikkeling 1950-1955 die door het Centraal Planbureau niet in de beschouwing hadden kunnen worden betrokken. Dit heeft voor sommige sectoren tot afwijkende ramingen geleid. Verder is met het oog op het gebruik voor planolo-

gische doeleinden bij elk der 11 sectoren de onderscheiding in een „stuwend” en een „verzorgend” gedeelte ingevoerd ¹⁾).

Aldus werd een structuurbeeld voor Nederland in 1980 verkregen, waarvan de voornaamste uitkomsten zijn samengevat in tabel III.2. Het structurele verloop voor de verschillende sectoren tussen 1930, 1950 en 1980 is voorts grafisch weergegeven op de afb. 34. De meest kenmerkende trekken van de verwachte structuurwijziging zijn een sterke afnemende van de werkgelegenheid in de landbouw, een krachtige verdere groei van de industrie en eveneens van het dienstenverkeer.

De teruggang van de werkgelegenheid in de landbouw (getemperd door de uitbreiding van de tuinbouw) is in overeenstemming met de politiek van modernisering en rationalisering van het agrarische productieproces en het streven tot sanering van te kleine bedrijven. De verwachte expansie in de industriële sector is vooral gemarkeerd bij de metaalindustrie en de chemische industrie, die samen rond 39% van de gehele werkgelegenheid in deze sector in 1980 voor hun rekening nemen. Een krachtig doorgroeien van de dienstensector beantwoordt aan de reeds kenbare tendenties en ook aan de ervaring in landen waar de economische ontwikkeling reeds verder is voortgeschreden, zoals de Verenigde Staten.



Tabel III.2. Verwachte ontwikkeling van de werkgelegenheid per sector tot 1980

Sector	Groei-index 1930-1950	Aantal beroepspersonen (× 1.000)			Groei-index 1950-1980
		Stuwend	Verz.	Totaal	
Metaal	200,0	577,5	212,5	790,0	190,0
Chemie	259,1	108,0	—	108,0	220,0
Textiel	125,7	252,0	87,0	339,0	115,0
Voeding	121,0	201,5	79,0	280,5	122,5
Nutsbedrijven	147,7	—	47,0	47,0	138,2
Mijnbouw	98,7	57,0	—	57,0	107,5
Bouwnijverheid	158,0	2,0	349,0	351,0	131,4
Overige industrie	132,2	239,0	89,0	328,0	131,7
Landbouw	106,7	527,0	16,0	543,0	80,0
Verkeer	112,3	173,0	318,5	491,5	145,0
Overige Diensten	145,2	363,0	1.535,0	1.898,0	145,2
		2.500,0	2.733,0	5.233,0	
Werklozen	25,4			78,0	—
Militairen	366,7			105,0	—
Totaal	128,2			5.416,0 132,6	131,6

¹⁾ Hierbij is gebruik gemaakt van de indeling in het rapport „Stuwende en verzorgende bedrijven” van een commissie onder voorzitterschap van Prof. Ir. Th. K. van Lohuizen, 's-Gravenhage 1952. Nota nr. 5 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

In de tabel III.2 is te zien, dat de verwachte groei van verschillende industriële sectoren relatief minder sterk is dan in de periode 1930-1950 is opgetreden. Ditzelfde is het geval wanneer men de groei-cijfers voor de periode 1950-1980 vergelijkt met de reeds gerealiseerde ontwikkeling in de jaren 1950-1955 (vgl. de afb. 34). Zou men de trend van deze laatste jaren onverzwakt doortrekken, dan zou met name in de sectoren metaal, chemie, mijnbouw en overige industrie een aanmerkelijk hogere uitkomst worden verkregen (tegen een belangrijk lagere voor textiel en voeding). Gezien de numerieke bezetting van deze sectoren zou dan het aantal beroepspersonen in de industrie per saldo nog veel groter kunnen zijn. In zover mag men het boven gegeven structuurbeeld niet als een maximum voor 1980 beschouwen, al moet wel bedacht worden dat de sterke groei in de jaren 1950-1955 mede door de toen nog bestaande inhaalvraag is beïnvloed.

Daartegenover zou een zekere vertraging in de ontwikkeling kunnen voortvloeien uit het verloop van de buitenlandse migratie. De aanname voor het jaarlijkse vertreksaldo bedraagt 17.000. Tijdens de periode 1951-1955 hebben echter de werkelijke cijfers gemiddeld 25.200 bedragen, zij het ook met een dalende tendentie. Deze cijfers zijn sterk beïnvloed door de migratie tussen Nederland en Indonesië, die men als een tijdelijke factor moet beschouwen. Zonder mederekening daarvan komt het jaarlijkse gemiddelde vertreksaldo over de jaren 1951-1955 op 38.800. Wanneer dus eenmaal de massale terugkeer uit Indonesië achter de rug is, zou een dergelijk cijfer tot de mogelijkheden gaan behoren. Dit zou de totale bevolking van Nederland in 1980 kunnen terugbrengen van 13,5 mln tot 12,9 mln.

De hierboven aangehouden opzet tendeert dus naar een maximum. Het lijkt echter niet verantwoord een lager cijfer in te voeren, omdat het economische potentieel van Nederland gunstig is. Vooral wanneer de internationale politieke omstandigheden zich stabiliseren en de integratie van West-Europa zich doorzet, zullen de in ons land aanwezige mogelijkheden kunnen leiden tot een sterker vasthouden van de eigen bevolkingsaanwas, of wel tot een sterkere instroming van arbeidskrachten van elders. De verkenning voor het Westen en voor de afzonderlijke agglomeraties is daarom gebaseerd op het structuurbeeld van tabel III.2, passend in een totale bevolking van 13,5 mln in 1980 (met te verwachten verdere toeneming daarna).

2. RAMINGEN VOOR HET WESTEN ALS GEHEEL

In overeenstemming met het economische uitgangspunt is aangenomen dat de bevolkingsverspreiding over het land wordt bepaald door de behoefte aan arbeidskrachten in het voor ogen staande model. Overtreft deze behoefte de natuurlijke aanwas, dan zal toestroming uit andere landsdelen optreden; is zij lager dan moet op afvloeiing naar elders worden gerekend.

De waardering van de mogelijkheden in het Westen is geschied door een afwegen van de krachten en tegenkrachten die in hoofdstuk II zijn ontleend. Dit is afzonderlijk geschied voor de 11 sectoren van het bedrijfsleven, telkens met onderscheiding van het stuwende en het verzorgende gedeelte daarvan. Bij de landsdelen buiten het Westen is — op de grondslag van de daar aanwezige natuurlijke factoren — rekening gehouden met het karakter van de reeds tot ontwikkeling gekomen industrie en met de mate van verstedelijking; dit laatste is nl. voor de veelzijdigheid van het bedrijfsleven, de geschooldheid van de arbeiders en vooral ook voor de dienstensector een belangrijke factor. Verondersteld is, dat de stedelijke

Tabel III.3. Raming van de beroepsbevolking en de totale bevolking in 1980 per landsdeel

Landsdeel	% beroepsbeoefenaren			Werkgelegenheid 1980	Bevolking 1980
	1930	1950	1980		
West	40,6	40,0	40,0	2.714,3	6.786,0
Zuidwest	40,2	40,5	41,0	136,8	334,0
Zuid	39,5	39,2	39,0	1.028,4	2.637,0
Oost	41,1	42,9	41,0	960,9	2.344,0
Noord	38,1	39,2	40,0	575,6	1.439,0
Nederland	40,1	40,0	40,0	5.416,0	13.540,0

functie in de landsdelen Oost en Zuid steeds meer naar voren zal komen, maar dat het Noorden en Zuid-westen gedurende de periode 1950-1980 in dit opzicht nog een fase zullen achterblijven.

De verkenning per bedrijfssector leidt voor het Westen tot een totale werkgelegenheid in 1980 van ruim 2,7 mln beroepspersonen. Dit komt overeen met een totale bevolking van iets minder dan 6,8 mln. In tabel III.3 is de opstelling voor alle vijf landsdelen weergegeven.

De uit tabel III.3 blijvende cijfers van de totale bevolking, zoals die uit het economisch model zou voortvloeien, zijn in tabel III.4 geconfronteerd met de door natuurlijke groei te verwachten bevolking in de verschillende landsdelen. Daaruit is te zien, dat er voor de realisering van dit beeld aanzienlijke migratiestromen zouden moeten optreden, die per saldo een vestigingsoverschot in het Westen zouden meebrengen van meer dan 0,7 mln. Dit gaat dus niet onbelangrijk uit boven de voorlopige benadering van 0,5 mln in de brochure „Het Westen en Overig Nederland”. In beide cijfers is de natuurlijke aanwas van de migrantengroep tijdens de periode tot 1980 begrepen; het aandeel daarvan in het totaal kan men stellen op $\pm 30\%$.

Tabel III.4. Raming van de vereiste binnenlandse migratie per landsdeel voor de periode tot 1980

Landsdeel	Natuurlijke bevolking 1980 ($\times 1.000$)	Effect Buitenl. emigratie ($\times 1.000$)	Saldi 1980 ($\times 1.000$)	Bevolking volgens econ. model ($\times 1.000$)	Effect Binnenlandse migratie ($\times 1.000$)
West	6.401	332	6.069	6.786	+ 717
Zuidwest	336	10	326	334	+ 8
Zuid	3.233	120	3.113	2.637	— 476
Oost	2.521	79	2.442	2.344	— 98
Noord	1.689	99	1.590	1.439	— 151
Nederland	14.180	640	13.540	13.540	—

De migratiestromen volgens de veronderstelling in tabel III.4 zijn globaal en vereenvoudigd weergegeven op afb. 35.

Bij het beschouwen van dit beeld dient men te bedenken, dat de gemaakte raming alleen tracht de waarschijnlijke gevolgen van de thans kenbare tendenties af te tasten. Daarmede is niet uitgesproken, dat deze gevolgen ook zonder voorbehoud wenselijk of economisch noodzakelijk zouden zijn, waarbij het overigens niet zeker is, dat de loop van de bevolking zich geheel en zonder ernstige spanningen bij zulke tendenties kan aanpassen. Met name is geen rekening gehouden met de invloed van opzettelijke overheidsmaatregelen ter bevordering van een sterkere ontwikkeling in overig Nederland, zoals bepleit door de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan en het Centraal Planbureau in de nota „Het Westen en Overig Nederland”. Komen dergelijke maatregelen tot stand en hebben zij succes, dan zal dit leiden tot een wijziging van de bevolkingsaanwas ten gunste van landsdelen buiten het Westen. De groei van het Westen zal dan — bij overigens gelijke omstandigheden — in de beschouwde periode beneden de thans geraamde cijfers blijven. Het lijkt echter niet verantwoord deze verlaging reeds bij voorbaat in de voorstellen voor het Westen te verdisconteren, nu de decentralisatiepolitiek nog geen vorm heeft aangenomen en het effect ervan nog niet is te overzien. Men zal trouwens de eventueel te verkrijgen verlichting van de druk op het Westen eer moeten opvatten als een grotere marge in de tijd, die nodig is om de verwachte ontwikkeling haar beslag te doen krijgen.

Wel zijn in de raming uiteraard de reeds thans spontaan werkzame tendenties verdisconteerd, die tot een grotere spreiding van het bedrijfsleven leiden. Het effect daarvan is voorshands nog niet belangrijk. Blijkens een ingesteld onderzoek is de decentralisatie in de periode 1930-1950 gering geweest en was dit, in aantallen mensen uitgedrukt, ook in de laatste jaren nog het geval. Wel wordt in de laatste tijd het overgrote deel van nieuw opgerichte bedrijven buiten het Westen gevestigd. Dit betekent een zekere mate van verlichting van de druk op het Westen, die echter niet opweegt tegen de invloed die uitbreiding van de hier reeds gevestigde industrieën uitoefent. De sterke binding aan het Westen van belangrijke

onderdelen van het bedrijfsleven als de zware metaalindustrie, de petrochemie, de havenfuncties e.d. brengt dit als van zelf mede.

Hieruit volgt, dat de invloed van een spontane decentralisatie vooral ook aan het vestigingsbeeld bij deze sectoren verbonden is. Op den duur zijn hier verschuivingen niet uitgesloten. Zo zou men kunnen denken aan een sterker opkomen van het Scheldebekken in een groeiende Westeuropese eenheid. De aanleg van pijpleidingen zou de vestiging van petrochemische bedrijven kunnen beïnvloeden. Deze en dergelijke verwachtingen zijn echter nog niet tastbaar genoeg om reeds tot de aanname van een sterkere decentralisatie zonder bewuste bevordering door de overheid te kunnen voeren.

Beziet men de binnenlandse migratie op zichzelf, dan moet men deze overeenkomstig het uitgangspunt van het economisch model betrekken op een toestand van volledige werkgelegenheid. Een zodanige situatie veroorzaakt blijkens de ervaring een sterkere trek naar het Westen: zo bedroeg deze in de hausse-periode 1926-1930 het dubbele van die in de depressiejaren 1931-1936.

Voor de periode 1950-1980 zou bij realisering van het economisch model het vestigingssaldo in het Westen gemiddeld 18.300 per jaar bedragen. Dit cijfer is redelijk vergelijkbaar met het gemiddelde van 12.300 in de periode 1926-1930 (bevolking in het Westen toen rond 4 mln tegen 4,9 mln in 1950 en 6,8 mln in 1980). In de vooroorlogse periode had men echter nog niet te maken met een zo omvangrijke emigratie als thans. Neemt men binnen- en buitenlandse migratie samen, dan is de uit het model resulterende afvloeiing uit Overig Nederland aan de hoge kant.

Uit de werkelijke cijfers sinds 1950 blijkt, dat de binnenlandse migratie naar het Westen belangrijk lager ligt dan het gemiddelde van 18.300 per jaar (over de jaren 1951-1955 gemiddeld 8.800 per jaar).

Aan te nemen is, dat de emigratie naar andere werelddelen hierbij van invloed is, terwijl de woningnood de binnenlandse migratie naar het Westen remt. Mogelijk zijn er ook andere oorzaken in het spel, zoals bedrijfseconomische factoren en maatregelen tot verbetering van het industriële „klimaat” in de andere landsdelen, waardoor tevens de bereidheid tot migratie naar het Westen wordt verminderd. Indien de buitenlandse migratie onveranderd blijft, dan zou het gevolg zijn een onvoldoende bezetting van arbeidsplaatsen in het Westen. Bij een vestigingssaldo in de orde van dat over de jaren 1951-1955 en een vraag naar arbeidskrachten in het Westen overeenkomstig tabel III.3, dan zou in 1980 het tekort aan beroepsbevolking 150.000 personen bedragen.

In de boven ontwikkelde gedachtengang zouden de metaalindustrie en de chemische industrie in het Westen het sterkst daarbij betrokken zijn. Voorzover deze zich niet decentraliseren zullen zij een sterke druk op de westelijke arbeidsmarkt gaan uitoefenen. Denkbaar is, dat andere bedrijfstakken, die minder sterk aan het Westen gebonden zijn (bv. textiel en voeding), in het gedrang zouden komen en tot decentralisatie buiten het Westen zouden overgaan. In het hele proces zou dan een natuurlijke tendentie liggen om de ontwikkeling in het Westen in hoofdzaak te beperken tot de activiteiten, waarvoor het specifieke milieu aldaar duidelijk zwaarder weegt dan de arbeidsvoorziening. Dit zou overigens leiden tot een minder gevarieerde bedrijfsstructuur in het Westen, waardoor de conjunctuurgevoeligheid van dit gebied (met name van de grote havensteden) wellicht zou toenemen.

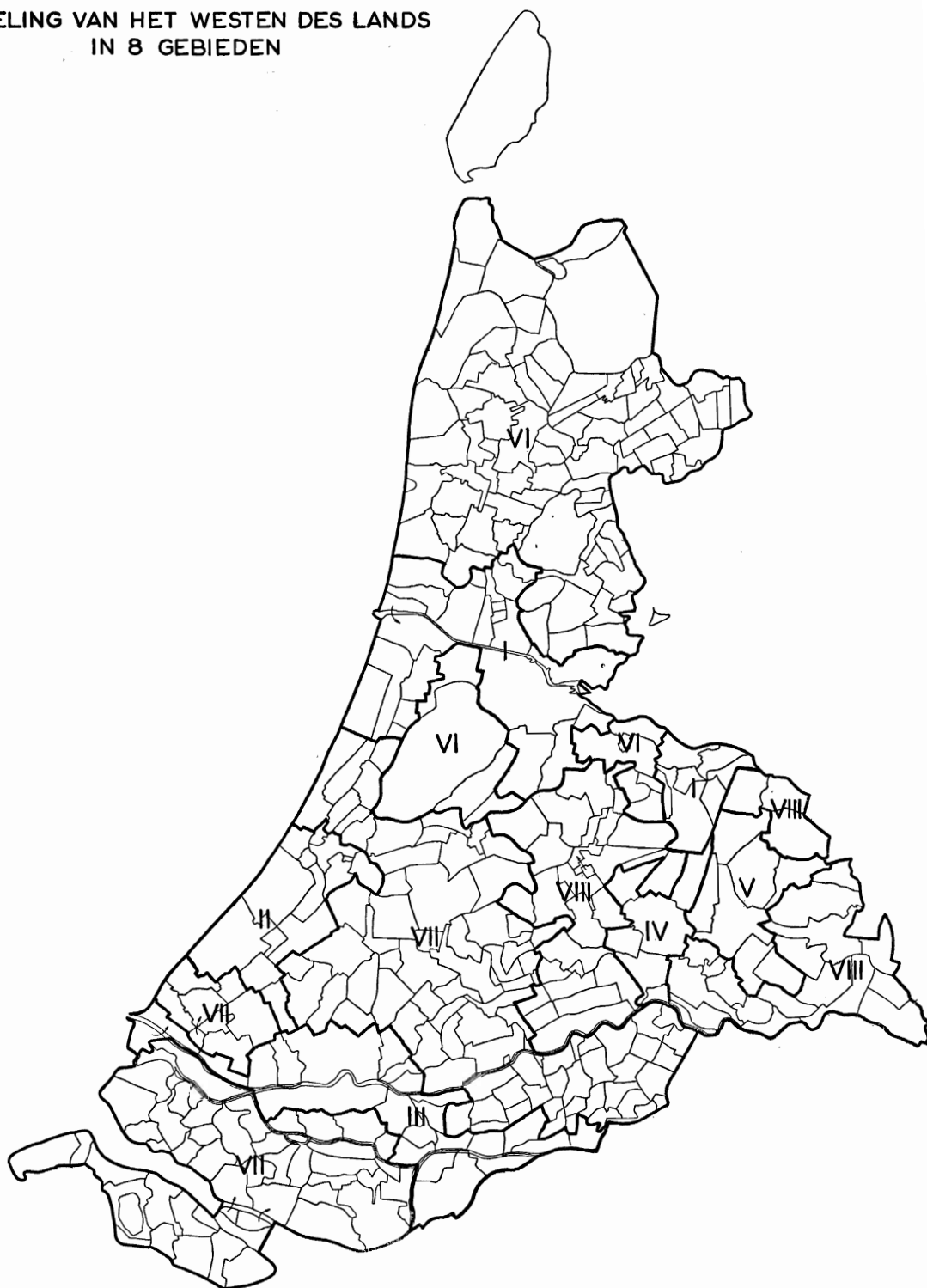
Het is echter ook denkbaar, dat de spanning op deze wijze niet of onvoldoende zou worden opgelost. In dat geval lijken repercussies op het emigratiesaldo te voorzien. De in het Westen aan te trekken arbeidskrachten zouden nl. ten dele ook door een verminderde emigratie uit dat landsdeel kunnen worden gevonden, respectievelijk door een instroming uit het buitenland. Ook andere verschuivingen zijn mogelijk. De totale bevolking van Nederland zou dan stijgen boven het in par. 1 (blz. 47) genoemde cijfer van 13,5 mln in 1980. Hier ligt een vraagstuk, dat zowel voor de maatregelen in het Westen als voor de decentralisatiepolitiek nog gezette studie zal vergen.

Veiligheidshalve lijkt het gewenst — ook met het oog op de voortgaande groei na 1980 — bij de verdere beschouwingen in dit rapport van de op zich zelf tamelijk hoge raming in tabel III.4 uit te gaan.

3. RAMINGEN VOOR DE ONDERDELEN VAN HET WESTEN

Deze ramingen zijn in beginsel op overeenkomstige wijze tot stand gekomen als die voor Nederland en de landsdelen. Naarmate men echter in kleinere onderdelen afdaalt, worden de onzekerheden groter en gaat hun kwantitatieve invloed zwaarder wegen. Met het oog hierop zijn de afzonderlijk in be-

INDELING VAN HET WESTEN DES LANDS
IN 8 GEBIEDEN



Afb. 35

schouwing genomen onderdelen van het Westen zo groot mogelijk gehouden, zodat er slechts 8 gebieden zijn onderscheiden, nl.:

de stedengroepen:	Amsterdam-Kennemerland-Gooi	en de overige gebieden:	overig Noordholland
	's-Gravenhage-Leiden-Delft		overig Zuidholland
	Maas- en Merwedesteden		overig Utrecht.
	Utrecht		
	Amersfoort-Heuvelrug		

Voor de nadere samenstelling van deze gebieden wordt verwezen naar de studienota. De indeling zelf is voorts aangegeven op afb. 35.

Bij de voor deze gebieden gemaakte ramingen doet zich voorts de moeilijkheid voor, dat de verkregen cijfers de werkgelegenheid (en de daaruit afgeleide totale bevolking) voorstellen, terwijl de ter plaatse woonachtige bevolking daarvan kan verschillen tengevolge van forensisme. Te dezen bestaan markante verschillen tussen de agglomeraties. Zo heeft bv. Amsterdam naar verhouding veel grotere forensensaldi dan de andere grote steden. In de gekozen omvang van de 8 gebieden is echter de invloed van deze saldi op de totale bevolkingsomvang per agglomeratie in het algemeen van bescheiden omvang.

De uitkomsten van de verkenning zijn samengevat in de tabel III.5 en zijn voorts grafisch weergegeven op afb. 36.

Zoals te verwachten was, spreekt er een verschil tussen de grote stedelijke agglomeraties en de langzamer toenemende gebieden daarbuiten. Bij de gebieden Overig Noordholland en Overig Zuidholland wordt nog een zekere afbuiging van de groeilijn verondersteld; bij het gebied Overig Utrecht is dit niet het geval, omdat de werkgelegenheid hier in het verleden op een betrekkelijk laag niveau lag en er voor de gemeenten in de directe omgeving van de stad Utrecht een iets grotere industriële ontwikkelingsmogelijkheid is te voorzien.

Bij de stedelijke agglomeraties tekent zich het krachtig oplopen van de groeilijn van de stedengroep Maas- en Merwedesteden het meest af. Hier is een stormachtige ontwikkeling aan de gang, die met name bij de aan diep vaarwater gebonden zware metaalindustrie en in de chemische sector nog grote mogelijkheden in het verschiët heeft, zo zeer zelfs, dat er in ruimtelijk opzicht bijzondere problemen worden opgeroepen. Juist ook de moderne tendenties bij het zeetransport van massagoed werken hiertoe mee. In de verkeerssector (internationaal verkeer) en de overige diensten (groothandel e.d.) is eveneens nog met belangrijke groei te rekenen.

Ook de stedengroep Amsterdam-Kennemerland-Gooi vertoont een versterkte groei. Gerekend is op een verdere ontplooiing van de havenfunctie van Amsterdam en van de industrie en de dienstensector aldaar. Voor de IJmond is een krachtig doorzetten van de structuurwijziging in die streek aangehouden overeenkomstig het Interimrapport IJmond. Verder zijn groeitendenties verondersteld voor de gespecialiseerde lichte industrie in het Gooi, een ontwikkeling van de Zaanse industrie ook in andere dan de daar traditionele sectoren en ten slotte een normaal voortgaande groei van Haarlem.

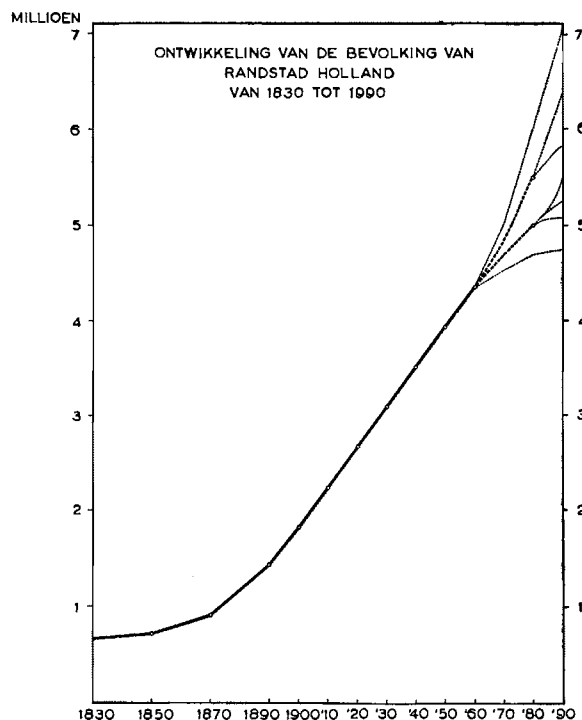


Afb. 36

Voor de stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft is de snelle groei van de periode 1930-1950 voortgezet gedacht, zij het in iets vertraagd tempo. Hier is de functie van de stad als nog steeds in betekenis toenemend administratief centrum een belangrijke factor. Alleen reeds het in 's-Gravenhage werkzame ambtelijke Rijksapparaat levert ongeveer een derde van de totale stuwende werkgelegenheid. Een voortgaande groei van de ambtelijke sector, met de zich daaromheen steeds meer concentrerende semi-ambtelijke en particuliere administraties, is te voorzien. De lichte industrie, die goeddeels mede verantwoordelijk was voor de groei in de afgelopen periode, vindt ook verder in de Haagse agglomeratie een gunstig milieu.

De provincie Utrecht heeft in de periode 1930-1950 een sterkere groei van de werkgelegenheid zien optreden dan het Westen als geheel. Deze oostwaartse ontwikkeling van de Randstad, mede voortspruitend uit de geografische positie van het gebied, zal zich ook in de komende periode laten gelden. Wel is met een zekere verzwakking van deze tendentie gerekend. Lichte industrieën van de soort, die zich tot Utrecht

aangetrokken voelen, gaan zich ook in andere landsdelen vestigen. Voor de agglomeratie Utrecht is de uitbreiding van de werkgelegenheid voornamelijk gedacht in de metaalindustrie, de verkeerssector en de overige diensten; voor de agglomeratie Amersfoort-Heuvelrug — het snelst gegroeide gebied in de afgelopen periode — met name in de lichte metaalsector, de chemische en andere industrie en de diensten. Voor beide agglomeraties buigen de groeilijnen iets naar beneden af; ook dan echter blijft de verdere toeneming nog snel verlopen.



Afb. 37

Tabel III. 5. *Ramingen voor de beroepsbevolking en totale bevolking in 1980 voor de onderdelen van het Westen*

Gebieden	Beroepsbevolking ($\times 1.000$)			Totale bevolking 1980 ($\times 1.000$)
	1930	1950	1980	
Stedengroep Amsterdam-Kennemerland-Gooi	506	593	832	2.055
Overig Noordholland	125	157	204	522
Stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft	265	345	474	1.200
Maas- en Merwedesteden	362	425	631	1.575
Overig Zuidholland	157	199	245	650
Agglomeratie Utrecht	73	105	148	363
Agglomeratie Amersfoort-Heuvelrug	41	66	106	272
Overig Utrecht	44	55	75	197
Totaal:				
Stedengroepen	1.247	1.534	2.191	5.465 ¹⁾
Overige gebieden	326	411	525	1.369 ¹⁾

¹⁾ Het totaal van deze cijfers (6.834) is hoger dan het totaal in tabel III. 3 (6.786), omdat hier zijn inbegrepen de forensen die in het Westen wonen maar buiten het Westen werken.

Voor de gehele Randstad resulteert de verkenning dus in een cijfer van rond 5,5 mln inwoners, waarbij de stedelijke agglomeraties in Noordholland (ruim 2 mln) en die in Zuidholland ('s-Gravenhage-Leiden-Delft 1,2 mln, Rotterdam-Merwedesteden 1,6 mln) de grote zwaartepunten zullen vormen. De gebieden buiten de stedelijke agglomeraties zullen volgens de verkenning in totaal ruim 1,3 mln inwoners tellen. Noord- en Zuidholland nemen daarvan het grootste deel voor hun rekening.

Op afb. 37 is deze verwachting voor de Randstad nog eens geconfronteerd met de bevolkingsgroei van het complex sedert 1830. Veronderstellenderwijs zijn hierop ook enige mogelijke varianten aangegeven die uit afwijkende ontwikkelingen ten gunste of ten ongunste zouden kunnen voortvloeien. In het verleden tekent zich een duidelijke versnelling van de groei af omstreeks 1870, toen het economisch réveil van Nederland inzette en de grote havens hun nieuwe mogelijkheden kregen. Het is niet uitgesloten dat zich iets dergelijks bij gunstige internationale verhoudingen en sterke economische opbloei van West-Europa zou herhalen, zo niet in de periode tot 1980 dan wellicht later. Het zal daarom nodig zijn, ook de consequenties van een Randstad van bv. 6 mln inwoners onder het oog te zien; een cijfer, dat trouwens ook bij voortzetting van het huidige groeitempo nog vóór het einde van de eeuw zou kunnen worden bereikt.

4. CONFRONTATIE MET ANDERE BENADERINGEN

Voor de verkenning van de verdeling der beroepsbevolking over Nederland konden de uitkomsten worden getoetst aan een studie van de Dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw Rotterdam ¹⁾. Nadat beide ramingen onderling vergelijkbaar waren gemaakt viel er een grote mate van overeenstemming te constateren. Bij de verdeling van de werkgelegenheid over de landsdelen doet zich echter ten aanzien van de gebieden West en Oost (Gelderland en Overijssel) een zeker verschil voor, nl.

Rijksdienst voor het Nationale Plan: Oost 17,8 % West 50,1 %
 Stadsontwikkeling Rotterdam: Oost 16,0 % West 51,9 %.

De Rotterdamse verkenning zou tot een bevolkingscijfer voor het Westen in 1980 leiden van 7 mln.

Bij de verkenning van de Rijksdienst voor het Nationale Plan is in aanmerking genomen, dat het gunstig gelegen en aan natuurschoon rijke gebied Oost meer en meer een met het Westen vergelijkbaar karakter gaat krijgen, met name in steden als Arnhem, Nijmegen e.d.. Dit zal ertoe kunnen bijdragen dat hier in de toekomst grotere mogelijkheden liggen voor bedrijven die geschoolde arbeid vragen en ook voor de dienstensector.

Ten aanzien van de ramingen voor de drie provincies stonden cijfers ter beschikking van de provinciale planologische diensten, die echter niet op alle onderdelen vergelijkbaar zijn met de boven-

Tabel III.6. Vergelijking van de ramingen voor de bevolking per gebied in 1980 met die door extrapolatie van de toenemende dichtheid

Gebied	Raming volgens tabel III.5 (× 1.000)	Raming door extrapolatie v. d. dichtheid (× 1.000)
Stedengroep Amsterdam-Kennemerland-Gooi	2.055	1.868
Overig Noordholland	522	570
Stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft	1.200	1.222
Maas- en Merwedesteden	1.575	1.262
Overig Zuidholland	650	667
Agglomeratie Utrecht	363	357
Agglomeratie Amersfoort-Heuvelrug	272	270
Overig Utrecht	197	175

¹⁾ „Een geografische prognose van de verspreiding der Nederlandse bevolking in de periode 1980-2000” (febr. 1955). Deze studie is een eerste benadering waarin nog geen poging is gedaan tot gedetailleerde beschouwing van de vestigingseisen.

gemaakte verkenning. De uitkomsten liggen in dezelfde orde van grootte. Dit is eveneens het geval met de ramingen van enkele stedelijke diensten voor hun gebied.

Tenslotte zijn ter controle nog op twee andere wijzen vergelijkingen uitgevoerd.

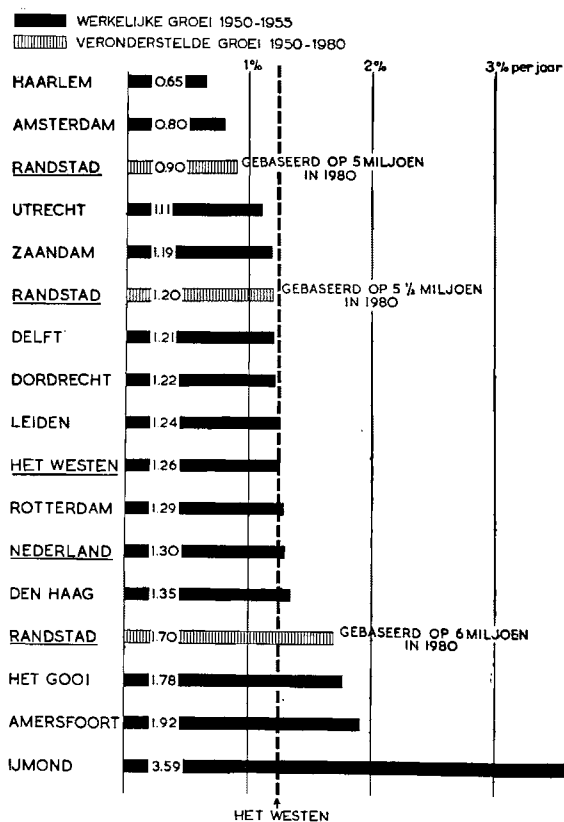
De eerste daarvan maakt gebruik van de waargenomen trend der toenemende bevolkingsdichtheid in de verschillende gebieden. Uitgaande van de teljaren 1830, 1849, 1869, 1891, 1911, 1931 en 1951 is voor elk dezer gebieden de bevolkingsdichtheid bepaald, waarna de lijn van de aldus waargenomen toeneming grafisch werd geëxtrapoleerd tot 1980. Tevens werd extrapolatie toegepast op de periode 1910-1950. Uit de aldus verkregen bevolkingsaantallen in 1980 werd vervolgens een werkgemiddelde genomen.

De uitkomsten zijn in tabel III.6 bijeengebracht.

Een markant verschil is er alleen bij de stedengroep Maas- en Merwedesteden. Overweegt men, dat de als uitgangspunt genomen economische veronderstelling meebrengt dat juist in dit gebied zich een structuurwijziging zal doorzetten, dan is het verschil begrijpelijk, omdat de trend van de bevolkingsdichtheid nu eenmaal een meer geleidelijk karakter draagt. In hoofdzaak tengevolge van hetzelfde verschil is de totale bevolking van het Westen volgens de hier gebruikte benadering ook 370.000 personen lager dan volgens de op economische grondslag uitgevoerde verkenning.

De tweede vergelijking heeft betrekking op de waargenomen groei van de bevolking in de periode 1950-1955, uitgedrukt in procenten per jaar. Deze bedraagt voor Nederland 1,30, voor het Westen als geheel 1,26 en loopt voor verschillende agglomeraties van de Randstad uiteen van 0,65 tot 3,59. Deze groeipercentages zijn op de afb. 38 uitgezet als zwarte balken. Daartussen zijn met gearceerde balken de percentages aangegeven, die over de periode 1950-1980 zouden optreden bij een groei van de Randstad tot resp. 5, 5,5 en 6 mln. Hieruit valt af te leiden, dat de uit tabel III.5 resulterende groei tot rond 5,5 mln zeker niet als buiten verhouding kan worden aangemerkt.

GROEIPERCENTAGES VOOR DE RANDSTAD 1950-1980
VERGELEKEN MET DIE VOOR NEDERLAND, HET
WESTEN EN EEN AANTAL STEDEN 1950-1955



Afb. 38

HOOFDSTUK IV. DE RANDSTAD

1. HET RUIMTELIJK PROBLEEM IN HET WESTEN

De hoofdtrekken van het ruimtelijke probleem, dat in het Westen des Lands om oplossing vraagt, zijn in het voorgaande al aan de dag getreden.

Er moet in dit gebied in de delta van de Rijn een woon- en werkgebied voor een miljoenenbevolking worden ontwikkeld, gebaseerd op Nederlands groeiende economische functie in internationaal verband en met name op het grootste havencomplex van het Europese continent. Het zwaartepunt daarvan ligt in de stedelijke agglomeraties, en dan weer in het bijzonder aan de beide zeemonden: de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. De steden zullen zich belangrijk moeten uitbreiden voor het opvangen van de komende bevolkingsaanwas en zullen in samenhang daarmee tot voortgaande vernieuwing van de binnensteden moeten overgaan. Tegelijkertijd moet worden voorzien in een grote behoefte aan nieuwe industriële en andere werkterreinen, verkeerselementen, recreatiegebieden en alles wat verder tot het levensmilieu van een geconcentreerd levende bevolking van zulk een omvang behoort.

Deze aanspraak op de ruimte doet zich voor in een laag gelegen gebied met deels ongunstige grondslag, karig bedeed met recreatiegelegenheid en intensief gebruikt voor andere doeleinden. Agrarisch is het Westen eveneens een concentratiegebied van grote nationale en internationale betekenis. Elke uitbreiding van de stedelijke complexen gaat ten koste van agrarische of recreatieve waarden, veelal van beide.

In dit conflict van belangen zou men kunnen trachten uit een objectieve waarderingsschaal enkele algemene richtlijnen af te leiden. Zo zou men uit een oogpunt van veiligheid en kostenbesparing kunnen trachten bij de uitbreiding van de bebouwing de diepgelegen polders of de gebieden met slechte grondslag te vermijden. Uit agrarisch oogpunt zou men de uitbreiding bij voorkeur willen weren op de hooggekwalficeerde gronden (vgl. afb. 39), of, omgekeerd, haar liefst willen leiden naar de laaggekwalficeerde (vgl. afb. 40). Ter wille van de recreatiebelangen zou men de terreinen, die bezoek kunnen opnemen, bij voorkeur willen sparen.

Dergelijke richtlijnen zijn echter ten dele onderling tegenstrijdig, maar zouden bovendien bij strikte aanhouding een harmonische ontwikkeling van het Westen als geheel voor zijn specifieke functies in de weg staan. Het ligt voor de hand, dat men aan bepaalde zeer hoog gewaardeerde elementen een even groot gewicht toekent als aan de uitbreiding van de stedelijke woon- en werkterreinen. Dit geldt bv. voor agrarische elementen als het Zuidhollands glasdistrict (het Westland en de zgn. Kring), het gebied van Aalsmeer en de bollenstreek. Ook geldt het voor grote recreatieve elementen als de duinen (tevens waterwingebied en uiteraard primair zeewering), de bos- en heideterreinen in het oosten (Gooi en Utrechtse Heuvelrug) en de verschillende plassen. Voor het overige zal echter bij het trekken van de algemene lijnen de eis van een sociaal en economisch goed functionerend geheel van stedelijke agglomeraties moeten vooropstaan.

Daarom dient een goede — en ook op lange termijn bruikbare — oplossing voor de Randstad als het centrale probleem voorop te worden gesteld.

2. OPBOUW VAN DE RANDSTAD

Toen Plesman ongeveer een kwarteeuw geleden de naam „Randstad Holland” schiep, betekende dit een vooruitgrijpen op een ontwikkeling die zich destijds nog pas begon aan te kondigen. De stedelijke centra, die bij de vorming van de Randstad het zwaartepunt zouden gaan worden, lagen afgezonderd van elkaar en leefden grotendeels hun eigen leven. Ruimtelijk gezien vertoonde dit deel van Nederland het beeld van een weide-, akker- en tuinbouwgebied, waarin een aantal wijd uiteenliggende steden van betrekkelijk beperkte omvang. De grootste, Amsterdam, had in 1930 rond 760.000 inwoners; Utrecht en Haarlem lagen tussen 100.000 en 200.000 inwoners.

In de sindsdien verstreken tijd heeft het beeld van de Randstad als een bijeen behorend complex veel duidelijker vormen aangenomen. De steden zijn belangrijk uitgegroeid en naar elkaar toegegroeid. De forensenvestigingen in de duinstreek en het Gooi en op de Utrechtse Heuvelrug hebben zich sterk ontwikkeld en hebben ten dele een eigen stuwende functie in het economisch leven gekregen. Het samen-



Afb. 39

spel tussen de verschillende onderdelen van de Randstad is veel intensiever geworden; in wisselwerking daarmee zijn de onderlinge verkeersverbindingen zeer verbeterd. Ruimtelijk begint het beeld in verschillende gebieden reeds de omgekeerde trekken aan te nemen van het vroegere: de stedelijke oppervlakten gaan overwegen en het agrarische land in de kring tussen de steden wordt teruggebracht tot scheidende stroken. De tuinbouw onder glas heeft in sommige gebieden een haast industrieel karakter gekregen en daardoor het aanzijn gegeven aan wat men wel „glazen steden” heeft genoemd (bv. het Westland).



Afb. 40

Twee gebieden zijn er, waar de overheersende plaats van de stedelijke elementen het sterkste spreekt. Het zijn landinwaarts gerichte stroken, waar de grote verkeersstromen lopen tussen de zee en het achterland. De eerste beslaat de noordelijke en oostelijke halfboog van de Randstad en strekt zich uit van Haarlem-IJmond over Amsterdam naar Utrecht en de Heuvelrug, de tweede omvat het zuidwesten met als zwaartepunten 's-Gravenhage (met Leiden en Delft), Rotterdam en Dordrecht. Beide onderdelen van de stedenkrans zijn in het noordwesten aan elkaar verbonden door de bollenstreek: een verbindende schakel door zijn geurbaniseerd karakter en zijn functie in het verkeerssysteem van de Rand-

stad, maar anderzijds in ruimtelijk opzicht nog een zekere onderbreking. In het zuidoosten is de stedelijke ring niet gesloten. Hier staat het Hollands-Utrechtse weidegebied nog in ruim contact met het grote landbouwgebied van Midden-Nederland.

Zo gaat de Randstad zich aftekenen als een hoefijzervormig complex, gebaseerd op de zee, gekoppeld aan de toegangswegen voor het waterverkeer en met de open zijde naar het zuidoosten (zie de afb. 48). Het geheel is in hoofdzaak opgebouwd uit de twee bovenbedoelde halfbogen, die men „conurbaties” zou kunnen noemen: nauw met elkander samenhangende gebieden van sterke stedelijke verdichting. Elke conurbatie wordt op haar beurt gevormd door een aantal stedengroepen (bv. Maas- en Merwedesteden, 's-Gravenhage-Delft-Leiden). Tenslotte zijn deze stedengroepen weder samengesteld uit verschillende agglomeraties (bv. Amsterdam-Zaanstreek, Haarlem-IJmond, Gooise agglomeratie), afzonderlijke steden of forensenvestigingen. Dit alles betreft uiteraard alleen de ruimtelijke structuur. Administratieve opbouw, die sterk bij de ruimtelijke ontwikkeling is achtergebleven, komt later afzonderlijk ter sprake.

In de periode tot $\pm$ 1980, waarmee dit rapport zich in eerste instantie bezighoudt, zal de Randstad zich nog sterker als één samenhangende agglomeratie gaan gedragen. Wanneer straks een stedelijke bevolking van 5 à 6 mln in dit beperkte gebied is geconcentreerd zal dat onherroepelijk tot deze integratie van de afzonderlijke steden in een groter verband voeren. De taakverdeling in het economisch leven werkt ook in deze richting; de betrekkelijk geringe onderlinge afstanden tussen de steden maken een intensief samenspel — reeds bij de huidige verkeersmiddelen — mogelijk. De binnenomtrek van de stedenkring gaat de omvang van de Parijse agglomeratie niet zo ver te buiten en is ongeveer gelijk aan die van de Londense. De reistijden tussen de Randstad-agglomeraties kunnen bij verdere verbetering van het verkeer ook in de toekomst gunstiger zijn dan de tijden, die men in de grote wereldsteden thans reeds nodig heeft om van de voorsteden naar het centrum te komen.

Algemeen uitgangspunt zal dus moeten zijn de visie van een tot één geheel wordende Randstad. Dit geldt ook voor de ruimtelijke consequenties. In de toekomst zal het beeld van het centrale Westen nog meer dan thans het tegendeel worden van het vroegere: het zal zich vertonen als een krans van steden en verstedelijkte gebieden met daartussen slechts beperkte oppervlakten agrarisch land, die dan op verschillende plaatsen nog bedreigd worden door wat hierboven het „randeffect” van de steden is genoemd. Maar des te meer is het nodig de verdere uitgroei in zo goed mogelijke banen te leiden. Een der eerste consequenties is dat men zich ook in Nederland — zij het in andere zin dan in het buitenland — geplaatst ziet tegenover het vraagstuk van een miljoenenagglomeratie.

3. HET VRAAGSTUK VAN DE MILJOENENAGGLOMERATIE

Steden zijn vanouds de centra geweest van bestuur, van handel en nijverheid, van wetenschap en kunst. Alle grote beschavingen waren verbonden aan grote steden. De moderne westerse beschaving, gestempeld door techniek en industrie, is ondenkbaar zonder de concentratie in sterke stedelijke centra. De uiterlijke vorm daarvan wordt onder invloed van de huidige verkeersmogelijkheden minder compact: het „stadsgewest” gaat zich in de plaats stellen van de stad. Maar de concentratie in grote agglomeraties blijft het kenmerkende verschijnsel. Overal op de wereld ziet men de metropolen zich haast onweerstaanbaar uitdijen.

Juist deze onafgebroken groei doet echter de vraag rijzen hoe een evenwicht kan worden gevonden tussen de waardevolle — en zelfs onmisbare — functies van grote steden in onze samenleving en het ontstaan van een eindeloze stadsbebouwing. Dit is een vraagstuk dat internationaal zeer de aandacht heeft. Het is echter nog niet gelukt in het algemeen bepaalde grenzen aan te geven.

Het best meetbaar schijnt het *financiële aspect*.

Nederlandse en buitenlandse onderzoeken duiden erop, dat bij toenemende omvang van de steden de kosten per hoofd voor het bestuur en de verschillende stedelijke voorzieningen toenemen. De hierover beschikbare cijfers ¹⁾ hebben echter merendeels betrekking op steden van veel kleiner om-

¹⁾ Vgl. voor Nederland: C. v. d. Berg, De structuur van de gemeentelijke uitgaven, Leiden 1957; voor Duitsland: Dr. E. Dittrich, „Raumordnung und Ballung” in Informationen van het Institut für Raumforschung, nr. 1/2, 1957, blz. 5-8.

vang dan bij het hier aan de orde zijnde vraagstuk in het geding zijn. Gegevens over steden boven de grens van 1 mln inwoners zijn eigenlijk alleen bekend uit de Verenigde Staten van Noord-Amerika (vgl. tabel IV.1).

Tabel IV.1. Totale uitgaven (1942 en 1947) en uitgaven voor enkele onderdelen van gemeentezorg (1947) in gemeenten in de Verenigde Staten per hoofd van de bevolking ¹⁾

Gemeentegroepen	Totale uitgaven in \$		Uitgaven in \$ (1947) voor:		
	1942	1947	politie	onderwijs	maatsch. zorg
25.000— 50.000 inw.	25,52	29,77	3,60	7,16	1,76
50.000— 100.000 „	26,23	30,70	4,02	6,10	1,88
100.000— 250.000 „	28,77	34,16	4,26	7,64	2,64
250.000— 500.000 „	30,41	35,25	4,64	7,70	2,60
500.000—1.000.000 „	45,88	53,29	7,05	10,29	5,98
meer dan 1.000.000 „	49,58	55,60	7,75	13,17	8,50

Uit deze cijfers spreekt over het geheel dezelfde tendentie. Opmerkelijk is echter, dat er bij overgang naar de groep van 250.000—500.000 inwoners een zekere vertraging optreedt in de toeneming van de uitgaven, maar dat boven 500.000 inwoners een sprongsgewijze stijging plaats heeft.

Intussen mag niet alles op de bevolkingsomvang worden betrokken. Ook verschillen in karakter en functie van de steden zullen hun invloed hebben. Wellicht de belangrijkste verklaringsgrond voor het feit dat het uitgavenniveau per hoofd van de bevolking in steden met meer dan 500.000 inwoners hoger ligt dan in steden met minder inwoners, zal hierin gezocht moeten worden, dat een groot centrum in menig opzicht meer biedt ook voor andere groepen dan de eigen bevolking.

Deze correcties doen echter niet af aan de ervaring dat met name de concentratie in miljoenensteden onevenredig kostenverhogend werkt. Alleen al de zeer grote omvang van het stadsgebied en de sterke gecompliceerdheid van het gehele apparaat brengen dit mee. De moderne technische ontwikkeling versterkt het effect ten dele nog, met name door de steeds kostbaarder voorzieningen voor het verkeer met alles wat daaraan verbonden is zoals kruisingsvrije wegen e.d.. Ook het massavervoer stelt hoge eisen, zelfs al spreekt men nog niet van de noodzaak tot ondergronds vervoer, die zich in de grote metropolen doet gevoelen.

De hogere kosten van de miljoenenstad weerspiegelen zich niet alleen in het overheidsbudget. Ook het kostenpeil voor de bewoners is als geheel hoger, nog afgezien van moeilijk meetbare factoren als verlies van tijd en energie door de afstand tussen woon- en werkplaats. De zeer belangrijke vraag, in hoeverre de kostenverschillen nationaal-economisch gezien worden goedge maakt door een hoger economisch rendement tengevolge van de concentratie, is nog onvoldoende onderzocht ²⁾.

Een tweede aspect, dat zich voor objectieve beschouwing leent, is dat van het *bestuur*.

Het staat wel vast dat zeer grote lichamen stroever werken. Deze ervaring doet zich ook op het gebied van het openbaar bestuur gelden. Daarbij komt, dat de zeer grote agglomeraties minder mogelijkheden bieden om de burgers wezenlijk bij de publieke zaak betrokken te houden. Naarmate de omvang van de stad toeneemt, verslapt de band tussen bestuurders en burgerij tot er een zekere vervreemding optreedt en de burger zich nog slechts een *geadministreerde* voelt. Het heeft in de laatste tijd niet ontbroken aan pogingen om de burgerij ook in grote steden weer in levend contact te brengen met de

¹⁾ Ontleend aan Dittrich t.a.p.

²⁾ In samenhang hiermede verdient de vraag de aandacht, in hoeverre de lasten van de concentratie juist zijn verdeeld tussen de overheid en het bedrijfsleven. Vgl. hierover L. H. Klaassen „Het Westen en Overig Nederland op de weegschaal van een econoom”, (preadvies voor de landdag voor economen te Enschede op 16 maart 1957).

plaatselijke gemeenschap en haar bestuur. Daartoe behoren de geleding van de stad in overzichtelijke wijken en de vorming van wijkraden ¹⁾). Overtuigende oplossingen zijn echter zelfs bij steden van betrekkelijk beperkte grootte als de Nederlandse nog niet aan te wijzen.

Daarnaast heeft het probleem van de uitgroeiende agglomeraties zich door de jaren heen doen gevoelen in de verhouding tussen centrumstad en randgemeenten. De expansiedrang van de stad hoopt conflictstof op in het grensgebied. De verhoudingen worden meermalen vertroebeld door competentiegeschillen en annexatievrees; een proces dat zich na een eenmaal totstand gekomen grenswijziging veelal weer ten aanzien van andere randgemeenten herhaalt. Samenwerkingsvormen zouden hier mede de oplossing moeten bieden, maar de ervaring is daar om te bewijzen, hoe moeilijk deze zijn te bereiken, juist ten aanzien van het complex van vraagstukken dat met de stadsuitbreiding als geheel samenhangt.

Veel moeilijker grijpbaar is het derde aspect, het *sociologische*. Dit is nogal sterk omstreden; bovendien komen hierbij ten dele levensbeschouwelijke achtergronden in het geding, die zich moeilijk in een rapport als het onderhavige laten behandelen.

Er zijn stromingen, die tegenover de grote stad als samenlevingsvorm zeer gereserveerd, zo niet afwijzend staan. Men beroept zich daarvoor op welbekende verschijnselen, die alle teruggaan op de invloed van het onpersoonlijke en onoverzichtelijke grotestadsmilieu op de mens in zijn persoonlijk bestaan en in zijn verschillende levensverbanden. Dat hier inderdaad problemen liggen, heeft de ervaring in binnen- en buitenland voldoende aangetoond.

Andere stromingen schrijven deze verschijnselen niet zozeer toe aan het grotestadsmilieu als zodanig, maar aan stedelijke wantoestanden in het verleden en onvoldoende sociale begeleiding van het aanpassingsproces voor de migranten. Onder de moderne omstandigheden worden bovendien de verschillen tussen stad en platteland meer en meer verkleind door de snelle verkeersmiddelen en de invloed van pers, film, radio, televisie enz.. Het zou zelfs wel eens kunnen blijken dat men in werkelijkheid te doen heeft met een algemeen cultuurproces, waarin de steden alleen maar een fase vóór zijn geweest.

Veel van wat in de internationale literatuur over dit aspect van het vraagstuk is geschreven heeft betrekking op agglomeraties van een omvang als wij tot dusver in Nederland niet kenden. Het geldt eer voor metropolen van verscheiden miljoenen inwoners als New York, Londen, Parijs e.d. dan voor de Nederlandse „grote steden” met een bevolkingscijfer van tussen 0,5 en 1 mln. Men moet zich dan ook ervoor wachten, de buitenlandse beschouwingen rechtlijnig op de Nederlandse omstandigheden toe te passen.

Niettemin is het een opmerkelijk feit, dat het vraagstuk van de zeer grote stad overal ter wereld de wens naar decentraliserende maatregelen heeft doen opkomen. Op het congres van de International Federation for Housing and Town Planning te Edinburg in 1954 stonden de pre-adviezen over „national planning” vrijwel alle in het teken van de congestie van bevolking in één of enkele grote centra en de mogelijkheid van tegenmaatregelen. Evenzeer kwam de bezorgdheid voor de gevolgen van steeds verder uitdijende steden tot uiting in de rapporten over „Problems of expanding towns” op het in 1957 te 's-Gravenhage gehouden congres van de International Union of Local Authorities ²⁾).

Dit alles wijst erop dat het probleem van de grote stad als kader van menselijk samenleven niet opgelost is met een moderne stedenbouwkundige en sociale verzorging, hoe nodig deze ook in ieder geval zijn. Belangrijk blijft de vraag, of een grootstedelijk complex voldoende kan worden aangepast bij de schaal van de mens die het moet bewonen. De omvang van het geheel kan hierbij mede een factor zijn.

Over het geheel tendeert de beschouwing naar de conclusie, dat een ongelimiteerd uitvloeien van de grootstedelijke complexen op den duur tot ongewenste consequenties leidt. In dit opzicht kunnen sommige buitenlandse miljoenensteden, die de onze enige fasen vóór zijn, tot waarschuwing dienen. Er is echter geen algemeen antwoord op de vraag, bij welke omvang de optimale grenzen worden overschreden. De actuele situatie met de daarin besloten mogelijkheden is hiervoor mede beslissend.

Zo komt voor het doel van deze studie het zwaartepunt te liggen bij de ontwikkeling van het stedenbouwkundige toekomstbeeld voor de Nederlandse miljoenen-agglomeratie in het Westen.

¹⁾ Vgl. het rapport van de Staatscommissie de Quay over de bestuursvorm van grote gemeenten, 's-Gravenhage, 1955.

²⁾ Vgl. de conclusies 3 en 4 van het rapport ter zake.

4. HET STEDEBOUWKUNDIGE TOEKOMSTBEELD

RUIMTE BEWAREN VOOR LATERE GROEI

Bij deze conceptie moet verder vooruit worden gezien dan de thans voor ogen staande periode van ± 25 jaren. Wel kondigt de latere ontwikkeling zich nog slechts in vage trekken aan, maar alle tekenen wijzen er toch op dat bij een voortgaande economische groei in West-Europa juist aan het gebied van de Rijnmond nog een belangrijk grotere taak zal toevallen. De Randstad van omstreeks 1980 kan dan ook zeker niet als een eind-toestand worden ontworpen. Dit maakt het nodig de grote lijnen ver door te trekken en grondbeginselen te aanvaarden, die door de onmiddellijke toekomst alleen wellicht nog niet in die vorm worden geëist.

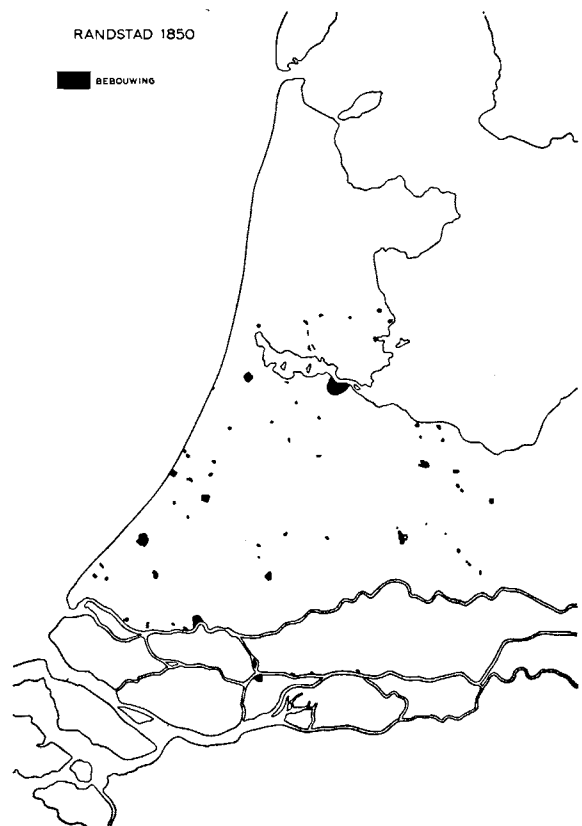
Het is goed, zich hierbij nog eens voor ogen te stellen, hoe snel de ontwikkeling in de afgelopen eeuw om zich heen heeft gegrepen (zie de afb. 41, 42, 43). In de komende fase zal dit proces zich nog versnellen. De eenmaal bereikte omvang van de Randstad en de moderne technische mogelijkheden brengen een geweldige schaalvergroting mee. Er komt een meer massale aanpak van de uit te voeren projecten. Alleen al het thans bereikte tempo van de woningbouw heeft tengevolge, dat ieder jaar in het Westen woonruimte wordt geproduceerd overeenkomend met een stad van ± 100.000 inwoners. Hetzelfde verschijnsel ziet men bij de projecten op het gebied van havens en industrie. Sinds de eerste wereldoorlog is het havencomplex aan de Nieuwe Waterweg westwaarts opgeschoven tot halverwege de afstand tussen Waalhaven en de zee; en de snelste groei is ook hier opgetreden in de allerlaatste jaren.

Bij doorwerken van de thans zichtbare tendenties is het zeker niet ondenkbaar, dat de resterende periode van deze eeuw het ruimtelijke beeld van het Westen nog veel sterker zal wijzigen dan de afgelopen honderd jaar het hebben gedaan; en ook dan mag men niet van een eindpunt spreken. Met *dit* perspectief moeten de gedachten voor de Randstad van 1980 worden bepaald. Het komt er dan in de eerste plaats op aan, bij de komende uitgroei van het complex een goede geleiding en vooral ook de nodige ruimte te bewaren. Hier gaan de eisen van een goed bewoonbaar geheel in de eerstvolgende periode volkomen samen met die van het houden van armslag voor latere economische ontwikkelingen, die op het Westen zijn aangewezen.

Twee hoofdvragen komen hierbij naar voren: die met betrekking tot het agrarische middengebied van de Randstad en die betreffende de geleiding van de stedelijke ring door behoud van de huidige agglomeraties als ruimtelijk zelfstandige elementen.

BEHOUD VAN EEN CENTRALE RUIMTE VAN GROOT FORMAAT

Het middengebied is in letterlijke zin het meest centrale gegeven van onze Nederlandse situatie. De buitenlandse miljoenensteden groeien van één centrum uit en dijen haast onweerstaanbaar steeds verder naar buiten uit tot een onhandelbare omvang. De Randstad Holland is naar bevolkingsgrootte met sommige van deze steden te vergelijken. Haar ruimtelijke structuur is echter geheel anders. De Nederlandse metropool is uiteengelegd in een kring van grotere en kleinere agglomeraties, elk met eigen functies en met een eigen centrum, rond om het Hollands-Utrechtse weidegebied.



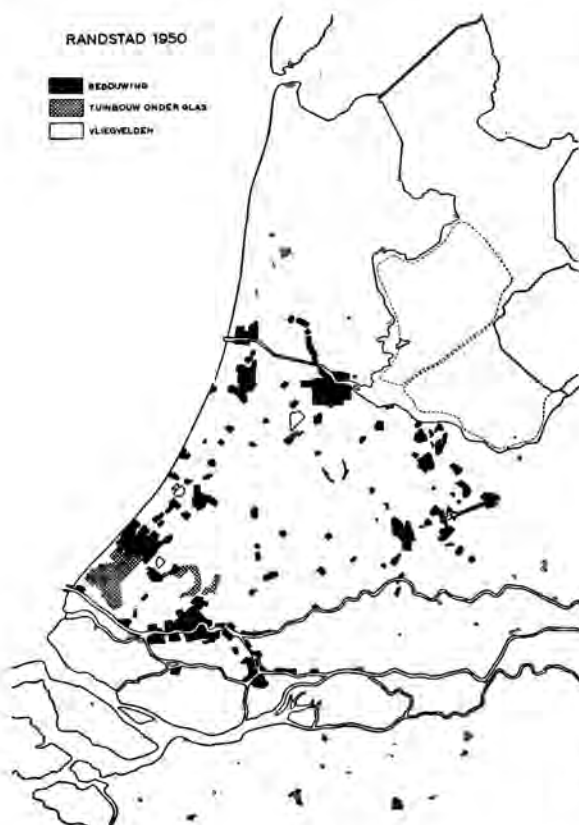
Afb. 41

Naarmate de steden van de Randstad verder uitgroeien, komt het middengebied uiteraard meer en meer in hun krachtenveld te liggen. Er is in dit gebied reeds een hoog ontwikkeld net van land-, spoor- en waterwegen tussen de grote steden. Verschillende verbeteringen (o.m. een rechtstreekse snelverbinding van Amsterdam naar Rotterdam via de aan te leggen Rijksweg 3) zijn nog te verwachten. Al deze lijnen ontmoeten elkaar in de centrale ruimte. Hier zijn de verbindingslijnen het kortst. Het is dan ook te verwachten dat het middengebied zal worden betrokken bij de voortgaande groei van de grote agglomeraties er omheen. Op verscheiden punten is dit proces trouwens al waarneembaar.

In het kader van de gehele ontwikkeling zal men voor deze functie van het middengebied kansen moeten bieden. De gedachten lopen echter uiteen over de vraag, of de centrale ruimte daarnaast ook nog een speciale taak zou moeten vervullen bij het opnemen van de verwachte bevolkingsgroei in de Randstad. Blijkens de bijgevoegde minderheidsnota (bijlage III van het rapport) is een lid van mening, dat het geen wezenlijk belang zou schaden indien in het middengebied ook nog een of enkele nieuwe vestigingen, zelfs van niet geringe omvang, zouden worden gesticht. Hij ziet daarin zelfs verschillende voordelen, die in de nota nader worden toegelicht. De commissie is echter van oordeel, dat juist met het oog op de verdere groei in de toekomst behoedzaamheid is geboden.

Bij voortgaande bevolkingsconcentratie zal de druk op het middengebied steeds sterker worden. De aanwezige stedelijke kernen zullen zich verder uitbreiden, maar ook voor talrijke hiergelegen agrarische kernen bestaat gaandeweg de mogelijkheid tot verstedelijking. Gaat men dit spontane proces dan ook nog versterken door welbewust nieuwe vestigingen van niet geringe omvang in de centrale ruimte te introduceren, dan kan op den duur een verbrokkelde stedelijke ontwikkeling door dit hele gebied heen niet worden ontgaan.

Dit zou een essentieel en waardevol element van de huidige opbouw van de Randstad verloren doen gaan.



Afb. 42



Afb. 43

Het behoud van een gezonde wisselwerking tussen stad en land is een der hoofdproblemen bij de ontwikkeling van de grote steden. In het buitenland tracht men dit te bereiken door het vrijhouden van groene gordels om de naar buiten opdringende bebouwing. Men slaagt daarin maar zeer ten dele, omdat een groeiende stad zich toch een uitweg zoekt te banen. Bij de Randstad Holland danken wij aan de ontwikkeling in het verleden een uitgestrekt agrarisch gebied in het centrum van het gehele complex. Zo kan het de gezamenlijke open ruimte zijn voor alle er omheen gelegen agglomeraties en kan het ook — mits men zijn beleid daarop richt — als zodanig blijven fungeren terwijl de Randstad als geheel naar buiten uitgroeit.

Dit voordeel van de Nederlandse situatie kan men trachten te behouden zonder in conflict te komen met de hoofdlijnen van het economische perspectief. De grote verkeersstromen, waaraan de Randstad haar ontstaan en haar groei dankt, hechten zich aan de beide toegangen uit zee. Hier — dus op de beide vleugels — zullen blijkens de verkenning in hoofdstuk II ook in de economische zwaartepunten liggen. In overeenstemming daarmee is te verwachten dat de historische polen van de Randstad, met name Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage, de brandpunten van het stedelijke leven zullen blijven vormen. Het is moeilijk aan te nemen, dat in het middengebied alsnog een centrum van overeenkomstige allure zou kunnen worden ontwikkeld.

Anderzijds is juist het feit, dat het middengebied steeds meer in het krachtenveld van de beide



Afb. 44

meest geïndustrialiseerde vleugels van de Randstad komt te liggen, bepalend voor de functie die het zowel agrarisch als industrieel in de toekomst zal hebben te vervullen. Mede door de nieuwe verkeers-ontsluiting zullen enkele daartoe geëigende centra wellicht naar voren komen als de meest geschikte vestigingsplaatsen voor bepaalde categorieën van industriële bedrijven. Deze plaatsen zullen groeien tot kernen van behoorlijke omvang; zo houdt b.v. de provincie Zuidholland rekening met een groei van Gouda tot rond 100.000 inwoners (thans 42.000).

In het geheel gezien is het dus zaak, de gegeven hoofdstructuur van de Randstad in haar totaliteit niet te doorbreken. Zo kan de centrale ruimte als geheel een waarlijk grote afmeting houden. Dit is meer en meer nodig als blijvend tegenwicht tegen de massale stedelijke complexen, die steeds meer hun stempel op het Westen gaan drukken.

GELEDING VAN DE STEDELIJKE RING

Tot voor kort was het zelfstandig bestaan van de Randstad-agglomeraties, ook in hun ruimtelijke verschijning, een feitelijk gegeven en geen vraagstuk. De ontwikkeling nadert echter nu een stadium, waarin het gevaar voor aaneengroeien van de

bebouwde complexen op meer dan één punt actueel wordt. De komende periode zal beslissend zijn voor de vraag, of de opbouw van de Randstad uit een aantal afzonderlijk van elkaar gelegen steden behouden kan worden.

De onderlinge afstand, die nodig is om de steden ruimtelijk van elkaar gescheiden te houden, is hierbij uiteraard een beheersend punt. Een objectieve norm daarvoor is moeilijk te geven. Men dient echter te rekenen met het ervaringsfeit, dat de grote steden hun aanwezigheid in een randzone om de bebouwing heen voelbaar maken, en wel te sterker naarmate het spanningsveld door de nabijheid van een andere agglomeratie groter is. Hiervoor mag men bij elke randzone wel op enkele kilometers rekenen. Daarbij komt het visuele ruimte-effect, dat in ons vlakke Westen slechts bij een afstand van verscheidene kilometers tot zijn recht kan komen. Om de gedachten te bepalen zou men dan ook voor het visueel en virtueel gescheiden houden van de steden een tussenruimte van ± 4 km dienen aan te nemen.

Geschiedt dit niet, dan moet met zekerheid worden verwacht dat verschillende agglomeraties binnen zeer afzienbare tijd aan elkaar zullen zijn gegroeid. Dit is in feite reeds vrijwel het geval met de Haagse agglomeratie en Delft, terwijl er reëel gevaar bestaat voor aaneengroeien van Delft en de Rotterdamse agglomeratie (Rotterdam en Delft hadden tot voor kort beide hun uitbreiding al geprojecteerd tot aan de gemeentegrens). Rotterdam wil zich nog sterk uitbreiden in de richting van Gouda. Ziet men dan hoe dicht de Haagse agglomeratie en Leiden elkaar naderen en hoe vandaar over Alphen, Boskoop en Waddinxveen de kring zich sluit in de richting van Gouda, dan dringt het perspectief van een aaneengesloten conglomeraat in deze sector zich op (vgl. de afb. 44). Heeft de kring zich eenmaal gesloten, dan zal het zeer moeilijk zijn de daarbinnen gelegen terreinen nog als werkelijke open ruimte te handhaven.

Een dergelijke mogelijkheid doet zich voor in de noordelijke sector bij de agglomeraties Amsterdam-Zaanstreek en Haarlem-IJmond, waar de onderlinge aantrekkingskracht van de beide stedelijke complexen nog wordt versterkt door die van het in de lengterichting door het gehele gebied lopende Noordzeekanaal. Het feit dat reeds thans drie streekplannen voor dit gebied zijn vastgesteld, wijst er sterk op dat behoefte bestond hier regeland op te treden.

Laat men de ontwikkeling haar gang gaan, dan zijn in de Randstad onaanvaardbare toestanden te duchten, waarvoor verschillende buitenlandse conurbaties een waarschuwend voorbeeld opleveren (zie bv. op afb. 45 de conurbatie Birmingham, afgedrukt op de ondergrond van de noordelijke sector van de Randstad). Men zal met ernst moeten trachten in Nederland het ontstaan van dergelijke toestanden te voorkomen. Dit is niet alleen een voor de hand liggende maatregel van stedenbouwkundige orde. Ook het eigen bestaan van de steden, elk met zijn specifieke bijdrage tot het geheel van de Randstad, is het best verzekerd wanneer zij als aparte eenheden blijven spreken.

Het zal dus nodig zijn op verschillende punten welbewust naar beperking in de omvang van de bedoelde steden te streven. Dit is trouwens in het algemeen een eis, wil men een goede bewoonbaarheid van de grote steden ook in de toekomst verzekeren. De tamelijk onbepaalde waarschuwing tegen al te grote bebouwde complexen, waartoe hierboven de beschouwing onder 3 heeft geleid, kan op grond van ruimtelijke overwegingen enigszins meer worden geconcretiseerd.

De stad vormt het ruimtelijk kader, waarbinnen zich het leven en werken van miljoenen mensen

CONURBATIE BIRMINGHAM OP NOORDELIJKE
SECTOR VAN DE RANDSTAD



Afb. 45

afspeelt. Dit kader wordt ook bij de moderne stedenbouw — zeker in Nederland — gekenmerkt door een grote mate van concentratie, wat zich o.m. openbaart in het hoge percentage meergezinshuizen in vrijwel alle steden van het Westen. Het vertoont door de zeer lange levensduur van zijn elementen ook een grote mate van starheid. Terreinen, die eenmaal bij de stedelijke uitbreiding zijn betrokken, komen daardoor welhaast onherroepelijk in de bebouwde sfeer; en de grondlijnen van een eenmaal ontstane stad zijn door de eeuwen heen nauwelijks ingrijpend te wijzigen. Daarom is, behalve de vorm en structuur van de stad zelf, een blijvende goede wisselwerking van de stad met haar omgeving van zoveel belang voor haar waarde als woonmilieu.

Juist voor de bewoners van de grootste agglomeraties wordt de mogelijkheid van een levend contact met het open landschap een beheersende vraag. Het is niet voldoende dat de vlakte van Holland daar ligt in het midden van de stedenkring en dat de steden worden omzoomd door andere open terreinen, maar deze vrije ruimten moeten ook voldoende bereikbaar zijn om werkelijk een plaats te vervullen in het bestaan van de stedelingen. De ervaring bewijst, hoe sterk en massaal de drang bij de stadsbewoners is om erop uit te trekken. Maar de praktijk leert eveneens welk een barrière daarbij is gelegen in de noodzaak van een langdurige tocht door een bebouwde kom.

Al is een objectieve maatstaf ook hier moeilijk te geven, men zou ervan kunnen uitgaan dat de stadsbewoners in ten hoogste $\pm$ een half uur het agrische land of een groot recreatiegebied in de vrije natuur moeten kunnen bereiken. Bij gebruik van openbare vervoermiddelen of van de fiets zou men hiervoor een afstand van $\pm$ 4 km kunnen stellen. Een verdikking van het stadslichaam tot meer dan $\pm$ 8 km zou dus moeten worden vermeden. Hier staan echter omvang en vorm van de stad met elkaar in verband. Een meer gerekte vorm of een stadslichaam met uitlopers kunnen mogelijkheden geven om bij goede verwerking van de voorhanden gegevens toch tot een grotere omvang van de stad te komen. Een langgerekte agglomeratie vraagt dan een duidelijke geleiding door onderbreking met brede groenstroken, die des te sterker zullen moeten spreken naarmate de lengte-afmeting van het geheel groter is.

Bij sommige agglomeraties in de Randstad zijn de omstandigheden reeds zodanig geworden, dat aan de hier aangeduide wensen niet meer kan worden voldaan. Dit is echter geen reden om bij de verdere plannen niet zoveel mogelijk in die richting te streven.

Ter wille van dit alles zal het noodzakelijk zijn de huidige uitgroei van de grote steden af te ronden. Hiervoor zijn allereerst maatregelen nodig in die gebieden, waar de bebouwde complexen elkaar het dichtst naderen en dus de spanningen het grootst zijn. De bestemming van de stroken tussen de naar elkaar groeiende agglomeraties is daarom van overwegend belang.

Bij deze scheidende stroken ligt het in sommige gedeelten van de Randstad voor de hand, dat een agrarische bestemming wordt voorgesteld. Dit is met name het geval waar bijzonder waardevolle produktiegebieden in het geding zijn, dus bv. bij het kassengebied van Zuidholland en — ondanks de bedreiging door lintbebouwing — bij de bollenstreek. Hier zou een andere bestemming in principe niet in aanmerking komen; bovendien mag worden verwacht dat deze speciale agrarische belangen sterk genoeg zijn om aan het opdringen van de steden met succes weerstand te bieden.

Moeilijker ligt het echter in de overige zones tussen de naar elkaar opdringende steden. In het verleden konden ook hier de agrarische belangen zich krachtig laten gelden. Nu de grote agglomeraties elkaar echter zo dicht genaderd zijn en de hele ontwikkeling zulk een massaal karakter aanneemt, zal het landbouwbedrijf in deze betrekkelijk smalle stroken op zich zelf niet sterk genoeg meer zijn om op den duur het aan elkaar vastgroeien van de steden tegen te houden. Men ziet dit thans op kleine schaal tussen Rijswijk en Delft; het zou zich in de toekomst op grote schaal kunnen herhalen tussen andere agglomeraties, wanneer deze elkaar tot op enkele kilometers zijn genaderd.

Wil men dan ook het beginsel van ruimtelijke scheiding handhaven, dan zal het onvermijdelijk zijn in verschillende gevallen aan de tussengelegen zones een bestemming te geven waardoor de steden zelf nog meer rechtstreeks belang krijgen bij behoud ervan. Het ligt voor de hand, hierbij te denken aan het scheppen van de grote recreatieve elementen, die in het toekomstige miljoenencomplex nodig zullen zijn. Op deze wijze worden de open zones weliswaar in zekere zin betrokken in de stedelijke sfeer, maar er wordt toch anderzijds het meest gewaarborgd dat de grote bebouwde complexen elkaar niet verder zullen naderen. Voor de agrarische sector betekent dit een offer. Hierbij dient echter bedacht te worden

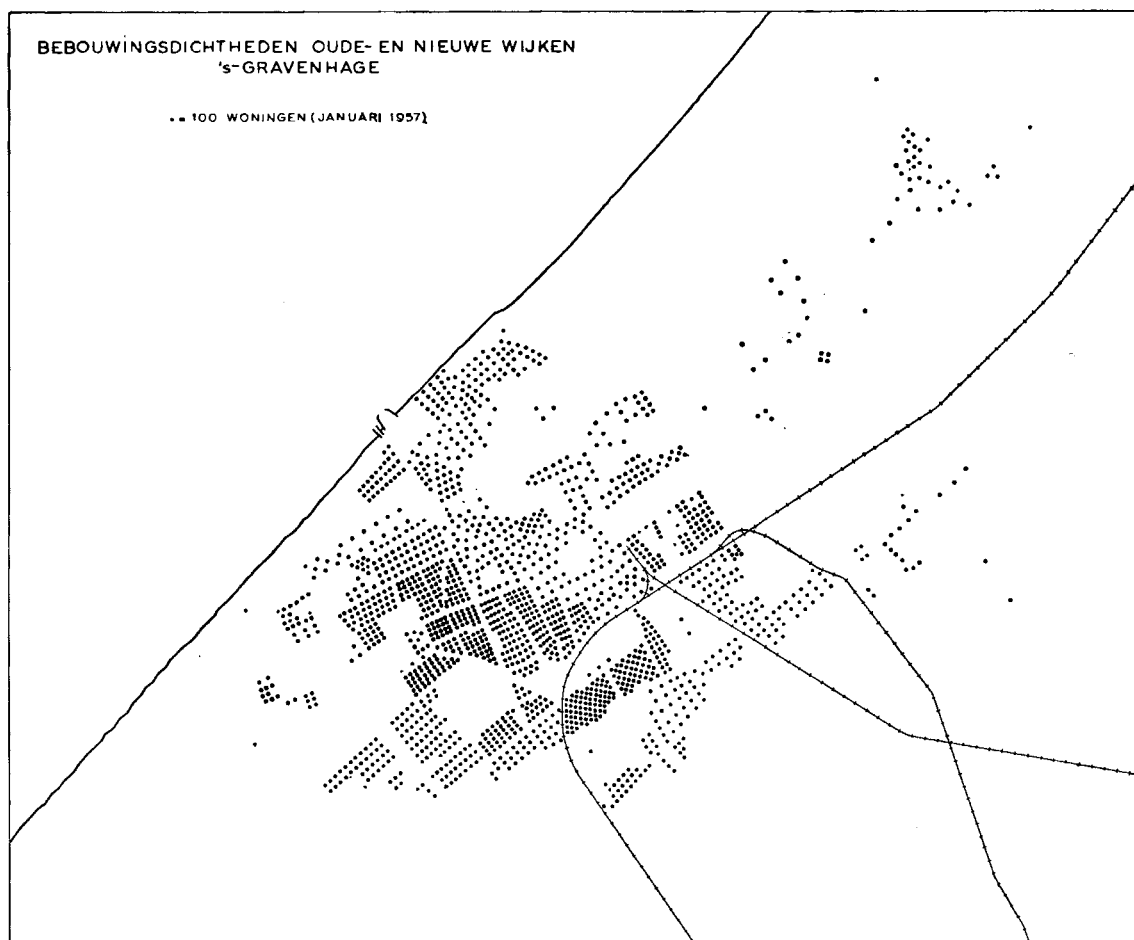
dat indien deze gronden aan een uitsluitend agrarische bestemming worden overgelaten, het „randeffect” van de grote steden de betekenis ervan voor land- en tuinbouw belangrijk zal verminderen, terwijl er bovendien steeds de schaduw van komende stadsuitbreiding overheen hangt.

Overigens moet men zich deze scheidende zones niet als een vergroot stadspark voorstellen. Bij de daarvoor op te stellen plannen zal het dominerende element moeten liggen in het behoud van een landschappelijk speciaal verzorgende open ruimte, in hoofdzaak ten dienste van de passieve recreatie. Binnen dit kader zullen grote oppervlakten voor het agrarisch bedrijf bestemd kunnen blijven en dan met een veel grotere zekerheid voor de gebruikers dan thans in zulk soort gebieden het geval is.

GEVOLGEN VOOR DE CAPACITEIT TOT OPNEMING VAN DE BEVOLKINGSAANWAS

De aanbevolen afronding van de agglomeraties leidt uiteraard tot een beperking van hun capaciteit. Voor zover deze aanwas dus niet naar verderaf gelegen gebieden kan worden afgeleid, zal men bij de ontwikkeling van de Randstad zelf daarvoor andere oplossingen moeten bieden. Met name drie punten dienen in dit verband te worden gezien: de reconstructie van oude binnensteden (met de daaromheen gelegen oudere woonwijken), een extra-vergroting van bestaande middelgrote steden en het tot ontwikkeling brengen van „nieuwe steden”.

Stedebouwkundig gezien zal in de komende periode de *vernieuwing van stadskernen* een steeds grotere plaats moeten gaan innemen. Naarmate de toekomstige Randstad zich vormt, zal men de oude centra moeten aanpassen bij hun functie in een gedecentraliseerde wereldstad. Tegelijkertijd zullen krotten-



Afb. 46

buurten en verouderde 19de eeuwse wijken op grote schaal moeten worden gesaneerd. Wanneer de woningnood eenmaal is overwonnen liggen hier taken te vervullen, die zeker evenwaardig zijn aan die bij de ontwikkeling in de uitbreidingsgebieden. De steden van de Randstad zullen zich evenzeer door vernieuwing naar binnen moeten realiseren als door uitbreiding naar buiten.

Intussen zal de reconstructie van de bestaande steden de capaciteit daarvan voor bewoning niet vergroten, maar vrij belangrijk verkleinen. Een enkel voorbeeld van de woningdichtheid in oude wijken vergeleken met de huidige uitbreidingen (zie afb. 46, ontleend aan het interim-rapport agglomeratie 's-Gravenhage) maakt dit duidelijk. Voor de periode tot 1980 liggen bij de drie grote steden de ramingen van het aantal te vervangen woningen in de orde van 30.000–50.000. Hiervan zal slechts een betrekkelijk beperkt gedeelte ter plaatse kunnen worden herbouwd. Verwacht wordt, dat men in die steden resp. ongeveer 15.000, 13.000 en 20.000 woningen buiten de saneringsgebieden (dus in de uitbreidingen) zal moeten vervangen.

Dit uitstoten van woningen uit de oude centra is niet alleen een gevolg van de bestaande te hoge dichtheid. De gesaneerde wijken zullen nl. ook nieuwe elementen moeten opnemen die tot een goede uitrusting van de moderne grote stad behoren. Zo is te denken aan parkeergelegenheid en andere voorzieningen ten behoeve van het verkeer, aan recreatieve, sociale en culturele voorzieningen en daarnaast ook aan de bouw van kantoren en instellingen. Deze laatste bieden op een betrekkelijk klein terrein een grote werkgelegenheid die naar verhouding ver boven die van de meeste industrieterreinen uitgaat. Het is dus niet uitgesloten dat de reconstructie van stadskernen in dubbele zin een extra-behoefte aan woningcapaciteit zou meebrengen: eensdeels door de ontstaande noodzaak om een deel van de oude woningen elders te vervangen, anderdeels door de stuwende invloed van de te bouwen kantoren e.d. op de werkgelegenheid.

Men zal dan ook de capaciteit voor de hierboven (hoofdstuk III) geraamde toekomstige bevolking van de Randstad ten dele moeten vinden door voorzieningen buiten de bestaande bebouwing. Nu kan globaal worden gesteld, dat de uitbreidingen van de agglomeraties zelf met inachtneming van de boven aangeduide beginselen de totale capaciteit kunnen brengen op rond 5 mln inwoners. Bij een groei tot 5,5 of mogelijk tot 6 mln inwoners zou dus nog voor een bevolkingsaanwas van 0,5 à 1 mln een andere voorziening nodig zijn. Voor de periode tot 1980 lijkt het verantwoord, voorshands van het eerste cijfer — 0,5 mln — uit te gaan, met daarbij voor ogen gehouden de mogelijkheid van een voortgaande groei tot 6 mln inwoners.

Het zal wenselijk zijn, voor de opnemings van deze aanwas allereerst te denken aan het stimuleren van de groei in *bestaande middelgrote steden*. Dit heeft het voordeel, dat er reeds een zeker centrum aanwezig is (ook al zal dit aan de nieuwe functie moeten worden aangepast) en dat in allerlei opzicht van de beschikbare algemene voorzieningen kan worden gebruik gemaakt. Ook kan het bijdragen tot de gewenste duidelijke scheiding van stedelijke en agrarische zones. Bij de gegeven situatie in de Randstad is het echter niet te verwachten, dat alleen op deze wijze de vereiste capaciteit kan worden gevonden zonder dat de boven aangeduide beginselen in het gedrang komen.



Afb. 47

buurten en verouderde 19de eeuwse wijken op grote schaal moeten worden gesaneerd. Wanneer de woningnood eenmaal is overwonnen liggen hier taken te vervullen, die zeker evenwaardig zijn aan die bij de ontwikkeling in de uitbreidingsgebieden. De steden van de Randstad zullen zich evenzeer door vernieuwing naar binnen moeten realiseren als door uitbreiding naar buiten.

Intussen zal de reconstructie van de bestaande steden de capaciteit daarvan voor bewoning niet vergroten, maar vrij belangrijk verkleinen. Een enkel voorbeeld van de woningdichtheid in oude wijken vergeleken met de huidige uitbreidingen (zie afb. 46, ontleend aan het interim-rapport agglomeratie 's-Gravenhage) maakt dit duidelijk. Voor de periode tot 1980 liggen bij de drie grote steden de ramingen van het aantal te vervangen woningen in de orde van 30.000–50.000. Hiervan zal slechts een betrekkelijk beperkt gedeelte ter plaatse kunnen worden herbouwd. Verwacht wordt, dat men in die steden resp. ongeveer 15.000, 13.000 en 20.000 woningen buiten de saneringsgebieden (dus in de uitbreidingen) zal moeten vervangen.

Dit uitstoten van woningen uit de oude centra is niet alleen een gevolg van de bestaande te hoge dichtheid. De gesaneerde wijken zullen nl. ook nieuwe elementen moeten opnemen die tot een goede uitrusting van de moderne grote stad behoren. Zo is te denken aan parkeergelegenheid en andere voorzieningen ten behoeve van het verkeer, aan recreatieve, sociale en culturele voorzieningen en daarnaast ook aan de bouw van kantoren en instellingen. Deze laatste bieden op een betrekkelijk klein terrein een grote werkgelegenheid die naar verhouding ver boven die van de meeste industrieterreinen uitgaat. Het is dus niet uitgesloten dat de reconstructie van stadskernen in dubbele zin een extra-behoefte aan woningcapaciteit zou meebrengen: eensdeels door de ontstaande noodzaak om een deel van de oude woningen elders te vervangen, anderdeels door de stuwende invloed van de te bouwen kantoren e.d. op de werkgelegenheid.

Men zal dan ook de capaciteit voor de hierboven (hoofdstuk III) geraamde toekomstige bevolking van de Randstad ten dele moeten vinden door voorzieningen buiten de bestaande bebouwing. Nu kan globaal worden gesteld, dat de uitbreidingen van de agglomeraties zelf met inachtneming van de boven aangeduide beginselen de totale capaciteit kunnen brengen op rond 5 mln inwoners. Bij een groei tot 5,5 of mogelijk tot 6 mln inwoners zou dus nog voor een bevolkingsaanwas van 0,5 à 1 mln een andere voorziening nodig zijn. Voor de periode tot 1980 lijkt het verantwoord, voorshands van het eerste cijfer — 0,5 mln — uit te gaan, met daarbij voor ogen gehouden de mogelijkheid van een voortgaande groei tot 6 mln inwoners.

Het zal wenselijk zijn, voor de opnemings van deze aanwas allereerst te denken aan het stimuleren van de groei in *bestaande middelgrote steden*. Dit heeft het voordeel, dat er reeds een zeker centrum aanwezig is (ook al zal dit aan de nieuwe functie moeten worden aangepast) en dat in allerlei opzicht van de beschikbare algemene voorzieningen kan worden gebruik gemaakt. Ook kan het bijdragen tot de gewenste duidelijke scheiding van stedelijke en agrarische zones. Bij de gegeven situatie in de Randstad is het echter niet te verwachten, dat alleen op deze wijze de vereiste capaciteit kan worden gevonden zonder dat de boven aangeduide beginselen in het gedrang komen.



Afb. 47

Daarom zullen de gedachten ook moeten uitgaan naar het tot ontwikkeling brengen van „*nieuwe steden*”, hetzij door stichting, hetzij in aansluiting aan een bestaande kern. Dit denkbeeld is in verschillende andere landen al in praktijk gebracht. Het meest bekende voorbeeld vormen de „*new towns*” die ingevolge de New Towns Act 1946 in het Verenigd Koninkrijk zijn en worden gebouwd o.m. ter verlichting van de druk op de grote agglomeraties. Ook in Nederland heeft het denkbeeld ingang gevonden, meestal onder de naam van „*satellietsteden*” of „*satellietdorpen*”. Beter is van „*nieuwe steden*” te spreken.

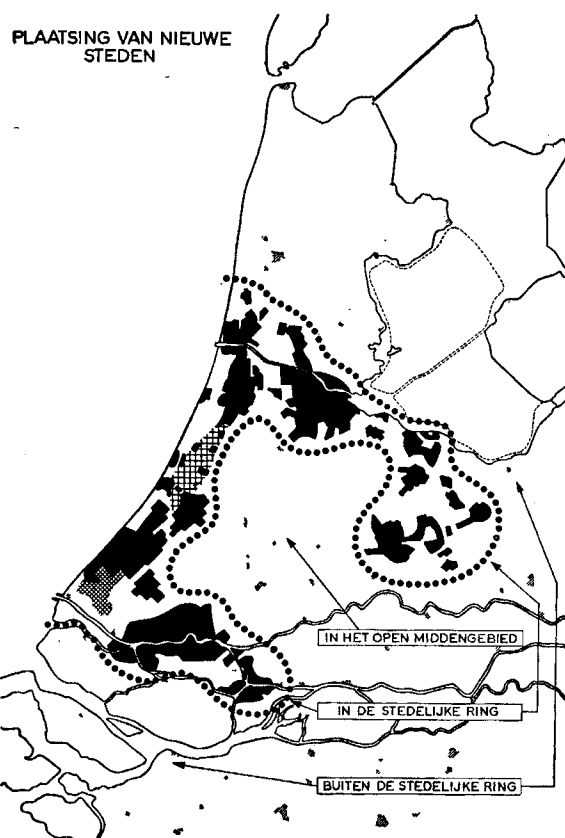
Het karakter van dergelijke steden moet men in beginsel zien als dat van tot zelfstandig leven te brengen eenheden. De centrumsteden en de „*nieuwe steden*” moeten samen de taak vervullen die uit het sociaal-economische potentieel van de eerste voortvloeit, maar waarvoor daar in ruimtelijk opzicht niet ten volle plaats kan worden geboden. In zover is er dus een verband. Men moet echter trachten de nieuwe vestigingen zodanig op te bouwen en te ontwikkelen, dat zij — eventueel na een aanloopperiode — zo spoedig mogelijk een eigen economisch, sociaal en cultureel leven kunnen krijgen binnen de functionele hiërarchie die er op natuurlijke wijze tussen steden van verschillende grootte pleegt te bestaan.

Het formaat van de „*nieuwe steden*” zal in de omstandigheden van het Westen vrij groot moeten zijn. Zou men bv. aan vestigingen in de orde van 20.000 inwoners (ongeveer een stad als Wageningen) denken, dan zou men voor een bevolkingsaanwas van 0,5 miljoen ten minste 20 van deze steden nodig hebben en bij verdere uitgroei van de Randstad nog meer. Hiervoor is in het Westen geen ruimte. Ook bij nieuwe steden in de orde van 50.000 inwoners (Zwolle, Deventer) zou de oplossing nog bezwaarlijk zijn. Zo mogelijk ware daarom te streven naar eenheden in de orde van 100.000 inwoners of meer.

De onderlinge afstand tussen de nieuwe steden en de centrumstad is bij de Engelse voorbeelden tamelijk groot, nl. 20-30 km (vgl. ook de situatie van de *new towns* om Londen op de schaal van de Randstad Holland op afb. 47). Dit is ook wenselijk voor het bevorderen van een eigen leven in de nieuwe vestigingen. In Nederland moeten echter de beperkte ruimte en vooral het dichte net van bestaande nederzettingen wel tot een zekere beperking leiden. De gemiddelde afstand van onze dorpen is niet meer dan ± 5 km. Een bestaand regionaal centrum is zelden verder weg dan ± 15 km; een grote agglomeratie in het Westen zelden verder dan ± 25 km. Men zal dus in ons land behoudens bijzondere omstandigheden wel geen grotere afstand kunnen aanhouden dan ± 15 km, zo een dergelijke afstand al bereikbaar is.

Bij het bepalen van de plaats van de nieuwe vestigingen zullen velerlei overwegingen een rol spelen: de mogelijkheden tot ontwikkeling als zelfstandige eenheid, de verkeersmogelijkheden, de kwaliteit van de grond, het bestaande grondgebruik e.d.. Tengevolge van het dichte net van bestaande nederzettingen zal men in den regel moeten aanknopen bij een aanwezige kern, hetzij een dorp of een regionaal centrum. Dit brengt bepaalde stedenbouwkundige en bestuurlijke problemen mee, die echter niet onoplosbaar behoeven te zijn. Intussen heeft het in verschillend opzicht voordelen als men een „*nieuwe stad*” geheel vrij op (betrekkelijk) maagdelijk terrein kan stichten.

Gezien de onvervangbare functie van het middengebiet van de Randstad als centrale open ruimte zal men de plaats voor „*nieuwe steden*” zo enigszins mogelijk niet in deze richting dienen te zoeken, maar liever hetzij in de strook die reeds



Afb. 48

door de stedenkring in beslag wordt genomen, hetzij buiten de stedenkring (vgl. de aanduiding van deze mogelijkheden op afb. 48). Voor de eerste oplossing is men aangewezen op de spaarzame nog overgebleven open ruimten tussen de agglomeraties. Hierbij moet uiteraard de bollenstreek om zijn bijzondere agrarische waarde buiten aanmerking blijven. In de meeste andere gedeelten van de ring zullen de agglomeraties elkaar dicht naderen. Slechts bij uitzondering zal er daarom in de stedelijke ring zelf een plaats kunnen worden gevonden waar nog een nieuwe stad van het gewenste formaat is onder te brengen zonder dat de gewenste maat van ± 4 km voor de ruimte tussen agglomeraties teveel in het gedrang komt. De voornaamste oplossing moet liggen buiten de stedenkring.

WENSELIJKHEID VAN UITWAARTSE EXPANSIE

De grote wereldsteden in andere landen kan men niet denken zonder een als city functionerend bebouwd hart, centrum van de groei en brandpunt van het gehele stedelijke leven. De Randstad Holland is niet te denken zonder een „groen” hart, omringd door een krans van steden met eigen functies in het geheel en eigen cities. Dit maakt een taakverdeling mogelijk en een decentralisatie van de stuwende krachten. Ruimtelijk geeft deze situatie voordelen, die men — vooral op lange termijn gezien — moet trachten te handhaven.

Zo komt men op grond van de bovenstaande beschouwingen tot twee structurele hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de Randstad:

enerzijds de stedelijke ring met de historisch gegroeide grote centra als blijvende zwaartepunten; anderzijds het middengebied als agrarisch land en tegelijkertijd centrale open ruimte van formaat, onverminderd het op blz. 66 ten aanzien van dit gebied opgemerkte.

Beide elementen zijn elkanders tegenkant en zijn dan ook onverbrekkelijk aan elkaar verbonden. Zij moeten ook in hun schaal op elkaar zijn afgestemd. De grote schaal van de toekomstige stedelijke gebieden eist ook een waarlijk grote afmeting voor de centrale ruimte.

Wil men deze open structuur van de Randstad ook voor de toekomst handhaven, dan zal een uitgroei van het gehele complex naar buiten (in plaats van dichtgroeien naar binnen of aaneengroeien op de stedelijke ring) als leidend beginsel dienen te worden aanvaard. Dit principe heeft tevens als voordeel, dat een wijder gebied in de opnemings van de groei wordt betrokken. Het spanningsveld straalt uit over de omringende streken (ten dele buiten de drie thans tot „het Westen” gerekende provincies) en schept daardoor nieuwe kansen voor deze gebieden. Geslaagde ontwikkelingen in de expansiezone zullen op hun beurt weer bevruchtend kunnen werken op latere mogelijkheden.

Tendenties in deze richting zijn thans al aan het werk. Zo is in het interim-rapport IJmond en het daarop gevolgde streekplan IJmond-Noord deze richting reeds ingeslagen. Ook kan men in de doelstellingen van het streekplan Zaanstreek de gedachte van uitstulping naar buiten herkennen, evenals in de ontwikkeling op de Utrechtse Heuvelrug, al heeft deze plaats wel schaduwzijden voor het onmisbare recreatiegebied aldaar.

In beginsel dienen de mogelijkheden van uitgroei naar buiten naar alle richtingen te worden aangegrepen en in goede banen geleid. De voorwaarden daarvoor bestaan in de eerste plaats in goede verkeersverbindingen. Ten dele zijn deze reeds tot stand gekomen of in aanleg, maar er zullen voor een welslagen van de wenselijke expansie nog belangrijke andere voorzieningen nodig zijn. In bepaalde gevallen zullen deze moeten worden uitgevoerd nog vóór het economische rendement ten volle is verzekerd. Dit zal dan bijzondere maatregelen vereisen, die afzonderlijk ter sprake komen.

Behalve bestaande gebieden buiten de Randstad, zoals Noordholland benoorden het Noordzeekanaal, de Gelderse Vallei e.d., zullen ook de nog te maken polders in het IJsselmeer bij het plan voor de toekomstige — geëxpandeerde — Randstad moeten worden betrokken. Zowel de thans in uitvoering zijnde Markerwaard als het daarna volgende zuidelijk Flevoland zullen een essentiële rol te vervullen krijgen in het systeem van nieuwe steden, het verkeerssysteem en de grote recreatieve elementen te land en te water. Daarom is het noodzakelijk, dat de plannen voor de beide nieuwe polders worden opgezet als een integrerend onderdeel van de gehele conceptie voor de uitgroei van de Randstad Holland en dat ook de tijdschema's voor beide ontwikkelingen voor zover mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Bij de uitvoering van de Deltawerken zal men op dezelfde wijze van het begin af aan rekening moeten houden met de functie, die dit gebied in het geheel van Randstad zal krijgen. Hier liggen immers

aan de ene kant belangrijke mogelijkheden voor spreiding van industrieën, die aan het Westen gebonden zijn (Haringvliet, West-Brabant, Vlissingen), anderzijds biedt de ontsluiting van Zuid-West Nederland grote perspectieven voor de recreatie (Ouddorp, Grevelingen, Schouwen) terwijl er in het kader van deze werken ook met mogelijkheden voor uitbreiding van het tuinbouwgebied gerekend kan worden.

5. ECONOMISCHE ASPECTEN

De uitkomst van de voorgaande beschouwingen was, dat uit stedenbouwkundig oogpunt een decentraliserende ontwikkeling (in de vorm van een concentratie elders) moet worden nagestreefd. De bevolkingsaanwas, die volgens de verkenning in hoofdstuk III economisch op bepaalde stedengroepen is betrokken, kan voor een goede ruimtelijke oplossing niet ten volle in die centra zelf worden opgevangen. Er zou dus een spreiding moeten worden bevorderd, hetzij van bevolking alleen, hetzij van bestaansbronnen met de daarop gebaseerde bevolking. Laat men hierbij de spreiding over Nederland als geheel — als vallend buiten het kader van dit rapport — buiten aanmerking, dan blijven te beschouwen de spreiding in de eigen omgeving van de agglomeraties en die naar gebieden in het Westen op enigszins grotere afstand van de agglomeraties, waar een nieuwe regionale concentratie kan worden ingeleid (bv. Alkmaar, Westfriesland, Gelderse Vallei, rivierengebied). De vraag moet worden bezien, of deze planologische wenselijkheid ook een economische mogelijkheid is.

De ervaring in de laatste halve eeuw wijst wel in deze richting.

Kenmerkend voor de ontwikkeling sedert de eeuwwisseling is geweest een sterker opkomen van gebieden buiten het Westen (vooral het zuiden en oosten) en eveneens van industrie- en forensenplaatsen in de omgeving van de grote steden. De groei van deze laatste werd in sterke mate overgenomen door het omringende gebied en er vormden zich de gedecentraliseerde complexen met het oude centrum als zwaartepunt, die men in de Randstad-agglomeraties terugvindt ¹⁾. Beide verschijnselen vonden hun oorsprong in de moderne technische mogelijkheden op het gebied van verkeer, energievoorziening, telecommunicatie enz.. Deze factoren werken nog steeds. Zij worden zelfs nog versterkt door de verbetering van de verbindingen (autowegen, tunnels) en van de verkeersmiddelen (snellere treinen en auto's, scooters, bromfietsen), door het opkomen van de televisie e.d..

Spreiding blijft daarom in de lijn van de algemene ontwikkeling liggen. Wat in het jongste verleden allerwegen spontaan is geschied, kan in de komende periode stellig tot het doel van een bewuste politiek worden gemaakt. Het gebied voor de spreiding kan daarbij groter worden genomen, naarmate de virtuele reistijden kleiner worden door de snellere en meer frequente verkeersmiddelen en, waar nodig, het scheppen van nieuwe verbindingsmogelijkheden.

Waar enigszins mogelijk zal de spreiding zich moeten richten op de *stuwende* bestaansbronnen, in het bijzonder de basisactiviteiten. Slaagt men daarin, dan zal in het algemeen de daarop gebaseerde bevolking zich in of bij de plaats van haar werkgelegenheid vestigen. Het komt er dan op neer dat een bepaald deel van het economisch potentieel, waarop de verkenning van hoofdstuk III berust, tezamen met de daaruit afgeleide bevolking wordt overgeheveld naar buiten de desbetreffende agglomeratie. De voor deze agglomeratie vereiste capaciteit kan dan met een overeenkomstig cijfer worden verminderd. Dit laatste zou ook kunnen worden bereikt door scheiding van woon- en werkplaats. Een massaal forensisme is echter om verschillende redenen ongewenst (vgl. blz. 21).

Bij deze overheveling van bestaansbronnen doet zich de moeilijkheid voor, dat de grootste toename van de werkgelegenheid blijkens de ervaring wordt bereikt door uitbreiding van bestaande bedrijven, veelal zelfs op de bestaande terreinen. Toch zal men goed doen zich in de eerste plaats te richten op de te verwachten aanwas door nieuwe vestigingen of zelfstandig te ontwikkelen uitbreidingen. Voor een betere spreiding hierbij behoeven afstanden van bv. 30 km generlei bezwaar te zijn: de na-oorlogse ervaring in en buiten de ontwikkelingsgebieden heeft voldoende bewezen dat zelfs veel grotere afstanden nog niet prohibitief zijn.

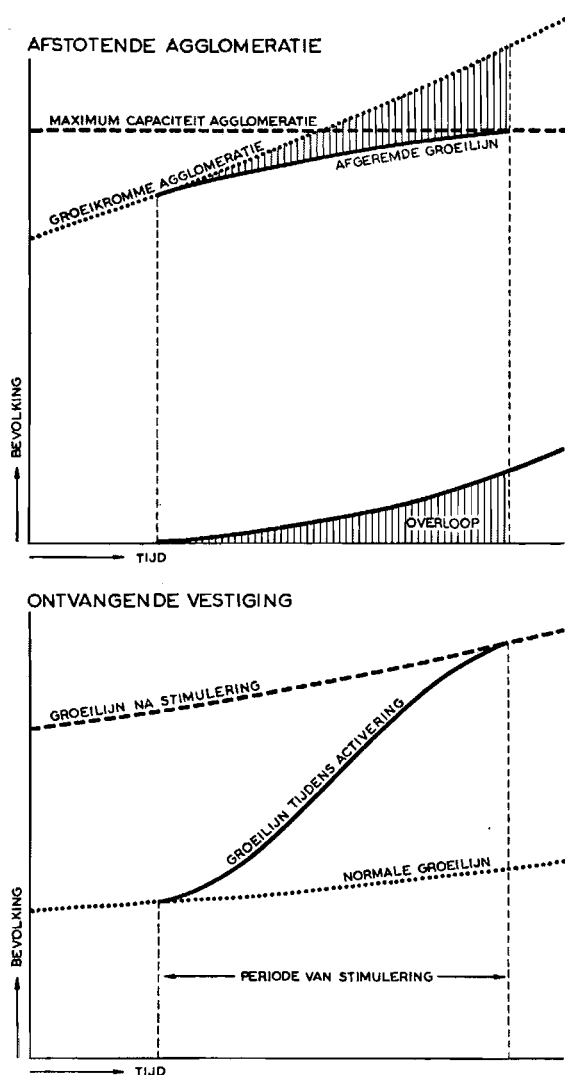
¹⁾ Zie hoofdstuk I, blz. 19 en voorts voor bijzonderheden:

„De verspreiding van de bevolking in Nederland” (publikatie nr. 3 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, 's-Gravenhage, 1949), blz. 22 e.v., alsmede de cartogrammenserie in bijlage II van de publikatie.

Wel zal de aard van de in het geding zijnde bedrijven veel gewicht in de schaal moeten leggen. Sommige bedrijven zijn sterk aan een bepaalde agglomeratie zelf — of althans aan haar verkeersligging — gebonden. Andere kunnen zich ook in een meer of minder wijde omtrek ontwikkelen. Weer andere — voornamelijk lichte industrieën, die op een ruime markt van in hoofdzaak ongeschoolde arbeiders gebaseerd zijn — zijn niet eens aan het Westen gebonden. De in het verleden opgetreden landelijke decentralisatie heeft zich met name op het gebied van deze laatste bedrijven voltrokken.

Nu verschillende grote agglomeraties, ruimtelijk gesproken, het ogenblik van een zekere afronding naderen, is het een economisch belang dat zij selectief te werk gaan bij het verder ontwikkelen van hun bestaansbronnen. Waar gebrek aan ruimte dreigt, zal men in de eerste plaats armslag moeten houden voor de meest essentiële functies van de eigen stad. Het overnemen van minder essentiële taken door andere plaatsen in of buiten het Westen kan daartoe een welkome bijdrage zijn. De stad wordt daardoor in staat gesteld zo lang mogelijk in haar eigen lijn door te groeien. In bepaalde gevallen zal ook daarvoor uit ruimtelijke overwegingen een grens bestaan. Dan zullen ook de bestaande basisactiviteiten in de beschouwing moeten worden betrokken.

PRINCIPE



Afb. 49

Het zal zaak zijn, dit hele proces tijdig onder ogen te zien. Het principe van de vraagstukken, die zich daarbij voordoen, is afgebeeld op de grafieken van afb. 49.

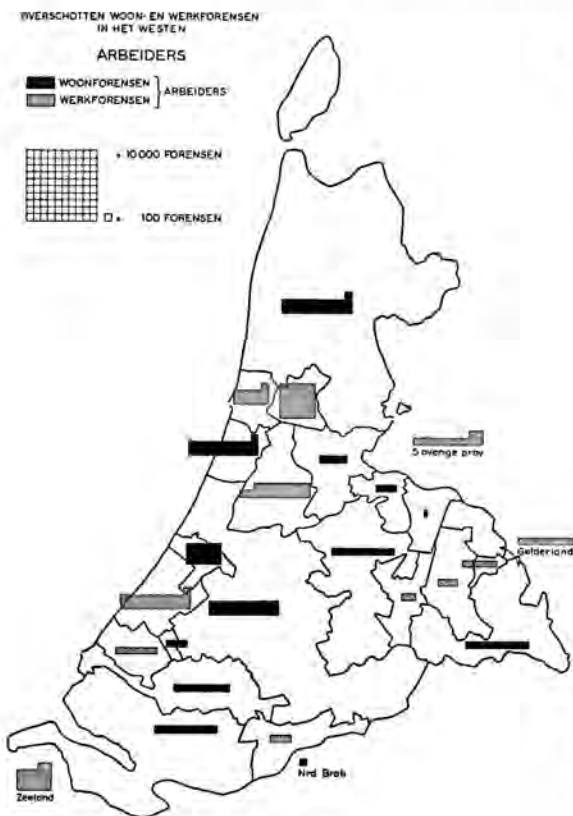
Neemt men aan, dat de groei van de afstotende agglomeratie verloopt volgens een gelijk groeipercentage dan kan men uit de bevolking bij het begin van de prognoseperiode en het cijfer voor 1980 volgens de uitgevoerde verkenning een groeilijn bepalen (bovenste gestippelde lijn). Deze snijdt de lijn van de maximum-capaciteit van de uit te breiden agglomeratie (zwarte gebroken lijn).

Daar de groeilijn volgens de verkenning naar een maximum tendeeert, bestaat de mogelijkheid dat de werkelijke ontwikkeling langzamer zal verlopen, met name indien de migratie bij voortdurending mocht achterblijven bij hetgeen uit het economisch model zou voortvloeien. Het snijpunt van de lijnen wordt dan naar rechts (d.i. in de tijd naar een later moment) verschoven. Zelfs zou het zich in bepaalde gevallen kunnen voordoen dat de werkelijke groeilijn tijdens de periode tot 1980 niet uitkomt boven de capaciteit van de agglomeratie. Laat zich dit voorzien, dan zijn uiteraard geen speciale maatregelen nodig.

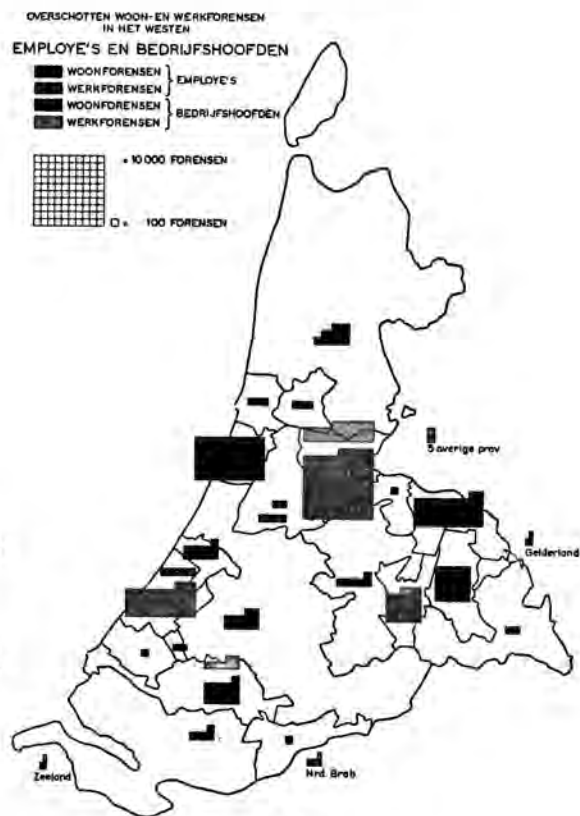
Gaan echter de tendenties bij de bevolkingsgroei in de richting van de gestippelde lijn (economische verkenning), dan moet het beleid daarop tijdig worden afgestemd. Het is immers niet mogelijk de dan vereiste afleiding van stuwende activiteiten en van bevolking eerst aan te vangen als de maximumcapaciteit van de agglomeratie inderdaad is bereikt. De groei zal geleidelijk moeten worden verminderd. Hiervoor kan eveneens een kromme worden bepaald (zwarte getrokken lijn), waarvan de inzet afhankelijk zal zijn van de tijdsduur die er nog moet verlopen eer de maximum-capaciteit wordt bereikt.

Omgekeerd zal de ontvangende kern niet plotseling haar verzwaarde taak ten volle kunnen gaan vervullen. Zet men volgens de onderste grafiek de normale groeilijn van die kern uit (gestippelde lijn) en daarboven de groeilijn, die in het verleden zou behoren bij haar toekomstige functie (zwarte gebroken lijn), dan zal men een geleidelijke overgang tussen deze beide lijnen moeten zoeken (zwarte getrokken lijn). Het verloop daarvan hangt uiteraard af van het te overbruggen verschil in bevolkingsaantal, terwijl het anderzijds de vereiste tijdsperiode voor de stimulering van de ontvangende kern aangeeft. Na 1980 zal deze kern de mogelijkheid moeten behouden om zich volgens een bij haar dan bereikte omvang passende groeilijn verder te ontwikkelen.

De spreiding van bestaansbronnen zal in de aanvangsperiode moeten worden aangemoedigd en gestimuleerd. Naarmate de decentralisatie in feite slaagt, zal zij zich sterker spontaan gaan doorzetten. In bepaalde gevallen kan forensisme een inleiding zijn. Een voorbeeld hiervan vormt een stad als Hilversum, die opgekomen is als forensenvestiging voor Amsterdam maar na verloop van tijd een sterke eigen functie heeft ontwikkeld.



Afb. 50



Afb. 51

Wat het forensisme betreft moeten de laatste bekende gegevens worden ontleend aan de volkstelling 1947. Daar destijds nog verschillende abnormale factoren in het spel waren, zijn de uit deze bron verkregen inzichten slechts van beperkte waarde. Toch mag men wel als typerend beschouwen, welk een belangrijke rol fraaie woongebieden op zandgrond (zoals Zuid-Kennemerland, het Gooi, de Utrechtse Heuvelrug) vervullen in de woonbehoeften van de agglomeraties. Dit geldt speciaal voor de bedrijfs- hoofden en employé's, voor wie de te overbruggen afstand een geringer bezwaar vormt dan voor de arbeiders (vgl. afb. 50 en 51). Op een totale beroepsbevolking van 314.000 telde Amsterdam in 1947 rond 17.000 forensen, waarvan resp. 6.900 en 5.000 uit Zuid-Kennemerland en het Gooi.

Aan enkele gepubliceerde gegevens over grote buitenlandse agglomeraties kan men globaal ontlenen, dat de reistijden voor de forensen aldaar van huis tot huis in de orde liggen van

0—30 min.	voor	30 %	der forensen
30—60	„	50 %	„
> 60	„	20 %	„

Voor Nederlandse verhoudingen zou men er van moeten uitgaan, dat de dagelijkse reisafstand tussen woon- en werkplaats een tijdsduur van een uur niet mag overschrijden. Onder de huidige verkeersomstandigheden komt dit overeen met een afstand van omstreeks 40 km. Bij gebruik van openbare vervoermiddelen zal de grens iets lager liggen, bij gebruik van een auto kan de afstand onder gunstige omstandigheden iets groter zijn.

Bij de volkstelling in 1947 bewoog het overgrote deel van de forensen zich over afstanden beneden 30 km (vgl. tabel IV.2).

Tabel IV.2. Werkforensen van 4 gemeenten naar afstand in % van het totaal aantal per gemeente (1947)

Werkgemeenten	0-30 km	30-36 km	> 36 km
Amsterdam	79,7	4,2	16,1
's-Gravenhage	86,8	1,7	11,5
Eindhoven	79,5	7,6	12,9
Groningen	85,8	6,1	8,1

Terwijl echter bij nadere analyse voor de arbeiders het percentage vrij gelijkmatig daalt met de afstand, treden voor de employé's en bedrijfshoofden duidelijke afwijkingen op wanneer aantrekkelijke woongebieden daartoe uitlokken. Zo woonden van de te Amsterdam werkende forensen uit deze groepen resp. 40 en 57 % op afstanden boven 18 km. Met het oog op de snellere verbindingen van de toekomst zou men geneigd zijn voor de hier bedoelde groepen aan vestigingsmogelijkheden op vrij wat grotere afstanden te rekenen. Tegenover de versnelling van de verkeersmiddelen en de verbetering van de wegen staat echter de te verwachten grotere verkeersdruk, met name in de steden zelf. Vooral in de binnensteden, waar een groot deel van de forensende bevolking werkt, zal het zeer moeilijk zijn aan de verkeersbelasting tijdens de spitsuren het hoofd te bieden. Bij aanhouding van een maximum-reistijd van huis tot huis van een uur zal men daarom ook in de toekomst wel niet aan veel grotere afstanden dan omstreeks 40 km kunnen denken.

Als algemene oplossing is het scheiden van woon- en werkplaats bepaald te ontraden. De bezwaren daarvan openbaren zich in de eerste plaats in de persoonlijke en sociale sfeer door grotere vermoeidheid, vermindering van de vrije tijd, losser worden van het gezinsverband, verslapping van de burgerzin e.d.. Een ander nadeel is de eenzijdige sociale samenstelling van de bevolking, die vele bestaande forensengemeenten vertonen. Voor het bedrijfsleven veroorzaakt een massaal forensisme onnodige hoge kosten. Ditzelfde is het geval door de optredende hoge spitsbelastingen voor de wegen en de openbare verkeersmiddelen. In dit opzicht zullen tengevolge van de grotere afstanden in de agglomeraties toch al sterke spanningen optreden. Het is niet geraden deze nog extra op te voeren door een grote mate van forensisme als onderdeel van het beleid te aanvaarden.

Voor zover enigszins mogelijk zal daarom de vereiste spreiding van de bevolking moeten worden bereikt door spreiding van de werkgelegenheid. Welke bedrijfstakken daarbij het eerst in aanmerking komen, zal voor elke agglomeratie onderwerp van nadere studie moeten zijn.

6. ASPECTEN VAN MILITAIRE EN CIVIELE VERDEDIGING

Een beschouwing uit deze oogpunten stuit op de grote moeilijkheid, dat men hierbij in heel andere termijnen moet denken dan bij de maatregelen voor de ruimtelijke ontwikkeling. De techniek van de

moderne aanvals- en verdedigingsmiddelen ontwikkelt zich zeer snel. Men kan diensgevolge slechts enkele jaren vooruitzien. Daartegenover neemt de verwezenlijking van de ruimtelijke plannen een periode van tientallen jaren in beslag, terwijl de dan te verkrijgen toestand in menig opzicht voor eeuwen vastligt. Vooral bij de steden is dit het geval.

In het algemeen is het dan ook niet mogelijk de denkbeelden voor de ontwikkeling van de Randstad te laten afhangen van de huidige militaire veronderstellingen. Eer zal men het omgekeerd moeten stellen, nl. dat een ontwikkeling volgens moderne stedenbouwkundige principes over het geheel ook onder oorlogsomstandigheden haar nut zal afwerpen. In dit verband is dan met name te denken aan een doelmatige structuur van de steden, een goed verkeerssysteem, geleding van de stad in kleinere eenheden met ruime groenstroken als scheiding e.d.. In extreme gevallen zal ook een dergelijke opbouw de stad uiteraard niet voor vernietiging behoeden, maar dat zou in het licht van de huidige aanvalsmiddelen op geen economisch aanvaardbare wijze door stedenbouwkundige middelen mogelijk zijn. In minder extreme gevallen zal een goed modern stadsplan de schade aan lijf en goed kunnen beperken.

Hetzelfde geldt bij de benadering van het probleem van de Randstad. Bij de moderne oorlogsvoering kan een te grote opeenhoping van mensen alleen maar schadelijk zijn, vooral in het Westen des Lands, waar een groot deel van de bevolking beneden de zeespiegel woont.

Indien er andere redenen zijn om de concentratie in het Westen en in de grootste agglomeraties niet onnodig te vergroten, strookt dit met de behoeften van de militaire en civiele verdediging.

Het tot dusver nagenoeg open middengebied van de Randstad is ook voor de thans beschouwde aspecten een gunstig gegeven. Door het middengebied lopen voorts de belangrijkste oost-westverbindingen voor het verkeer, waarvan in oorlogstijd zowel voor de krijgsbedrijven als voor de bevolking veel zal afhangen. Met het oog hierop zou het ontstaan van een enigszins grote stad in dit centrale gebied bezwaarlijk kunnen zijn.

Aanvulling van het huidige verkeersnet met nieuwe oost-west-verbindingen, die in de structuur van de toekomstige Randstad passen, zou welkom zijn. Onder oorlogsomstandigheden zal het Westen een zware verkeersbelasting krijgen omdat het — afgezien van de eigenlijke operaties — tegelijkertijd basisgebied en etappengebied zal zijn.

Bij de uitbreiding van de steden en de bouw van nieuwe steden zal men zich rekenschap dienen te geven van de bouwwijze die de meeste bescherming biedt, alsmede van andere mogelijkheden om de passieve bescherming en de bescherming tegen waterstaatkundige calamiteiten op te voeren, voorzover een samengaan van verdedigingsbelangen en civiele openbare werken mogelijk zal zijn.

Ten slotte zal het van belang zijn bepaalde zones om militaire vliegvelden van verdere bebouwing vrij te houden.

HOOFDSTUK V. WERKGEBIEDEN

1. AGRARISCHE SECTOR

De concentratie van economisch potentieel, die het hoofdkenmerk is van het gehele Westen, doet zich ook voor in de agrarische sector.

Het Westen heeft, agrarisch gezien, gemiddeld een beter klimaat dan het Oosten.

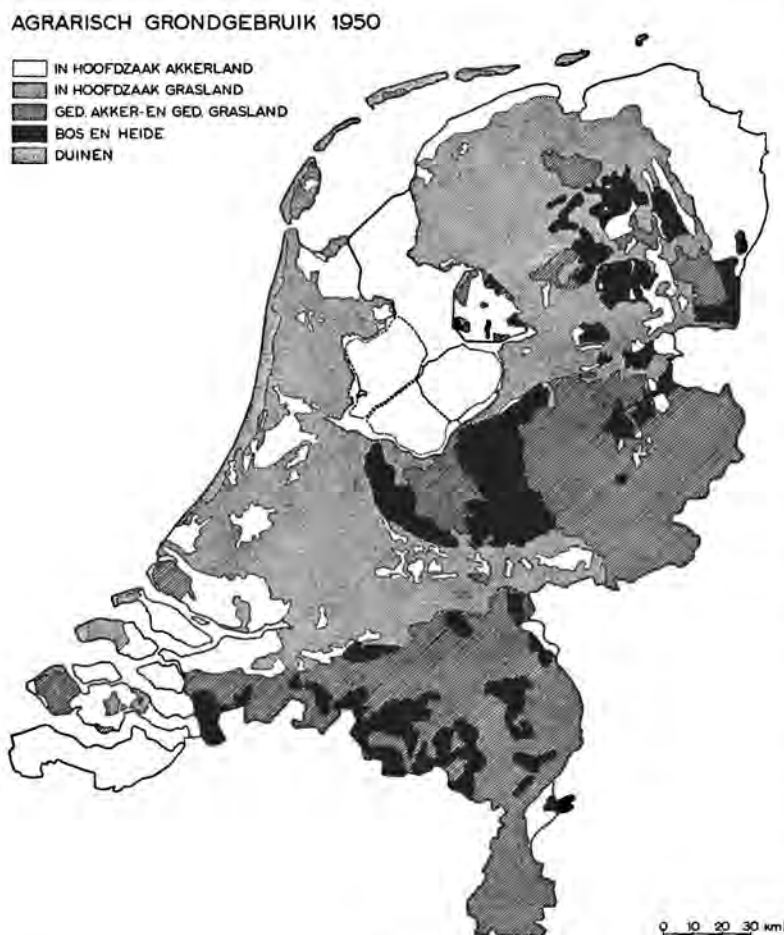
De cultuurgrond is in het Westen gemiddeld waardevoller, vooral dank zij de terreinen met zeeklei en die langs de duinzoon met hun bijzondere geschiktheid voor tuinbouw en bollencultuur; een geschiktheid die ten dele nog door het opvaren van grond en langdurige intensieve bewerking bijzonder is opgevoerd. Het Westen behoort, met Zeeland en grote delen van Friesland en Groningen, tot de gebieden waar akker- en weidebouw in hoofdzaak in zuivere vorm voorkomen (vgl. afb. 52).

De indeling van de landbouwgrond (bedrijfs grootte) is in het Westen belangrijk gunstiger dan op de zandgronden; het kleine-boerenprobleem heerst er niet in die mate. Ook de bedrijfsverkeveling in het Westen is beter (vgl. afb. 53).

De belangrijkste concentratie op agrarisch gebied, die dan ook reeds in hoofdstuk II (blz. 41) werd vermeld, doet zich voor met betrekking tot de tuinbouw. Bodem en klimaat bieden daarvoor de mogelijkheden; de nabijheid van grote afzetgebieden en de goede verkeersverbindingen te land, te water en door de lucht voltooien het specifieke vestigingsbeeld voor deze tak van bodemcultuur.

Het belang van de tuinbouw in het Westen wordt nog geaccentueerd doordat hij karaktertrekken heeft die in wezen anders zijn dan die van de akker- en weidebouw. Deze bestaan in het feit, dat, in vergelijking met de akker- en weidebouw, kapitaal en arbeid er een grotere rol spelen. Bovendien gaat de tuinbouw mee met de industrie in hoogconjunctuur, wat bij de akkerbouw in mindere mate het geval is. Verder heeft de tuinbouw, evenals de industrie, extra behoefte aan concentratie. Men vindt in het Westen grote tuinbouwconcentraties; de bollenvelden bij Hillegom en Lisse, het Zuidhollandse glasdistrict waarvan het Westland deel uitmaakt, enz..

Het is vooral door de aanwezigheid van de tuinbouw dat het Westen, in geld, met $\pm 33\%$ deelneemt aan de agrarische opbrengst van geheel Nederland, terwijl er slechts $\pm 21\%$ van de cultuurgrond ligt. Deze belangrijke economische betekenis van de tuinbouw in het Westen hangt voor een groot



Afb. 52

deel af van het geconcentreerd zijn. Het aantasten van een concentratie bv. door overgang van de grond naar ander gebruik vermindert dus niet slechts het aantal hectaren dat de tuinbouw dient. In de centra kan worden samengewerkt niet slechts door de tuinders onderling, maar ook door de tuinders met de toeleverings-, transport-, verkeers-, afzetorganisaties en met wetenschappelijke instituten. Met andere woorden: de centrumfunctie is er belangrijk. Deze toestand is vergelijkbaar met die van de grote stad als menselijk vestigingscentrum. Iets nieuws, een verbetering, vindt als regel zijn begin in een centrum en straalt vandaar uit. Krachtige centra zijn, en in de industrie, en in de agrarische sector, en op cultureel terrein, een zegen voor de bevolking. Gevolg van centrering is uiteraard segregatie; segregatie en concentratie zijn elkaars complement.

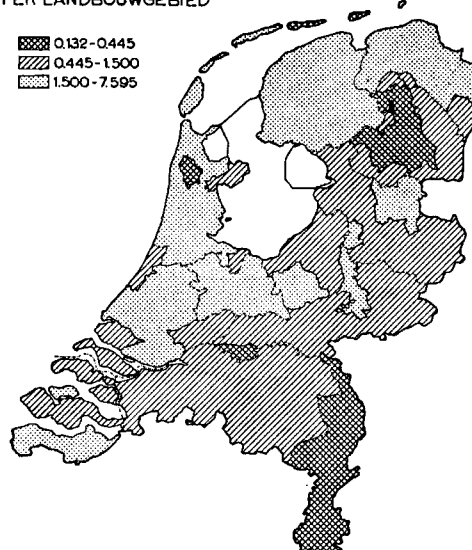
De noodzaak tot het scherp gescheiden houden van de tegenover elkaar staande vormen van bodemgebruik spreekt het duidelijkst wanneer deze het karakter aannemen van een glazen tuinbouwstad enerzijds en een stenen woonstad aan de andere kant. De bij Loosduinen ondervonden moeilijkheden zijn er een bewijs voor, dat men in het verleden de botsing tussen deze beide niet voldoende heeft weten te vermijden. Het is van belang, bij de verdere uitgroei van de Randstad een duidelijke afbakening aan te geven, die herhaling van deze bezwaren voorkomt.

Bij het tot stand brengen van de afbakening tussen agrarische en niet-agrarische bestemmingen zal de geschiktheid van de grond voor de agrarische produktie een belangrijke factor moeten zijn. Met het oog hierop heeft de toenmalige Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting in het kader van de studie Westen des Lands een opdracht verleend aan de Stichting voor Bodemkartering tot het maken van een globale algemeen agrarische bodemgeschiktheidskaart voor de provincies Noord- en Zuidholland en Utrecht. Deze kaart is met de bijbehorende toelichting van de Stichting voor Bodemkartering aan dit rapport toegevoegd.

Blijkens deze toelichting heeft de kaart slechts een uiterst globaal karakter, zodat de toegepaste schaal van 1 : 200.000 van principiële betekenis is. De afgebeelde gegevens kunnen niet op een grotere schaal worden overgebracht. Nadere globale gegevens, die in het kader van streek-, structuur- en uitbreidingsplannen nodig zijn, zullen in eerste instantie kunnen worden ontleend aan eveneens bestaande minder geglobaliseerde kaarten op schaal 1 : 100.000 of 1 : 50.000, terwijl in tweede instantie detailkarteringen nodig zijn.

De beperking van de indeling van Landbouwgronden op de onderhavige kaart tot drie klassen naar hun geschiktheid voor de Landbouw in het algemeen gecombineerd met aanduiding van de centrumfunctie van de tuinbouw is wel het maximum aan vereenvoudiging, dat voor het verkrijgen van een globale indruk van de uit landbouwkundig oogpunt aan de gronden toe te kennen waardering toelaatbaar geacht kan worden. De huidige waardering van de potentiële mogelijkheden van landbouwgronden komt immers tot stand als resultaat van de beoordeling van een zeer veel omvattend complex van factoren. De inzichten op dit gebied ontwikkelen zich steeds verder, zodat de kaart gegrond is op de huidige stand van het wetenschappelijk onderzoek in de landbouw.

BEDRIJFSVERKAVELING IN NEDERLAND
IN 1950 PER LANDBOUWGEBIED



Afb. 53¹⁾

¹⁾ Bedrijfsverkaveling in Nederland in 1950 per landbouwgebied. De cijfers geven aan de verhouding van het quotiënt van de kavelgrootte en het aantal kavels ten opzichte van het quotiënt van de gemiddelde kavelgrootte en het gemiddelde aantal kavels. De hoogste cijfers geven de meest gunstige verkavelingstoestand weer.

Bron: „Grond- en Pachtzaken”, Med. 1, bijlage 2, 1956. Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening.

Voor een indeling in drie klassen, ten behoeve van de bestudering van de algemene problematiek van de planologie in het westelijk deel van Nederland werd als voornaamste criterium de huidige mate van bruikbaarheid voor verschillende groepen van land- of tuinbouwgewassen gehanteerd.

De gronden welke bij uitstek voor de tuinbouw geschikt worden geacht evenals de thans voor tuinbouw in gebruik zijnde gronden, werden met de gronden, die voor akker- en weidebouw bij uitstek geschikt zijn, in eerste klasse ingedeeld. De tweede groep omvat gronden, die weliswaar voor verschillende soorten en typen van gewassen in de sectoren tuinbouw, akker- en weidebouw zeer geschikt tot geschikt zijn, doch niet die universele mogelijkheden hebben als de gronden in de eerste groep. De derde groep omvat de gronden, die in vergelijking met de eerste twee groepen wat de mogelijkheden onder de huidige omstandigheden betreft, onvoldoende zijn om tot deze groepen te behoren.

Behalve van de profielopbouw is de waardering van landbouwgronden nog van een groot aantal technische en economische overwegingen afhankelijk, welke geenszins als constanten te beschouwen zijn.

Zo is voor de tuinbouw een generaliserende werkwijze niet mogelijk in verband met het overheersende effect van de centrumfunctie voor de tuinbouwgebieden. Deze gebieden worden daarom op de kaart afzonderlijk aangegeven.

Het simpele kaartbeeld, waartoe de bovengeschetste globalisatie geleid heeft, geeft derhalve geen uitsluit over tal van facetten, welke bij planologische detailstudies, waarin de Landbouw betrokken zal worden, punt van overweging vormen. Met nadruk moet in dit verband tegen een op grond van dit eenvoudige kaartbeeld wellicht voor niet met deze achtergrond op de hoogte zijnde beschouwers voor de hand liggend verkeerd gebruik gewaarschuwd worden. De waardering van de tot één klasse behorende gronden is immers de resultante van een groot aantal factoren, waarvan slechts op grond van bepaalde generaliserende uitgangspunten de huidige som gelijk is, terwijl de afzonderlijke factoren grote verschillen kunnen vertonen.

Voor de uitwerking van ruimtelijke schetsplannen vervaardigd op de schaal van de globale bodemgeschiktheidskaart zullen derhalve steeds nader uitgewerkte interpretaties of karteringen noodzakelijk zijn.

Behalve bij het rechtstreekse verlies van grond aan andere bestemmingen is de agrarische sector ook sterk betrokken bij de plaats, de spreiding en de vorm van deze bestemmingen.

De plaatskeuze voor industriegebieden of bebouwingscomplexen kan met name voor de tuinbouw de produktieomstandigheden merkbaar beïnvloeden door het veroorzaken van luchtverontreiniging, luchtvermindering of watervervuiling (vgl. daarover nader hoofdstuk IX). De ontwikkeling aan de IJmond vormt hiervan reeds een voorbeeld. Bij de verdere groei van het haven- en industriegebied aan de Nieuwe Waterweg in de richting van de zee zullen dan ook mede de belangen van de kassencultuur in het Westland onder het oog moeten worden gezien. Het in opkomst zijnde kassengebied ten oosten van Delft (Bleiswijk-Berkel-Bergschenhoek) zal in het geding moeten komen bij de plaatskeuze voor nieuwe woonkernen in deze omgeving. Van de uitkomst daarvan kan afhankelijk zijn, welke toekomstmogelijkheden dit tuinbouwcentrum heeft en welke de woonkernen.

De spreiding en de vorm van de woonkernen zijn van belang om wat men het „randeffect” pleegt te noemen. Om elke bebouwingskern heen strekt zich nl. een zone uit, waarop de schaduw van naderende stadsuitbreiding ligt. In deze zone voelt de landbouw zich bedreigd. Veelal dringt de stad er trouwens al in door met allerlei bedrijfjes die het agrarische bedrijf ook feitelijk aantasten lang voor er nog van werkelijke uitbreidingsplannen sprake is. Dit geeft bovendien aan de meeste stadsranden een ongewenste rommelige indruk.

Dit gehele proces is voor de landbouw schadelijk omdat het leidt tot het uitblijven van verbeteringen en zelfs tot positieve achteruitgang in de kwaliteit van de grondgebruikers en van de produktie. Nieuwe investeringen in de hier gelegen bedrijven krijgen minder zin of worden althans riskant. Voor opnemingsruilverkaveling komen de randzones van de steden evenmin in aanmerking. Ook kan de vermenging van agrarische en stedelijke elementen aanleiding geven tot sociale moeilijkheden. Dit alles geldt speciaal voor de akker- en weidebouw.

Het randeffect cumuleert tussen stedelijke complexen die elkaar dicht naderen. De nadelige invloed van de stadsranden op de landbouw openbaart zich dan over een groter terrein dan de gezamenlijke oppervlakte van de randzones van steden die verder van elkaar liggen.

Uit agrarisch oogpunt is dan ook een zo groot mogelijke beperking van de randzones gewenst. Dit kan eensdeels bevorderd worden door de vorm van de steden: hoe meer deze de ronde vorm benadert hoe kleiner naar verhouding het randeffect. Daarnaast is vooral de meerdere of mindere concentratie van stedelijke elementen van belang. Bijeenvoeging van de stedelijke bebouwing in enkele grote complexen op behoorlijke onderlinge afstand beperkt het gebied waarin het randeffect zich voordoet en vermindert het gevaar voor cumulerende effecten.

Geheel te vermijden zijn de randzones uiteraard niet. Evenmin kan men geheel uitsluiten, dat zich in die zones allerlei niet agrarische vormen van bodemgebruik ontwikkelen, waarvoor nu eenmaal in de onmiddellijke omgeving van de steden ergens plaats moet worden gevonden. Zowel voor de landbouw als voor de aanblik van de stadsrand is hierbij echter wel een goede leiding van overheidswege gewenst. Men zou moeten trachten de rommelige bedrijfjes op de minst hinderlijke plaatsen bijeen te houden; ook zou de landschappelijke ontwikkeling juist in het randgebied extra zorg moeten krijgen.

In het bovenstaande is het belang van behoud van de beste landbouwgronden, van duidelijke scheiding van agrarische en niet-agrarische sferen en van beperking van de randeffecten vooropgesteld, omdat de sterke verstedelijking van het Westen hier als vanzelf het zwaartepunt van de agrarische problemen legt. De eigen ontwikkeling van het land- en tuinbouwbedrijf in de daarvoor open te houden gebieden is echter van niet minder belang.

De tuinbouwcentra van het Zuidhollands glasdistrict zijn hier en daar geleidelijk wat opeengepropt geraakt evenals zulks het geval is met de oude gedeelten van de Nederlandse woonsteden. Verbetering is hier gewenst, evenals deze gewenst is in streken met te kleine bedrijven in de akker- en weidebouw.

Ofschoon het probleem van de te kleine boerenbedrijven in het Oosten en Zuiden van Nederland ernstiger is dan in het Westen des Lands, toch ontbreekt de noodzaak van bedrijfsvergroting in het Westen in genen dele. Bovendien is er hier en daar verbetering nodig van de plaatsing van gebouwen, van de ontsluiting, van het landindelingsstelsel, soms van waterstand en grond, alles mede in verband met de noodzakelijke mechanisering en rationalisatie.

In het kader van deze agrarische verbeteringen zal ook het landschap zich mee ontwikkelen. Aan de hierbij in het geding zijnde waarden wordt de nodige zorg besteed in de vorm van de landschapsplannen, die voor elk te verbeteren gebied worden opgesteld.

De agrarische verbeteringen worden in den regel tot stand gebracht op grond van de Ruilverkavelingswet 1954, en wel door de Cultuurtechnische Dienst en de Landschapsdienst van het Staatsbosbeheer, onder leiding en toezicht van de Centrale Cultuurtechnische Commissie en onder goedkeuring van Gedeputeerde Staten van de betrokken provincie.

De Centrale Cultuurtechnische Commissie is bezig aan een onderzoek naar de vergelijkende regionale urgentie in Nederland van agrarische streekverbetering in ruilverkavelingsverband. Zulk een streekverbetering zal gebruik maken van de resultaten van de Commissie voor het onderzoek naar de landbouwwaterhuishouding in Nederland (C.O.L.N.). Beide Commissies hopen in 1957 met haar rapport gereed te komen. Daarmede zullen ook voor de verdere bepaling van de gedachten over de ontwikkeling in het Westen des Lands belangrijke aanknopingspunten worden verkregen.

2. HAVENS EN INDUSTRIËLE WERKGEBIEDEN

In hoofdstuk II is het primaire belang van de havenfuncties voor de ontwikkeling in het Westen reeds in het licht gesteld. Tevens bleek daar, van welk een overwegende betekenis het watervervoer is als verbindingsschakel tussen de zeevaart en het achterland, alsook welk een overgroot aandeel de vrij stromende Rijn in dit watervervoer voor zijn rekening neemt. Deze feiten weerspiegelen zich in de verdeling van het havenverkeer over de beide grote havencomplexen in het Westen: die aan de Nieuwe Waterweg en die aan het Noordzeekanaal. Enkele cijfers over 1955 laten dit zien (tabel V.1).

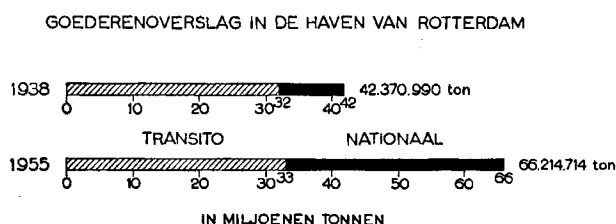
De havenproblemen concentreren zich dus in sterke mate aan de Rijnmond zelf (Rotterdam). Met het oog op de komende ontwikkeling heeft men in de eerste plaats te rekenen op een verdere aanzienlijke toeneming van het zeevervoer voor massagoed, met name steenkolen, erts en olie. De in hoofd-

Tabel V.1. Aandeel van de beide grote havencomplexen in het vervoer in 1955 ¹⁾

	Nieuwe Waterweg	Noordzeekanaal
Goederenbeweging	70,4 mln ton	9,9 mln ton
Aandeel in de:		
a. totale doorvoer door Nederland	92 %	7 %
b. aan- en afvoer te water (binnenvaart) van en naar Duitsland	80 %	7 %
c. id. van en naar België	40 %	13 %
d. grensoverschrijdend vervoer per spoor	14 %	4 %
e. grensoverschrijdend wegvervoer	15 %	5 %

stuk II (blz. 45) vermelde cijfers leiden voor de periode 1955-1975 tot een stijging van de aanvoer van steenkolen van overzee in West-Europa met 70 % en van olie zelfs met 170 %. De staalproductie in de E.K.S.G.-landen zal in deze periode meer dan verdubbelen, wat dus ook de aanvoer van overzeese erts aanzienlijk zal doen stijgen.

In de tweede plaats moet men uitgaan van een belangrijk groter aandeel van het nationale vervoer



Afb. 54

in de goederenoverslag over de Nederlandse havens. Deze stijging gaat niet ten koste van de transitofunctie, maar komt daar bovenop (vgl. het voorbeeld van Rotterdam in afb. 54). De oorzaken liggen bij de toenemende industrialisatie van ons land en vooral ook bij de zeer snel groeiende petro-chemische industrie. Beide factoren zullen, naar op goede gronden mag worden verwacht, in de toekomst nog verder doorwerken.

De derde tendentie, die de ontwikkeling zal beïnvloeden, hangt samen met de vergroting van de scheepstypen voor olie- en ertsvervoer en de daaruit voortvloeiende behoefte aan haven-, opslag- en industrieterreinen onmiddellijk aan de kust (vgl. hoofdstuk II, blz. 45). Bij de industrieterreinen is met name te denken aan die voor hoogovencomplexen en petro-chemische bedrijven. Deze laatste kunnen bij een grotere toepassing van pijpleidingen ook elders dan aan een zeemond liggen; voor de hoogovencomplexen was echter een ligging aan de kust reeds vóór de invoering van de zeer diepgaande schepen een voordeel geworden, terwijl een dergelijke vestigingsplaats bij de komende ontwikkeling meer en meer aangewezen wordt. In dat geval zullen bereikbaarheid voor schepen van de grote typen en goede verbindingen met het achterland gepaard moeten gaan met een zeer draagkrachtige bodem.

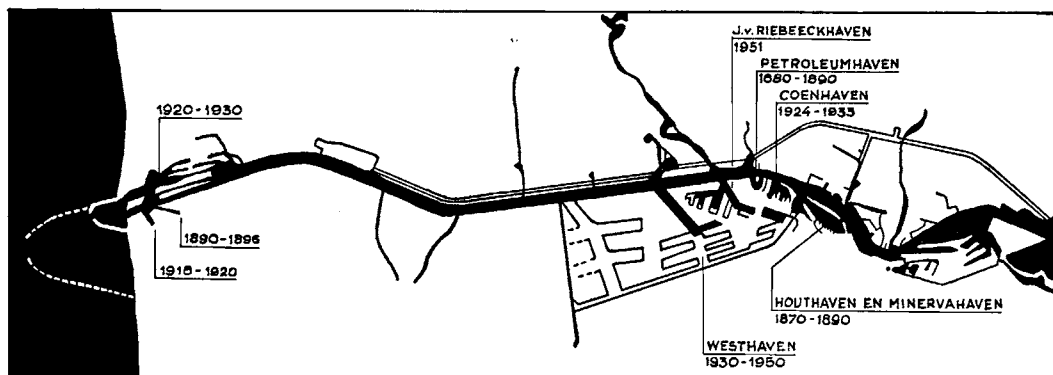
Aan het Noordzeekanaal heeft de situatie van een hoogovencomplex bij de kust reeds haar economisch voordeel bewezen. Nieuwe activiteiten van deze aard zijn met name in het gebied van de Nieuwe Waterweg te verwachten, in het bijzonder omdat een samenstel van positieve vestigingsfactoren daartoe uitlokt: de ruimtelijke mogelijkheden, de nabijheid van de grootste Europese overslaghaven, de samengang van staalbedrijven, cokes- en gasfabricage en petro-chemische bedrijven e.d.. Gezien echter de zeer grote groei die toch al in het havengebied aan de Nieuwe Waterweg is te verwachten, is het wenselijk ook andere vestigingsmogelijkheden voor zware industrie aan de kust in en buiten het Westen ernstig onder het oog te zien. In het Westen ware dan bv. aan het Balgzand ten oosten van Den Helder te denken.

De omvang van de behoefte aan havenindustrieterreinen is voor het gebied aan het Noordzeekanaal grotendeels reeds voorzien in bestaande plannen. Aan de IJmond is dit geschied door de streekplannen IJmond-Noord en Zuid-Kennemerland; voor het oostelijk aansluitende gebied door het streekplan Zaanstreek. Het westelijk havengebied in Amsterdam wordt thans in zijn geheel tot ontwikkeling gebracht en zal in totaal, met inbegrip van de in dit gebied reeds in gebruik zijnde havenbekkens, 2.600 ha

¹⁾ Vgl. ook afb. 77.

omvatten. In verband met de bovengeschetste ontwikkeling is verdere bestudering van de mogelijkheden die in het gebied van het Noordzeekanaal worden gevonden, wenselijk. Een overzicht van de Amsterdamse havencomplexen geeft afb. 55.

OVERZICHT VAN DE HAVENBEKKENS IN HET AMSTERDAMSE HAVENGEBIED 1957

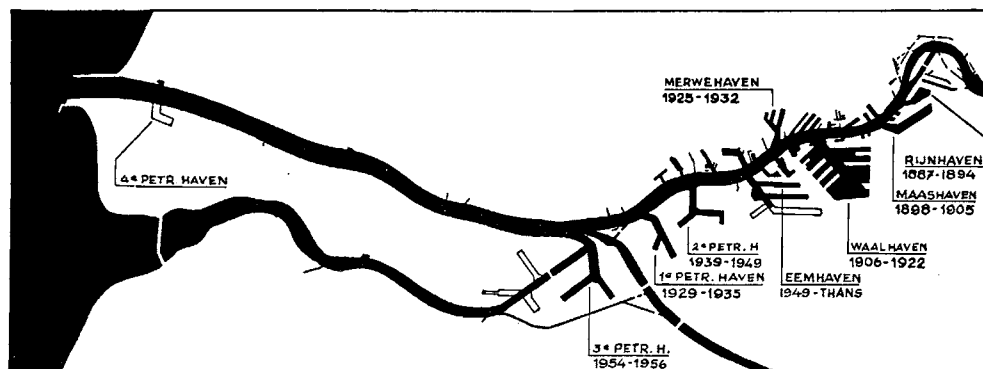


Afb. 55

Meer problemen zijn verbonden aan de ontwikkeling langs de Nieuwe Waterweg. Hier gaat de verwachte behoefte ver uit boven hetgeen tot nog toe in de plannen is voorzien; bovendien moet om de reeds vermelde redenen de aanheensluitende uitgroei van het bestaande havencomplex worden onderbroken door een overspringen naar de kust.

Sinds de opening van de Nieuwe Waterweg heeft het Rotterdamse havengebied zich gestadig westwaarts ontwikkeld (vgl. afb. 56). Twee verschijnselen trekken daarbij de aandacht: allereerst een zeer snelle groei, die soms een verdubbeling van de oppervlakte meebracht in perioden van 15-25 jaar, en voorts een westwaartse opschuiving van de overslagterreinen, gevolgd door occupatie van aanvankelijke overslaghavens door industriële bedrijven.

OVERZICHT VAN DE HAVENBEKKENS IN HET ROTTERDAMSE HAVENGEBIED 1956

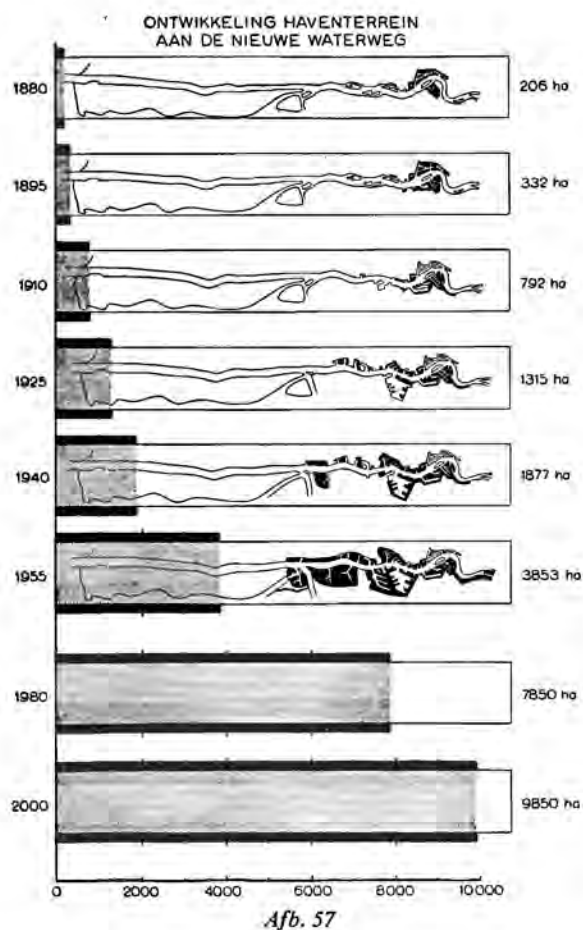


Afb. 56

Het groeitempo bij de havenuitbreiding blijkt uit de onderstaande cijfers:

Oppervlakte bedrijfsterreinen toegankelijk voor zeeschepen aan de Nieuwe Waterweg

1880	206 ha
1895	332 „
1910	792 „
1925	1.315 „
1940	1.877 „
1955	3.853 „



De ligging van de achtereenvolgens in deze jaren aanwezige terreinen is op afb. 57 in zwart aangeduid. Tevens is daarop de groei van de oppervlakten grafisch voorgesteld.

De opschuiving van het overslagbedrijf blijkt uit het veranderde gebruik van de oudere havens. In het verleden vond de overslag van massagoed plaats op Feyenoord, waar de havens thans in gebruik zijn voor stukgoedvervoer en industrie. De in 1922 gereedgekomen Waalhaven werd aanvankelijk uitsluitend gebruikt voor opslag en overslag van massagoed. Kort vóór de tweede wereldoorlog begon er zich industrie te vestigen en na de bevrijding zette het verschuivingsproces naar industrie en stukgoed zich voort. Zo ging het ook met de Maashaven, de Eemhaven (aanvankelijk bedoeld voor overslag van massagoed, thans in gebruik voor industrie en ten dele bestemd voor stukgoed) en de eerste twee petroleumhavens. Bij de thans daar in gebruik zijnde oppervlakte verplaatst het accent zich naar de petrochemische nijverheid, terwijl de opslag zeewaarts opschuift.

Met het oog op de ontwikkeling op langere termijn zal men er op moeten rekenen, dat dit proces zich op den duur zal herhalen bij de thans in het Botlekgebied en op Oostelijk Rozenburg geoccupeerde en nog te occuperen terreinen voor opslag en overslag van vuil massagoed. Het hand over hand toenemende gebruik van grote schepen voor bulkvervoer zal dit verhaasten. Het nood-

zaakt reeds thans tot een onmiddellijk occuperen van haven- en industrieterreinen zo dicht mogelijk aan de kust. De voorgenomen aanleg van een vierde petroleumhaven is daartoe de eerste stap.

De totale behoefte aan havenindustrieterreinen in het gebied aan de Nieuwe Waterweg voor de periode tot 1980 ligt volgens afzonderlijke benaderingen van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, de Provinciale Planologische Dienst van Zuidholland en de Dienst van Stadsontwikkeling van Rotterdam in de orde van 4.700 ha, inbegrepen het in aanleg zijnde Botlekcomplex (1.350 ha). Dit cijfer is bruto berekend, dus inclusief de nodige havens e.d.. De Dienst van Stadsontwikkeling raamt verder voor de periode tot 2000 een globale toeneming met 2.000 ha. Beide gegevens zijn op de afb. 57 grafisch voorgesteld en daardoor te vergelijken met de in het verleden opgetreden groei. De raming voor 1980 komt neer op een verdubbeling van de huidige oppervlakte. Dit is voor Rotterdam niet uitzonderlijk (vgl. de perioden 1895-1910, 1910-1925 en 1940-1955).

Bij het situeren van de aan te leggen haven- en industrieterreinen zal het accent op de kust moeten vallen. Hier moet de accommodatie komen voor de supertankers, de opslag voor het met deze schepen aangevoerde massagoed, resp. een buffer-opslagruimte voor de door pijpleidingen te transporteren olie, en voorts de vestigingsplaats voor zware metaalbedrijven.

De vereiste oppervlakten beslaan tezamen een groter terrein dan het gehele nog beschikbare deel van het eiland Rozenburg, inclusief het natuurmonument „De Beer”. Dit betekent dat de Rotterdamse havenontwikkeling binnen stel 25 jaren in westelijke richting zal zijn vastgelopen. Men zal dus met het oog op een niet eens zo verre toekomst in ieder geval naar andere oplossingen moeten uitzien, daar immers een vergroten van het haven- en industriegebied met behulp van de Oude Maas tot ontoelaat-

bare toestanden zou leiden. Rotterdam zou dan met recht een monsteragglomeratie worden en met name het zuidelijke stadsdeel zou aan drie zijden door grote industriegebieden worden ingeklemd.

Hoe men deze andere oplossing zal vinden en op welke termijn dit mogelijk zal zijn, is om verschillende redenen van bijzonder belang. Men zal hierbij ook ontwikkelingen aan diep vaarwater buiten het Westen zoals de Westerschelde en eventueel andere moeten betrekken. Het is echter niet aan te nemen dat deze activiteiten — hoe nodig ook voor het land als geheel — de problemen in het Rotterdamse gebied geheel zouden kunnen wegnemen. De vraag blijft bestaan, hoe het havencomplex aan de Rijnmond ook in verdere toekomst zijn expansiemogelijkheid kan behouden.

Nu is het gevaar onmiskenbaar, dat men ter wille van behoeften op korte termijn de unieke kansen van dit gebied op lange termijn zou schaden. Deze unieke kansen liggen in de faciliteiten voor de zeer grote schepen. Zij zijn voor de gehele Nederlandse economie van zodanige betekenis, dat men onder omstandigheden het op zichzelf eveneens zwaarwegende belang van het natuurmonument „De Beer” daarvoor zou moeten laten wijken. Zij zouden ook zo nodig de opoffering van het gehele eiland Rozenburg kunnen rechtvaardigen. Juist met het oog op de beperkte mogelijkheden zouden al deze terreinen echter slechts mogen worden aangesproken naarmate de specifieke eisen van de super-schepen dit noodzakelijk maken, d.w.z. in de richting van de kust naar binnen, zodat er zo lang mogelijk reserve wordt gehouden.

Te vrezen is echter, dat de behoeften op korte termijn ertoe zullen dringen het eiland Rozenburg van de oostkant uit aan te spreken voor doeleinden, die wellicht ook elders in de omgeving zouden kunnen worden gediend. Dit zou een tweeledig bezwaar hebben. Men zou gevaar lopen de reserve aan potentiële terreinen voor zeer diepstekende schepen onnodig voor een minder zwaarwegend doel aan te spreken; bovendien zou men alle kans benemen om het geweldige complex Rotterdam nog ergens ruimtelijk vrij te houden van de te wachten zware ontwikkeling aan de mond. Men zou dan op den duur niet kunnen ontkomen aan een doorgaande afsluiting tussen de Randstad en het Deltagebied door een aaneenschakeling van zware industrie, haventerreinen en stedelijke bebouwing over de gehele lengte van Hoek van Holland tot Krimpen, zo al niet tot voorbij Dordrecht; een afstand van 35 à 50 km.

In dit verband zijn van verschillende kanten denkbeelden voor oplossingen naar voren gebracht, waarbij deels naar expansiemogelijkheden tot in verre toekomst is gezocht. In kringen van de Rijkswaterstaat is de gedachte ontstaan van een haven- en industriegebied buitengaats voor de kop van Rozenburg op de zgn. Maasvlakte. Dit is een denkbeeld, waarbij vooral de verwachtingen voor de zeer diepstekende schepen in het centrum staan. Bij de Provinciale Planologische Dienst van Zuidholland is in de publikatie „Randstad en Delta” de gedachte bepleit van een zo spoedig mogelijk overspringen naar de eerstvolgende Rijnarm in zuidelijke richting: het Haringvliet.

Hierbij staan eveneens de faciliteiten voor de super-schepen aan de Nieuwe Waterweg voor ogen (nl. behoud van de reserve op Rozenburg), maar de beheersende visie is toch in het bijzonder het scheppen van een mogelijkheid om ruimtelijk een ontwikkeling van groot formaat aan de Rijnmond op te vangen. Dit denkbeeld belooft ruimte voor een tweede complex van dezelfde orde als Rotterdam en opent daardoor dus een ver perspectief; anderzijds stelt het de noodzaak van een spoedige beslissing duidelijk in het licht.

Deze beslissing is in de eerste plaats afhankelijk van de uitkomst van technisch onderzoek naar de uitvoerbaarheid, de consequenties voor de waterhuishouding, de vereiste tijdsduur, de kosten e.d. van de geopperde mogelijkheden. Op grond van deze technische gegevens zal een beleidsoordeel moeten volgen, waarbij ook planologische en bestuurlijke overwegingen zullen moeten meespreken. De beide denkbeelden zijn bovendien niet geheel als elkaars alternatief te zien. Beide bevatten elementen die in een oplossing op lang zicht niet kunnen worden gemist. Beide houden, direct of indirect, rekening met de supertankers en de daarop gebaseerde ontwikkeling. Wel is het mogelijk, dat sterke verwachtingen omtrent het toekomstig economisch belang van die ontwikkeling zouden kunnen leiden tot verzwaring van het accent op de haventerreinen buitengaats, aangenomen dat deze geen overwegende bezwaren van technische of andere aard ontmoeten.

De in dit opzicht te nemen maatregelen vormen reeds een punt van beraad in de Ministerraad. Daarbij komt, dat de uitslag van het technische onderzoek met de daaraan verbonden laboratorium-

proeven waarschijnlijk niet bekend zal zijn vóór het onderhavige rapport wordt uitgebracht. Het is daardoor niet mogelijk het vraagstuk van de havenindustrieterreinen aan de Nieuwe Waterweg volledig te behandelen.

Bij de terreinen voor niet aan diep vaarwater gebonden industrie in het Westen doen zich geen problemen voor die op het hier geschetste ruimtelijke toekomstbeeld belangrijke invloed uitoefenen. Goeddeels zijn de nodige oppervlakten reeds in streek- en uitbreidingsplannen gereserveerd. Voor zover dit nog niet is geschied, kan de bestemming in het algemeen regionaal of plaatselijk worden gezien.

Voor alle soorten industrieën tezamen is de terreinbehoefte tot omstreeks 1980 globaal te stellen op:

Behoefte	Reeds bestemd ¹⁾	Nog te bestemmen
10.700 ha	6.000 ha	4.700 ha

Tenslotte dient nog te worden gewezen op het belang van de binnensteden voor bepaalde industriële bedrijven (citybedrijven).

3. DIENSTENSECTOR

Deze sector omvat handel, verkeer, bank- en verzekeringswezen, administratieve beroepen, onderwijs, vrije beroepen, recreatie, vreemdelingenverkeer e.d.. De ervaring leert, dat het dienstenverkeer bij toenemende welvaart van steeds groter betekenis wordt. In de Verenigde Staten gaat de werkgelegenheid in deze sector reeds uit boven die in de industrie. In Nederland is dat nog niet het geval, maar ook hier is het aandeel van de diensten stijgende. Volgens het in hoofdstuk III (blz. 49) geboden structuurbeeld voor 1980 volgt de groei-index voor de dienstensector op de derde plaats na die voor de metaalindustrie en de chemische industrie. De voor 1980 verwachte werkgelegenheid zal over de drie sectoren als volgt zijn verdeeld:

Landbouw	Industrie	Diensten
10 %	44 %	46 %

Deze cijfers gelden voor Nederland als geheel. In het Westen ligt het landbouwpercentage lager; dit wordt ook voor de toekomst verwacht.

De werkgelegenheid voor het dienstenverkeer wordt voor een belangrijk deel gevonden in de steden, en wel speciaal in de binnensteden. Hier vormen zich werkgebieden, die in betekenis naar aantallen beroepspersonen met de industriële werkerreinen wedijveren en deze in concentratie per eenheid van oppervlakte overtreffen (vgl. de cijfers in hoofdstuk II, blz. 40). Dit geldt vooral voor de kantoren. De hoge kantoorgebouwen, die meer en meer gebruikelijk worden, bieden op een betrekkelijk zeer beperkte oppervlakte werkgelegenheid aan een veelvoud van het aantal mensen, dat op een overeenkomstige oppervlakte industrieterrein arbeid zou kunnen vinden.

Een bijzondere plaats nemen in dit verband de administratieve overheidsdiensten in, met name in het Regeringscentrum 's-Gravenhage. Het overheidspersoneel in deze agglomeratie omvat rond 78.000 personen, waarvan alleen aan Rijksambtenaren rond 52.000. Deze administratieve functie behoort tot de belangrijkste stuwende functies van Den Haag.

Het verband tussen de dienstensector en de binnensteden werkt op verschillende gebieden door. Het zal mede een bepalend element zijn bij de opzet van sanerings- en reconstructieplannen voor de stadskernen. Het beïnvloedt de omvang van de vereiste nieuwe woonwijken. Ook zal het, vooral bij de groeiende omvang van de agglomeraties en de veelal noodzakelijk wordende scheiding van woon- en werkplaats, hoge eisen gaan stellen aan het verkeers- en vervoerswezen, alsook aan de parkeergelegenheid.

Aparte vermelding vragen ten slotte de recreatie en het vreemdelingenverkeer. Hierbij is minder de stuwende werkgelegenheid in het geding als wel de versterking van de bestaansbasis.

¹⁾ Aangegeven op de overzichtskaart 60 bij hoofdstuk VI.

De inkomsten uit het buitenlandse toeristenverkeer waren in 1938 voor slechts f 6 mln in de betalingsbalans opgenomen (aantal overnachtingen rond 560.000)¹⁾. Voor de laatstverlopen 4 jaren leverde deze bron de volgende bedragen op:

1953	1954	1955	1956
f 171 mln	f 208 mln	f 218 mln	f 234 mln

De uitgaven voor toeristische doeleinden door Nederlanders in Nederland waren tot nog toe belangrijker dan die van buitenlanders. Zij waren in 1955 rond f 500 mln.

Zowel het binnenlandse als het buitenlandse toeristenverkeer gaat nog een verdere stijging tegemoet. De bestedingen voor dit doel door Nederlanders in ons land worden voor 1970 op f 1 mrd geraamd. Ook het buitenlandse bezoek is in sterk opgaande lijn. Nederland blijft als toeristengebied wel achter bij specifieke toeristenlanden als Frankrijk, Italië en Zwitserland, maar het komt laatstelijk toch meer naar voren.

De ervaring leert, dat ondanks de verkeersmogelijkheden toch het grootste deel van de toeristenstromen de naar verhouding meest nabijgelegen gebieden opzoekt, blijkbaar ook met het oog op de kosten. Dit is in Nederland geconstateerd bij de vakantie-enquête 1954 van het Centraal Bureau voor de Statistiek²⁾; het blijkt ook uit buitenlandse waarnemingen. Als men dan bedenkt, dat dicht om Nederland heen aan weerszijden van de Noordzee de grootste Europese bevolkingsconcentraties liggen, dan is hier nog een sterke groei van onze toeristische functie te voorzien. Speciaal voor Duitsland spreekt dit uit afb. 58. Iets dergelijks geldt echter ook voor België en, zij het in mindere mate, voor Engeland. Het percentage Duitse gasten in Nederlandse hotels tijdens het zomerseizoen is trouwens van 1952-1955 reeds gestegen van 12 op 23; voor het dagbezoek wordt de Nederlandse kust ook meer en meer de kust voor het Ruhrgebied.

Het buitenlands bezoek vertoont in Nederland een uitgesproken voorkeur voor het westelijk landsdeel, en wel speciaal voor de steden, de badplaatsen en de bollenstreek. De steden trekken bij de overnachtingen in hotels bijna 50% van de buitenlandse gasten. Ook in het bezoek van Nederlanders nemen de steden een belangrijke plaats in. Dit vormt, naast overwegingen van historie en monumentenzorg, een reden te meer om zorgvuldig om te gaan met ons stedschoon. Bij de komende uitbouw en reconstructie van de steden is het ook een groot economisch belang om hun karakteristieke schoonheid, die voor landgenoot en vreemdeling zo aantrekkelijk is, waar mogelijk te bewaren en door nieuwe elementen te verrijken.

De belangstelling voor de badplaatsen veroorzaakt in zover moeilijkheden, dat het inkomende bezoek hier cumuleert met een grote trek uit het Westen zelf naar het strand. Des te meer dient getracht te worden door betere ontsluiting van het strand en door een goede variatie van mogelijkheden aan beide groepen het hunne te bieden. De verscheidenheid in het karakter van de Nederlandse badplaatsen

BEZOEK VAN DUITSE TOERISTEN
AAN ENIGE NABUURLANDEN (1954)



Afb. 58

¹⁾ J. F. van Saarloos, Het buitenlands vreemdelingenverkeer in Nederland, E.S.B. nr. 1941, 1954, blz. 652.

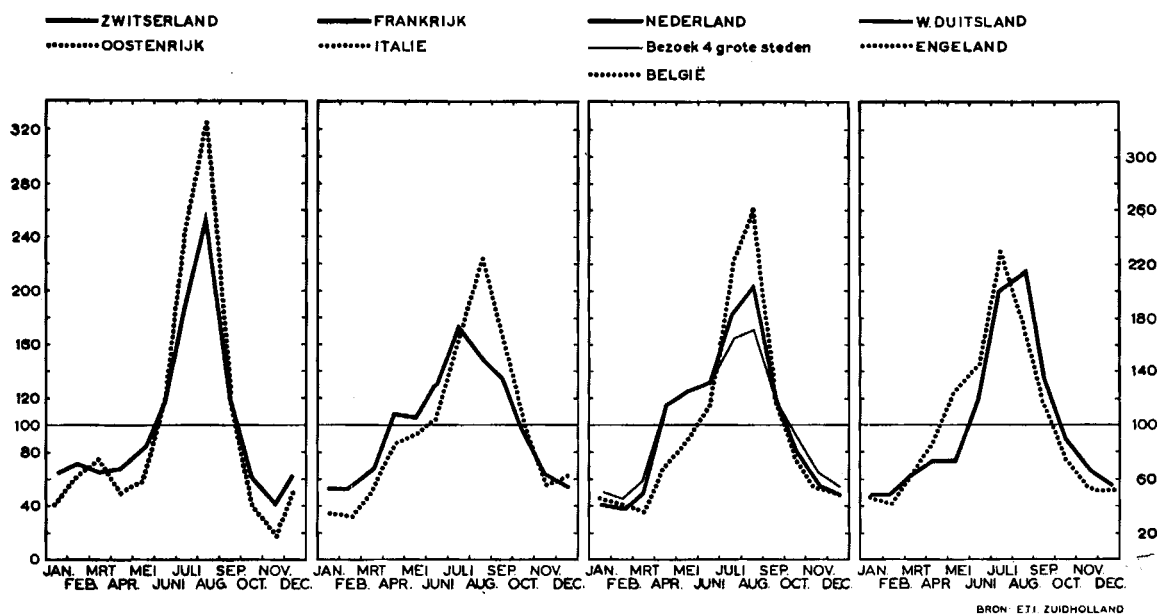
²⁾ Enquête naar de vakantiebesteding van de Nederlandse bevolking in 1954. Utrecht 1956. C.B.S.

dient ook met het oog op het vreemdelingenbezoek tegen te sterke nivellering te worden beschermd. Een plaats als Noordwijk, die zo dicht ligt bij de noordrand van de agglomeratie 's-Gravenhage-Leiden, verdient hierbij bijzondere aandacht.

De bollenstreek vormt, ondanks de opgetreden verarming in het oude binnenduinlandschap, tijdens de enkele weken van de bloei een zeer grote attractie voor Nederlanders en vreemdelingen. Landschaps-herstel kan deze aantrekkelijkheid nog vergroten en de streek buiten de korte bloeiperiode aantrekkelijker maken. Het voordeel van het toeristenbezoek tijdens de bloei van de bollen ligt, behalve in de directe opbrengsten, ook hierin dat de verdeling van het bezoek over het jaar er gunstiger door wordt (vgl. afb. 59). Met name de horecabedrijven in de omliggende steden profiteren hiervan.

SEIZOENPATOORN VAN BUITENLANDS BEZOEK

(GEMIDDELD MAANDBEZOEK 1951 - 1953 • 100)



BRON: ETI ZUIDHOLLAND

Afb. 59

HOOFDSTUK VI. WOONGEBIEDEN

1. HET WONEN

De planning van het woongebied is méér dan een kwestie van detaillering, die aan de orde komt nadat de hoofdlijnen door andere belangen zijn bepaald. Het gaat om de vorming van een zeer gedifferentieerd geheel van functionele relaties tussen wonen, werken, maatschappelijk leven en recreatie, dat mede door eigen specifieke eisen van het wonen wordt beheerst. Over de daarbij uit een oogpunt van volkshuisvesting in het spel zijnde factoren wordt in de hierna volgende beschouwing een globaal overzicht gegeven.

Ten aanzien van de beoogde ruimtelijke ordening is van primair belang de *relatie tussen woon-gelegenheid en werkgelegenheid*. Daarbij moet men niet alleen denken aan een kwantitatief verband, maar vooral ook aan een kwalitatief verband, in die zin dat de hoedanigheid en huurwaarde der woon-gelegenheid in overeenstemming moet zijn met hetgeen door de werkkrachten verlangd wordt of opgebracht kan worden.

Voorzover men daarin niet zou slagen is een onnodig sterk forensisme tussen stadsdelen en deelsteden onvermijdelijk; een forensisme dat terecht uit een oogpunt van planning als ongewenst wordt beschouwd, o.a. wegens daardoor optredende verkeerscongesties, tijdsverlies, te sterke scheiding tussen woon- en arbeidsmilieu met de daaraan inherente sociale bezwaren.

Ten duidelijkst wordt dit gedemonstreerd door een globale analyse van de structuur van bestaande agglomeraties, waaruit blijkt, dat verschillende woongebieden naar aard en karakter eigen functies vervullen ten aanzien van de arbeidsvoorziening, en omgekeerd; dat bepaalde bedrijfscategorieën aangewezen zijn op werkkrachten uit woongebieden van bepaald karakter, die lang niet altijd in de directe nabijheid zijn gelegen. Zo komt een groot deel der havenarbeiders in de Rotterdamse agglomeratie uit andere, in het noordoosten der stad gelegen woonwijken met een laag huurpeil en een lage economische en sociaal-culturele levensstandaard en worden bovendien vele ongeschoolden aangevoerd uit gebieden buiten de agglomeratie, zelfs op aanzienlijke afstand.

Een ander voorbeeld is de trek van lager gekwalificeerd vrouwelijk personeel uit „goedkope” arbeiderswijken van Amsterdam naar bedrijven in de Zaanstreek, en een omgekeerde beweging van kantoorpersoneel uit Zaandam naar Amsterdam. Soortgelijke factoren vormen de achtergrond van het forensisme tussen Amsterdam, de Duinstreek en 't Gooi, en tussen 's-Gravenhage of Rotterdam en Wassenaar of Voorburg.

Daargelaten het moeilijke vraagstuk, in hoeverre de „sociale gelaagdheid” der woonmilieus die de achtergrond vormt van al deze forensenstromen als wenselijk of ongewenst moet worden beschouwd, dan wel in een verdere toekomst door nivellering van inkomens en wooneisen meer of minder zal worden opgeheven, dient zij voorshands als een gegeven aanvaard te worden.

Dit betekent in concreto, dat men bij de planning van woongelegenheid voor werknemers van nieuwe bedrijfsvestigingen niet zal mogen verwachten dat het lager gekwalificeerde personeel (ongeschoolden en geoeffenden) in grote getale bereid zal zijn de nieuwe nederzettingen te bevolken, die weliswaar voor hen ontworpen worden, maar waar — zoals te verwachten valt — huur en overige kosten van levensonderhoud hoger zijn dan in bestaande oudere woonwijken; omgekeerd zal het hoger gekwalificeerde personeel, waarvoor het overwinnen van een zekere afstand tussen woon- en werkmilieu geen overwegende kosten-bezwaren oplevert, alleen geneigd zijn nieuwe nederzettingen te bevolken wanneer deze een woonmilieu bieden dat zowel wat ruimtelijk kader betreft, als qua sociale structuur en recreatieve en culturele mogelijkheden, de vergelijking met andere stadsgebieden kan doorstaan.

Dat bij een goede ruimtelijke ordening van woon- en werkgelegenheid hiervoor een oplossing moet worden gevonden, is duidelijk.

Naast een juiste plaatsbepaling zal *een goede en aantrekkelijke inrichting van het woonmilieu* in toenemende mate een voorwaarde worden voor de gehele ruimtelijke ontwikkeling die men zich voorstelt. Plaats en omvang van de nederzettingen werden in vroeger tijden nagenoeg uitsluitend bepaald

door economische factoren, waarbij de woningvoorziening aan de situatie van de bestaansbronnen zo goed en zo kwaad mogelijk werd aangepast. Met de toeneming der verkeersmogelijkheden is echter de keuze van het woonmilieu een grotere rol gaan spelen, aanvankelijk voor beter gesitueerden, later voor middenstandsforensen, terwijl sedert de emancipatie van de arbeider diens geneigdheid om zich in een bepaalde omgeving een woning te kiezen, mede bepalend is geworden voor de ruimtelijke planning. Een onvolkomen huisvesting kan — na het verdwijnen van de woningnood — een handicap blijken voor het vormen van een toereikend arbeidsreservoir en daarmee voor de ontwikkeling van het Westen. Dit betekent, dat een huisvesting en een omgeving, die in het Westen des Lands sterk achter zouden staan bij de woonmogelijkheden in andere delen des lands, een rem kunnen betekenen op de ontwikkeling van het Westen en daarmee een oorzaak van storingen in de ontwikkeling van de nationale economie.

Wat de woonplaats-voorkeur betreft, is uit studies die buiten Nederland verricht zijn (Parijs, Wenen, Engeland) reeds bekend, dat deze veel méér bepaald wordt door waarderingen en bindingen ten opzichte van het woonmilieu dan door de afstand tot de werkgelegenheid; ook hierdoor wordt dus de sterke neiging tot forensisme verklaard die zich — zoals hiervoor werd aangestipt — overal binnen en buiten de agglomeraties voordoet, ondanks de daartegen aan te voeren bezwaren.

Uit bewonersoogpunt bezien zijn voor een goede en aantrekkelijke woongegelegenheid van belang:

- *de aard van de aangeboden woningen*, waarbij ervan kan worden uitgegaan dat bij de meeste aspirant-bewoners een voorkeur leeft voor het eengezinshuis, waarvan andere woonvormen het slechts kunnen „winnen”, hetzij door lage huren, hetzij door bijzondere kwaliteiten van de woning zelf of van de woonomgeving ¹⁾;
- *een gevarieerde werkgelegenheid*, niet slechts om een te grote afhankelijkheid van één werkgever of één soort bedrijf te voorkomen, maar óók om een vrije arbeidskeuze voor de volgende generatie mogelijk te doen zijn;
- *de mogelijkheid van sociale relaties* in een gevarieerd groeps- en verenigingsleven, mede ter vervanging van contacten, die men in de plaats van herkomst moest verbreken. Deze mogelijkheden moeten dus aangepast zijn aan de behoeften van de zich vestigende bevolking, die daarmee door voorlichting in contact kan worden gebracht. Direct in verband hiermede staat de behoefte aan
- *goede voorzieningen* voor het maatschappelijke en culturele leven: scholen, instellingen voor medische en sociale zorg, gebouwen voor kerkelijk leven, bibliotheken, gebouwen en terreinen voor de recreatie, enz.. Bij vestiging van nieuwe bewoners treedt vaak het verschijnsel op dat tekorten van een milieu waarin men lang gewoond heeft en wellicht is opgegroeid, gemakkelijker aanvaard worden dan eventuele gebreken die een nieuwe omgeving vertoont, eensdeels omdat men geneigd is aan al wat nieuw is hogere eisen te stellen, anderdeels omdat men in de fysieke zijde van het nieuwe milieu compensatie zoekt voor hetgeen men in sociaal opzicht nog niet heeft gevonden. Vooral met het oog op dit verschijnsel zijn goede en vroegtijdig aanwezige voorzieningen van belang;
- *verkeersverbindingen* die de mogelijkheid bieden eventuele tekorten der nieuwe omgeving die zowel in het sociale of culturele vlak, als in dat der materiële voorzieningen kunnen liggen (winkelen) gemakkelijk en vooral goedkoop te overwinnen.

Voorts is in dit verband van belang dat de opzet van de woongebieden de nodige *marge moet laten voor toekomstige ontwikkelingen* op het gebied van de voorzieningen. Deze ontwikkeling voltrekt zich zeer snel en het is reeds herhaaldelijk gebleken — zowel bij de herbouw van stadscentra als bij de verschillende stadsuitbreidingen — dat men altijd moet rekenen met allerlei onverwachte behoeften, die soms een aanzienlijke ruimte vragen. Het is dus niet alleen wenselijk doch voor een goede toekomstige ontwikkeling ook noodzakelijk dat men hiervoor thans ruimte open houdt.

¹⁾ Hier wordt op de voor- en nadelen en andere aspecten der verschillende woonvormen niet nader ingegaan, daar deze een object van studie vormen van de speciaal hiervoor ingestelde Commissie Hoogbouw-laagbouw.

In verband met het voorgaande komt vervolgens de kwestie van de *dichtheid van bebouwing* naar voren; een vraagstuk dat zowel van belang is voor de aantrekkelijkheid als in verband met de ruimtelijke consequenties van het wonen.

Wat het verband tussen bebouwingsdichtheid en voorzieningen betreft, moge worden opgemerkt, dat goede recreatiemogelijkheden buiten de bebouwingskernen geen compensatie kunnen geven voor de tekorten, die een te dichte bebouwing medebrengt voor de bewoning. Uit een oogpunt van volkshuisvesting zijn de interne mogelijkheden voor actieve en passieve recreatie, die de stedelijke agglomeraties aan de bewoners kunnen bieden, van ten minste zoveel belang als de gemakkelijke bereikbaarheid van de kust en van het centraal gelegen polderland.

De ervaring met de moderne uitbreidingen van de laatste tijd hebben wel laten zien dat de voorlopige benadering van richtcijfers in de publikatie nr 7 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan („Overgang van grond naar niet-agrarische doeleinden”) tot een te hoge dichtheid leidt. Dit is met name het geval bij de grote steden, waar thans in de praktijk de dichtheid in het wijkgebied in de omgeving van 40 woningen per ha ligt. Het is de bedoeling hieraan naar aanleiding van de reacties op de publikatie nr 7 en mede in aansluiting aan de werkzaamheden van de Commissie Hoogbouw-laagbouw nog een nadere studie te wijden. Het is daarom hier niet de plaats een uitspraak te doen over de wél vereiste oppervlakten.

Als een algemene tendentie mag worden geconstateerd, dat een meer „urbaan” karakter gepaard gaat met hogere dichtheden in het woongebied, met daartegenover een grotere oppervlakte aan „voorzieningen”, terwijl daartegenover bij landelijke uitbreidingen minder voorzieningsoppervlakte nodig is, maar dan ook slechts minder hoge dichtheden in het woongebied aanvaardbaar zijn. De *bouwwijze* is in dit verband wel van enig, maar in het geheel beschouwd vermoedelijk toch van ondergeschikt belang; hogere bebouwing vraagt meer openbare, lagere meer private ruimte. De keuze dient daarom meer bepaald te worden uit hoofde van het levenspatroon dat men zich voorstelt, dan door overwegingen van grondgebruik.

Voor de goede orde moge nog eens worden gesteld dat in het bovenstaande slechts voorlopige conclusies zijn vervat, die op grond van nadere bestudering bevestigd of gemoduleerd zullen moeten worden.

Als derde factor welke — naast de samenstelling en de dichtheid — de hoedanigheid en de aantrekkelijkheid van het woonmilieu bepaalt, speelt de *grootte der nederzettingen* een belangrijke rol. Onvolkomenheid van het woonmilieu dreigt ook te ontstaan, indien de steden tot een dusdanige omvang zouden uitgroeien dat de stedeling nagenoeg geen kans meer heeft voor contacten met een andere dan de stedelijke omgeving. Anderzijds zijn er eveneens redenen om de planning te richten op eenheden van niet te kleine omvang. Hierbij spreken zowel ruimtelijke overwegingen mee — in het bijzonder het vermijden van verbrokkeling der ruimte — als de noodzakelijkheid van concentratie van krachten — bestuurlijk en planologisch — en van efficiency van uitvoering en exploitatie. Deze laatste conclusie strookt geheel met die welke hiervoor getrokken is ten aanzien van de agrarische belangen; zij komt eveneens tegemoet aan de hierna te formuleren gezichtspunten over het verkeer en de noodzakelijke vervoersgelegenheid. Ook uit maatschappelijk oogpunt is er reden de eenheden niet te klein te nemen, omdat dan aan de bevolking een grotere differentiatie kan worden geboden voor het vinden van de onderlinge relaties.

Voorts is er een vierde punt waarop de volkomenheid van de huisvesting in gevaar kan komen, namelijk wanneer de *realisatie van de voorzieningen* niet bij de ontwikkeling van het woongebied aansluit. Een met deze ontwikkeling gelijk oplopende en volledige realisatie van de voorzieningen op allerlei gebied is immers een dwingende eis, waaraan helaas bij verschillende uitbreidingen uit het recente verleden ternauwernood wordt voldaan. Deze kwestie speelt bv. een grote rol in zaken als de plaatskeuze voor de nieuwe steden en zelfstandige stadsuitbreidingen. Men dient er bij deze keuze goed op te letten dat de ontwikkeling der voorzieningen niet zal worden geremd door de aanwezigheid van bestaande elementen van bebouwing of van andere aard, die de tijdige vorming van een specifiek eigen centrum in de weg staan.

Deze kwestie speelt ook een rol bij het overbrengen van de „overloop” uit het Westen naar nieuwe woonkernen in de IJsselmeerpolders. Men dient zich te realiseren dat deze zeker in de aanvangsjaren minder aantrekkelijk zullen zijn. Wordt geen doelbewuste politiek ten aanzien van de voorzieningen gevolgd, dan zou dit een te trage ontwikkeling dier kernen, en daarmee een ongewenst snelle ontwikkeling elders, ten gevolge kunnen hebben.

Tenslotte moet, naast de plaatsbepaling en de hoedanigheid van het woonmilieu, nog gewezen worden op de noodzaak om *het realisatiebeleid* ten aanzien van de tot stand te brengen woongelegenheden (woningbouw inclusief voorzieningen) in te passen in het bouwprogramma, zoals dit voor geheel Nederland voor de komende jaren is en zal worden uitgestippeld.

Ten einde het woningtekort zo snel mogelijk in te halen zal het noodzakelijk zijn de jaarproductie, welke thans rond de 75.000 woningen ligt, zo mogelijk nog verder op te voeren.

Bij de huidige ontwikkeling zal deze toeneming van de woningvoorraad noodzakelijkerwijs geheel terecht komen in en rondom de *bestaande* kernen. Voor zover men deze ontwikkeling echter wil ombuigen naar de stichting van *nieuwe* kernen, is het nodig, dat ten aanzien van een beslissing inzake de alternatieven, die daaromtrent in dit rapport worden ontwikkeld, niet alleen de nodige voortvarendheid wordt betracht, maar dat deze alternatieven tevens getoetst worden op hun *reële uitvoeringsmogelijkheden op korte termijn*.

Ook voor de uitbreiding van de bestaande kernen is een spoedige beslissing trouwens van belang. De noodzaak van een hoge woningproductie maakt, dat de gemeenten ieder voor zich hun activiteit moeten richten op een snelle voorbereiding en realisatie van hun uitbreidingsplannen. Nu brengt het voor vele gemeenten, in het bijzonder in het Westen, uitzonderlijke moeilijkheden mee om de voor een regelmatige, hoge jaarproductie benodigde bouwrijpe gronden steeds gereed te hebben. Hierdoor bestaat het voortdurende gevaar dat de ontwikkeling dier gemeenten een in stedenbouwkundig opzicht minder gewenste kant opgaat, doordat men zich bij de keuze van de te bebouwen gronden voornamelijk laat leiden door opportunistische overwegingen. Dit gevaar kan alleen worden ontgaan indien de gemeenten zich richten op een stedenbouwkundige planning op lange termijn, een vroegtijdige grondverwerving en het vormen van een zekere reserve aan bouwterreinen.

Ook hiertoe is het nodig dat met de nodige spoed richtlijnen worden vastgesteld omtrent de toekomstige omvang en functie van bestaande en nieuwe nederzettingen. Indien zulks niet zou geschieden, is het niet denkbeeldig, dat de grote stedenbouwkundige greep op de huidige woningproductie verloren zal gaan en dat de minder gewenste ontwikkelingen niet te keren zullen zijn. Het behoeft wel geen betoog dat men de hoge woningproductie niet zal kunnen afremmen, omdat de juiste beslissingen met betrekking tot de stedenbouwkundige ontwikkeling niet of niet tijdig zijn genomen.

In de tweede plaats dient — in verband met het bovenstaande — erop gewezen te worden, dat de woningproductie thans bewust gericht wordt op de mogelijkheden, die de plaatselijke of regionale bouwcapaciteit biedt. Dit betekent dat de plaats waar de woningen tot stand komen in hoge mate wordt beheerst door een omstandigheid — nl. het al dan niet aanwezig zijn van bouwcapaciteit — die uit stedenbouwkundig oogpunt gezien een willekeurige omstandigheid genoemd moet worden. Een voor de ontwikkeling belangrijke bijkomstigheid is dat het systeem van aanpassen van de productie aan de bouwcapaciteit tendeeft naar een relatief hoge woningproductie buiten het Westen des Lands.

Een en ander samenvattende komt men tot de volgende drie conclusies:

1. De huisvesting moet de ontwikkeling wel volgen, doch er niet ondergeschikt aan worden gemaakt of als planologische sluitpost worden gezien.
2. Voorkomen moet worden dat in het Westen nederzettingen ontstaan, die uit een oogpunt van goede huisvesting ontoereikend zijn. De huisvesting in het Westen moet zich kwantitatief en kwalitatief kunnen meten met hetgeen elders geboden wordt.
3. Snelle beslissingen zijn nodig om de bouwactiviteit te kunnen opvangen en te leiden naar de goede plaatsen. Een afremming van de woningbouw, om tijd te winnen voor het ontwikkelen van planologische directieven, is onmogelijk.

2. BEHOEFTE EN MOGELIJKHEDEN VOOR DE WOONGEBIEDEN

De globale verdeling van de te verwachten groei kan op grond van de cijfers in hoofdstuk III als volgt worden samengevat:

Tabel VI.1. Verdeling van de tot 1980 verwachte groei over de Randstad en het overige Westen

Gebieden	Bevolking (in mln)		Groei (in mln) 1950-1980
	1950	1980	
Noordoostelijke conurbatie	2	2,7	0,7
Zuidwestelijke conurbatie	2	2,8	0,8
Randstad	4	5,5	1,5
Overig Westen	1,1	1,3	0,2
Westen	5,1	6,8	1,7

Hieruit blijkt, dat de groei van het Westen zich volgens de verwachting in overwegende mate zal voltrekken door een verdere ontwikkeling van de stedelijke agglomeraties, waarbij het zuidwestelijke gebied om de reeds vermelde redenen een iets zwaarder accent zal krijgen dan het noordoostelijke. De gebieden van het „Overig Westen” — dus de hierboven niet tot de Randstad gerekende gemeenten van Noordholland, Zuidholland en Utrecht — zullen een groei hebben op te nemen van tussen 200.000 en 300.000 inwoners. Het betreft hier dus de gezamenlijke aanwas van de agrarische dorpen en van een aantal kleinere steden in het middengebied en daarbuiten zoals Gouda, Alphen, Woerden, Alkmaar, Hoorn, Purmerend, Veenendaal, Leerdam e.d.. De berekening van deze groei berust op de bestaande functie van de bedoelde gemeenten. Hij kan plaatselijk naar verhouding wel belangrijk zijn, maar is toch in het grotere kader van het Westen als geheel van mindere betekenis. Daarom kunnen de planologische voorstellen te dien aanzien zonder bezwaar worden overgelaten aan de streek- en uitbreidingsplannen, uiteraard tegen de achtergrond van hetgeen in hoofdstuk IV over het behoud van het middengebied is gesteld. Voor zover plaatsen als hier bedoeld een speciale taak zouden moeten krijgen bij het opvangen van de „overloop” van Randstad-agglomeraties, zullen zij in het onderstaande nog afzonderlijk ter sprake komen.

De verdere beschouwingen in dit hoofdstuk blijven dus beperkt tot de eigenlijke Randstad en haar expansie naar buiten. Men raadplege daarbij de overzichtskaart (afb. 60).

Voor elk van de verschillende agglomeraties zal de omstreeks 1980 te verwachten bevolking (gelijk die in hoofdstuk III uit de economische verkenning is afgeleid) worden geconfronteerd met de ter plaatse te scheppen opnamecapaciteit. Deze laatste is gebaseerd op de toestand na het realiseren van de voorziene stadsuitbreidingen (vgl. de overzichtskaart) en na de uitvoering van de vereiste saneringen in de binnensteden. De saneringen zullen zich over een lange periode uitstrekken en vermoedelijk ten dele eerst na 1980 tot stand komen. Zij moeten echter toch reeds in de raming van de capaciteit worden betrokken, omdat de daardoor optredende behoefte aan vervangende woningen in de agglomeratie zelf moet worden bevredigd.

Voor zover bij deze confrontatie een tekort aan capaciteit blijkt (en dus een „overloop” van bevolking), zullen de in aanmerking komende mogelijkheden voor opnemings van die aanwas worden bezien. In overeenstemming met het globale karakter van dit rapport zullen de aanbevelingen daarvoor echter slechts schematisch worden gedaan. De grootte van de hiertoe gekozen symbolen op de straks te noemen kaarten is gebaseerd op de vereiste oppervlakten bij een dichtheid van 50 inwoners per ha.

NOORDOOSTELIJKE CONURBATIE

Deze conurbatie bestaat momenteel uit twee stedengroepen, nl. die om het Noordzeekanaal en die van Utrecht met de Heuvelrug. De voor 1980 verwachte bevolking voor deze conurbatie (2,7 mln) kan met behulp van de cijfers in hoofdstuk III (tabel III.5, blz. 62) worden verdeeld in:

Stedengroep om het Noordzeekanaal	2.055.000
Utrechtse stedengroep	635.000

De ruimtelijke mogelijkheden voor het opnemen van deze groei zijn ten dele reeds nauwkeurig gezien bij vastgestelde en in behandeling zijnde streekplannen en bij uitbreidingsplannen voor de grotere steden. De capaciteit van de daarin voorziene en van de overigens met inachtneming van de in hoofdstuk IV ontwikkelde denkbeelden in aanmerking komende uitbreidingen zijn samengevat in de hieronder samenvattende tabel.

Tabel VI.2. Bestaande en verwachte bevolking en opnamecapaciteit van de noord-oostelijke conurbatie

Stedengroep	Bevolking 1980 (× 1.000)	Capaciteit na uitbreiding (× 1.000)	Overcapaciteit (× 1.000)	Tekort („overloop”) (× 1.000)
Noordzeekanaal c.a.	2.055	1.900	(65) ¹⁾	190
Utrecht c.a.	630	610		20

Het uit deze tabel blijkende tekort, voor zover dat in het Westen zelf moet worden opgevangen, zal gevonden moeten worden door het extra ontwikkelen van andere in deze conurbatie gelegen kernen boven hetgeen in de plannen is voorzien.

Stedengroep om het Noordzeekanaal. Deze stedengroep heeft als voornaamste zwaartepunt de agglomeratie Amsterdam en is verder opgebouwd uit de agglomeraties Zuid-Kennemerland, Zaanstreek en Gooi. Op grond van de economische verkenning en mede met gebruikmaking van de streek- en uitbreidingsplannen kan men de voor 1980 verwachte bevolking in deze conurbatie, te stellen op 2.055.000 personen, als volgt onderverdelen:

agglomeratie Amsterdam	1.135.000
Zuid-Kennemerland + IJmond	495.000
Zaanstreek	160.000
Gooise agglomeratie	265.000

De ruimtelijke mogelijkheden voor het opnemen van de op dit economische potentieel gebaseerde bevolking zijn globaal met een zware omranding aangegeven op de overzichtskaart (afb. 59). Daarin zijn verwerkt de vastgestelde streekplannen voor de Zaanstreek, IJmond-Noord en Zuid-Kennemerland, alsmede voor Amsterdam enige verdere uitbreiding dan in het algemeen uitbreidingsplan van 1935 was voorzien, met name in het noorden en zuidoosten. Het Gooi is als praktisch vol beschouwd.

Op deze afbeelding is aanstonds te zien, dat bij het bereiken van deze toestand de grenzen voor aaneengesloten uitgroei dicht zijn benaderd. De IJmond-agglomeratie raakt aan de Haarlemse en dringt noordwaarts tot bij Castricum en Uitgeest op. De scheidende ruimte tussen deze beide complexen en de agglomeratie Amsterdam-Zaanstreek is plaatselijk tot minimale afmetingen teruggebracht. Amsterdam zelf heeft al rijkelijk grote afmetingen gekregen en heeft in de richting van het middengebied een uitloper die uitgroeiende kernen als Aalsmeer en Uithoorn benadert. Naar het zuidoosten wordt Weesp bijna bereikt. De tussenruimte tussen Weesp en het Gooi voldoet nog redelijk wel aan de gewenste maat, maar ten zuidoosten van het Gooi liggen de bebouwingscomplexen weer dicht bijeen.

¹⁾ Vgl. tabel VI. 3 en de tekst op blz. 99 (Zuid-Kennemerland, IJmond en Zaanstreek).

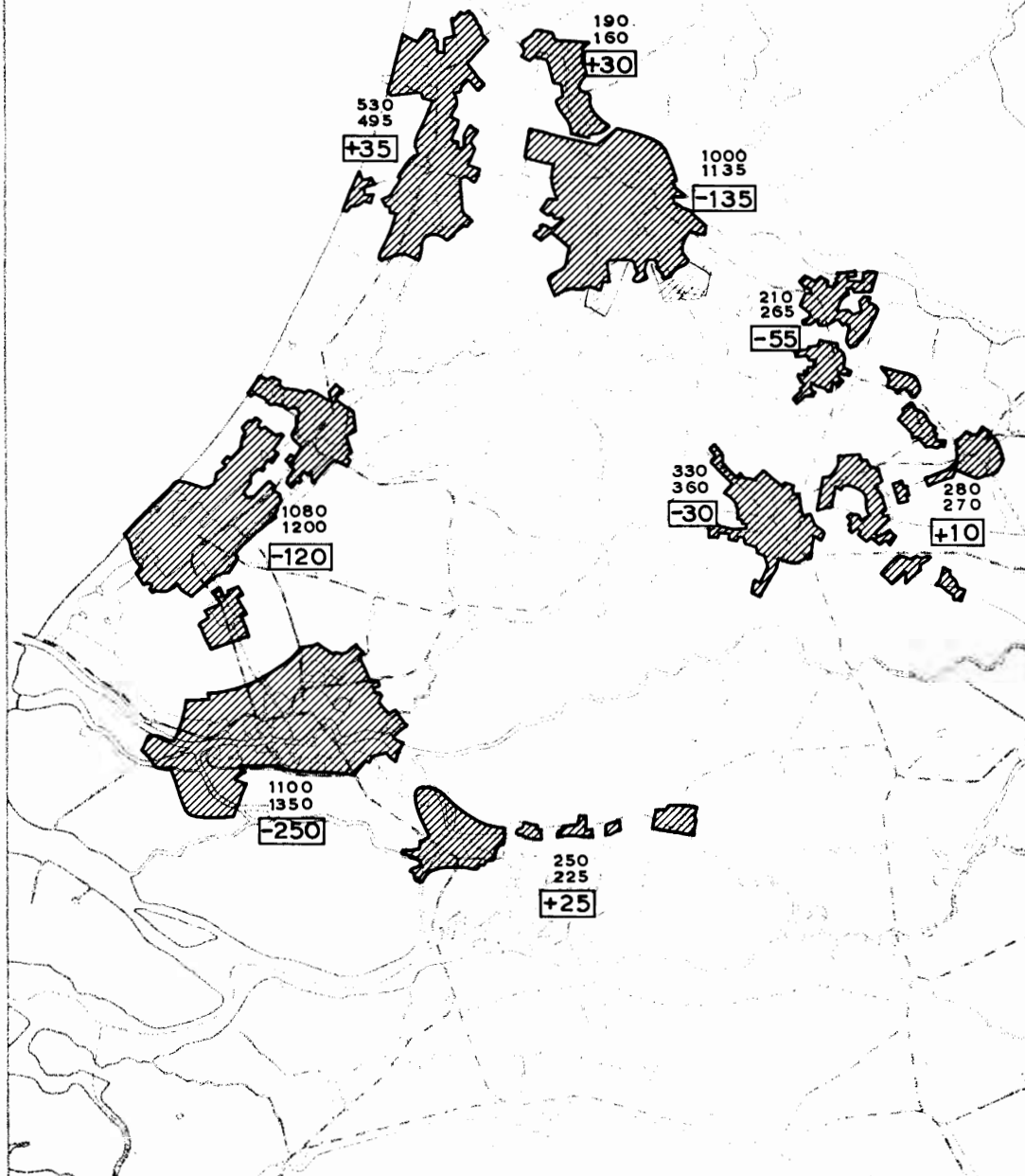
MOGELIJKE UITBREIDING VAN DE AGGLOMERATIES

DE CIJFERS DUIDEN AAN (IN 1000 INW.):

CAPACITEIT
UITKOMST VERKENNING

OVERLOOP (-)

OVERCAPACITEIT (+)



Afb. 60

De capaciteit van de op de kaart afgebeelde uitbreidingen geeft dus praktisch ook aan wat bij een harmonische opbouw in de aaneengesloten agglomeraties kan worden opgevangen. De cijfers zijn, tezamen met de volgens hoofdstuk III in 1980 verwachte bevolking, op de afb. 59 ingeschreven; zij luiden als volgt:

Tabel VI.3. Bestaande en verwachte bevolking en opnamecapaciteit van de steden-groep om het Noordzeekanaal

Agglomeratie	Bevolking 1980 (× 1.000)	Capaciteit na uitbreiding (× 1.000)	Overcapaciteit (× 1.000)	Tekort („overloop”) (× 1.000)
Amsterdam	1.135	1.000	—	135
Zuid-Kennemerland en IJmond	495	530	(35)	—
Zaanstreek	160	160 (190)	(30)	—
Gooi	265 ¹⁾	210	—	55

Er moet dus per saldo in een belangrijke „overloop” worden voorzien. De mogelijkheden daarvoor in de reeds genoemde agglomeraties zullen hieronder worden beschouwd. Daaruit zal blijken dat die mogelijkheden niet voldoende zijn. Dat betekent de noodzaak tot het tot ontwikkeling brengen van nieuwe kernen; agglomeraties die men in het noordelijk aangrenzende deel van Noordholland en in de IJsselmeerpolders tot ontwikkeling zal moeten brengen, waarbij welbewust naar gebieden op vrij ruime afstand van de in tabel VI.3. genoemde agglomeraties dient te worden gezocht. Als aanhechtingspunten van dergelijke nieuwe agglomeraties zou in beginsel gedacht kunnen worden aan één in noordelijk Noord-Kennemerland (Alkmaar c.a.), één op de grens van midden en oost Westfriesland (Hoorn c.a.) en misschien ook op de oostpunt van Westfriesland (Enkhuizen) en aan Lelystad.

Wat betreft de agglomeraties in noordelijk Noord-Kennemerland, dat een aantrekkelijke omgeving vormt nabij de duinen en de zee, zou de stad *Alkmaar* met *Heiloo* en *Bergen*, volgens de huidige plannen en ideeën daaromtrent, omstreeks 1980 een totale bevolking van 108.000 personen kunnen bevatten. Ruimtelijk zijn er echter mogelijkheden voor een ontwikkeling tot bv. 150.000 inwoners. De in uitvoering zijnde en nog ontworpen tunnels onder Noordzeekanaal en IJ met de daarbij aansluitende wegen beloven een veel verbeterde bereikbaarheid. Deze kan door versnelling en/of hogere frequentie van spoorwegdiensten nog verder worden gediend. Zou men door stimulerende maatregelen de nodige activiteiten met de daarop gebaseerde bevolkingsaanwas naar deze agglomeraties kunnen afleiden, dan betekent dit merkbare verlichting van de problemen in de andere agglomeraties van de conurbatie om het Noordzeekanaal en tegelijk het uitgroeien van dit nu reeds belangrijke centrum in noordelijk Noordholland tot één met een nog meer waardevolle functie.

In kleiner kader geldt hetzelfde voor een Westfriese agglomeratie, waarvan *Hoorn* het centrum zou kunnen zijn. Het moet zeer wel mogelijk worden geacht de tot dusver bestaande denkbeelden voor de uitbreiding van die stad zo aan te vullen, dat daar ruimte ontstaat om bv. 30.000 en later nog meer inwoners aldaar op te nemen. Ook economisch is dit niet ondenkbaar. Men zou dus maatregelen moeten beramen om de economische ontwikkeling zoveel doenlijk in die richting te leiden. Verkeersverbindingen te land en te water (wegen door en een randkanaal langs de Markerwaard) zullen ook hier een belangrijk element vormen; daarnaast kan de ontwikkeling van de watersport de aantrekkelijkheid van de agglomeratie als woonplaats vergroten en haar economie mogelijk enige steun geven.

Zou men behalve te Hoorn ook in Enkhuizen een dergelijke ontwikkeling naar agglomeratievorming kunnen bewerkstelligen, dan is dat alleen maar welkom.

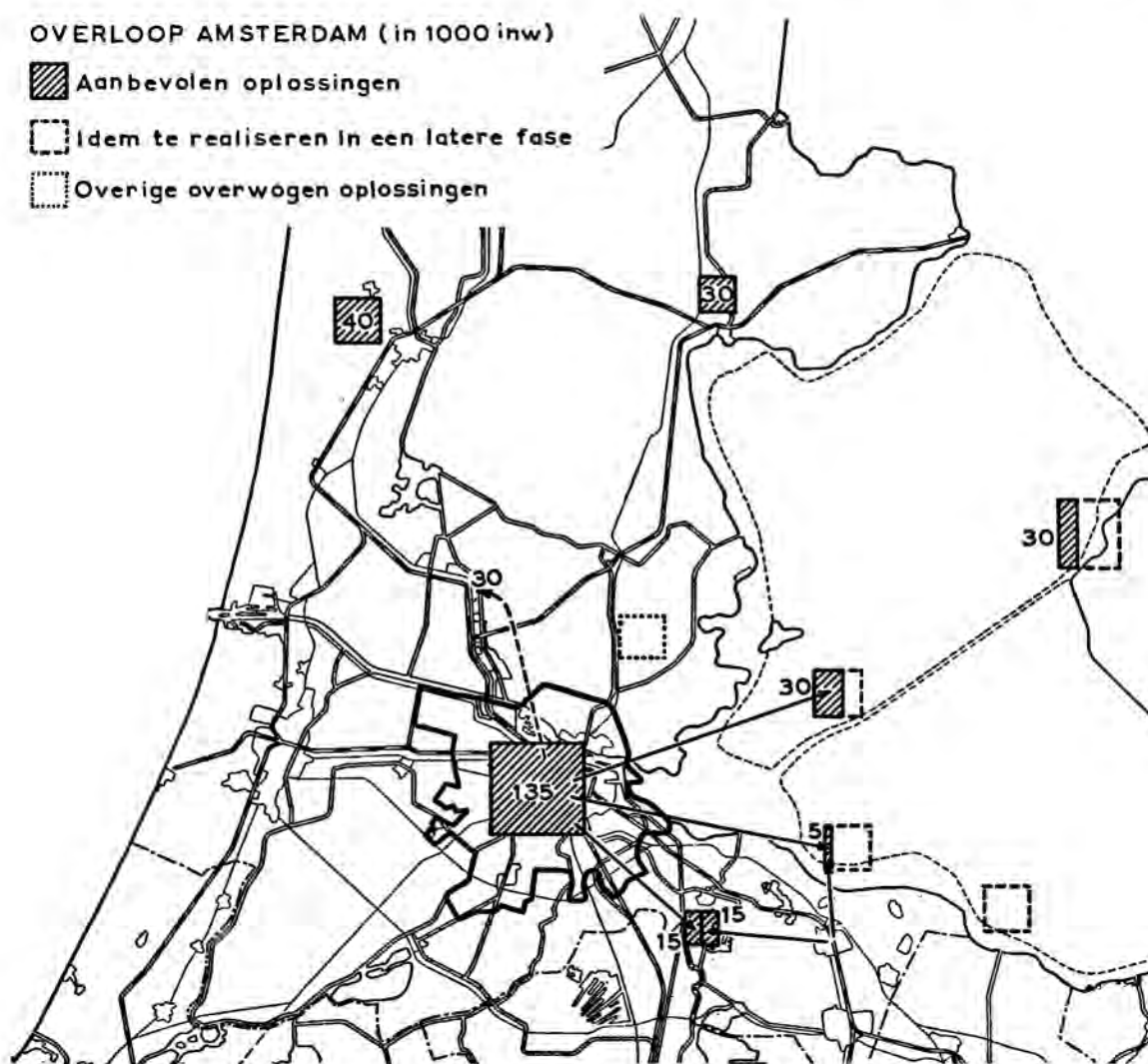
In de derde plaats moet worden gedacht aan *Lelystad*. Wel is de afstand tot Amsterdam hier het grootst, maar de ontwikkeling van deze stad komt binnen enige jaren aan de gang. Lelystad kan omstreeks 1963/64 over de dijk van de Markerwaard langs het Oostvaardersdiep een goede verbinding

¹⁾ Hierbij is rekening gehouden met de thans reeds in het Gooi werkende beperkende tendenties.

hebben met Amsterdam, terwijl dan ook de brugverbinding van Oostelijk Flevoland met de Noordoostpolder gereed zal zijn. Te water wordt het door een vaarweg van ruime capaciteit met het Amsterdamse havengebied verbonden (een verbinding die nog zal verbeteren indien te zijner tijd de Oranjesluizen zouden kunnen vervallen). Bij verdere voltooiing van de IJsselmeerpolders wordt Lelystad naar alle zijden op het grote verkeersnet aangesloten. Ook de ligging van de stad zelf belooft aantrekkelijk te worden.

Terwijl voor de functie van de stad als gewestelijk verzorgingscentrum aan een inwonertal van 25.000 à 30.000 valt te denken, kan de vestiging van stuwende industrie een ontwikkeling tot 50.000 à 60.000 inwoners meebrengen en kan voor de verdere toekomst aan een uitgroei tot bv. 100.000 inwoners worden gedacht of 40 à 50.000 boven het voorlopig voor ogen staande getal.

Agglomeratie Amsterdam. (Afb. 61). Dank zij de grotere uitbreiding van de stad naar het noorden en zuidoosten is de capaciteit vergroot boven de vroegere aannamen, gebaseerd op het algemeen uitbreidingsplan van 1935, nl. tot rond 1.000.000. Hierbij is rekening gehouden met omvangrijke saneringen in de binnenstad, die zich ten dele nog na 1980 zullen uitstrekken (vgl. blz. 70). Daarnaast is in aanmerking genomen dat er thans een veel groter grondgebruik per inwoner nodig is, eensdeels tengevolge van de kleinere woningbezetting en voorts ook van de vereiste aanzienlijke oppervlakten voor



Afb. 61

bijzondere bebouwing en voor verkeersdoeleinden (o.m. parkeren). Dit geeft een „overloop” van 135.000 inwoners.

Een dergelijk tekort aan capaciteit vereist juist voor een stad als Amsterdam zorg. Amsterdam vormt het centrum van de stedengroep. Het bedrijfsleven oefent dus een sterke druk uit tot verhoging van het potentieel dezer agglomeratie, welke als het ware als een supercity functioneert.

De mogelijkheden voor het opvangen van dit tekort worden in het onderstaande achtereenvolgens besproken.

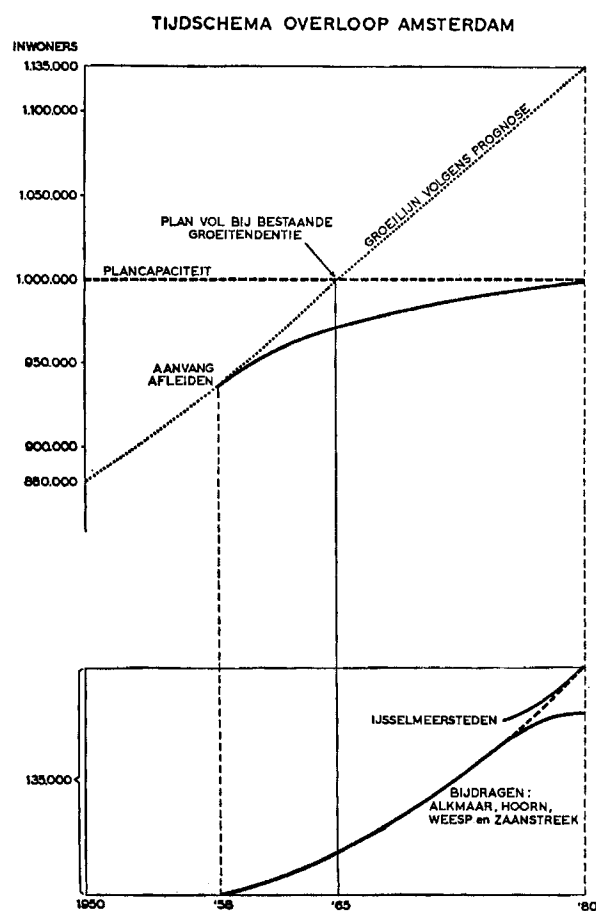
Aan de zuidzijde ligt het al vrij snel groeiende Uithoorn. Stimulering van deze plaats zou op zichzelf kansen bieden. Het moet echter worden ontraden deze gemeente in de eerste plaats te betrekken bij de mogelijkheden tot opvang van de overloop van Amsterdam. De ontwikkeling zou dan naar het middengebied worden geleid, en wel op een punt, waar een aanengroeien met de Amstelveense uitloper van het huidige stadslichaam van Amsterdam zeker niet denkbeeldig zou zijn.

Een betere mogelijkheid biedt de stimulering van *Weesp*. Hier is eigenlijk de enige plaats, waar in de stedelijke ring van de Randstad nog ruimte is voor een „nieuwe stad”, mits voor behoud van een voldoende tussenruimte met het Gooi wordt gezorgd. Naar het noorden worden grenzen gesteld door de wens tot behoud van een vrije strook tussen Amsterdam-Oost en de Gooisteden, waarin dan de IJsselmeerkust met Muiden en Muiderberg kan worden opgenomen. Ruimtelijk biedt Weesp dan de mogelijkheden voor uitgroei tot een stad van zeker 50.000 inwoners. Dit levert een extra-capaciteit van rond 30.000 inwoners, die echter niet geheel aan het Amsterdamse tekort kan worden toegerekend omdat ook de invloed van de spanningen in het Gooi zich hier zullen doen gelden.

De *Zaanstreek* zal hieronder afzonderlijk ter sprake komen.

In het gebied ten oosten van de Zaan (*streekplangebied Waterland*) liggen een aantal plaatsen zoals Purmerend, Edam, Volendam en Monnikendam, waarop als vanzelf reeds een beroep zal worden gedaan ter vergroting van de capaciteit van de agglomeratie Amsterdam. In het kader van het in voorbereiding zijnde streekplan Waterland zou nader kunnen worden gezien, in hoever het nodig en wenselijk is aan deze plaatsen een grotere taak toe te bedelen dan overeenkomstig hun huidige functie in agglomeratieverband. De voordelen van een geleidelijke ontwikkeling op tamelijk korte afstand van de oude agglomeraties zullen daarbij moeten worden afgewogen tegen het gevaar van onderlinge verkitting bij verdere groei.

Van groot belang moet worden geacht de *B-kern*, welke men zich voorstelt aan het Oostvaardersdiep te situeren, en die in het normale kader van de IJsselmeerwerken waarschijnlijk een grootte van ± 20.000 inwoners zou krijgen. Wordt een dergelijke kern bewust betrokken in de ontwikkeling van de Randstad, dan zou men kunnen trachten haar een belangrijk grotere functie te geven, bv. een uitgroei tot 50.000 inwoners. De ruimtelijke mogelijkheden daarvoor zijn alleszins aanwezig en ook de ontwikkelingskansen lijken gunstig. Het is dan ook gewenst deze nieuwe stad zo spoedig mogelijk op gang te brengen. Daarvoor zal het nodig zijn haar niet aan de zuidoostkant



Afb. 62

van het Oostvaardersdiep te bouwen (in de laatste polder Zuidelijk Flevoland), maar — zoals trouwens om andere redenen ook al in de bedoeling ligt — aan de noordwestkant, aan de eerlang in uitvoering te nemen dijk van de Markerwaard en op de route Amsterdam-Noord naar Lelystad. Hier zal de bouw 5-10 jaar eerder mogelijk zijn, omdat de Markerwaard vroeger in uitvoering komt dan Zuidelijk Flevoland.

Een andere mogelijkheid in de IJsselmeerpolders betreft de ontwikkeling van één of twee *nieuwe steden in Zuidelijk Flevoland*, bv. aan het Gooimeer of het Eemmeer ten noorden van het Gooi. Deze stad of steden zou(den) behalve voor de „overloop” van Amsterdam vooral ook van belang kunnen zijn voor het zwaar belaste Gooi. De ligging van deze stad of steden in Zuidelijk Flevoland brengt echter mede dat met het tot stand brengen ervan niet eerder begonnen zou kunnen worden dan na het droogvallen van deze laatste polder, d.w.z. waarschijnlijk niet eer dan 1978. Mocht de Markerwaard sneller worden uitgevoerd en/of een deel der dijken van Zuidelijk Flevoland vroeger tot stand komen dan deze gehele polder, dan zou de bouw omstreeks 1975 of misschien zelfs eerder kunnen aanvangen.

Overziet men de mogelijkheden om ruimte te verschaffen voor de verdere ontwikkeling van de agglomeratie Amsterdam, dan blijkt deze overwegend benoorden het Noordzeekanaal en IJ en in de IJsselmeerpolders te liggen. Wat de tijdsorde betreft is overeenkomstig het in hoofdstuk IV besproken principe op de afb. 62 een grafische voorstelling uitgezet. Daaruit is te zien dat het afleiden van de groei bij de Amsterdamse agglomeratie — indien deze inderdaad zou verlopen overeenkomstig de economische verkenning (vgl. hoofdstuk IV, blz. 55) — reeds spoedig zou beginnen.

Zuid-Kennemerland en IJmond. In de agglomeratie Zuid-Kennemerland is er bij uitbreiding van de bebouwingskernen volgens het streekplan een overcapaciteit van ongeveer 35.000 inwoners. Gezien de eisen, die later nog aan dit gebied gesteld zullen worden, is het niet gewenst van deze ruimte een opzettelijk gebruik te maken voor het opnemen van de „overloop” van elders.

Dank zij het Interimrapport IJmond en het daarop gebaseerde streekplan IJmond-Noord komt de capaciteit voor de agglomeratie aan de IJmond ten naaste bij overeen met de verwachte bevolkingsgroei. Bij realisering van dit streekplan rijst echter de vraag, of wellicht een deel dier capaciteit niet gereserveerd zou moeten worden voor een verdere toekomst dan 1980. In dat geval zou reeds voordien gerekend moeten worden op een grotere uitbreiding van het aangrenzende Castricum (niet aanstonds ook van nog verder noordelijk gelegen plaatsen, omdat dan de tussenruimte tussen de agglomeratie aan de IJmond en die van noordelijk Noord-Kennemerland zou worden verkleind).

Daartegenover staat, dat juist aan de IJmond een snelle groei wordt verwacht en een dergelijke groei bevorderlijk is voor het welslagen van de gehele opzet der ontworpen stad met haar nieuwe city op de noordelijke kanaaloever. Het betreft hier echter een vraagstuk, dat zonder bezwaar in regionaal verband kan worden gezien. Van belang is te constateren, dat aan de IJmond in geen geval gelegenheid bestaat tot het opnemen van enige „overloop”, maar dat deze agglomeratie veeleer zelf „overloop” zal gaan vertonen, wellicht reeds vóór 1980.

Zaanstreek. Ook hier komt de capaciteit volgens het streekplan ongeveer overeen met de verwachte bevolking volgens de economische verkenning.

Intussen heeft het streekplan de mogelijkheid voorzien van een latere verdere uitbreiding meer naar het noorden, waardoor de capaciteit met bijna 30.000 inwoners kan worden opgevoerd (op de afb. 60 reeds aangegeven). Verwacht werd, dat deze ontwikkeling eerst na 1980 zou optreden. In het licht van de cijfers van tabel VI.3 zou een vroegere realisering een welkome bijdrage zijn voor het onderbrengen van de Amsterdamse „overloop”. Ontsluiting en bebouwing van het hier bedoelde gebied brengen echter, evenals in de gehele Zaanstreek, hoge kosten mede tengevolge van de slechte grondslag. De praktijk zal moeten uitwijzen in hoever deze extra-uitbreiding voor de thans beschouwde periode een reële mogelijkheid zal kunnen bieden.

Gooise agglomeratie (Afb. 63). Hier is de toestand nijpend, omdat een naar verhouding groot toekomstig tekort aan capaciteit (55.000 inwoners) samengaat met een reeds thans bestaand gebrek aan uitbreidingsmogelijkheid. In het Gooi zelf mogen de beperkte resten van de vroegere heidevelden en andere recreatieruimten zeker niet verder worden aangetast of door bevolkingstoename dicht daarbij

OVERLOOP 't GOOI (in 1000 inw)

-  Aanbevolen oplossingen
-  Idem te realiseren in een latere fase
-  Overige overwogen oplossingen



Afb. 63

bedreigd; een opvatting, die reeds vóór de oorlog geleid heeft tot het aanvaarden van een beëindigingsplan door de voornaamste kern, Hilversum. In de omgeving van het Gooi zijn geen uitwijkmogelijkheden aan te wijzen, waaraan geen bezwaren van ruimtelijke aard zijn verbonden.

Van de naburige steden zouden Weesp en Amersfoort bepaalde activiteiten van het Gooi kunnen overnemen. Weesp is echter door zijn ligging ook betrokken op de „overloop” van Amsterdam en kan dus voor het Gooi slechts een beperkte mogelijkheid bieden. Amersfoort zou, gezien zijn omvang en ontwikkelingskansen, een belangrijker bijdrage kunnen leveren. De stad is op weg naar een bevolking van 90.000. Opvoering van deze capaciteit met bv. 20.000 à 30.000 inwoners verdient ernstige overweging. Intussen acht de provincie Utrecht het bezwaarlijk een dergelijke versterkte functie van de stad te bevorderen zonder nader onderzoek naar oplossingen in Noord-

holland zelf of op grotere afstand buiten de Randstad. Men is nl. beducht voor de gevolgen van verdere verstedelijking in het recreatiegebied op de Utrechtse Heuvelrug en zijn uitlopers.

Mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe kernen ter ontlasting van het Gooi zijn (en worden) overwogen in de Horstermeer, in het gebied ten zuiden van Hilversum en in de Eemvallei. Elk van deze oplossingen ontmoet bezwaren.

De stichting van een nieuwe kern in de Horstermeer is bij de provincie Noordholland nog in onderzoek. Uit ruimtelijk oogpunt rijst de vraag, of het ontstaan van een stad op deze plaats — naast de belangrijke vergroting van Weesp — niet zou ingaan tegen de wens tot het behoud van een redelijke open ruimte tussen Amsterdam en de Gooisteden.

Deze vraag moet ook gesteld worden ten aanzien van verdere bebouwing ten zuiden en zuidwesten van de stad Hilversum. Aanzetten hiervan zijn reeds gevormd; verdere denkbeelden in deze richting bestaan. Het gevaar is hier, dat zo via Hollandsche Rading, Maartensdijk en Groenekan de vasthechting van de Gooi-agglomeratie aan de Utrechtse wordt ingeleid.

In de Eemvallei is op zichzelf genomen nog wel een zekere ruimte beschikbaar. Bezien zou kunnen worden in hoever hier onmiddellijk aansluitend bij de Gooi-agglomeratie nog een zekere ontwikkelingsmogelijkheid zou zijn te scheppen. Meer naar het oosten mag men voor plaatsen als Bunschoten en Spakenburg ook zonder bijzondere stimulering een sterkere groei verwachten. Er is echter in en om het Gooi al een zo schadelijke verbrokkeling van de ruimte opgetreden dat men deze niet welbewust moet vergroten. Dit geldt met name voor het nog zo gave landbouwgebied in de Eemvallei, dat eerst vrij kort geleden met grote kosten nieuw is ingericht.

Oplossingen op behoorlijk ruime schaal zullen in het bereik komen door de stichting van een of twee nieuwe steden in Zuidelijk Flevoland aan de overzijde van het Gooimeer en/of het Eemmeer. Hiermee zal evenwel waarschijnlijk pas na 1978 kunnen worden begonnen. Voor de thans beschouwde periode biedt het nieuwe land dus geen uitkomst.

Zo verkeert het Gooi in een ruimtelijke impasse, die een sprekend voorbeeld is van wat ook elders in de Randstad dreigt. Het gevaar bestaat, dat men een uitweg alleen aanwezig acht indien steeds nieuwe

uitbreidingsmogelijkheden in de directe omgeving worden aangewezen. Dit leidt op den duur echter niet tot een oplossing tenzij men de maatregelen reeds aanstonds ook betreft op de oorzaken van de groei.

In feite zijn de omstandigheden in het Gooi reeds nu zo, dat men het beleid duidelijk zal moeten richten op een nieuwe bezinning ten aanzien van de bestaansbronnen. Tot nog toe is het Gooi in sterke mate gegroeid door het forensenwezen en door de verdere ontplooiing van de hier ook in vroeger tijden al gevestigde industrie, in de moderne tijd bovendien door de functie als zetel van de nationale radio-omroep met wat zich aan activiteiten daaromheen groepeerde. Thans zal men voor de verdere uitgroei een keuze moeten doen, wil de ontwikkeling ruimtelijk niet vastlopen.

De mogelijkheid zou kunnen worden overwogen om elders in even aantrekkelijke omgeving en op niet te grote afstand (bv. de aangrenzende randstrook van de Veluwe) een tweede radiostad te ontwikkelen. Dit zou echter ingaan tegen de bestaande tendenties om het Gooi juist voor de functies ten behoeve van radio, televisie e.d. tot het nationale centrum uit te bouwen. Dan zou dus als alternatief resten een bewust samenspel met andere gemeenten buiten het Gooi om verdere groei van de activiteiten, die op het forensenwezen en de inheemse industrie gebaseerd zijn, naar elders af te leiden. Hier ligt een duidelijk aanknopingspunt voor het overspringen naar gelijksoortige gebieden buiten de Randstad, bv. in het noordwestelijk deel van de Veluwe.

Als sluitstuk in een dergelijk samenspel zou men voor een overgangperiode in het gebied zelf een beperkte uitwijkmogelijkheid kunnen zoeken. Nader onderzoek zal moeten leren welk alternatief dan de minste bezwaren oplevert. Slaagt men er echter niet in, de stuwende krachten van de groei ten dele in andere banen te leiden, dan zal men noodgedwongen in ruimtelijke onaanvaardbare oplossingen vervallen.

Overzicht stedengroep om het Noordzeekanaal. De tot 1980 berekende „overloop” bedraagt — indien men de over-capaciteit van Zuid-Kennemerland-IJmond als een noodzakelijke reserve voor latere groei van deze agglomeratie zelf beschouwt — rond 190.000 personen. Het totaal van de in aanmerking komende mogelijkheden om deze op te vangen is van dezelfde orde. Wanneer men dus de gehele stedengroep tezamen neemt, is bij de boven gemaakte veronderstellingen het tekort gedekt. Intussen zijn de aannamen voor het opvangen van de „overloop” op zichzelf in het algemeen vrij hoog. Dit geldt bv., zoals reeds werd opgemerkt, voor de vergroting van de capaciteit van de Zaanstreek met 30.000 inwoners; het geldt evenzeer voor de bijdrage van verschillende „nieuwe steden”. Bovendien doen zich in bepaalde streken (bv. het Gooi) bijzondere moeilijkheden voor, die ook in dat kader moeten worden opgelost. Het beeld voor de stedengroep als geheel is daarom niet beslissend.

Bij de besproken opzet is de gezamenlijke groei van de kleinere kernen, die op blz. 7 tot het „Overige Westen” zijn gerekend, niet afzonderlijk in cijfers uitgedrukt. Hier ligt een zekere reserve waarop men voor het opvangen van eventuele kleine verschillen zou mogen rekenen. Het zou echter gevaarlijk zijn dit proces extra te bevorderen om daardoor ook een eventueel achterblijven van de bovengenoemde „nieuwe steden” bij de aannamen te compenseren. Men zou dan nl. te zeer ingaan tegen het beginsel, dat de „overloop” van de grote agglomeraties moet worden opgevangen in een beperkt aantal centra van behoorlijk formaat.

Veeleer moet het bovenstaande tot twee andere conclusies leiden.

De eerste daarvan is, dat de spreiding van daarvoor in aanmerking komende activiteiten naar gebieden buiten het Westen een noodzakelijke aanvulling moet vormen van de maatregelen voor ontwikkeling van het Westen zelf. Het is hier niet de plaats daarvoor bepaalde denkbeelden aan te geven; de noodzakelijkheid van zulk een spreiding dient echter hier — evenals bij andere agglomeraties van de Randstad — te worden geconstateerd.

De tweede gevolgtrekking is, dat de plannen voor de nog in te richten IJsselmeerpolders en met name het daarbij aan te houden tijdschema van bijzonder belang zijn voor de oplossing van de problemen in dit gedeelte van de Randstad. Uiteraard stellen de waterbouwkundige en andere werken in hun onderlinge samenhang een zekere tijdsorde, waarop men moeilijk inbreuk kan maken. Binnen het kader echter van hetgeen technisch en financieel mogelijk is, zal de urgente expansie van de Randstad ten eerste gediend zijn door een snel op gang brengen van de functies, die in de bovenstaande opzet aan Lelystad, de B-kern in de Markerwaard en de stad (of steden) aan het Gooimeer en/of het Eemmeer zijn toegedacht.

OVERLOOP UTRECHT (in 1000 inw.)

-  Aanbevolen oplossingen
-  Idem te realiseren in een latere fase



Afb. 64

Stedengroep Utrecht en Heuvelrug (Afb. 64). Voor dit gebied bestaan nog geen streekplannen. Wel beschikken de steden Utrecht en Amersfoort over recente plannen, terwijl uit reeds verrichte studies voor het streekplan op de Heuvelrug is gebleken, dat de uitgroei van de plaatsen aldaar wordt beperkt door de noodzaak van behoud van het hier nog overgebleven recreatiegebied. Uitbreidingen van enig belang zijn met het oog daarop op de Heuvelrug niet meer gewenst, zodat de berekende „overloop” ter grootte van per saldo 20.000 personen (zie tabel VI.2) aldaar niet zal kunnen worden opgenomen.

Beziet men de ramingen en de capaciteiten van de agglomeratie Utrecht en van de Heuvelrug met Amersfoort afzonderlijk, dan blijkt het volgende:

Tabel VI.4. Bestaande en verwachte bevolking en opnamecapaciteit van de Utrechtse stedengroep

Agglomeratie	Bevolking ($\times 1.000$)		Capaciteit na uitbreiding ($\times 1.000$)	Overcapaciteit ($\times 1.000$)	Tekort („overloop”) ($\times 1.000$)
	1950	1980			
Utrecht	—	360	330	—	30
Heuvelrug-Amersfoort	—	270	280	10	—

De beide agglomeraties moeten tezamen worden gezien omdat hun verdere ontwikkeling zich in onderlinge wisselwerking zal voltrekken. Daarnaast is er ook een nauwe samenhang met het Gooi. Deze was reeds aanleiding om te bepleiten, de in Amersfoort te scheppen grotere capaciteit zo weinig mogelijk voor de „overloop” van Utrecht in beslag te nemen.

Het vraagstuk concentreert zich in deze sector dus om de oplossing voor de Utrechtse agglomeratie.

Hiervoor bestaan denkbelden met betrekking tot plaatsen als Harmelen en Woerden, waarbij mede in aanmerking is genomen dat de Utrechtse werkgebieden in hoofdzaak aan de westzijde liggen. Toch is het te ontraden deze richting door een bewuste stimulering van dergelijke plaatsen in te slaan. Dit zou nl., evenals bij Uithoorn, een aantasting van het middengebied betekenen, waartegen moet worden gewaarschuwd. Bij de afleiding van de „overloop” mag het bovendien niet te doen zijn om het bevorderen van forensisme, maar om het afleiden van economische activiteiten tezamen met de daarop gebaseerde bevolkingsaanwas (vgl. hoofdstuk IV, blz. 73 e.v.).

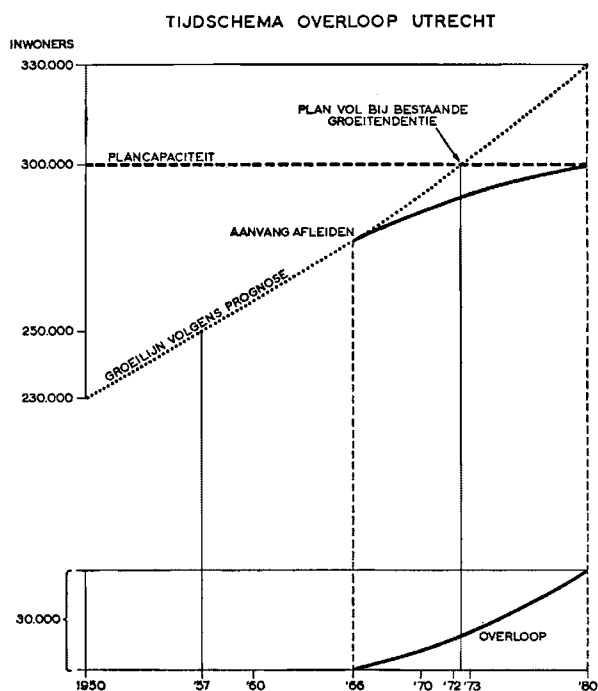
Meer in de richting van de in dat hoofdstuk vermelde beginselen zou het liggen, de ontwikkeling te leiden naar de buitenzijde, speciaal naar de Gelderse Vallei met Veenendaal als centrum. Dit is reeds een bestaande groeientendie, waarvan men dus verder partij kan trekken. Veenendaal zelf is een industriekern met goede mogelijkheden; de plaats zou tot een stad van bv. 40.000 inwoners kunnen

worden ontwikkeld, wat een extra-capaciteit van 10.000 inwoners zou opleveren. Een bezwaar zou echter kunnen zijn, dat deze concentratie zo dicht bij de zuidelijke uitloper van de Heuvelrug een te sterke druk op deze natuurgebieden voor vestiging zou meebrengen. Reeds thans kost het moeite dit onmisbare recreatiegebied voor ongewenste inbeslagneming te beschermen.

Blijken deze bezwaren inderdaad overwegend, dan zou men kunnen denken aan een expansie van de Utrechtse vleugel van de Randstad naar het zuiden. Plaatsen als Vianen, Culemborg, Geldermalsen, Zaltbommel zouden dan in aanmerking komen om bepaalde activiteiten van Utrecht over te nemen. Hierdoor komt men ten dele buiten het gebied van de drie westelijke provincies.

Daarnaast is de vraag, of men niet alsnog een verdere vergroting van de stad Utrecht zelf zou moeten bezien. De mogelijkheden, die haar centrale ligging biedt, geven daar alle aanleiding toe. De geografische omstandigheden zijn echter voor een goede oplossing niet bevorderlijk. Met name aan de westzijde, waar de voornaamste industriële ontwikkeling plaats vindt, zijn er sterke barrières door het Merwedekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Rijksweg nr 2, terwijl vrijwel onmiddellijk ten westen van deze weg een belangrijk tuinbouwcentrum met veel glascultuur begint. Naar het noorden (waar de grondslag trouwens ongunstig is) ligt het plasseengebied. De oplossing zou dus in het zuiden moeten worden gezocht. Hoewel daar het bezwaar wordt ondervonden, dat de Rijksweg nr 12 dan door de stadsbebouwing zou worden ingesloten, lijkt toch de mogelijkheid van een toekomstige latere uitbreiding in beginsel niet uitgesloten, met name aan de westzijde van het Merwedekanaal (aansluitend bij de bebouwing van Jutphaas). Deze gedachte zou dus voor nader onderzoek in aanmerking komen. Zij maakt echter de boven aanbevolen expansie van de Randstad naar buitenaf gelegen gebieden niet overbodig.

Overigens blijkt uit de grafiek van het tijdschema (afb. 65), dat de toestand voor de Utrechtse agglomeratie vooralsnog minder nijpend is dan in de andere onderdelen van de noordoostelijke vleugel. De verdere uitbreiding van de stad naar het zuiden behoeft dus eerst te worden overwogen wanneer de omstandigheden daartoe te zijner tijd werkelijk dringen.



Afb. 65

ZUIDWESTELIJKE CONURBATIE

Overeenkomstig de verkenning in hoofdstuk III (tabel III.5, blz. 55) kan de totale voor 1980 verwachte bevolking in deze conurbatie (2,8 mln) worden verdeeld in:

Maas- en Merwedesteden	1.575.000
Stedengroep 's-Gravenhage-Delft-Leiden	1.200.000

Eerstgenoemd cijfer kan op grond van de economische verkenning en mede met gebruikmaking van studies voor de uitbreidingsplannen weder worden onderverdeeld in:

Waterweg-agglomeratie	1.350.000
Merwedesteden	225.000

Bij de stedengroep 's-Gravenhage-Delft-Leiden is met het oog op de zeer nauwe onderlinge samenhang geen afzonderlijke economische verkenning voor de onderdelen uitgevoerd.

Ruimtelijk gezien (vgl. de overzichtskaart 60) ontwikkelt de zuidwestelijke vleugel van de Randstad zich om Rotterdam en 's-Gravenhage als voornaamste zwaartepunten. De agglomeratie 's-Gravenhage is bezig met Delft en Leiden tot één samenhangend complex uit te groeien. De Rotterdamse agglomeratie breidt zich in snel tempo in de richting van de zee uit en strekt zich ook landinwaarts steeds verder uit, waardoor al vrijwel een contact is ontstaan met de stedelijke complexen langs de Noord en de Merwede met Dordrecht als centrum. Langs de Hollandse IJssel is er ook enige groei van de Waterweg-agglomeratie in de richting van Gouda.

Zo vormen zich in deze zuidwestelijke conurbatie twee beheersende elementen: het ene, opgebouwd uit de steden 's-Gravenhage, Delft en Leiden, in grote lijnen evenwijdig aan de kust; het andere, bandvormig uitgroeiend langs de Nieuwe Waterweg, in grote lijnen haaks op de kust. Een der eerste opgaven in dit deel van de Randstad moet zijn, deze hoofdstructuur in het oog te houden en de beide elementen elk naar zijn aard en functie, een ruimtelijk zelfstandige ontwikkeling te geven. Beslissend hiervoor is met name het vrijhouden van een ruime strook tussen Rotterdam en Delft. Een tweede punt van groot belang in deze sector is, dat er een vrij contact blijft met het grote agrarische gebied — tevens toekomstig recreatiegebied — in het zuidwestelijke Deltagebied.

De wijze, waarop de komende groei kan worden opgenomen, zal thans voor elke agglomeratie afzonderlijk worden beschouwd.

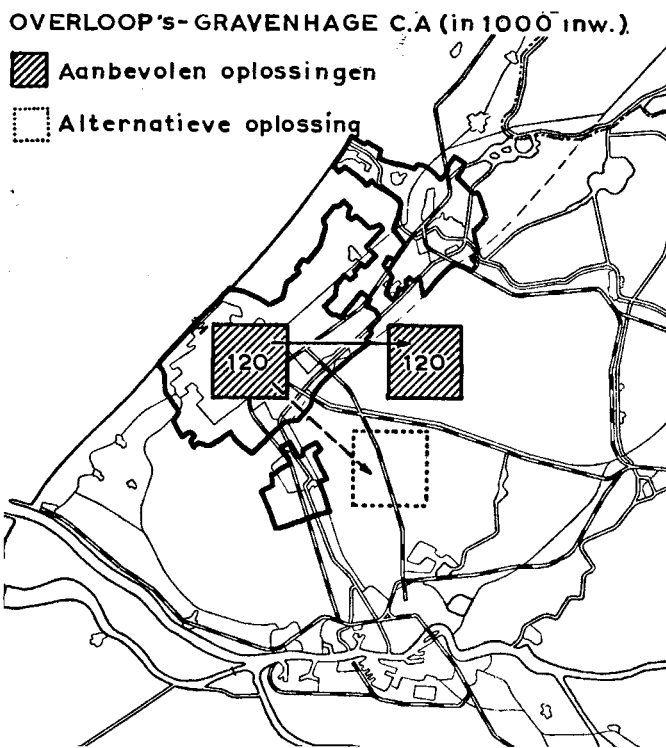
Stedengroep 's-Gravenhage-Delft-Leiden (Afb. 66). Dit complex ligt ingeklemd tussen de zee in het Westen, de glazen tuinbouwstad van het Westland in het zuiden en de bollenstreek met de waterleidingduinen en plassen in het noorden. Uitwijkmogelijkheden zijn er praktisch niet, tenzij dan naar het middengebied, dat men juist wil trachten te sparen. Daardoor is de situatie in dit gebied welhaast het moeilijkste van de gehele Randstad.

Het probleem wordt bovendien voortdurend verzwaard naarmate de concentratie van administratieve functies in het Regeringscentrum 's-Gravenhage zich blijft ontwikkelen. Terwijl de industriële

expansie in gebieden met ruimtegebrek natuurlijkerwijze wordt afgeremd, kunnen kantoren op een naar verhouding zeer kleine oppervlakte een grote toename van de werkgelegenheid blijven veroorzaken. In Londen is de ervaring geweest, dat nieuwe kantoren sinds 1948 werkgelegenheid hebben geschapen voor een bevolking van 500.000 personen, terwijl de gehele decentralisatie van industrie naar de new towns na voltooiing van deze steden slechts een bevolking van 300.000 personen zal hebben afgeleid (thans nog slechts 110.000 personen).

Voor de agglomeratie 's-Gravenhage zijn de uitbreidingsmogelijkheden reeds gezien in het desbetreffende Interimrapport en bij de voorbereiding van het streekplan Westland. Na enige vergroting van de ontworpen capaciteit onder Leidschendam staan hier de mogelijkheden vrijwel vast (vgl. de zware omranding op de afb. 66).

Het ligt dan in de lijn van de in hoofdstuk IV uiteengezette beginselen, allereerst een beroep te doen op de



Afb. 66

bijdrage van tot hetzelfde complex behorende steden als *Leiden* (met omliggende kleinere plaatsen als Voorschoten en Katwijk) en *Delft*. Deze steden zullen meer en meer moeten komen tot een nauw samenspel met de Haagse agglomeratie en zullen daarvan ook in hun uitbreidingspolitiek de consequenties dienen te trekken. In feite is dit proces reeds aan de gang. Het verdient zoveel mogelijk te worden bevorderd.

In deze gedachtengang zou men voor de periode tot $\pm$ 1980 aan Leiden c.a. een groei kunnen toedelen tot bv. 230.000 (thans 146.000) en aan Delft tot bv. 120.000 (thans 66.000). Hiermede wordt reeds een hoge wissel getrokken op de overneming van functies door deze steden. Het zal voor de gemeentebesturen een hele opgave zijn om tijdig een zozeer versterkte groei van hun steden te realiseren, daarbij inbegrepen het aanpassen van de binnensteden bij de komende taak in een zoveel groter geheel. Dit laten meegroeien van het stadshart met het hele organisme vormt een des te moeilijker taak naarmate de oude binnenstad een grotere waarde heeft als historisch en stedenbouwkundig monument. Voor Delft geldt dit zeer in het bijzonder.

Bij een dergelijke versnelde groei van Leiden c.a. en Delft wordt het overzicht van de verwachte bevolking en de opnamecapaciteit voor de gehele stedengroep als volgt:

Tabel VI.5. *Bestaande en verwachte bevolking en opnamecapaciteit in de stedengroep 's-Gravenhage-Delft-Leiden*

Steden	Bevolking ($\times 1.000$)		Capaciteit na uitbreiding ($\times 1.000$)	Overcapaciteit ($\times 1.000$)	Tekort („overloop”) ($\times 1.000$)
	1950	1980			
's-Gravenhage c.a.	669		730		
Delft	66		120		
Leiden c.a.	106		150		
Voorschoten	10		30		
Katwijk c.a.	30		50		
Totaal	881	1.200	1.080	—	120

Behalve voor 's-Gravenhage zelf zal bij deze opzet ook voor Delft praktisch wel de grens van de aaneengesloten uitgroei zijn bereikt. Het Leidse complex zou op den duur nog iets verder naar het noordoosten kunnen uitgroeien. De ontwikkelingsmogelijkheden naar het Westen worden beperkt door het militaire vliegveld Valkenburg en door de belangen van de bollenteelt, de badplaatsen (speciaal Noordwijk), het behoud van scheidende groenstroken e.d.. Voor zover hier nog armslag overblijft, zal deze als een reserve voor later dienen te worden beschouwd. Voor de periode tot 1980 zal men de cijfers wel niet hoger mogen stellen dan in de tabel is aangegeven.

Er blijft dan nog een aanzienlijk tekort over, nl. van 120.000 personen. Bij de gegeven ruimtelijke spanningen moet dit een reden zijn om de mogelijkheid van een zekere *decentralisatie van het administratieve apparaat* onder ogen te zien, met behoud uiteraard van de functie van 's-Gravenhage als Regeringscentrum. De Rijksdiensten en wat zich aan andere semi-openbare en particuliere kantoren daaromheen groepeeren vormen tezamen een der belangrijkste stuwende factoren voor de voortgaande groei van de agglomeratie (vgl. hoofdstuk III, blz. 40). Van deze instellingen heeft de Regering de Rijksdiensten zelf in de hand. Daarom zouden bij een eventuele decentralisatiepolitiek bepaalde administratieve diensten van het Rijk wellicht de eerste aanknopingspunten kunnen bieden.

Intussen zal men, ook al zou een dergelijke politiek worden gevoerd, niet kunnen verwachten dat bevolkingsgroei en opnamecapaciteit daardoor reeds tijdens de eerstkomende periode in evenwicht worden gebracht. De maatregel zou eerst op lange termijn effect kunnen krijgen.

Eventuele spreiding van Rijksinstellingen zou dus eer moeten worden gezien als een middel tot voorkoming van een nog sterkere congestie in een latere periode dan dat men er reeds thans de problemen mee zou kunnen oplossen. In dit verband dient voorts te worden bedacht dat 's-Gravenhage

niet een te eenzijdige „schrijftafelstructuur” mag hebben en een zekere mate van industrie nodig heeft voor een harmonische sociale opbouw.

In de komende periode zal dan ook in ieder geval een belangrijke „overloop” in het Haagse gebied moeten worden opgevangen.

Nu is in de opzet van tabel VI.5 reeds een zo groot mogelijk beroep gedaan èn op de ruimte in de Haagse agglomeratie èn op de opnamecapaciteit van Leiden c.a. en Delft. Steden als Gouda e.d. zullen uiteraard eveneens een aandeel krijgen in de gehele ontwikkeling, maar een afdoende oplossing belooft dit niet. Zelfs een zo spectaculair gegroeide stad als Vlaardingen heeft sinds de oorlog nog slechts een bevolking van ongeveer 20.000 inwoners opgenomen.

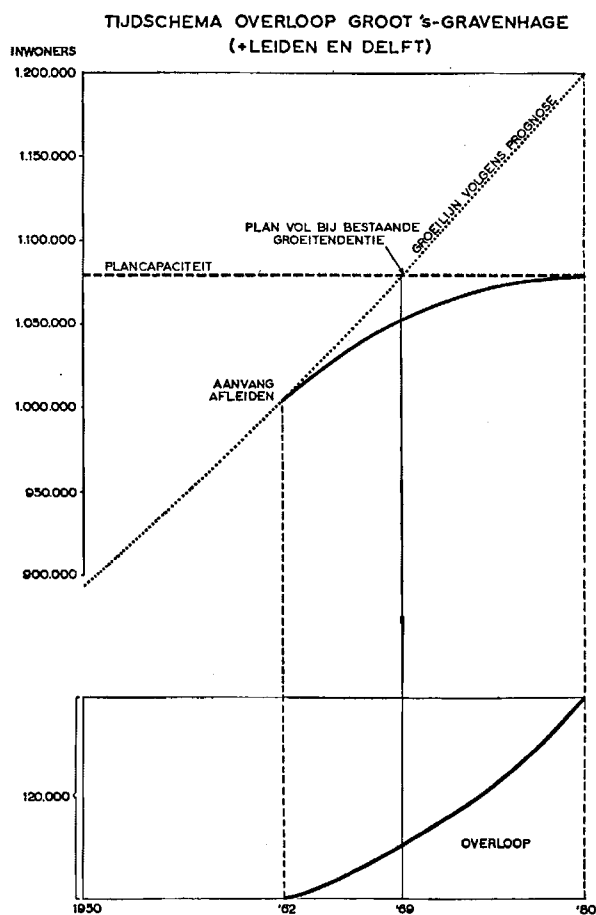
Als verdere oplossing voor het nog overblijvende tekort kan daarom slechts de stichting van een „nieuwe stad” in aanmerking komen, tenzij men de „overloop” welbewust verspreid zou willen opvangen in een aantal kleinere plaatsen. Dit laatste zou echter ongewenst zijn. Zulk een verspreiding zou sterk ingaan tegen het in hoofdstuk IV bepleite beginsel van behoorlijk grote eenheden en zou bovendien in de gegeven geografische omstandigheden noodzakelijkerwijze neerkomen op een schadelijke verbrokkeling van het middengebied.

Het verspreid onderbrengen van de „overloop” zou voorts geen recht doen aan het nauwe verband met de centrumstad. Het tekort aan capaciteit vloeit onmiddellijk voort uit specifiek Haagse problemen, met name de voorshands nog voortgaande stuwende werking van de administratieve functie. Daarnaast wordt het veroorzaakt door de inhaling van de nog bestaande ernstige woningnood en door de komende grote saneringen in de binnenstad. De eigenlijke oplossing voor het Haagse probleem kan daarom,

kwantitatief zowel als kwalitatief, slechts liggen in de stichting van een „nieuwe stad” van behoorlijk formaat, die op overeenkomstige wijze als Leiden en Delft in de ontwikkeling van de agglomeratie kan meespelen.

Met maatregelen hiervoor kan niet lang meer worden gewacht. Blijkens het tijdschema in afb. 67 zou het afleiden van de „overloop” moeten aanvangen omstreeks 1962. Deze voorstelling is echter gebaseerd op de vooruitzichten voor de gehele stedengroep, waarin dus reeds zijn verdisconteerd de zeer belangrijke bijdragen door een extra-vergroting van Leiden c.a. en Delft. Voor de Haagse agglomeratie zelf is de toestand veel ongunstiger. Hier zullen de nog beschikbare uitbreidingsterreinen binnen een beperkt aantal jaren geheel in beslag zijn genomen. Voor de gemeente 's-Gravenhage zal dit reeds in 1961 het geval zijn. Gezien de eerste lange tijd van voorbereiding is de situatie voor het opvangen van de Haagse „overloop” dus werkelijk zeer urgent.

De marge tussen behoefte en capaciteit in het Haagse gebied is zo groot, dat men aan alle kanten zijn krachten zal moeten inspannen om tijdig het nodige te bereiken. Een spoedige bouw van de „nieuwe stad” in dit gebied zal dan ook de uitbreidingen van Leiden, Delft, Gouda e.d. zeker niet in het gedrang doen komen. Voor de problemen in de agglomeratie 's-Gravenhage zelf is een onmiddellijke aanpak van de nieuwe



Afb. 67

stad nodig. Alleen zo kan de functionele taakverdeling tussen de verschillende steden ook bij de komende ontwikkeling tot haar recht worden gebracht.

Voor de plaats van de nieuwe stad is men tengevolge van de reeds vermelde inklemming van 's-Gravenhage aangewezen op het gebied aan de oostzijde van de agglomeratie. Hier zijn achtereenvolgens verschillende mogelijkheden overwogen, die aanvankelijk vrij ver uit elkaar lagen. De hoofdvraag was daarbij, of de plaats ten noorden of ten zuiden van de spoorlijn naar Utrecht zou moeten worden gekozen.

In het laatste stadium van het onderzoek is het voor beide alternatieven gekomen tot bepaalde initiatieven in de gemeentelijke sfeer. Dit heeft ertoe geleid, dat het aanvankelijk door de Provinciale Planologische Dienst van Zuidholland bestudeerde plan Pijnacker werd vervangen door het in opdracht van het gemeentebestuur van Pijnacker ontworpen plan „Reyens”. Dit plan is door de gemeenteraad van Pijnacker op 10 oktober 1957 in beginsel aanvaard. Aan het noordelijke alternatief is vorm gegeven door het plan „Wilsveen”, dat op 29 augustus 1957 in een gezamenlijk adres van de gemeentebesturen van 's-Gravenhage, Voorburg, Rijswijk, Leidschendam en Nootdorp aan het provinciaal bestuur van Zuidholland is aangeboden. Daarbij heeft men voor de bestuursrechtelijke organisatie de vorming van een „district” met toepassing van artikel 162 van de Grondwet voorgesteld.

Sindsdien hebben de jongste uitkomsten van de olie-exploitatie door de Nederlandse Aardolie Maatschappij nieuwe aspecten medegebracht. Het is nl. komen vast te staan dat zowel in het gebied Wilsveen als in dat van Reyens belangrijke aardolievelden voorkomen. De exploitatie daarvan zal gedurende een lange periode (ongeveer 70 jaren) onverenigbaar zijn met de bouw van stedelijke woonwijken ter plaatse. Beide plannen moesten diengevolge worden omgewerkt en ook in hun omvang beperkt.

De twee alternatieven zijn wat vorm en ligging betreft in hoofdlijnen aangegeven op de afb. 68 (Wilsveen) en 69 (Reyens).

Het plan *Wilsveen* strekt zich uit onder Zoetermeer, Leidschendam en Nootdorp. Het is in zijn huidige vorm berekend op $\pm$ 105.000 inwoners. Deze zullen zoveel mogelijk in de stad zelf werkgelegenheid moeten vinden (kantoren, industrie), zulks overeenkomstig het beginsel om te streven naar een zelfstandig karakter.

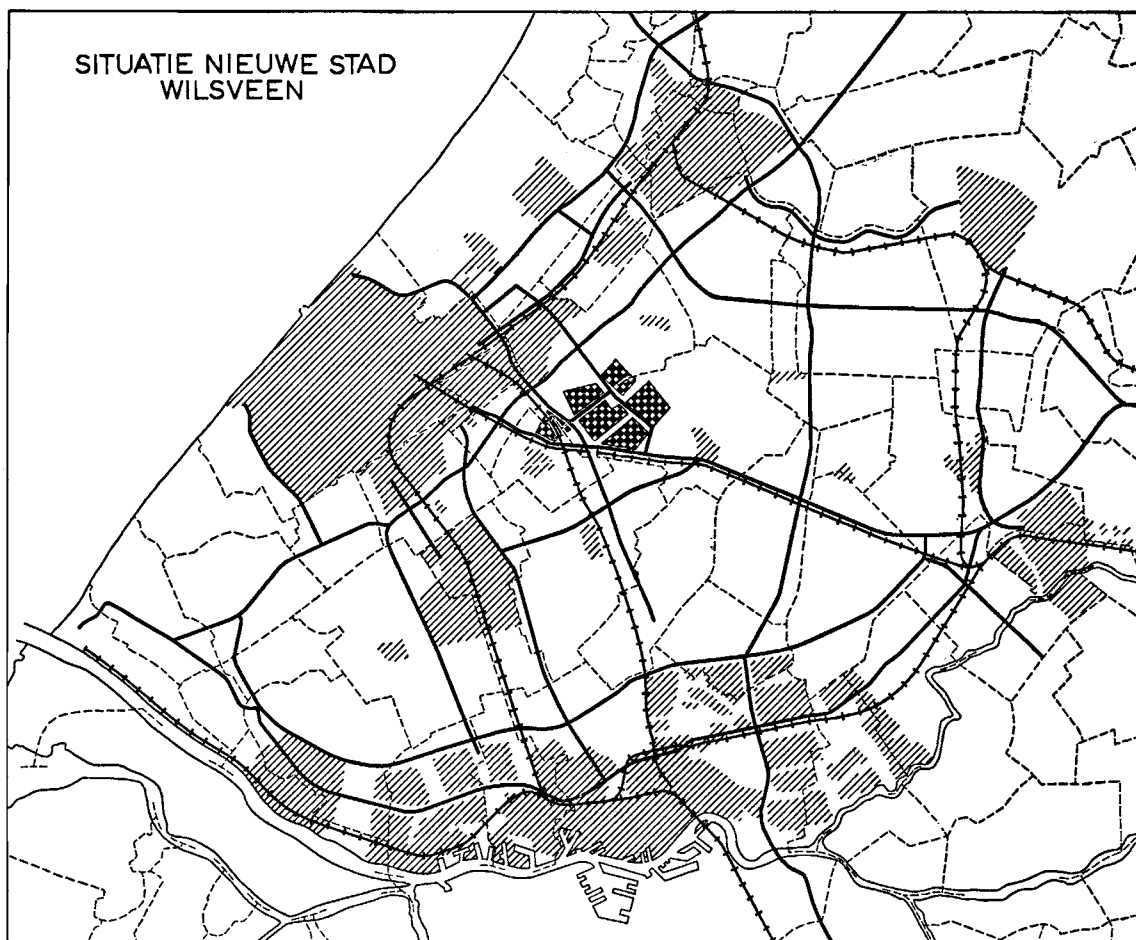
De begrenzing aan de noordoostzijde wordt bepaald door het wingebied van de olie en aan de zuidzijde door de Rijksweg nr 12 en de spoorlijn naar Utrecht. In de richting van Leidschendam en Zoetermeer is een zodanige open zone gehandhaafd, dat voor deze bebouwingskernen gelegenheid tot het ontplooiën van een eigen leven behouden blijft. De gekozen situatie is gunstig voor het opnemen van de Haagse „overloop” en minder aantrekkelijk voor Rotterdammers.

Voor de verkeersaansluitingen is gedacht aan een stopplaats in de spoorlijn naar Utrecht en aan de nodige wegverbindingen. De aansluiting op de Rijksweg nr 12 is aan de oostzijde geprojecteerd, omdat deze voornamelijk bedoeld is voor de richting Utrecht. Het woon- en werkverkeer tussen de nieuwe stad en de Haagse agglomeratie moet de Rijksweg niet belasten, maar zal op den duur worden geleid over een weg uit het hart van de stad Wilsveen, om Leidschendam heen, naar de langswegen van de agglomeratie tot en met de Bezuidenhoutseweg. In eerste instantie zal het woon-werkverkeer gebruik kunnen maken van de verlengde Landscheidingsweg.

Een industrieterrein is ontworpen in de vork tussen de Rijksweg nr 12 en de verlengde Landscheidingsweg.

Het plan *Reyens* is ontworpen onder Pijnacker en Nootdorp. Het heeft eveneens een capaciteit van $\pm$ 105.000 inwoners, terwijl ook hier het scheppen van eigen werkgelegenheid door kantoren en industrie in de bedoeling ligt. De stad zal gelegen zijn aan weerszijden van de Hofpleinspoorlijn, die volgens het plan het stadshart met een lang viaduct zal doorsnijden. Deze gemakkelijke spoorverbinding verhoogt de aantrekkelijkheid voor relaties met Rotterdam.

De nieuwe stad wordt aan de noordzijde begrensd door de — afzonderlijk te ontwikkelen — dorpsbebouwing van Nootdorp en het daarachter gelegen vliegveld Ypenburg, alsmede door de spoorbaan naar Utrecht en de Rijksweg nr 12. De oostelijke en westelijke begrenzingen worden bepaald door de verlengde Landscheidingsweg en de grenslijn van het olieterrein aan de zijde van Delft. In het zuiden sluit de stad onmiddellijk aan bij de bebouwing van Pijnacker en het daaromheen gelegen kassengebied.



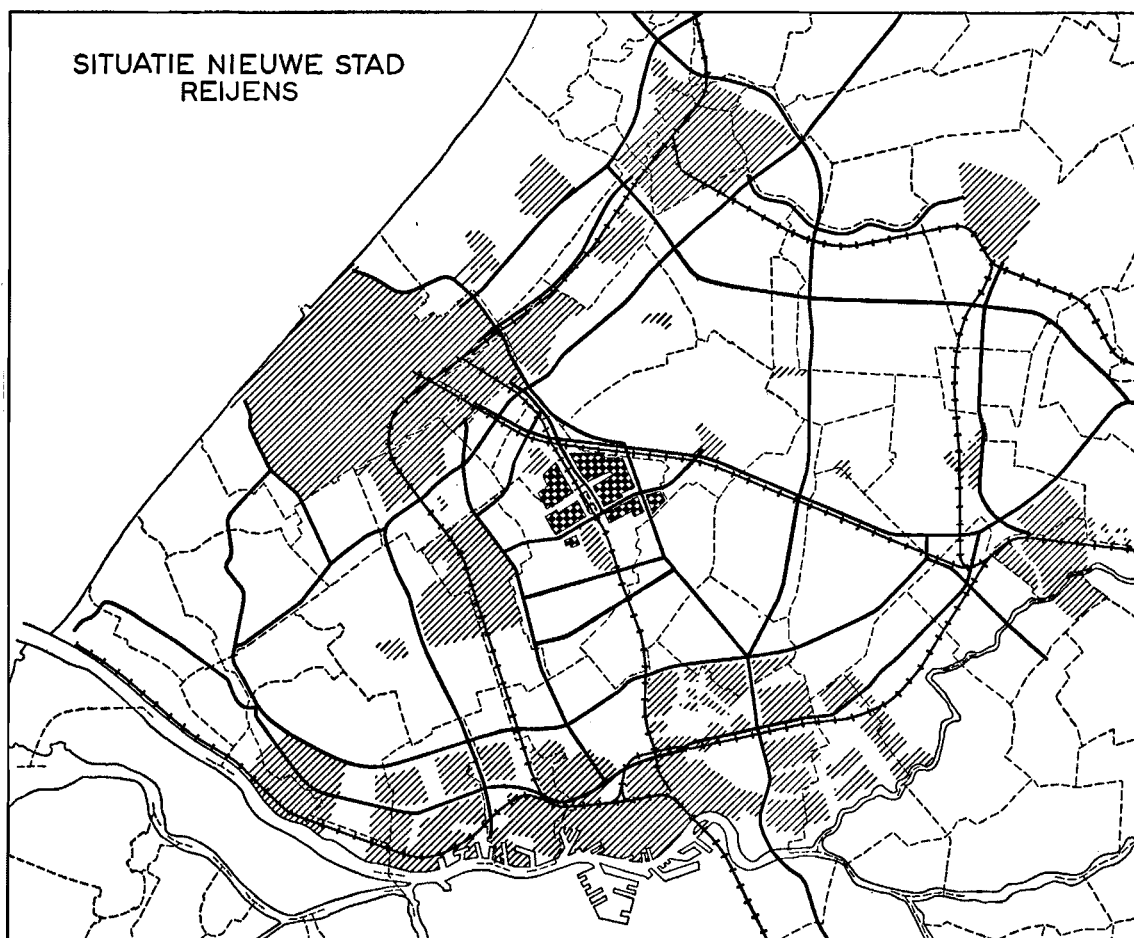
Afb. 68

Behalve over de Hofpleinspoorweg zal de stad een spoorverbinding hebben over de lijn naar Utrecht. Het wegverkeer heeft naast de Rijksweg nr 12 en de Landscheidingsweg de beschikking over een oost-west-verbinding tussen het viaduct bij Zoetermeer en de Oostpoortweg in Delft.

Het industrieterrein is gedacht bij de driehoek tussen deze wegen.

Het vraagstuk van de situatie van de nieuwe stad vormt in wezen het sluitstuk op de studie betreffende de agglomeratie 's-Gravenhage, die bij de instelling van de Commissie als een urgent punt van onderzoek aan haar is voorgelegd. In het interim-rapport ter zake (1952) is wel de noodzaak van een verdere voorziening gesteld, maar nog geen oplossing aangeduid. Thans moet de capaciteit van de te ontwikkelen opvangmogelijkheid belangrijk groter worden. Het geldt nu de stichting van een stad van groter omvang dan het huidige Delft. Ook is het verband met de structuur van de Randstad inmiddels duidelijker voor ogen komen te staan.

Tengevolge van de wijzigingen in de beide plannen en in de overige omstandigheden (oliewinning) zijn verschillende tegenstellingen, die aanvankelijk sterk spraken, belangrijk afgezwakt. Dit geldt bv. enerzijds van de ernstige aantasting van het kassengebied door het vroegere plan Pijnacker met de daaraan verbonden financiële en andere complicaties; anderzijds van de aantasting van het gave weidelandschap ten noorden van de spoorlijn naar Utrecht door het plan Wilsveen. In het ene geval is de wijziging van de situatie de oorzaak, in het andere de wijziging in het karakter van het landschap, die onvermijdelijk zal voortvloeien uit de intensieve olie-exploitatie met een dicht net van ja-knikkers, installaties voor behandeling en transport van olie, ontsluitingswegen e.d..



Afb. 69

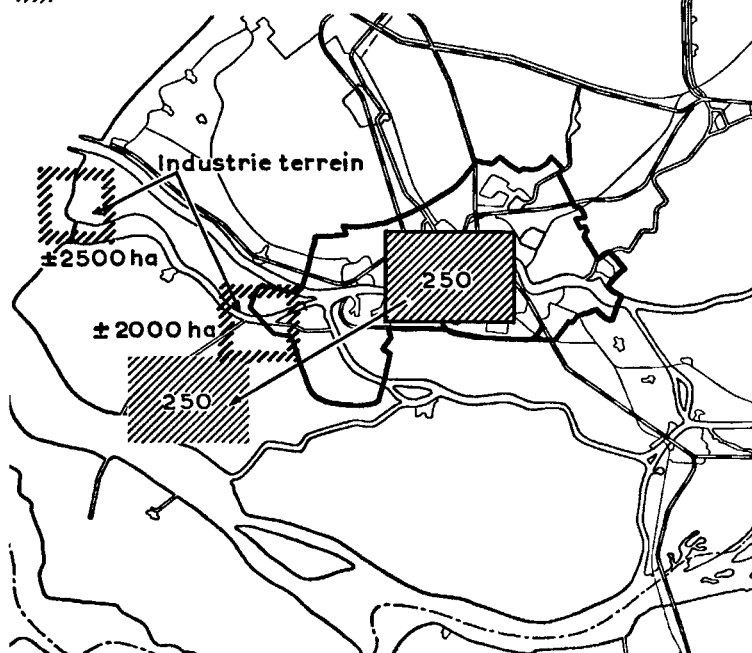
Wat de algemene ligging betreft zijn de beide plannen vrijwel elkaars spiegelbeeld geworden met als as van symmetrie de spoorlijn Den Haag-Utrecht. Voor de structuur van de Randstad heeft de noordelijke oplossing zekere voordelen. Wilsveen brengt in mindere mate dan Reyens (met het zuidelijk aangrenzende Pijnacker c.a.) een nieuwe omvangrijke kern in het spanningsveld tussen de Haagse en de Rotterdamse agglomeratie. Dit belooft betere kansen voor het streven om deze beide grote agglomeraties (elk met een formaat van $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ mln) ruimtelijk uit elkaar te houden. Wilsveen is ook minder dan Reyens op Rotterdam betrokken en zal dus minder gevaar veroorzaken om bevolking uit het waterweggebied naar het noorden te zuigen en daardoor de moeilijkheden voor de zo zeer bekleemde Haagse agglomeratie te verzwaren.

Wat de gevolgen voor de agrarische belangen betreft kan worden vastgesteld, dat het door de bestaande verspreiding van de kassen onvermijdelijk is dat het plan Reyens hierin achterstaat bij Wilsveen, waar in hoofdzaak weiland met verspreide boerderijen in het geding is. De vraag is bovendien of bij totstandkomen van een stedelijk complex van over de 100.000 inwoners in Reyens-Pijnacker op den duur toch niet de expansie zal moeten worden gezocht in de richting van het thans gespaarde kassengebied ten zuiden van Pijnacker. De botsing tussen de Haagse stadsuitbreiding en het Westland zou zich dan hier gaan herhalen. Bovendien zal het bedoelde kassengebied ten zuiden van Pijnacker zelf ook uitbreidingsmogelijkheid moeten behouden.

Uit een oogpunt van stedenbouwkundige vormgeving is het plan Reyens ontworpen in het beste gebied, dat daarvoor ten zuiden van de spoorweg te vinden is. Het is echter nogal nauw ingesloten en er zijn ook meer belemmerende elementen dan in het gebied ten noorden van de spoorweg. Daar is men

OVERLOOP ROTTERDAM C.A. (In 1000 inw.)

/// Nader te localiseren oplossing



Afb. 70

vrij om een plan op te zetten dat een gaaf geheel belooft naar moderne stedenbouwkundige principes. De tegenkant hiervan is, dat wanneer het gebied ten zuiden van de spoorbaan vrij blijft van stedelijke ontwikkeling, daar het volle accent kan worden gegeven aan de verdere uitgroei van het belangrijke tuinbouwcentrum dat zich in de omgeving van Pijnacker aan het vormen is.

De bestuurlijke oplossing bij keuze van Wilsveen kan tamelijk eenvoudig zijn omdat alleen maar landelijk gebied in het geding is. Een gunstige omstandigheid is dat de gehele Haagse agglomeratie — voor de „overloop” waarvan de stad bedoeld is — positief staat ten opzichte van het denkbeeld. Bij het plan Reyens is dit laatste niet het geval. Daar is de regeling bovendien minder eenvoud-

dig omdat er een reeds vrij belangrijke bebouwde kern bij betrokken is, terwijl ook de verhouding met Delft (en wellicht met Rotterdam) onder het oog zou moeten worden gezien.

Al zijn dus de beide plannen in verschillend opzicht dicht bij elkaar gekomen, het geheel van de overwegingen tendeeft niettemin ten gunste van Wilsveen ¹⁾.

Maas- en Merwedesteden. Bij de Rotterdamse agglomeratie is de toestand zo dynamisch, dat er moeilijk een grondslag te vinden is voor een aanduiding op de kaart, die gelijkwaardig zou zijn met die voor de andere agglomeraties. Niet alleen moeten hier nog belangrijk grotere stedelijke wooncomplexen worden geschapen dan waarvoor tot dusver omlijnde plannen bestaan, maar in het bijzonder levert hier ook de voorziening in haven- en industrieterreinen aan diep vaarwater nieuwe omvangrijke problemen op. De gehele ontwikkeling neemt bovendien zulk een omvang aan, dat het nodig is thans reeds aan uitwijkmogelijkheden te denken.

Met het oog hierop geeft de overzichtskaart voorshands slechts de uitbreiding van het Rotterdamse complex aan, waarover de gedachten thans ongeveer vast staan. De in hoofdstuk V geraamde behoefte aan haven- en industrieterrein (die bij de andere agglomeraties in de globale uitbreiding van het geheel is opgenomen) is hierin voor wat betreft de terreinen aan diep vaarwater nog in genen dele gedekt.

Wat de Merwedesteden betreft is voor Dordrecht een omvang aangegeven, die vooreerst een belangrijke opgave betekent. Naar het zuidoosten blijft echter voor later nog een verdere groeimogelijkheid over.

De bij deze opzet behorende cijfers betreffende bevolking en opnamecapaciteit zijn samengevat in tabel VI.6.

¹⁾ De leden van Gedeputeerde Staten van Zuidholland, die deel uitmaken van de Commissie, menen dat deze uitspraak prematuur is, omdat zij de beschikbare gegevens nog onvoldoende achten.

Tabel VI.6. Bestaande en verwachte bevolking en opnamecapaciteit van de Maas- en Merwedesteden

Agglomeratie	Bevolking ($\times 1.000$)		Capaciteit na uitbreiding ($\times 1.000$)	Overcapaciteit ($\times 1.000$)	Tekort („overloop”) ($\times 1.000$)
	1950	1980			
Rotterdam	870	1.350	1.100	—	250
Merwedesteden	150	225	250	25	—

Agglomeratie Rotterdam (Afb. 70). Het tekort aan capaciteit is voor de agglomeratie aan de Nieuwe Waterweg het grootst van alle agglomeraties in de Randstad, nl. 250.000 ¹⁾.

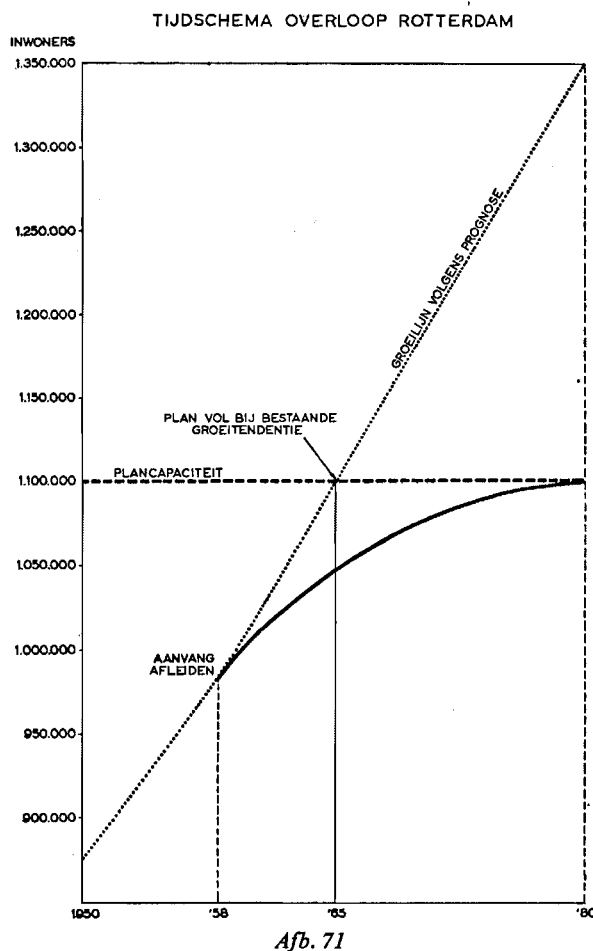
Het tijdschema voor het opvangen van deze „overloop” is te zien op de afb. 71. Waar de „overloop” zal moeten worden ondergebracht, is sterk afhankelijk van de plaatsen waar de uitbreiding van de haven- en industriegebieden, met name aan diep vaarwater, haar beslag zal krijgen.

Zoals in hoofdstuk V (blz. 84) werd vermeld, zal een belangrijke oppervlakte nodig zijn aan de mond van de Waterweg. Deze sprong naar de kop van Rozenburg moet met het oog op de moderne tendenties in het zeetransport van massagoed op korte termijn worden begonnen. In feite is hij reeds ingeleid door de plannen voor de vierde petroleumhaven onmiddellijk ten oosten van „de Beer” (sindsdien opgenomen in het project „Europoort”).

Welke behoefte aan woonbebouwing daarmee op den duur gepaard zal gaan, zal met name worden beïnvloed door de wijze van gebruik van de hier gelegen terreinen: alleen als opslag- en overslagterrein of ook voor de vestiging van zware industrie zoals hoogovens en staalbedrijven en wat zich daaromheen groepeerst.

In hoofdstuk V is verder melding gemaakt van de verschillende denkbeelden die in studie zijn voor de voorziening in andere industriegebieden aan diep vaarwater in de nabijheid van de Nieuwe Waterweg. Eerst wanneer in dit opzicht de hoofdlijnen voor de toekomstige ontwikkeling zijn aangegeven, zal het mogelijk zijn in samenhang daarmee de oplossingen voor de nieuwe woongebieden te bezien. In dit rapport kunnen daarom de vraagstukken van de Rotterdamse „overloop” niet volledig worden behandeld. Vandaar, dat ook de plaats voor het opvangen van de tekortkomende capaciteit aan woonbebouwing niet anders dan in zeer grote trekken kan worden aangeduid. Dit zou kunnen geschieden in de geest van afb. 70, die de „overloop” in algemene zin lokaliseert aan de zuidwestzijde, en wel in de omgeving van het Haringvliet.

Nader onderzoek zal moeten leren, in hoever een deel van de nog vereiste capaciteit aan de oostzijde van Rotterdam moet worden gevonden. De gemeente Rotterdam acht dit nodig met het



¹⁾ Een nadere — stellig maximale — raming van de gemeente Rotterdam stelt de in 1980 te verwachten bevolking voor de Maas- en Merwedesteden op 1,7 mln in plaats van op 1,575 mln, waardoor de „overloop” dienovereenkomstig zou stijgen.

oog op de werkgelegenheid in de binnenstad. Daartegenover staat dat een al te ver doordringen van de Waterwegagglomeratie in de richting van Gouda gevaren heeft uit het oogpunt van het aaneengroeien van de ring Rotterdam-Leiden-'s-Gravenhage (vgl. hoofdstuk IV, blz. 67). Hier is grote voorzichtigheid geboden. Nagegaan zou dienen te worden in hoever de oplossing zou kunnen liggen in de te verwachten interne verschuivingen in de Rotterdamse agglomeratie na het gereed komen van de nieuwe wooncentra in het zuidwestelijk gebied of ook in een gebruik van de overcapaciteit van de agglomeratie Dordrecht.

Merwedesteden. Voor deze stedengroep wordt een overcapaciteit geraamd van 25.000 inwoners. De ruimtelijke mogelijkheden zijn daarmee nog niet geheel uitgeput, al betreft het naar verhouding geen grote getallen. Met name zou men kunnen overwegen een stad als Gorinchem nog wat meer ontwikkeling te geven. De situatie van deze stad is echter moeilijk, daar zij wordt ingeklemd door kanalen en wegen, terwijl het meest in aanmerking komende uitbreidingsgebied (aan de oostzijde) in een andere provincie ligt. Verlegging van de provinciale grens zou hier wel een voorwaarde zijn.

De op de overzichtskaart 60 aangegeven capaciteit van 250.000 inwoners voor de gehele stedengroep berust op een vrij grote uitbreiding van het complex Dordrecht naar het noorden. Tegen deze oplossing pleit, dat zij een verdere belangrijke stap betekent naar het samengroeien van Dordrecht en Rotterdam. Voor Dordrecht zelf ligt zij echter wel voor de hand, omdat men moet trachten de thans afstervende city van deze stad bij de komende uitgroei van het geheel te omringen door woon- en werkgebieden. Een stadsdeel van behoorlijk formaat onder Zwijndrecht, evenals onder Papendrecht, is daarvoor nodig. In deze gehele samenhang dient dan het stadshart te worden gereconstrueerd en door betere verbindingen ook voor de noordelijke wijken toegankelijk te worden gemaakt.

Wordt aldus ter wille van een harmonisch opgebouwde stad Dordrecht een sterke uitbreiding van Zwijndrecht naar het noorden aanvaard, dan zal het dubbel nodig zijn de laatste vrije ruimte tussen deze wijk en Rotterdam — nl. die benoorden Rijksweg 15 — zorgvuldig in stand te houden. De wijk onder Zwijndrecht zelf zou, gezien de afstand en de verhoudingen, zeer wel in de compensatie van de Rotterdamse „overloop” kunnen worden betrokken. Dit vermindert dan de urgentie van een verdere uitbreiding van Rotterdam naar het oosten (richting Gouda).

HOOFDSTUK VII. NATUURBESCHERMING, RECREATIE, VREEMDELINGENVERKEER

1. LANDSCHAPS- EN STEDESCHOON; NATUURBESCHERMING

Ondanks alle verschillen, die er tussen deze aspecten bestaan, zijn er toch voldoende punten van overeenkomst om behandeling ervan in één paragraaf te rechtvaardigen. Zij liggen met name in de drijfveren tot het behoud van de schoonheid van stad en land en van natuur- en cultuurmonumenten, alsook in de betekenis van deze elementen voor de samenleving. Soms zijn de motieven voor hun bescherming juist aan dit belang voor de gemeenschap ontleend; stellig spelen echter ook individuele drijfveren een rol.

In ieder mens leeft een behoefte aan schoonheid, die hij in overeenstemming met zijn eigen aanleg zoekt te bevredigen. De zorg voor de ruimtelijke ontwikkeling dient daartoe bij te dragen; enerzijds door het scheppen van schoonheidswaarden bij hetgeen nieuw tot stand gebracht wordt, anderzijds door bescherming van de monumenten van natuur en cultuur, die ons uit het verleden zijn overgeleverd. Daarnaast is ook de eerbied voor het leven bij de natuurbescherming in het geding.

Het *landschapsbeeld* in het Westen des Lands is in grote hoofdzaak door de mens gevormd.

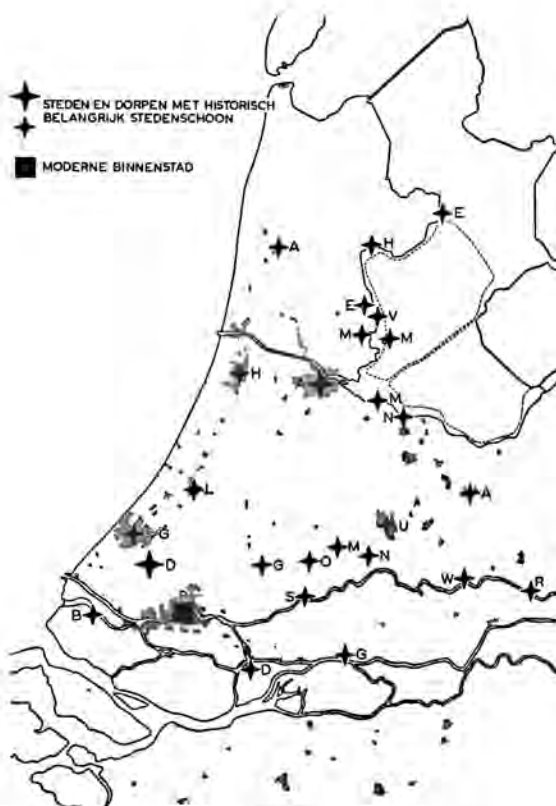
De westelijke provincies bezaten reeds vroeg, als een van de pijlers waarop de economische opbouw steunde, een intensief agrarisch grondgebruik. Terwijl in vele andere delen van ons land het landschap in de laatste halve eeuw door ontginningen ingrijpend is veranderd, kan dat voor grote delen van het Westen niet gezegd worden. Het typische landschap van Holland en een belangrijk stuk van Utrecht is vanouds een cultuurlandschap; open polderland met steden aan de horizon, nu zo goed als reeds eeuwen geleden. Natuurgebieden — in de zin van gebieden waarvan het aanzien meer het stempel draagt van de vrije krachten van de natuur dan van de werking van de mens — blijven beperkt tot de kuststrook, de wateren en oeverlanden, het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug.

Dit wijde polderland is ook om zijn landschappelijk schoon een waardevol bezit. Zijn karakter als cultuurlandschap brengt echter mee, dat het zich tezamen met het agrarische bedrijf moet blijven ontwikkelen. Ook in het verleden is dit steeds geschied, maar toch zullen de problemen zich in de komende periode in zover anders aandienen, dat nu in sterkere mate en op grotere schaal moet worden gerekend met rationaliserende tendenties in de landbouw. Deze zullen zich openbaren in de kavelvormen en het wegensstelsel en zullen ook de bedrijfsgebouwen niet onberoerd laten.

Bij dit proces zal men de functie van het polderland ten opzichte van de Randstad Holland goed in het oog dienen te houden. Juist ook gezien de sterke verstedelijking zal het agrarische gebied met inachtneming van zijn produktievermogen niettemin een maximale bijdrage moeten leveren aan het landschapsschoon en, in verband daarmee, aan de recreatie. Er zijn gebieden die om hun schoonheid en ligging in dit opzicht speciale zorg verdienen.

Een bijzonder element in het Hollandse polderland — tevens een aanwijzing voor het nauwe verband tussen landschapsschoon en cultuurmonumenten — vormen de windmolens. Hun aantal is bij het voortgaan van de moderne technische ontwikkeling reeds zeer sterk teruggelopen; de overgebleven molens worden meer en meer uitgeschakeld bij de modernisering van het agrarische bedrijf. Uiteraard kan men van de landbouw niet verlangen onnodige lasten op zich te nemen voor het in stand houden van een technisch verouderd hulpmiddel. De historische en schoonheidswaarde, alsmede de wens tot het behoud van een reserve voor buitengewone omstandigheden, kunnen echter voor de overheid aanleiding zijn althans een aantal molens voor verval of sloping te behoeden. Ten dele geschiedt dit reeds; zo is o.a. het behoud verzekerd van het molencomplex bij Kinderdijk, dat als een nationaal cultuurmonument is te beschouwen.

Aan *stedeschoon* en *stedelijke monumenten* heeft het voorgeslacht ons juist in het Westen een rijke erfenis achtergelaten. Zowel de grote steden als de middelgrote en tal van kleine stadjes dragen daartoe elk op hun wijze bij: de binnenstad van Amsterdam, de historische kern van Delft, stadjes als Oude-water en Nieuwpoort zijn daarvan slechts enkele typerende voorbeelden. Onze tijd heeft hieraan menig voorbeeld van nieuw stadsschoon toegevoegd en in de allerlaatste jaren zet Rotterdam zijn verwoeste centrum om in de modernste binnenstad van Europa.



Afb. 72

De plaatsen in het Westen, die uit een oogpunt van historisch stadsschoon van het meeste belang zijn, staan op de afb. 72 aangeduid. Hieronder vallen verscheiden steden, waarvan het centrum meer of minder ingrijpende wijzigingen zal moeten ondergaan om te kunnen meegroeien met de komende ontwikkeling van de Randstad. Grote zorg zal daarbij vereist zijn. In dit opzicht gaan de overwegingen van monumentenzorg samen met die van het vreemdelingenverkeer. Hierboven werd reeds vermeld dat een overwegend deel van het vreemdelingenbezoek juist op de steden is gericht.

Aan de andere kant zal men de belangen van de monumentenzorg bij de reconstructie van binnensteden meer op het gehele beeld moeten betrekken dan op elk afzonderlijk bouwwerk. Het reconstructieplan moet in de eerste plaats een stedenbouwkundig gaaf plan zijn, dat het oude stadshart de mogelijkheid biedt om ook onder nieuwe omstandigheden een waardige functie te vervullen. Behoud en vernieuwing zullen hierbij hand in hand moeten gaan.

De natuurbescherming dient de belangen van wetenschap en recreatie. Veelal lopen deze belangen parallel; in bepaalde gevallen zijn zij echter tegenstrijdig en moet dus een keuze worden gedaan. In deze paragraaf zijn speciaal de wetenschappelijke

aspecten aan de orde. De recreatieve komen hierna ter sprake.

De wetenschappelijke betekenis van de natuurbescherming is hierin gelegen, dat zij de veldbioloog het object van zijn onderzoek, inclusief het natuurlijke milieu daarvan, verschaft. Hoewel dit — in de regel zuiver wetenschappelijk — onderzoek de natuurbescherming reeds zou kunnen rechtvaardigen, is het onderzoek in de vrije natuur van zoveel nut gebleken voor de toegepaste natuurwetenschappen dat ook hierin een rechtvaardigingsgrond is gelegen.

Het is duidelijk, dat het aantal natuurwetenschappelijk belangrijke terreinen groter zal moeten zijn naarmate er meer landschapstypen voorkomen. In Nederland is de verscheidenheid in landschapstypen groot; zij omvat in het westelijke (holocene) deel een deltagebied van drie grote rivieren met het best ontwikkelde dungebied van West-Europa, met een unieke zoetwatergetijdendelta, met uitgestrekte zilte tot brakke slikken, schorren en begroeide zandvlakten die als geheel nergens in Europa een equivalent vinden en met grote laagveenmoerassen, die heden ten dage eveneens (althans in West- en Midden-Europa) uniek zijn.

In de drie provincies, die het Westen des Lands vormen, resulteert deze verscheidenheid voor de natuurwetenschap in de wens tot behoud van representatieve gedeelten van de kalkarme en kalkrijke duinen (inclusief de bossen van de binnenduintrand), van de laagveenplassen en moerassen, van de broek- en blauwgraslanden, van de schorren, slikken en wadden, van de bossen en heiden, van de beekdalen, rivierduintjes en vloedbossen. Deze vrij lange opsomming zou de indruk kunnen wekken dat het gaat om zeer grote oppervlakten in het Westen des Lands. In feite betreft het evenwel naar schatting:

5.000 ha duinen

4.000 „ bossen en heiden

2.500 „ schorren, slikken en wadden

1.500 „ laagveenplassen en -moerassen, broek- en blauwgraslanden, beek- en rivierdalen en vloedbossen.

13.000 ha totaal.

Van deze 13.000 ha liggen ongeveer 4.000 ha op Texel; de resterende 9.000 ha maken ongeveer 1,5% uit van de totale oppervlakte van het Westen des Lands. Grote delen daarvan komen voor recreatie in aanmerking (men denke bv. aan de Kennemerduinen met een oppervlakte van 1.200 ha en het Goois natuureservaat ter grootte van 1.800 ha); een ander deel wordt gebruikt als militair oefenterrein (Leusderheide, 800 ha). De hierboven genoemde vierde categorie: moerassen, plassen etc. leent zich in het algemeen niet voor ander dan wetenschappelijk gebruik; mede hierdoor behoren deze natuurmonumenten vermoedelijk tot de meest bedreigde in West-Nederland.

De uit natuurwetenschappelijk oogpunt belangrijke terreinen, waarvan reeds nu bekend is dat een recreatieve bestemming onverenigbaar is met die van natuureservaat ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek, zijn aangeduid op afb. 73.

Bij het bepalen van wat buiten de steden nu nog aan monumenten, van natuur zowel als van cultuur, bewaard is gebleven heeft het toeval een grote rol gespeeld. Thans is echter, vooral in een gebied met een dermate intensief grondgebruik als het Westen des Lands, nog slechts zo weinig overgebleven dat ieder verder verlies als ernstig kan worden beschouwd en zelfs soms een unicum kan betreffen, waardoor de betreffende soort geheel verdwijnt. Een diepgaand inzicht in de plaats, die een bepaald object in het geheel inneemt, is nodig om bij een planologische afweging de nodige argumenten te kunnen verschaffen. Als voorbeeld moge genoemd worden de bedreiging van enige vogelbroedplaatsen, waarvan de betekenis slechts kan worden vastgesteld wanneer de gevolgen van een eventueel verdwijnen van deze natuurmonumenten zijn bepaald. Pas dan is het mogelijk, klemmende argumenten tot behoud van bestaande of tot het creëren van nieuwe broedgelegenheden te stellen tegenover de eisen van daarmede strijdige actieve vormen van grondgebruik. Bewerking van meer feitenmateriaal is in dit verband urgent.

2. RECREATIE EN VREEMDELINGENVERKEER

Het is niet nodig het belang van ontspanning in de vrije natuur nog te onderstrepen. Recreatie is meer dan een tijdverdrijf. Zij behoort tot de volle ontplooiing van het mens-zijn en is een voorwaarde voor het behoud van de arbeidsproductiviteit in de moderne samenleving.

De omstandigheden in het Westen des Lands maken het niet gemakkelijk hiervoor een goede oplossing te vinden. Het recreatievraagstuk in dit landsdeel zou al moeilijk zijn als men daar alleen met de bevolking van de Randstad Holland te maken had. Maar ook op het gebied van de recreatie doet zich de concentratie van functies voor, die het kenmerk van het gehele Westen is ¹⁾. De eigen bevolking van het gebied heeft een bijzonder sterke behoefte aan openluchtrecreatie omdat zij in overwegende mate in grote steden woont. Daarnaast is het Westen een gezocht ontspanningsgebied voor de bewoners van Overig Nederland (strand en duinen, bollenvelden, de steden, enz.), terwijl in de derde plaats ook het internationale toerisme uit de omringende landen hand over hand toeneemt.

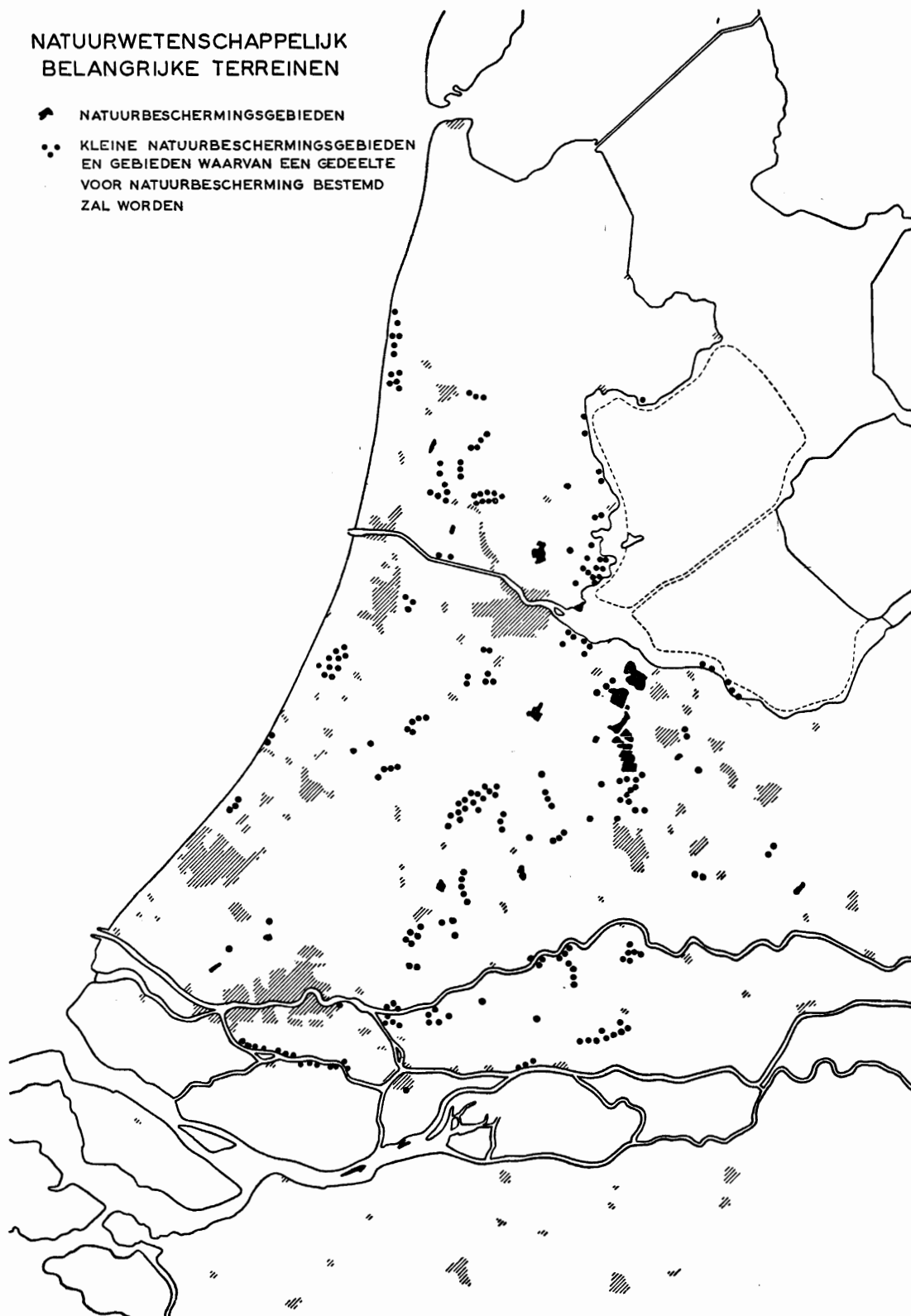
Bij de hier beschouwde recreatie kan men onderscheid maken tussen de dagelijkse ontspanning en de dag-, weekend- en vakantierecreatie. De dagelijkse ontspanning (de ontspanning in de open lucht na de dagelijkse bezigheden) blijft hier verder buiten beschouwing: deze wordt *in of dicht bij de woonplaats* genoten en hoort daarom geheel in de stedelijke sfeer. Wel is het wenselijk in verband met deze vorm van ontspanning te wijzen op het belang van betere recreatieve mogelijkheden in en onmiddellijk bij de grote agglomeraties.

Ook de randontwikkeling van de stad is hierbij een voornaam punt. Terwijl voor het agrarisch bedrijf in de randzone een zo groot mogelijke beperking van de aanrakingsvlakken tussen stadsbebouwing en landelijk gebied gewenst is (vgl. hoofdstuk V, blz. 80), is deze aanraking juist bevorderlijk voor een goed contact van de stedeling met de vrije natuur. In moderne studies over de stedelijke ontwikkeling in groter verband wordt dan ook dit in elkaar doordringen van stad en land als een voornaam punt naar voren gebracht. Het bekende plan voor Groot-Kopenhagen is geheel op deze visie gebaseerd.

¹⁾ Voor meer uitvoerige toelichting zie men de studienota die bij het bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan ter inzage is.

NATUURWETENSCHAPPELIJK BELANGRIJKE TERREINEN

- NATUURBESCHERMINGSGEBIEDEN
- KLEINE NATUURBESCHERMINGSGEBIEDEN
EN GEBIEDEN WAARVAN EEN GEDEELTE
VOOR NATUURBESCHERMING BESTEMD
ZAL WORDEN



Afb. 73

Bij de recreatie *buiten de woonplaats* stijgt de „actieradius” in het algemeen met de beschikbare tijd, zodat men telkens wijdere gebieden bestrijkt. Intussen worden de indelingen, die men hier zou kunnen maken, meer en meer door de snellere treinverbindingen en vooral door de motorisering doorbroken. Reeds thans vinden regelmatig dagtochten plaats uit Nederland tot vrij ver in de omringende landen en omgekeerd uit België, Duitsland en Frankrijk naar ons land.

Met de stijgende „auto-dichtheid” neemt het aantal recreatiezoekenden, waaronder vakantie-gangers, met een motorisch vervoermiddel toe. Blijkens de vakantie-enquête 1954 van het Centraal Bureau voor de Statistiek ¹⁾ steeg het percentage vakantiegangers per auto of motor in de periode 1947-1954 van 13 % tot 23 %. Voor 1980 zal men bij de vakantiegangers het cijfer wel op rond 50 % mogen stellen; voor de dagtochten zal het nog hoger zijn. Men dient dus in het algemeen met de mogelijkheid van verplaatsing over toenemende afstanden te rekenen. Verdere popularisering van het luchtverkeer zal hieraan nog geheel nieuwe aspecten kunnen toevoegen.

Behalve de actieradius neemt ook het aantal deelnemers aan de recreatieve trek toe. Dit ziet men zowel in Nederland als in het buitenland. Naast de verbetering van de verkeersmiddelen werken allerlei factoren daartoe mee, zoals de verhoogde welvaart, de uitbreiding van de vrije tijd, de betaalde vakanties, en vooral ook de voortgaande verstedelijking.

Het gevolg van een en ander is, dat men ook bij de recreatie — en met name bij de vakantiebesteding — een vergroting van de afstanden ziet optreden, die zich in de toekomst nog sterker zal doen gevoelen. De jaren na de oorlog hebben reeds in toenemende mate laten zien hoeveel wijder de kring moet worden getrokken waarbinnen zich de recreatieve trek afspeelt. Binnen dagbereik voor gemotoriseerd toeristisch verkeer liggen aantrekkelijke gebieden in Noordbrabant en België, op de Veluwe en verder in het oosten en noordoosten (vgl. afb. 74). Voltooiing van het net van autowegen zal er veel toe bijdragen om deze gebieden nog meer in het recreatiebeeld van het Westen op te nemen.

Het verschijnsel doet zich echter in beide richtingen voor. Steeds groter aantallen Nederlandse vakantiegangers vinden hun weg naar gebieden in het buitenland, maar omgekeerd neemt ook het buitenlands toeristenbezoek aan Nederland voortdurend toe. De in ons land aanwezige natuurlijke mogelijkheden, gevoegd bij zijn ligging in Europa, kunnen in de toekomst dit vreemdelingenbezoek nog verder doen stijgen.

Het opkomen van deze functie betekent een gevoelige verzwaring van de problemen juist in het Westen des Lands. Volgens de gegevens van de overnachtingen in hotels in het seizoen is bijna 2/3 van de buitenlandse toeristenstroom op het Westen (inclusief alle Noordzeebadplaatsen) gericht. Voor het dagbezoek zijn geen nauwkeurige gegevens bekend, maar de waarnemingen wijzen er op dat het accent daarbij ten minste even sterk op het Westen valt. Toch zal Nederland ook deze functie moeten aanvaarden en ontwikkelen. Zij ligt opgesloten in de geografische omstandigheden en zij kan bovendien een belangrijke post op de betalingsbalans opleveren.

Wat het bezoek in het Westen uit Overig Nederland betreft zijn de verhoudingen ongeveer dezelfde. In het nationale geheel is het nodig, dat het Westen des Lands zijn recreatieve functie ook voor de overige delen van het eigen land zo goed mogelijk kan vervullen. Dit is tegelijkertijd een steun voor de betalings-



Afb. 74

¹⁾ Enquête naar de vakantiebesteding van de Nederlandse bevolking in 1954. Utrecht, 1956. Centraal bureau voor de Statistiek.

balans, daar het een besteding van buitenlandse deviezen voor toeristische doeleinden ten dele kan vervangen.

Wanneer men dus de ruimtelijke aspecten van de recreatie in het Westen des Lands voor de komende periode overziet, zal men de behoeften van de eigen bevolking in dit landsdeel steeds moeten aanvullen met die van het inkomende bezoek uit Overig Nederland en uit het buitenland; dit laatste in sterk toenemende mate. Omgekeerd kunnen voor de bevolking in het Westen tamelijk wijde gebieden daarbuiten mede in de beschouwing worden betrokken, al dient hier te worden bedacht dat tijd en geld voor grote groepen toch tot een beperking zullen dringen.

Een volledige *balans van de in- en uitgaande stromen* is niet te geven omdat met name van het dagbezoek te weinig bekend is. Wel kan een benadering worden beproefd met behulp van de vakantietrek.

Volgens de vakantie-enquête 1954 trokken uit het Westen weg naar vakantiegebieden in Overig Nederland rond 900.000 vakantiegangers en naar het buitenland rond 500.000, tezamen dus 1,4 mln. Uit Overig Nederland kwamen naar het Westen rond 500.000 vakantiegangers, terwijl in het seizoen 1,6 mln overnachtingen van buitenlanders werden geboekt, waarvan ruim 2/3 in het Westen. Dit zou een aantal van stel 400.000 vakantiegangers kunnen vertegenwoordigen. De inkomende stroom bedroeg dus rond 0,9 mln. Dit levert een „vertreksaldo” van rond 0,5 mln.

Niettemin is de druk op het Westen aanzienlijk. Het aantal vakantiegangers is daar thans reeds van een orde van 2,3 mln, nl.:

Nederlandse vakantiegangers

a. uit in de vakantie-enquête gelokaliseerde gebieden in:	
het Westen	800.000
Overig Nederland (zie boven)	500.000
b. uit in de vakantie-enquête niet gelokaliseerde gebieden naar het Westen (schatting)	600.000
Buitenlanders (zie boven)	400.000

Totaal rond 2.300.000.

Voor 1980 zou men naar schatting op een toeneming van het aantal Nederlandse vakantiegangers in het Westen tot een orde van 3,3 mln kunnen rekenen, waarbij een stijging is aangenomen met het oog op de hier werkzame sociale, economische en technische tendenties. Voor het buitenlands bezoek is een verdrievoudigd cijfer zeker niet buiten verhouding, wanneer men bedenkt dat het indexcijfer van de buitenlandse overnachtingen in Nederland (1950 = 100) in 1953 reeds 185 bedroeg. Dit leidt in 1980 tot rond 6 mln overnachtingen in Nederland (waarvan 2/3 in het Westen) of rond 1.200.000 buitenlandse vakantiegangers in het Westen. Betreft men het totaalcijfer van 3,3 mln + 1,2 mln of 4,5 mln binnen- en buitenlandse vakantiegangers in het Westen op de drukste week (volgens de enquête de eerste week van augustus) dan wordt in die week een cijfer van ongeveer 0,9 à 1 mln per dag aanwezige vakantiegangers verkregen.

Daarboven komt het dagbezoek uit Overig Nederland en uit het buitenland. De ervaring leert, dat dit op topdagen reeds zeer aanzienlijk is en door de verbeterde verkeersmiddelen nog steeds toeneemt. Er zijn echter geen betrouwbare cijfers over deze dagtrek beschikbaar, zodat een raming niet verantwoord lijkt. Wel kan men met het oog op het dagbezoek het evengenoemde cijfer van 0,9 à 1 mln van 1980 veilig op 1 mln afronden.

Dit van buiten inkomende aantal moet worden opgenomen boven het aantal *recreatiezoekenden uit het Westen zelf*.

Over dit laatste is langzamerhand langs verschillende wegen een vrij betrouwbare indruk ontstaan. De vroegere onderzoeken in enkele grote steden en de in 1956 door de Rijksdienst voor het Nationale Plan in samenwerking met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Zaandam en Hilversum uitgevoerde steekproef-enquête naar de weekend-besteding wijzen erop dat een kwart tot een derde van de stadsbewoners op mooie zondagen naar buiten trekt. Tengevolge van de bijzonder slechte zomer in 1956 lagen de cijfers van de steekproef-enquête tamelijk laag (20-30 % voor de zondagmiddag), maar op de enige mooie zondag in de periode van onderzoek bleek 1/3 van de bevolking de stad verlaten te hebben.

Naar deze maatstaf bedraagt de trek naar buiten in de Randstad op zulke dagen thans reeds rond 1,3 mln. Voor 1980 zal het cijfer op rond 1,8 mln liggen. Een deel hiervan zal buiten het Westen worden opgevangen, doch gegevens daarover ontbreken. Wel kan men aannemen, dat de omvang ervan bij verdere motorisatie zal stijgen, al zal een zo massale trek zich binnen de betrekkelijk korte ter beschikking staande tijd toch wel nooit in overwegende mate op verafgelegen gebieden kunnen richten. Recreatie op lange afstand is met name voor gezinnen met kleine kinderen geen oplossing. Ook de kosten zijn een bezwaar.

Bij het cijfer voor 1980 is aangenomen dat het percentage van de trek zelf niet zal behoeven te stijgen. Dit ligt wel in de rede, gezien de te verwachten verschuivingen in de leeftijdsopbouw van de bevolking en de betere voorzieningen in de steden zelf. Intussen zal bij het toenemen van de vrije tijd in de toekomst ook op andere dan de zondagen een sterkere behoefte optreden om er op uit te trekken.

Tezamen genomen geven de trek uit de Randstad zelf, het bezoek uit Overig Nederland en het buitenlandse bezoek in de top-perioden een globaal cijfer voor thans van 1,5 à 2 mln en voor 1980 van 2,5 à 3 mln per dag in het Westen aanwezige recreatiezoekenden.

Als *opnamegebieden* voor het opvangen van deze stroom komen in aanmerking:

het strand,
de toegankelijke of toegankelijk te maken recreatieterreinen te land zoals duinen, bossen en heide, de meren, plassen en andere wateren met hun oeverlanden,
het polderland,
verschillende attractiepunten zoals speeltuinen, dierenparken, bollenvelden, bloemenexposities e.d., de steden.

De steden worden hier genoemd omdat deze een groot deel van het buitenlandse bezoek en ook van dat uit Overig Nederland absorberen. Dit is voor de druk op het Westen een gunstige omstandigheid. Voor de bevolking van het Westen zelf zijn de steden echter juist de gebieden, die de grote recreatiebehoefte doen ontstaan. Daarom blijven zij in dit verband verder buiten beschouwing.

Daarentegen doet zich bij het strand juist een samenloop voor. Hier ligt het doel voor een groot deel van de stadsbewoners uit het Westen (20 à 30% van de trek uit Amsterdam, Zaandam en Rotterdam, wellicht 80% van de trek uit de dicht bij de zee gelegen steden). Tegelijk nemen de badplaatsen, na de steden, het grootste percentage in van het buitenlands bezoek en is ook de aantrekkingskracht van het strand voor de trek uit Overig Nederland belangrijk. Daarom is het zo welkom, dat het strand zich over zulk een grote lengte langs het dichtst bevolkte deel van de Randstad uitstrekt en dat de nuttige capaciteit ervan nog kan worden opgevoerd; dit zowel bij de Randstad zelf door betere ontsluiting als door nieuwe ontwikkelingen, vooral in het Deltagebied.

Afgezien van het strand is Westelijk Nederland karig met recreatieluimte bedeed. Met name de oppervlakte aan toegankelijke of potentieel toegankelijke terreinen behoort tot de laagste van het land, speciaal voor Noord- en Zuidholland. Alleen een provincie als Groningen heeft nog ongunstiger cijfers. Daar is de behoefte echter naar verhouding ook minder groot dan in het Westen. De hieronder volgende tabel VII.1 bevat de cijfers, voor zover deze door de lopende inventarisatie van de recreatieluimte in Nederland reeds beschikbaar zijn.



Afb. 75

Tabel VII.1. Recreatieruimte te land in m² per hoofd van de bevolking

Provincie	Aantal inw. 1-1-1956	Vrij toegankelijk		Beperkt toegankelijk		Niet toegankelijk		Totaal	
		ha	m² p. pers.	ha	m² p. pers.	ha	m² p. pers.	ha	m² p. pers.
<i>Westen des Lands</i>									
Utrecht	628.876	7.500	119,3	6.300	100,2	2.700	42,9	16.500	262,4
Noord-Holland	1.974.815	8.400	42,5	12.900	65,3	3.200	16,2	24.500	124,0
Zuid-Holland	2.570.814	2.500	9,7	5.000	19,4	3.200	12,4	10.700	41,5
<i>Overig Nederland</i>									
Drenthe	297.291	22.000	740,0	5.600	188,4	1.600	53,8	29.200	982,2
Gelderland	1.185.290	50.200	423,5	36.600	308,9	10.400	87,7	97.200	820,1
Friesland	470.348	10.300	219,0	6.200	131,8	400	8,5	16.900	359,3
Limburg	817.580	19.900	243,4	2.200	26,9	400	4,9	22.500	275,2
Friesland (zonder Waddeneil.)	462.862	3.400	73,5	1.800	38,9	400	8,6	5.600	121,0
Zeeland	276.558	100	3,6	900	32,5	2.200	79,5	3.200	115,6
Groningen	465.694	900	19,3	300	6,4	200	4,3	1.400	30,0

Behalve dat de recreatieruimte in het Westen naar verhouding gering is, zijn de terreinen ook nog ongelijk verdeeld (zie afb. 75). Zij liggen nl. of langs de kust in de duinstrook of aan de uiterste ooststrand in het Gooi en op de Utrechtse Heuvelrug. Waar mogelijk verdienen de duinen meer voor de recreatie beschikbaar te komen, eventueel met daarbij behorende aanleg van wandelwegen en fietspaden. Intussen stelt hier de kustverdediging haar eisen en zullen voorts in grote gedeelten van de duinstrook beperkingen nodig zijn met het oog op de waterwinning. Daarnaast worden zowel de duinen als de bos- en heideterreinen voortdurend bedreigd door afgraving, stadsuitbreiding, forensenvestigingen, instellingen, militaire complexen e.d.

Ook de verdeling van de recreatieterreinen over de verschillende agglomeraties is zeer ongelijk. Blijkens de tabel VII.2 (zie blz. 121) zijn naar verhouding de kleinste (Utrecht en Haarlem) het best bedeed, terwijl de drie grote steden ongunstig afsteken. Het strand kan voor deze steden veel compenseren, maar alleen op mooie dagen. Daarnaast kunnen de mogelijkheden aan en op het water beter worden ontwikkeld. Ook dan echter is met name het beeld voor de grootste en snelstgroeiende agglomeratie — die aan de Nieuwe Waterweg — zeer onevenredig aan de behoeften van een dergelijke stad.

Het polderland is een element, dat als landelijke ruimte in zijn tegenstelling tot de grote steden van onvervangbare betekenis is. Het leent zich echter minder voor het opnemen van een massale trek of massale recreatie. Blijkens de steekproef-enquête 1956 ging 10 à 20 % van de trek uit Rotterdam de polder in. Hierin was echter een deel van het bezoek aan de wateren en oeverlanden, alsmede familie-bezoek begrepen; vermoedelijk heeft dit het voornaamste aandeel gevormd.

De capaciteit van de verschillende recreatiegelegenheden buiten de steden kan bij benadering als volgt worden geraamd:

strand	1.000.000 personen	
duinen, bossen, heide	400.000	„
watersport	100.000	„
oeverlanden	150.000	„
sportvisserij	250.000	„ 1)
openluchtbaden	100.000	„
polderland	200.000	„ 1)
attractiepunten	100.000	„
totaal rond	2.300.000 personen.	

1) Hier ligt de begrenzing van de capaciteit niet zozeer in ruimtelijke factoren.

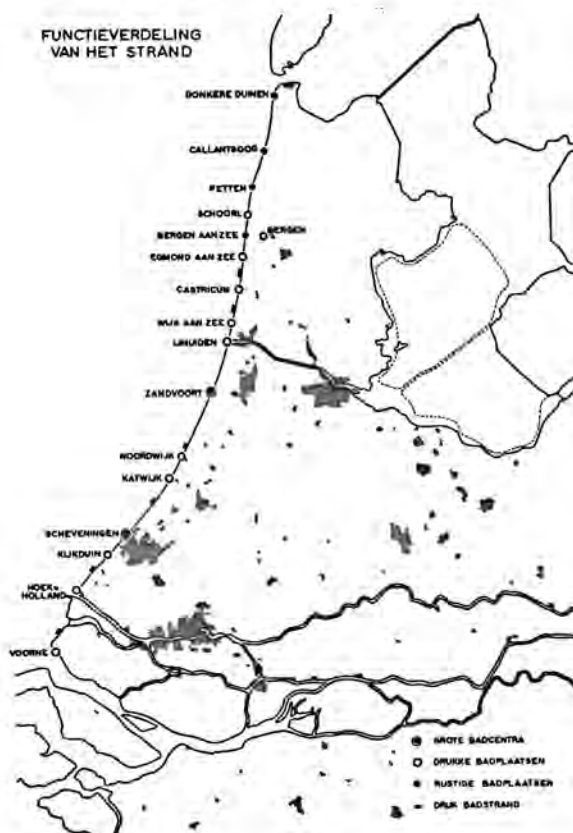
Tabel VII.2. Mogelijkheden voor de dagrecreatie binnen stralen van 5, 10, 15 en 20 km uit de grote bevolkingscentra

Km straal	Aantal inwoners (31-5-'47) abs.	Recreatiegebieden			Strand		Oeverlengte meren en plassen in km	Watersport		Attractie- punten	Aantal openlucht- baden
		toegankelijkheid		opp. in ha	lengte in km	gemidd. opp. in ha		opp. water in ha	tot. boten		
		vrij	beperkt				totaal			m²/per inw.	
Amsterdam											
5	695.000	—	—	—	—	—	—	—	3.700	22.000	4
10	875.000	930	—	930	10,6	—	10	80	4.100	24.000	12
15	955.000	930	—	930	9,7	—	35	500	4.500	24.000	25
20	1.215.000	1.180	155	1.335	10,9	—	140	2.100	7.800	24.300	43
's-Gravenhage											
5	545.000	560	100	660	12,1	70	—	—	400	7.500	3
10	640.000	730	320	1.050	16,4	170	—	—	800	18.500	10
15	800.000	770	820	1.590	19,8	260	—	—	800	19.000	14
20	1.020.000	845	1.730	2.575	25,2	345	45	580	4.100	34.500	29
Rotterdam											
5	655.000	85	—	85	1,3	—	15	150	2.200	16.500	10
10	835.000	225	—	225	2,7	—	20	200	2.200	17.000	16
15	985.000	225	—	225	2,3	—	35	350	2.400	17.000	26
20	1.230.000	275	30	305	2,5	—	45	650	3.000	20.000	36
Utrecht											
5	220.000	105	—	105	4,8	—	—	—	—	800	3
10	285.000	995	555	1.550	54,4	—	5	120	100	1.800	9
15	420.000	3.925	2.100	6.025	143,5	—	40	1.120	2.900	2.300	14
20	705.000	7.115	4.795	11.910	168,9	—	95	1.750	3.600	8.500	22
Haarlem											
5	195.000	380	495	875	44,9	—	10	75	1.000	3.500	4
10	280.000	795	4.255	5.050	180,4	155	14	150	1.000	3.500	13
15	430.000	1.515	5.680	7.195	167,3	275	40	700	2.100	5.000	23
20	1.275.000	2.350	7.450	9.800	76,8	360	140	2.200	5.700	24.000	40

Vergelijking van dit cijfer met de toekomstige behoefte geeft geen gunstig beeld, vooral niet als men let op de ongelijke ruimtelijke verdeling van de recreatieve elementen en op het bijzonder grote aandeel van het strand in het totaal. Bij minder fraai weer neemt de aantrekkelijkheid van het strand zeer snel af, speciaal voor degenen die een grote afstand moeten afleggen om het te bereiken. Buiten de perioden van goed strandweer bestaat daarom reeds thans voor steden als Amsterdam en vooral Rotterdam een tekort aan recreatie-mogelijkheden. Dit zal in de toekomst nog snel stijgen.

Een tweede overweging, die uit de cijfers naar voren komt, betreft de duinen, bossen en heide-terreinen. Dit zijn de terreinen die zich na het strand het meest lenen voor massaal bezoek en daarvoor ook sterk in trek zijn. Naarmate meer mensen uit de groeiende stedelijke concentraties behoefte zullen hebben aan een verblijf in de vrije natuur, zal de druk juist op deze gebieden toenemen. Hun oppervlakte kan echter niet worden uitgebreid, maar is zelfs nog voortdurend dalende. De capaciteit is met bovenstaand cijfer (neerkomend op gemiddeld 20 personen per ha) al vrij hoog geraamd. Hier is dan ook bijzondere waakzaamheid nodig.

De wensen voor de ruimtelijke plannen, die uit het bovenstaande naar voren komen, zullen thans achtereenvolgens worden nagegaan.



Afb. 76

waardoor enerzijds een talrijk dagbezoek de basis vormt die een exploitatie mogelijk maakt, terwijl anderzijds de door de stad geboden attracties een langdurig vakantieverblijf in de badplaats aantrekkelijker maakt, vooral door de uitwijkmogelijkheden bij minder goed weer. Bovendien maakt de nabijheid van de stad enige verlenging van het toeristenseizoen mogelijk.

Bij deze badplaatsen is gedacht aan een grote veelzijdigheid van de geboden attracties, zodat naast het opnemend vermogen van het strand een belangrijk deel van de totale capaciteit geleverd wordt door boulevards met aanliggende etablissementen.

Het strand en de duinen (afb. 76). Verwacht mag worden, dat de aantrekkingskracht van het strand in de naaste toekomst nog zal toenemen, wanneer de Hollandse Noordzeekust door het verbeteren van de verkeersmogelijkheden binnen het bereik van een nog talrijker publiek zal komen te liggen dan thans het geval is. Het is dus nodig naar een optimaal effect van de aanwezige mogelijkheden te streven. Daarbij zou het volgende als uitgangspunt kunnen dienen:

- 1e. het verschil in mogelijkheden van de diverse strandvakken biedt gelegenheid door een bewuste functieverdeling tegemoet te komen aan de uiteenlopende wensen van de bezoekers en verblijfs-toeristen, terwijl tevens een zo gunstig mogelijk rendement van de nodige investeringen verkregen kan worden;
- 2e. de relatie tussen strand en achterland beïnvloedt in hoge mate de recreatieve mogelijkheden, zodat deze relatie mede in beschouwing genomen dient te worden.

Voor de onder 1e. bedoelde functieverdeling dient men onderscheid te maken tussen:

a. *Zeer grote badcentra*, badplaatsen met een uitgebreide accommodatie en een grote capaciteit. Deze kunnen alleen bestaan bij een wisselwerking met nabijgelegen grote bevolkingscentra,

De mogelijkheden voor de groei tot badcentra van deze omvang zijn beperkt tot Zandvoort en Scheveningen. In de huidige functie van deze twee badplaatsen ligt in zover een verschil dat Zandvoort ook in de avonduren het nodige vertier biedt, terwijl de Scheveningse badgasten niet alleen in de badplaats zelf maar ook in den Haag een gevarieerd vermaakcentrum vinden. Bij een verdere ontwikkeling van Zandvoort zal men een keuze moeten doen of men de bestaande tendentie wil volgen, of wel zal besluiten tot het stimuleren van een ontwikkeling van Haarlem als vermaakcentrum, naast die van Zandvoort.

Wat verblijfsmogelijkheden betreft zullen deze badcentra een grote capaciteit moeten bezitten en zich daarbij ook van de moderne vormen moeten bedienen, zoals kampeer- en bungalowterreinen. Voor Zandvoort, waar zich een splitsing aftekent in een rustig zuidelijk en een druk noordelijk strandvlak, is in het gebied tot aan de kop van Bloemendaal ruimschoots gelegenheid hiertoe aanwezig. Voor Scheveningen zijn de mogelijkheden beperkt, tenzij na verloop van tijd de Waalsdorpervlakte in meerdere mate ter beschikking zou kunnen komen voor aanvulling van de Haagse recreatieruimte.

b. Drukke badplaatsen, welke zowel hun bezoek ontvangen door dagtrek van nabije centra als door vakantieverblijf. Hier is aan minder vermaaksaccommodatie gedacht; het strand zelf zal een relatief belangrijke plaats innemen. Ook hier is de aanwezigheid van steden in het achterland ten behoeve van de vakantiegangers gewenst, terwijl toegankelijk natuurschoon de plaats in moet nemen van de vermaaksetablisementen van de vorige categorie. Als plaatsen die zich in deze zin kunnen ontwikkelen is gedacht aan:

Schoorl, Bergen-Binnen, Egmond aan Zee en Castricum, met Alkmaar, de Zaanstreek en het toekomstige grote Beverwijk als achterland. Hierbij is tevens gerekend met nieuwe impulsen ook ten aanzien van de recreatieve ontwikkeling in de kop van Noordholland, dank zij de bestaande en nog te maken tunnels onder het Noordzeekanaal.

Wijk aan Zee en IJmuiden, uitgroeiend in nauwe samenhang met de ontwikkeling aan de IJmond. Op deze functie ware bij de verdere behandeling te rekenen.

Noordwijk, welke badplaats reeds thans een bijzonder cachet heeft gekregen door een zekere exclusiviteit; een omstandigheid, waarmee ook bij de verdere groei rekening te houden ware.

Katwijk, met Leiden als achterland. Hier biedt het Panbosch goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een vakantiecentrum.

Kijkduin, aantrekkelijk door de nabijheid van Den Haag, maar arm aan mogelijkheden voor recreatie anders dan op het strand. Het wederopbouwplan zal de mogelijkheid scheppen voor het tot ontwikkeling brengen van een vrij volledig geoutilleerde badplaats. Realisering van de plannen tot parkaanleg bij de watertoren en in de Segbroekpolder zou hierbij van belang zijn.

Hoek van Holland, thans voornamelijk van belang voor de dagrecreatie van Rotterdam. De grotere afstand tot de steden zou hier een uitgebreidere accommodatie ten behoeve van de vakantieganger nodig maken. In de nodige „uitloop” is moeilijk te voorzien door de aanwezigheid van het glasdistrict van het Westland. Een goede mogelijkheid tot de aanleg van een vakantiecentrum is aanwezig in de Banpolder; een dergelijke gelegenheid zou zeer geschikt zijn als internationaal kampeercentrum.

De betere verkeersmogelijkheden na de uitvoering van het Deltaplan tezamen met de komende ontwikkeling ten zuiden van de Nieuwe Waterweg maken het waarschijnlijk dat ergens op de kop van de Zuidhollandse eilanden een grote badplaats zal kunnen ontstaan. Deze zal zijn bestaansmogelijkheden ten dele vinden in de dagtrek van de toekomstige bevolking van dit gebied, maar tevens zal hier na het verbreken van het isolement een welkome verruiming van de verblijfsaccommodatie aan de kust bereikt kunnen worden. De naar het zuidwesten openliggende kust van Voorne, bij Rockanje, biedt hiertoe de meest gunstige situatie; het is echter niet mogelijk te bepalen of deze plaats ook planologisch de beste zal zijn zolang de plannen voor de verdere ontwikkeling van de Rotterdamse agglomeratie nog niet vast staan. Een uiterst zorgvuldig beheer van het thans nog op Voorne aanwezige natuurschoon is in afwachting van de definitieve plannen vereist; het is wel zeker dat deze terreinen in de nabije toekomst van zeer veel waarde als recreatiegebied zullen worden.

c. *Rustige badplaatsen*, met een eenvoudige accommodatie, gering dagbezoek en weinig relatie tot centra in het achterland. Zij zijn vooral van belang als „familiebadplaatsen” voor rust zoekende vakantiegangers en bieden voorts plaats aan enige bijzondere instellingen als bv. vakantiehuizen voor herstellende kinderen. Ten zuiden van het Noordzeekanaal zijn de mogelijkheden voor dergelijke badplaatsen reeds verdwenen, maar in het nu nog vrij geïsoleerde noordelijke kustgedeelte zouden de *Donkere Duinen* (bij Den Helder), *Callantsoog*, *Petten* en *Bergen aan Zee* een dergelijke taak kunnen vervullen.

d. *Druk badstrand*: plaatsen zonder overnachtingsgelegenheid, maar goed bereikbaar voor een talrijk dagbezoek en met een daartoe strekkende accommodatie van restaurants, kleedgelegenheden en toiletten. Gedacht is aan de slagen bij Egmond Binnen, Heemskerk en Noordwijkerhout, de Wassenaars Slag en het strand van Ter Heide en Oostvoorne.

De overige strandgedeelten, welke niet voor massaal bezoek ontsloten zijn, kunnen als *stil badstrand* een uitkomst bieden aan de rust zoekenden.

De *duinen* hebben in het voorgaande reeds voor een groot deel een recreatieve bestemming gekregen door hun relatie met het bijbehorende strand. Enerzijds zullen zij in toenemende mate een functie te vervullen krijgen als opvangmogelijkheid bij minder fraai strandweer, waartoe zij ook de nodige accommodatie moeten bezitten, anderzijds bieden zij de in het Westen zo schaarse gelegenheid tot het vinden van rust in de vrije natuur. Dat deze beide mogelijkheden verenigbaar zijn bewijzen de ervaringen in het Nationale Park, de Kennermer Duinen, waar op verantwoorde wijze tegemoet gekomen kon worden aan de uiteenlopende wensen van het publiek zonder de landschappelijke schoonheid of de natuurwetenschappelijke waarde van het terrein in gevaar te brengen.

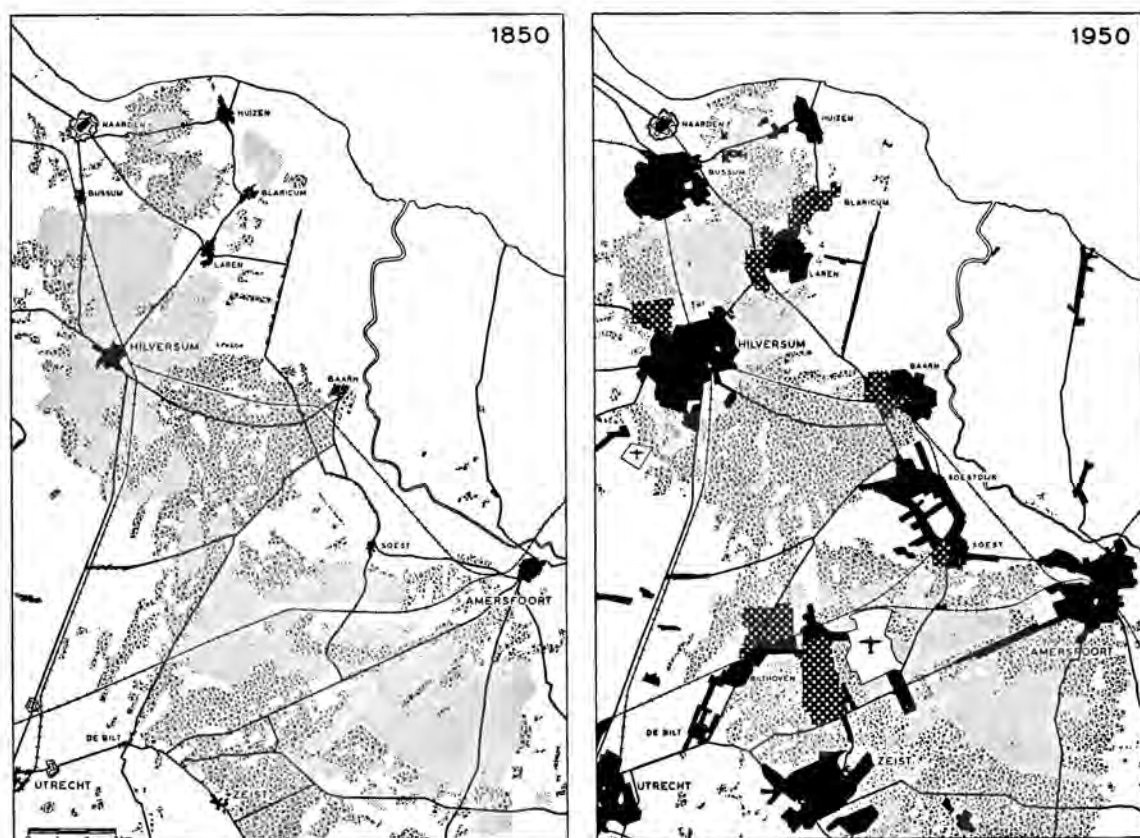
De voor waterwinning bestemde duinterreinen zijn thans, met uitzondering van die der Haagse Duinwaterleiding, op eenvoudige wijze op kaarten voor het publiek toegankelijk. Hoewel een onbeperkte toegankelijkheid door de aard van deze terreinen wel nooit mogelijk zal zijn, zal het bezoek nog wel tot een veelvoud van het huidige kunnen toenemen zonder schade aan de primaire bestemming — de waterwinning — mits bij het beheer mede met de belangen van de recreatie rekening gehouden wordt. Aanleg van paden die een snelle doorgang naar zee mogelijk maken, het aanbrengen van beplantingen, het bieden van mogelijkheden tot verpozing op punten waar dit zonder schade aan het terrein kan, dit alles behoort tot de mogelijkheden om de recreatieve waarde van de duinen te verhogen.

Hetzelfde geldt voor die delen van de kust welke als zeewering van belang zijn, in het bijzonder bij Delfland. Ook hier zou op verschillende plaatsen een ruimer recreatief gebruik van de terreinen mogelijk zijn, uiteraard met behoud van de beveiligende waarde. Hieraan zullen meer kosten en moeilijkheden verbonden zijn dan bij de huidige beheerswijze het geval is; het vergroten van de recreatiemogelijkheden is echter een zo groot maatschappelijk belang dat waar dat enigszins kan aan een nevenfunctie ten behoeve van de recreatie zorg moet worden besteed.

Het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug. Deze gebieden vormen naast het strand en de duinen het enige grote recreatiecomplex te land op korte afstand van de Randstad, waar bezoekers zich ook in grotere aantallen kunnen ophouden. Reeds vrij geruime tijd zijn zij tevens in de uitbreiding van de Randstad zelf betrokken. Dit proces heeft zich ingezet in het — thans vrijwel geheel verstedelijkte — Gooi en zich daarna uitgestrekt over de noordwestelijke Heuvelrug. In de nabije toekomst wordt ook de zuidoostelijke Heuvelrug erdoor bedreigd (vgl. afb. 77).

Al deze gebieden zijn, door hun ligging in de Randstad, intensief in gebruik voor dagrecreatie van de bewoners van de omliggende grote centra. Bovendien hebben zij in toenemende mate een functie voor de dagelijkse ontspanning van de bevolking van het eigen gebied. Wel zeer duidelijk doet zich hier het verschijnsel voor van een toenemende behoefte aan recreatieruimte voor een groeiende bevolking, gepaard gaande aan een bedreiging van deze ruimte door de voortschrijdende bebouwing.

Gezien de functie, die de thans nog aanwezige natuurruimte heeft voor de bevolking van de eigen streek en van de omliggende agglomeraties, is het zaak na te gaan, in hoeverre een verdere uitbreiding van de bebouwing nog verantwoord te achten is. Op vele plaatsen is het stellen van grenzen dringende noodzaak, ook afgezien van de rol die verschillende delen van de bos- en heideterreinen zullen moeten



Afb. 77

vervullen in het kader van de scheidende stroken tussen de agglomeraties. Waar nog aaneengesloten recreatiegebieden van enige omvang aanwezig zijn, dienen deze met kracht te worden beschermd. Dit bepaald mede de functie die verschillende thans nog betrekkelijk kleine plaatsen bv. op de oostelijke Heuvelrug kunnen krijgen. Deze zal afgestemd moeten worden op de rol die het gehele gebied ten behoeve van de Randstad dient te vervullen.

Behalve voor de dagrecreatie zijn de hier genoemde gebieden voor vakantieverblijf in trek; blijkens de enquête van 1954 is het als vakantiegebied belangrijker dan bv. Zuid-Limburg. Meer en meer echter zal de hier aanwezige recreatieruimte voor de dagelijkse en de dagrecreatie bestemd moeten worden; vooral de gelegenheid die het westelijke deel van de Heuvelrug thans nog biedt om een rustige vakantie door te brengen zal zich meer en meer naar het oostelijke deel verplaatsen. Bij de toekomstige ontwikkeling van dit laatstgenoemde gebied ware rekening te houden met de belangrijke functie als „familie-vakantieoord” die het ten behoeve van de Randstad Holland kan gaan vervullen.

Het voortbestaan van de recreatieruimten van de Utrechtse Heuvelrug is geheel afhankelijk van de mogelijkheid het natuurschoon, in het bijzonder de bossen, in stand te houden. Het gevaar is niet denkbeeldig dat vele van de landgoederen, waarvan de eigenaren door de tijdsomstandigheden tot een intensieve exploitatie gedwongen zijn, geheel of gedeeltelijk verkaveld zullen worden voor bouwterrein, of in handen komen van instellingen. In het laatste geval blijft het terrein nog slechts voor een beperkte kring toegankelijk. Het hierdoor aan de recreatieruimte toegebrachte nadeel is groter dan het verlies van de daarbij betrokken oppervlakte, daar een versnippering van die ruimte de recreatieve waarde sterk doet afnemen.

Watersportgebieden en oeverlanden. De ruimtelijke mogelijkheden voor een verblijf op en aan het water kunnen in de toekomst nog belangrijk worden uitgebreid. Dit is te meer wenselijk, omdat deze

mogelijkheden met name in het lage gebied zijn te vinden, waardoor de ongelijke verdeling van de recreatieterreinen te land enigszins kan worden gecompenseerd.

In de eerste plaats zal het nodig zijn, het reeds aanwezige in stand te houden en te verbeteren. Daartoe behoort het op diepte houden van het water (actueel o.a. bij de oostelijke Drecht en de 's-Gravelandse Vaart bij Loosdrecht en bij de Hennipsloot met de Ringvaart van de Zuidplaspolder) en het vermijden van obstakels in de vorm van bruggen.

Mogelijke verbeteringen van bestaande watersportgebieden zijn o.m.: het verbeteren van de doorvaarten tussen de Dieën in Waterland en het verbeteren van de Loosdrechtse Plassen. Voor de ontsluiting van de Reeuwijkse Plassen zijn plannen in voorbereiding, die een waardevolle verruiming van de recreatiemogelijkheden voor het zuidelijk deel van de Randstad kunnen betekenen.

Nieuwe mogelijkheden kunnen gevonden worden door, gebruik makend van de noodzaak tot zandwinning, het terrein voor de recreatie geschikt te maken. Een gunstige gelegenheid hiertoe bieden bv. de plassen bij Maarsseveen, Vinkeveen en Nederhorst den Berg en in het gebied van het Noorder Spaarne, de Mooie Nel en de Liede.

Meer partij kan worden getrokken van de grote rivieren en hun oevers. Deze rivieren doorsnijden belangrijke delen van het Westen, zowel in de omgeving van verstedelijkte gebieden als in landelijke streken waar men arm is aan goede recreatiemogelijkheden. Allerlei, soms geïmproviseerde oplossingen bewijzen hoezeer de ontspanning aan het water wordt gezocht. Het zal dan ook gewenst zijn aan de bijdrage van de grote rivieren in dit opzicht bewuste aandacht te schenken. Wat de Nederrijn en Lek betreft kan daarvoor wellicht worden aangesloten bij de in uitvoering zijnde kanalisatie.

Een belangrijk voordeel van de recreatieve wateren in het Westen is dat zij zich als een wijd vertakt systeem over het gebied uitstrekken. Naar het noorden zal dit straks zijn voortzetting vinden in de randmeren langs de IJsselmeerpolders; naar het zuiden zullen de Deltawerken een belangrijke verrijking kunnen geven.

Hier dient uit een oogpunt van recreatie aan en op het water met name de Biesbosch te worden genoemd, waar een recreatiegebied van veel meer dan alleen gewestelijke waarde kan worden ontwikkeld. De toekomstige waterstaatkundige verhoudingen zullen in dit gebied de mogelijkheden voor de watersport en tegelijkertijd voor recreatie op de oeverlanden in hoge mate verruimen. De ligging te midden van grote agglomeraties in Zuidholland en in Noordbrabant is een welkome omstandigheid. Er is dan ook alle aanleiding hier te zoeken naar de best mogelijke synthese van waterstaatkundige en natuurwetenschappelijke belangen, agrarische verbeteringen en recreatieve ontwikkeling te land en te water. Intensief overleg daarover is reeds gaande.

Als een algemeen punt in het kader van de recreatie op en aan het water verdient het belang van de oeverlanden vermelding. In de eerste plaats is een goed beheer daarvan, ook uit een oogpunt van recreatie, nodig. Dan kan men komen tot de vereiste ontsluiting van oeverstroken en tot het plaatselijk inrichten van gedeelten waar men aantrekkelijk kan verpozen. Gewaakt zal moeten worden tegen onbereikbaar worden van meeroevers, doordat de oeverlanden worden ingenomen door particuliere bouw van zomerhuisjes, een euvel dat al op vele plaatsen geconstateerd kan worden.

Met betrekking tot de recreatie te water moge voor verdere bijzonderheden verwezen worden naar publikatie nr 10 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan „Recreatie te Water”.

Zuiderzeewerken en Deltawerken. Deze grote projecten verdienen nog afzonderlijk te worden genoemd omdat hun bijdrage van structurele aard is. Zij zullen nieuwe mogelijkheden van formaat schepen juist in de omgeving van twee misdeelde sectoren van de Randstad. Bovendien gaat hun invloed uit boven het aspect van de recreatie te water.

In het gebied van de IJsselmeerpolders kan de keten van randmeren langs de Noordhollandse oever uitlopen in een groot recreatiecomplex op het Enkhuizerzand. Bij doelmatige aanleg kan hier een bijzonder fraaie combinatie van watersport met recreatie te land, met inbegrip van vakantie-accommodatie, op korte afstand van Amsterdam en de tot ontwikkeling te brengen kernen in noordelijk Noordholland. Deze mogelijkheden zijn van te meer belang omdat zij in de noordelijke sector van de Randstad het sluitstuk kunnen vormen op een reeks van verbeteringen voor de bewoonbaarheid van het geheel. De

waarde daarvan kan nog winnen door de nieuwe polders zelf, die bij goede landschappelijke verzorging eveneens van recreatieve betekenis zullen kunnen worden.

Nog belangrijker belooft de bijdrage te worden die de Deltawerken zullen verlenen. De bijzonderheden daarvan zullen nog een voorwerp van veel overleg en studie moeten vormen. Toch is het wel duidelijk dat met name in en om het Grevelingenbekken bijzonder waardevolle mogelijkheden kunnen worden geschapen. De bestaande recreatiegebieden aan het strand en in de duinen kunnen in samenhang met de aanleg in de afgesloten zeearmen worden opgenomen in een uitgestrekt rijk geschakeerd geheel, gemakkelijk in het bereik van het dichtbevolkte deel van de Randstad.

Het polderland. Het polderland beslaat het overgrote deel van het Westen en vormt haast overal ook het gebied tussen de naar elkaar toegroeiende steden. De bewoonbaarheid van de toekomstige Randstad zal dan ook voor een groot deel afhangen van de wijze, waarop het polderland daarbij kan worden betrokken (vgl. blz. 65/66).

De waarde van het agrarische gebied voor de recreatie ligt in het algemeen in zijn karakter van recreatiestreek, d.w.z. dat men er rondtrekt ter wille van het landschappelijk schoon, zonder lang op een plaats te verblijven. Met het Hollandse polderland is dit wel in bijzondere mate het geval.

De recreatie in het agrarisch gebied is grotendeels aan het wegennet gebonden. Voor het vergroten van de mogelijkheden is in de eerste plaats een zo goed mogelijke ontsluiting nodig, zoals dat bv. door het provinciale rijwielpadenplan van Zuidholland wordt beoogd. Daarnaast zijn nodig het aantrekkelijk maken van de routes door het verschaffen van luwte — beplanten van bermen en overhoeken — en een voldoende dicht netwerk van toeristische etablissementen, als speeltuinen en buitencafé's, die als doel van tochten kunnen dienen. Op deze wijze kunnen nieuwe recreatiemogelijkheden worden geschapen zonder dat hiervoor grote oppervlakten aan grond nodig zijn.

Een wezenlijke vergroting van de recreatiecapaciteit zal echter pas kunnen worden verkregen door het inrichten van recreatiegebieden, die een langduriger verblijf van grotere aantallen mensen per oppervlakte-eenheid mogelijk maken, zoals dat bv. is gedaan door de aanleg van het Amsterdamse Bos. Men is overigens voor dergelijke agglomeratieparken niet bepaald aangewezen op bebossingen. Er zijn ook vormen denkbaar waarbij het agrarisch grondgebruik voor een deel gehandhaafd blijft en het gebied een verspreide recreatie-accommodatie krijgt.

De ontwikkeling van de Randstad geeft aanleiding als mogelijke plaatsen voor dergelijke recreatiegebieden waar nodig allereerst te denken aan sommige der tussen de verschillende agglomeraties gelegen gebieden, die als „scheidende stroken” zullen dienen te fungeren. Een ontsluiting door wegen en paden met de nodige verpozingsmogelijkheden en het aanbrengen van oordeelkundig gesitueerde attractiepunten zou deze scheidende elementen voor een massaal publiek openleggen. Zij dienen dan een tweeledig doel. Enerzijds helpen zij in de grote behoefte aan recreatiemogelijkheid voorzien; anderzijds houdt deze waarde van de bedoelde gebieden voor de stadsbevolking tegelijk een waarborg in om het verder voortbestaan van de scheidende stroken verzekerd te doen zijn.

Voor zover de scheidende stroken op deze wijze worden behandeld zal hun functie niet meer primair agrarisch zijn. Dit neemt echter niet weg, dat het wenselijk zal zijn het grootste deel van de hier bedoelde terreinen in feite voor de landbouw bewaard te doen blijven. Zij zullen dan zelfs minder bedreigd worden dan anders in deze stroken tussen de opdringende bebouwing het geval zou zijn. Men kan nl. door een doelmatige inrichting van de scheidende stroken het schadelijke „randeffect” zodanig kanaliseren en concentreren, dat de agrarische gebruikswaarde van het resterende deel zal toenemen.

De configuratie van de Randstad brengt mee, dat het betrekken van de scheidende elementen in de recreatieve sfeer niet overal de oplossing kan bieden. Met name zullen het zuidelijk deel van de Rotterdamse agglomeratie en het noordelijk deel van de Amsterdamse (met de oostzijde van de Zaanstreek) ook dan nog arm blijven aan recreatiegelegenheid op korte afstand. Ter voorziening hierin zou men zich nieuwe recreatiegebieden kunnen denken bv. langs de Oude Maas met de Binnenbedijkte Waal en in Waterland.

Verkeersvoorzieningen. De toenemende mobiliteit van de bevolking schept de mogelijkheid, de ongelijke verdeling van bevolkingsconcentraties en recreatiegebieden in zekere mate te compenseren.

Dit kan worden bevorderd door goede voorzieningen voor massaal rail- en wegvervoer. Echter staat hier als bezwaar tegenover, dat de omvang van dit vervoer vooral op de wegen grote verkeersproblemen op kan roepen. Afgaande op het in het voorgaande hoofdstuk gestelde over de toekomstige autodichtheid en de te verwachten recreatietrek kan worden aangenomen dat de uitvalswegen van de agglomeraties met een miljoen zielen op zomerse vrije dagen meer dan 50.000 motorvoertuigen in beide richtingen te verwerken zullen krijgen. Het is duidelijk dat hierdoor hoge eisen aan het wegennet gesteld zullen worden, immers zal een bevredigende verspreiding van de recreatiestroom slechts plaats vinden wanneer een vlotte verplaatsing langs de hoofdwegen mogelijk is.

Het gemotoriseerde verkeer brengt mede dat de wegen zelf, althans de onmiddellijk aangrenzende stroken, een toenemende betekenis krijgen als recreatiemogelijkheid. Zowel in het belang van de verkeersveiligheid als van een goede recreatie ware bij het uitvoeren van wegen met deze neiging rekening te houden. Pleisterplaatsen voor toeristen die hun tocht voor korte tijd wensen te onderbreken zijn evenzeer nodig als verpozingsmogelijkheden voor langere duur op plaatsen met aantrekkelijk landschapsschoon; deze moeten zonder gevaar voor het verkeer bereikt en verlaten kunnen worden. Maatregelen in het belang van de hygiëne zullen nodig zijn.

In hoeverre de openbare vervoermiddelen een taak kunnen hebben bij het verdelen van de recreatiestroom, zal grotendeels afhangen van de tariefspolitiek. Zowel ten aanzien van de dag- als van de vakantietrek zal het mogelijk zijn dat met name de Spoorwegen het bezoek aan verder afgelegen, stillere gebieden mogelijk maken door het wederom instellen van speciale tarieven.

Steden. Dat de steden van het Westen een grote toeristische waarde bezitten is alleen reeds te verklaren uit het feit dat familiebezoek een van de belangrijkste oogmerken van de recreatieve trek is. Hierdoor zullen grote aantallen vakantiegangers uit alle delen van het land naar de Randstad komen.

Bovendien echter oefenen de steden door hun culturele evenementen en vermaaksinrichtingen een grote aantrekkingskracht uit. De problemen die zich voordoen bij het streven ter verhoging van deze recreatiemogelijkheden zijn slechts in zeer geringe mate van planologische aard. Behoud en ontwikkeling van het stedschoon vormen er een van de belangrijkste van.

De verblijfsaccommodatie van de steden bestaat voor een groot deel uit de „klassieke” vormen: hotels en pensions. Het lijkt zeer aannemelijk dat ook hier behoefte zou bestaan aan de modernere vormen. Reeds doen de motels hun intrede. Ook het inrichten van kampeercentra aan de periferie van de steden, met goede vervoersmogelijkheden naar de binnenstad, ware te overwegen.

HOOFDSTUK VIII. VERKEER EN ENERGIETRANSPORT

De gehele ontwikkeling van het Westen des Lands is gebaseerd op de verkeersligging in West-Europa. Ook voor de toekomst ligt hier de primaire stuwende factor. In menig opzicht zal de realisering van het economische potentieel, zoals dat uit de verkenning in hoofdstuk III voortvloeit, dan ook afhankelijk zijn van de verkeerssector. Dit geldt met name voor het grote verkeer te water en de daarop gebaseerde havenfunctie.

Daarnaast zal het verkeer mede bepalend zijn voor de wijze, waarop de ruimtelijke ontwikkeling in het Westen zal kunnen worden geleid. Het functioneren van de Randstad als een gedecentraliseerd geheel en eveneens de hierboven bepleite expansie van de Randstad naar buiten zullen slechts kunnen slagen als de vereiste verkeersvoorzieningen van de aanvang af in de samenhang van het geheel worden betrokken. Het is niet alleen zo, dat de verkeerssector de gevolgen van de komende ontwikkeling zal moeten opvangen, ook het slagen van de aanbevolen ontwikkeling zelf wordt mede op verkeersgebied beslist.

Dit houdt niet in dat de gevolgen van de uitbreidingen van water-, rail-, weg- en luchtverkeer alle even spectaculair naar voren zullen komen. De mate van ontwikkeling zal verhoudingsgewijs wellicht niet zozeer uiteenlopen, doch de consequenties voor het gebruik van de ruimte zullen zeer verschillend zijn. In dit opzicht zal met name het wegverkeer zijn eisen doen gelden.

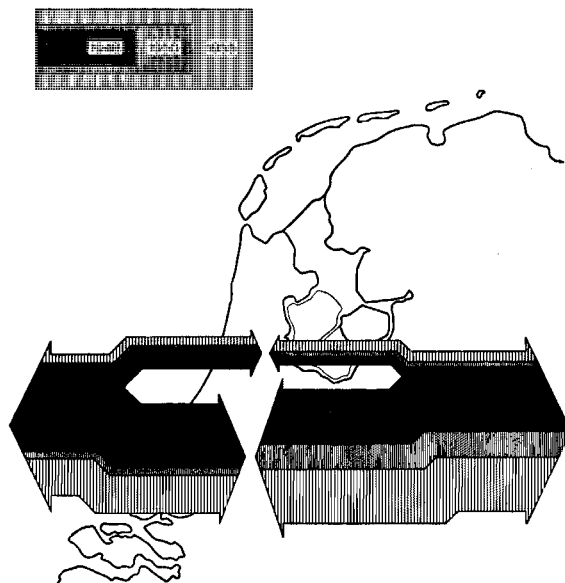
Uiteraard zullen de verschillende soorten van verkeer op elkaar van invloed zijn. Soms zullen zij complementair werken; in andere gevallen zal de toeneming van de ene verkeerssoort ook een andere stimuleren. Ook is het denkbaar dat er onder bepaalde omstandigheden een verschuiving zal optreden; zo zou bv. een congestie op de verkeerswegen of in de stadsstraten bij zeer sterke groei van het autoverkeer een gedeeltelijke overgang naar het openbaar vervoer kunnen veroorzaken. Bij de onderstaande beschouwingen is hiermede voorshands nog niet gerekend. Hier ligt echter een belangrijk vraagstuk voor nader onderzoek.

1. WATERVERKEER

Het systeem van scheepvaartwegen in het Westen voldoet reeds aan hoge eisen. De haven aan de Nieuwe Waterweg ligt aan de Rijnmond; die aan het Noordzeekanaal is door een modern kanaal van grote capaciteit met de Rijn (en de Maas) verbonden. De in uitvoering zijnde kanalisatie van de Nederrijn en Lek zal in bepaalde omstandigheden de vaart stroomopwaarts nog vergemakkelijken. Uit de Deltawerken zal een veiliger verbinding tussen de Nederlandse en de Belgische havengebieden voortvloeien. De onderlinge verbinding tussen de beide grote Nederlandse havens zal worden gediend door de verruiming van de binnenvaartweg tussen Alphen en het Noordzeekanaal bewesten Amsterdam. Verdere belangrijke verbeteringen van de verbinding van de beide grote havens met de zee zijn in studie.

Uit een oogpunt van scheepvaartbelangen is de ligging van de haven van Rotterdam aan de vrij afstromende Rijn en, omgekeerd, de onmiddellijke toegankelijkheid van die haven uit zee van bijzondere betekenis. Behoud van deze gunstige situatie heeft op andere gebieden meer of minder ernstige schaduwzijden; zo op dat van de beveiliging tegen exceptioneel hoge stormvloed en ook op dat van de zoetwaterhuishouding. In het kader van de gehele Nederlandse economie lijkt echter het belang van de havenfunctie van Rotterdam —

HET VERKEER VAN ZEESCHEPEN EN
BINNENVAARTUIGEN NAAR DE GROTE
NEDERLANDSE ZEEHAVENS IN
AANTALLEN SCHEPEN



Afb. 78

thans gegroeid tot een der grootste havens ter wereld — te overwegen. Ook bij de opdracht aan de Deltacommissie is van deze gedachte uitgegaan. Met het oog op de veiligheid bij hoge vloed en de mogelijkheid en wenselijkheid van een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg bestudeerd.

De desiderata voor verdere ontwikkeling van het scheepvaartnet houden met name verband met de sterke stijging in het verkeer met zee- en binnenschepen en in de tonnage van de zeeschepen. Daarnaast zullen nog enige andere aanvullingen en verbeteringen nodig zijn.

Wat de omvang van het afgewikkelde verkeer betreft, blijkt de groei uit tabel VIII.1; wat de tonnage van de tankervloot betreft uit tabel VIII.2 (vgl. ook afb. 78).

Tabel VIII.1. Het verkeer met zeeschepen en binnenvaartuigen naar de beide Nederlandse zeehavens

Jaar	Binnengelopen zeeschepen ¹⁾			Aangekomen binnenvaartuigen uit buitenland ²⁾		
	N. Waterweg	Noordzeekan.	Totaal	Rotterdam	Amsterdam	Totaal
1948	13.649	4.353	18.002	9.048	1.822	10.870
1950	14.954	5.136	20.090	17.067	2.735	19.802
1955	23.409	6.936	30.345	29.153	5.039	34.192

Tabel VIII.2. De Wereldtankervloot (op 1-7-1956) ³⁾

Grootteklassen (in tonnen dwt)	In de vaart	In aanbouw of in bestelling	Totaal
7.000—13.000	583	9	592
13.000—16.000	343	12	355
16.000—19.000	989	100	1.089
19.000—24.000	188	135	323
24.000—40.000	312	241	553
40.000 en groter	8	79	87
Totaal	2.423	576	2.999

Met het oog op de te verwachten ontwikkeling zijn allereerst maatregelen nodig voor het ontvangen van *grote scheepstypen*.

Thans is de haven van Rotterdam toegankelijk voor schepen met een grootste diepgang van 36.000 ton dwt (bij hoog water) en de haven van Amsterdam voor schepen met een grootste diepgang van 28.000 ton dwt (bij hoog water). Enige havenbekkens in beide havens zijn echter reeds geschikt voor het ontvangen van grotere schepen, nl.:

Rotterdam

(1e en 2de Petroleumhaven en Botlekavens) tot 45.000 ton dwt

Amsterdam

(Westhaven en Jan van Riebeeckhaven) tot 65.000 ton dwt

Wat de superschepen (tot boven 100.000 ton dwt) betreft is de toestand als volgt.

De afmetingen van de noordersluis in het Noordzeekanaal maken het passeren van dergelijke schepen niet onmogelijk. De bouw van een tweede grote sluis is in studie. Aangenomen kan worden dat bij de in de toekomst te verwachten verbetering van de haveningang bij IJmuiden de invaart op

¹⁾ Bron: Rotterdam. Statistiek van handel, nijverheid en verkeer 1948/1949, 1949/1950 en 1954/1955. Rotterdam (Kamer van Koophandel en Fabrieken).

²⁾ Bron: Statistiek van de Internationale Binnenvaart 's-Gravenhage (Centraal Bureau voor de Statistiek) 1948, 1950 en 1955.

³⁾ Bron: J. Bes, Tanker Chartering and Management, blz. 3. Amsterdam, 1956.

gelijke diepte zal worden gebracht als de sluis. Bij de bouw van de tunnels te Velsen is op de mogelijkheid van verdieping van het Noordzeekanaal gerekend. Verdere verdieping van de Amsterdamse havenbekkens en uitbreiding langs het Noordzeekanaal is mogelijk.

De voorgenomen aanleg van de 4de Petroleumhaven in het plan „Europoort” op de kop van Rozenburg met enige daaraan gepaard gaande verdieping van de mond van de Nieuwe Waterweg zal Rotterdam reeds op vrij korte termijn in staat stellen schepen tot 65.000 ton dwt te ontvangen. Een hier voorziene verdere ontwikkeling met een tweede havenmond geschikt voor zeer grote schepen tot rond 100.000 ton dwt met havenaanleg voor dergelijke schepen op West Rozenburg en wellicht ten dele in zee (Maasvlakte) is van groot belang voor het profijt dat Nederland van de nieuwe tendenties bij de zeevaart kan trekken.

Voor het havengebied aan de Nieuwe Waterweg is hierbij een complex van vraagstukken betrokken, waarbij niet alleen de accommodatie voor de zeer grote scheepstypen en het verbeteren van de toegang uit zee in het geding zijn, maar ook — en eigenlijk in de eerste plaats — de gehele toekomstige opzet voor dit bijzonder snel uitgroeiende gebied. De principiële gedachten hierover zijn in hoofdstuk V (blz. 81 e.v.) reeds uitvoerig ter sprake gekomen. Uitwerking van ruimtelijke voorstellen kan echter om de daar vermelde redenen thans nog niet plaats vinden.

De mogelijkheid bestaat, dat een Westeuropees pijpleidingennet nieuwe aspecten zou meebrengen. Het zal zaak zijn, deze gehele ontwikkeling nauwlettend te volgen.

De groeiende *omvang van het scheepvaartverkeer* maakt het nodig de toegangen naar de beide grote havens als snelwegen (d.w.z. vrij van kruisend en afbuigend verkeer) voor de zeevaart geschikt te doen blijven.

Met het oog hierop is het wenselijk de Nieuwe Waterweg niet zwaarder te belasten dan strikt nodig is. Het Noordzeekanaal zal voor verruiming in aanmerking moeten worden gebracht. Zeer belangrijk is voorts het verwijderen van bestaande obstakels zoals de Hembrug en het voorkomen van nieuwe belemmeringen. Zo zullen de verschillende kruisingen voor het weg- en spoorwegverkeer, die bij de westwaartse groei van beide havencomplexen noodzakelijk worden, als tunnels of hoge bruggen moeten worden uitgevoerd. Ook moet belemmering van een veilige vaart door industriegassen, rook e.d. boven de zeevaartrwegen worden voorkomen.

Om dezelfde reden zal in het algemeen een duidelijke scheiding van zeevaart en binnenvaart wenselijk zijn.

Voor de haven van Amsterdam wordt reeds gedacht aan een parallelkanaal voor de binnenvaart noordelijk van het Noordzeekanaal, dat van de IJmond uit, via het geprojecteerde boogkanaal om Amsterdam, verbinding zal geven met het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het scheepvaartverkeer van het westelijk industriegebied van Amsterdam met de Rijn zou daarnaast een verbinding wenselijk zijn bezuiden Amsterdam om, van het Amsterdam-Rijnkanaal naar de Ringvaart van de Haarlemmermeer nabij Schiphol, verbetering van deze ringvaart tot Halfweg en vandaar een nieuwe verbinding naar het zijkanaal F van het Noordzeekanaal.

Voor de Rotterdamse haven moeten de gedachten over de scheiding van zeevaart en binnenvaart nader worden ontwikkeld in samenhang met de gehele westelijke uitbreiding van het havengebied.

Bij het vraagstuk van het havencomplex aan de Nieuwe Waterweg zal tevens de verbinding tussen de zee en de haven van Dordrecht moeten worden gezien. Een druk scheepvaartverkeer over de Oude Maas kan in de toekomst moeilijkheden opleveren bij de ontwikkeling van de omvangrijke wooncentra, die aan weerszijden van deze rivier zullen komen onder Hoogvliet en Spijkenisse. Bovendien zou afsluiting van de Nieuwe Waterweg onder andere een voordeel kunnen opleveren voor de waterhuishouding. Het schijnt daarom wenselijk bij de voorzieningen ten westen van Rotterdam ook een andere toegang naar Dordrecht in beschouwing te nemen.

De *verdere verbeteringen*, die in het net van vaarwegen wenselijk zijn, houden in het bijzonder verband met de bepleite stimulering van de bestaansbronnen in Noordholland ten noorden van het Noordzeekanaal. Bij de komende verkeersverbeteringen te land kan dit gebied grotere kansen krijgen. Deze moeten zoveel mogelijk worden aangegrepen.

De gewenste ontwikkeling van de Zaanstreek brengt mee, dat de Zaan als vaarweg wordt verbeterd en in het noordelijk deel (onder Wormer) een bocht wordt afgesneden, mede ter ontsluiting van nieuw industriegebied. Het streekplan Zaanstreek voorziet reeds daarin.

In noordelijk Noordholland zijn goede waterverbindingen nodig met centra als Alkmaar en Hoorn, die tot een sterkere ontwikkeling zouden dienen te worden gebracht ter opneming van de „overloop” van het stedelijk complex aan het Noordzeekanaal. In dit verband wordt in de eerste plaats aanbevolen een nieuwe kanaalverbinding van Beverwijk naar het Noordhollandsch Kanaal langs Uitgeest. Deze verbinding dient beschouwd te worden als een verbeterde Nauernasche Vaart. Vervolgens is een waterverbinding gewenst van Alkmaar naar het Hoornsche Hopmeer.

De verdere uitvoering van de Zuiderzeewerken zal het scheepvaartnet in dit deel van het land completeren met drie waterwegen, die de Markerwaard en Zuidelijk Flevoland zullen omsluiten. Het tussen deze beide polders gelegen en naar Lelystad voerende Oostvaardersdiep is hiervan het belangrijkste. Dit schept een ruime verbinding tussen de Amsterdamse havens en de centra in de nieuwe polders (B-kern, Lelystad), waarop mede een beroep moet worden gedaan voor het opnemen van de „overloop” in de noordelijke conurbatie van de Randstad. Ook geeft het Oostvaardersdiep doorverbinding naar het Noordoosten des Lands. Het verdient overweging na te gaan, in hoever deze vaarweg dienstbaar kan worden gemaakt aan een oostwaartse uitbreiding van het havengebied aan het Noordzeekanaal.

Daarnaast zullen de vaarwegen door de randmeren een functie hebben te vervullen. Met name zal die langs de Noordhollandse kust een verbinding van ruime capaciteit scheppen tussen Amsterdam en Hoorn en daar tevens de waterweg van Alkmaar naar het Hoornsche Hopmeer opvangen.

2. RAILVERKEER

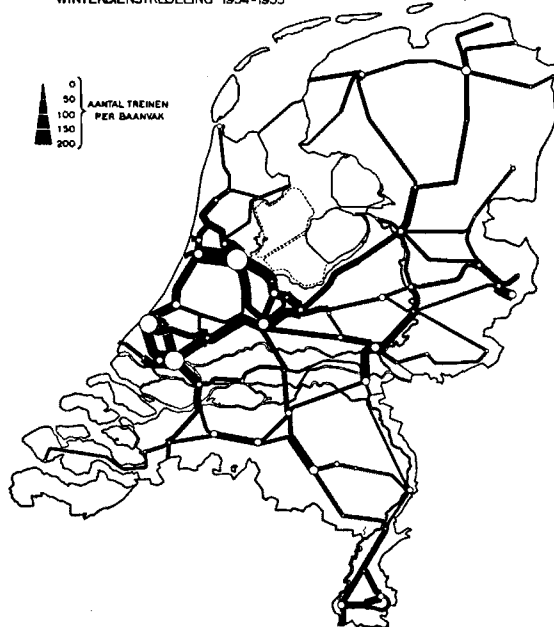
Heeft het waterverkeer vanouds de grondslag gevormd voor de groei van het Westen, het spoorwegverkeer heeft in hoofdzaak de huidige stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. De Randstad Holland heeft zich gevormd langs de oude „Hollandse lijn”, die zelf weer vrij getrouw het beloop volgt van het 17de eeuwse trekvaartennet, dat de Hollandse steden hadden tot stand gebracht.

In de huidige situatie is de rol van het spoorwegvervoer in het Westen voornamelijk driedig:

a) verbinding van de Randstad-agglomeraties met gebieden buiten het Westen (waaronder belangrijke internationale verbindingen), b) onderlinge verbinding van de centra in de Randstad en c) verbindingen tussen steden van eenzelfde stedengroep e.d. (zoals bv. Leiden-'s-Gravenhage, Delft-'s-Gravenhage). Dank zij een moderne outillage en een frequente dienst is dit alles tot nog toe praktisch geheel over het 19de eeuwse spoorwegnet afgewikkeld. De grote frequentie in het Westen vergeleken bij die in andere landsdelen spreekt uit afb. 79.

Bij de Randstad van de toekomst zal deze combinatie van functies in veel opzichten niet meer mogelijk zijn. Met de groeiende taak van de Rijndelta in West-Europa zal het nationale en internationale verkeer toenemen, terwijl de concurrentie met het luchtverkeer steeds snellere verbindingen nodig maakt. Tegelijkertijd zal de grotere uitgestrektheid van de agglomeraties en de grotere afstand tussen woon- en werkplaats een veel sterker beroep doen op het massavervoer, hetzij per rail, hetzij langs de weg, voor het verkeer tussen bijeengelegen steden. Ook naderen de drie grote steden een omvang, waarbij stedelijk massavervoer op een vrije baan (hetzij boven- of ondergronds) in de beschouwingen moet worden betrokken.

TREINFREQUENTIE VOOR HET REIZIGERSVERKEER
WINTERDIENSTREGELING 1954-1955



Afb. 79

Behalve door het spoorwegnet zelf wordt de capaciteit op de stamlijn Amsterdam-'s-Gravenhage-Dordrecht en op de lijnen van Amsterdam naar het noorden bepaald door de beperkte openingstijden van de beweegbare spoorbruggen over drukke scheepvaartwegen. Deze reeds lang gevoelde tekorten worden meer en meer verscherpt door de nieuwe functies, die bij de ontwikkeling van de Randstad aan het railverkeer moeten worden toevertrouwd.

Met het oog op de komende eisen zal het noodzakelijk worden op de drukste trajecten het verkeer met snelle treinen vrij te maken van het langzame. Hierdoor zal de mogelijkheid geopend worden om het „voorstadsverkeer” te verzorgen op de wijze als in een samenhangende miljoenenagglomeratie wordt vereist. Men zal dan stopplaatsen kunnen inleggen bij uit te breiden kernen tussen de grote agglomeraties en ook deze agglomeraties zelf efficiënter kunnen bedienen, met als gevolg een groter rendement van de spoorlijn en tegelijkertijd een belangrijke ontlasting van het stedelijk verkeer. Bij wijze van voorbeeld is voor twee verschillende agglomeraties (Maas- en Merwedesteden en 's-Gravenhage-Delft-Leiden) op de afb. 80 aangegeven naar welk principe dit zou kunnen geschieden.

Een dergelijk metro-verkeer in de Randstad zal in functionele verbinding moeten staan met het stedelijk massavervoer op vrije baan. Of dit laatste al of niet kan behoren tot de taak van de Spoorwegen, is een vraag apart. De samenhang in de opbouw en de bediening van de netten (en van beide met de autobusverbindingen) zal er echter moeten zijn, vooral met het oog op de grotere spreiding in de woonplaats van de bevolking en op de concentratie van belangrijke werkgebieden (bv. de kantoren) juist in de centrale gedeelten van de steden.

De gehele aanpassing van het net zal de uitvoering van belangrijke technische werken nodig maken. Ten dele zal men daarbij partij kunnen trekken van de mogelijkheden die door andere grote projecten — zoals het Deltaplan — worden geboden.

a. Een van de belangrijkste factoren in de ontwikkeling van het railverkeer zal voor de Randstad zijn de verdubbeling van de sporen op de lijn Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam. Ook de verbindingen van Amsterdam met het overige deel van de noordoostelijke conurbatie verdienen uit dit oogpunt te worden bestudeerd.

b. Ter ontlasting van een groot gedeelte van bovengenoemde lijn is voorts de directe verbinding van Amsterdam door de Haarlemmermeer via Schiphol naar Leiden, die reeds lang door de N.S. wordt overwogen, van groot belang. Deze lijn wordt gecompleteerd met de andere voorgenomen verbinding van het technisch areaal van Schiphol met Amsterdam, die gedeeltelijk over het beschikbare doch verlaten spoorbaantje van de vroegere Haarlemmermeerspoorweg is geprojecteerd.

c. Voorts wordt in principe de uitvoering aanbevolen van railverbindingen om of dóór de grote agglomeraties Amsterdam, 's-Gravenhage en Rotterdam. Hoe deze verbindingen moeten worden uitgevoerd, welke tracé's daarbij gevolgd zullen worden en wie dit verkeer zal exploiteren is uiteraard een punt van nader onderzoek.

Vermoedelijk zal voor Amsterdam wel gebruik kunnen worden gemaakt van de vroeger reeds aangelegde ringbaan. Voor 's-Gravenhage heeft men te maken met de al geruime tijd overwogen doortrekking van de Haarlemmerlijn uit het station S.S. naar de zuidwestelijke stadswijken (bedoeld als



Afb. 80

voeding van de spoorverbinding) en daarnaast met meer recente denkbeelden tot het scheppen van een snelrailverbinding ter bediening van belangrijke werkgebieden in en om het stadscentrum. Ook hier is nadere studie nodig. Wat Rotterdam betreft is het vraagstuk van de ringbaan onmiddellijk verbonden met het complex van technische en stedenbouwkundige onderzoeken dat voor de ontwikkeling van de Waterweg-agglomeratie gaande is.

d. De beperking voor het spoorwegverkeer, veroorzaakt door de overbrugging van de Nieuwe Maas (Koningshaven) te Rotterdam, vereist op korte termijn een oplossing vooral met het oog op het vrachtverkeer, dat voor een groot deel des nachts over de lijnen moet worden vervoerd. In de toekomst zou een spoorverbinding langs de Beneluxweg van Vlaardingen over het Haringvliet en de Volkerakdam, die toch in verband met de Deltawerken uitgevoerd zal worden, en verder aangesloten aan de bestaande lijn bij Roosendaal hiervoor een goede oplossing kunnen geven. Ook om andere redenen, o.a. verkorting van het tracé, mag deze oplossing worden aanbevolen.

De totstandkoming van deze lijn zal echter te laat vallen om in de thans reeds bestaande en snelgroeiende behoefte aan een uitweg van Rotterdam naar het zuiden te voorzien. De vraag doet zich daarom voor of men de oplossing vooreerst niet zou moeten zoeken in de bouw van een tunnel in de bestaande lijn van Rotterdam naar Dordrecht en daarnaast een nieuwe verbinding over de rivieren ten oosten van Rotterdam naar de oostzijde van Dordrecht (Baanhoek). Een dergelijke lijn zou — naast haar betekenis voor de doorgaande verbinding naar het zuiden — een belangrijke functie kunnen vervullen als onderdeel van de ringlijn om de agglomeratie Rotterdam en zou tevens een verbinding tot stand brengen van deze agglomeratie naar de Merwedesteden ten oosten van Dordrecht. Met het oog op de expansie van de Randstad in deze richting zou dat welkom zijn, evenals voor de uitgroei van het complex Dordrecht-Zwijndrecht-Papendrecht tot een harmonisch opgebouwde agglomeratie. Eventueel zou men voor het verkeer naar het zuiden een verbinding van Baanhoek om Dordrecht heen kunnen maken naar de lijn Dordrecht-Moerdijk.

e. Verder is van belang de verbinding van Lelystad met Amsterdam, waarbij kan worden aangesloten op de bestaande lijn bewesten Weesp. De gewenste ontwikkeling van Lelystad tot een stad van middelbare grootte kan door de aanleg van deze lijn aanzienlijk gestimuleerd worden; het is zelfs aan gerechte twijfel onderhevig of de stad zonder spoorverbinding tot een grootte van bv. 100.000 inwoners zou kunnen uitgroeien. Uiteraard kan de aanleg van deze lijn eerst tegemoet gezien worden na de gereedkoming van Zuidelijk Flevoland. Dit is dus in een laat stadium, wellicht eerst kort voor 1980.

Het lijkt wenselijk de bestaande verbinding tussen de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en Bussum te vervangen door een nieuwe die gedeeltelijk de voorgestelde spoorweg naar Lelystad tussen Weesp en Muiderberg kan volgen. Deze wijziging heeft het voordeel, dat de spoorlijn door het Naardermeer kan vervallen en dat de lijn bij Weesp in noordelijke richting kan worden verplaatst, wat waarschijnlijk betere mogelijkheden biedt voor deze stad in de vorm en grootte zoals deze in het voorstel voor de onderbrenging van de „overloop” van Amsterdam en het Gooi zijn aanbevolen.

f. Als een plaatselijk zeer belangrijke verbetering wordt voorgesteld het tracé van de Hofplein-spoorweg in de agglomeratie 's-Gravenhage zodanig te wijzigen, dat inplaats van het station Hollandse Spoor het station Staatsspoor wordt bereikt, zulks ter opheffing van een barrière in de gemeente Voorburg. Hiertoe zou men het uit het zuiden komende lijngedeelte in de omgeving van Nootdorp op de Utrechtse lijn moeten aansluiten en het benoorden deze laatste gelegen lijngedeelte laten vervallen. Dit zou, mede met het oog op de spoedig te verwachten voltooiing van de hier gelegen Haagse en Voorburgse wijken gepaard moeten gaan met een betere distributie van de stopplaatsen langs de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam.

g. Teneinde de ongewenste toestand te Utrecht, waarbij voor de lijnen uit Amersfoort en Hilversum thans „gekopt” moet worden, in de toekomst te vermijden is, een lijnomlegging oostelijk om de stad Utrecht aan te bevelen.

Bij deze denkbeelden kon voorshands niet worden ingegaan op de consequenties, die de ontwikkeling in het haven- en industriegebied aan de Nieuwe Waterweg voor het railverkeer zal moeten hebben. De redenen hiervoor zijn reeds eer vermeld. Wél kan gezegd worden, dat de toekomstige havenindustrie-

gebieden en de nieuw te ontwikkelen grote wooncomplexen tijdig aan het bestaande spoorwegnet zullen moeten worden aangesloten en ook onderling door railverkeer moeten worden verbonden.

3. WEGVERKEER

Evenals bij het railverkeer spelen bij het wegverkeer zowel het nationale en internationale verkeer, het regionale verkeer en het verkeer op betrekkelijk korte afstand een rol. Daarnaast heeft door de groei van de steden ook het eigenlijke stadsverkeer over de weg een grote omvang aangenomen, terwijl tenslotte de voorziening voor de stilstaande voertuigen (parkeren) steeds moeilijker problemen opwerpt.

Daarbij komt, dat de dynamiek in deze sector van het verkeer welhaast het grootst is. Bij de aanvang van de 1ste wereldoorlog telde Nederland $\pm$ 4.500 personenauto's, bij de aanvang van de 2de wereldoorlog rond 100.000. Terwijl het aantal bij de bevrijding was gedaald tot beneden 50.000, nadert het thans de 400.000. Voor het totale autopark zijn de cijfers resp. $\pm$ 4.800, 159.000, 94.000, 540.000. Niettemin is Nederland in vergelijking met andere landen nog zeer in motorisering achtergebleven, zoals te zien is uit tabel VIII.3.

Tabel VIII.3. Aantal inwoners per auto ¹⁾

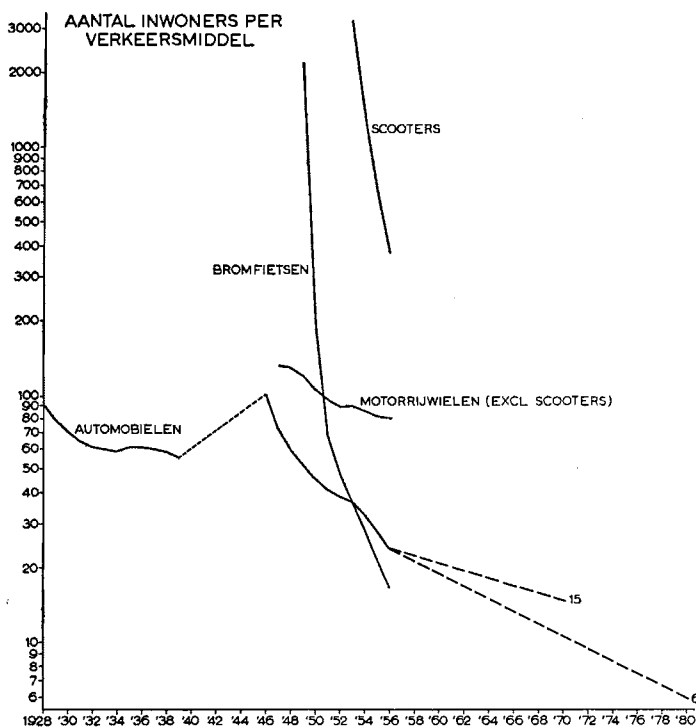
	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
U.S.A.	3,8	3,5	3,3	3,1	3,-	2,9	2,8	2,7
Engeland	17	18	16	15	15	14	13	12
Frankrijk	25	24	18	17	16	16	14	13
Zweden	28	26	25	20	17	15	13	11
België	41	30	24	20	18	17	16	15
Denemarken	27	26	25	24	23	21	18	15
Zwitserland	38	32	28	25	22	20	18	17
W.-Duitsland	.	.	.	45	39	31	32	23
Nederland	70	59	50	43	41	38	35	30
Italië	144	107	97	61	66	59	51	40

Sinds 1954 is het cijfer voor Nederland verder gedaald. In 1957 bedroeg het 1 op 20 inwoners, maar er is nog steeds een opmerkelijke achterstand in verhouding tot andere, eveneens dichtbevolkte West-europese landen als bv. België en West-Duitsland.

Vroegere schattingen van verschillende zijden voor de te verwachten toeneming van het Nederlandse automobielpark voerden tot een dichtheid van 1 auto op 15-20 inwoners in 1970, d.i. het peil dat de meeste andere Westeuropese landen reeds enkele jaren geleden hadden bereikt of achter zich gelaten. Bij voortgaande economische ontwikkeling moet dan ook nog op een belangrijke verdere groei van het aantal auto's in Nederland worden gerekend. Bovendien leert de ervaring, dat het Westen des Lands ook in dit opzicht vooraangaat in vergelijking met de andere landsdelen. Zo bedroeg op 1 januari 1956, toen de landelijke verhouding voor de motorrijtuigen 1 op 28,4 was, die voor het Westen 1 op 24,7 (voor de personenauto's resp. 40 en 34).

Een bepaalde prognose voor de autodichtheid in het Westen des Lands omstreeks 1980 is bezwaarlijk te maken. Daarvoor zijn de verschillende in het spel zijnde factoren, zoals de ontwikkeling van het nationale inkomen, de te voeren belastingpolitiek, de wisselwerking tussen autogebruik en openbaar vervoer, de technische ontwikkeling en de invloed daarvan op de kosten van het automobiilverkeer, te onzeker. Voor een planologische beschouwing zou het daarom beter zijn van een zeker „plafond” uit te gaan, zonder dit te nauwkeurig op een bepaald jaar te betrekken. Het is immers bij de ruimtelijke plannen vooral zaak, een voldoende armslag te behouden voor de latere eisen van het verkeer; anders loopt men gevaar tot oplossingen te komen, die in een verdere periode ontoereikend blijken, maar dan moeilijk meer kunnen worden verbeterd.

¹⁾ Bron: Facts and figures, Canadian Automobile Chamber of Commerce.



Afb. 81

verkeer in de orde van $6 \times$ dat van het basisjaar 1955. Het is nauwelijks aan te nemen dat deze toestand reeds omstreeks 1980 zou worden bereikt. Daarom is bij de verkeersstudie bovendien een toeneming tot $2\frac{1}{2} \times$ het verkeer van 1955 in beschouwing genomen, waarvan mag worden verwacht dat zij zelfs vóór 1980 zal worden gerealiseerd. De factor $2\frac{1}{2}$ werd door de Rijkswaterstaat in 1953 aangenomen ten behoeve van een prognose voor 1970. Het is echter gebleken dat de groei van het autoverkeer intussen sterker is geweest dan verondersteld was. In verband daarmee is het aannemelijk dat de stijging van het autoverkeer tot $2\frac{1}{2} \times$ dat in 1955 wel tussen 1970 en 1975 bereikt zal zijn.

Met deze veronderstellingen voor ogen is allereerst het bestaande *net van hoofdwegen in het Westen des Lands* gezien. Daarbij zijn voor de autowegen in verschillende uitvoering de dagcapaciteiten aangenomen, die op grond van uitvoerige studies zijn opgesteld door het Bureau of Public Roads te Washington D.C. en welke in de Nederlandse omstandigheden bij 25 % vrachtsnelverkeer neerkomen op

Maximale dagcapaciteit voor autowegen

Aantal stroken	capaciteit
4	32.000
6	48.000
8	64.000

Past men op het in 1955 waargenomen verkeer over de hoofdwegen in het Westen des Lands de vermenigvuldigingsfactor $2\frac{1}{2}$ toe, dan blijkt de capaciteit te gering te zijn of benaderd te worden bij de volgende weggedeelten (vgl. de afb. 82).

a. Rijksweg 4 Oegstgeest-Amsterdam	d. Rijksweg 13 Rotterdam-'s-Gravenhage
b. „ 12 Gouda-Utrecht	e. „ 23 Utrecht-De Bilt
c. „ 16 Rotterdam-Dordrecht	f. „ 1 Amsterdam-Baarn

¹⁾ De nota betreffende dit onderzoek kan bij het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan worden geraadpleegd.

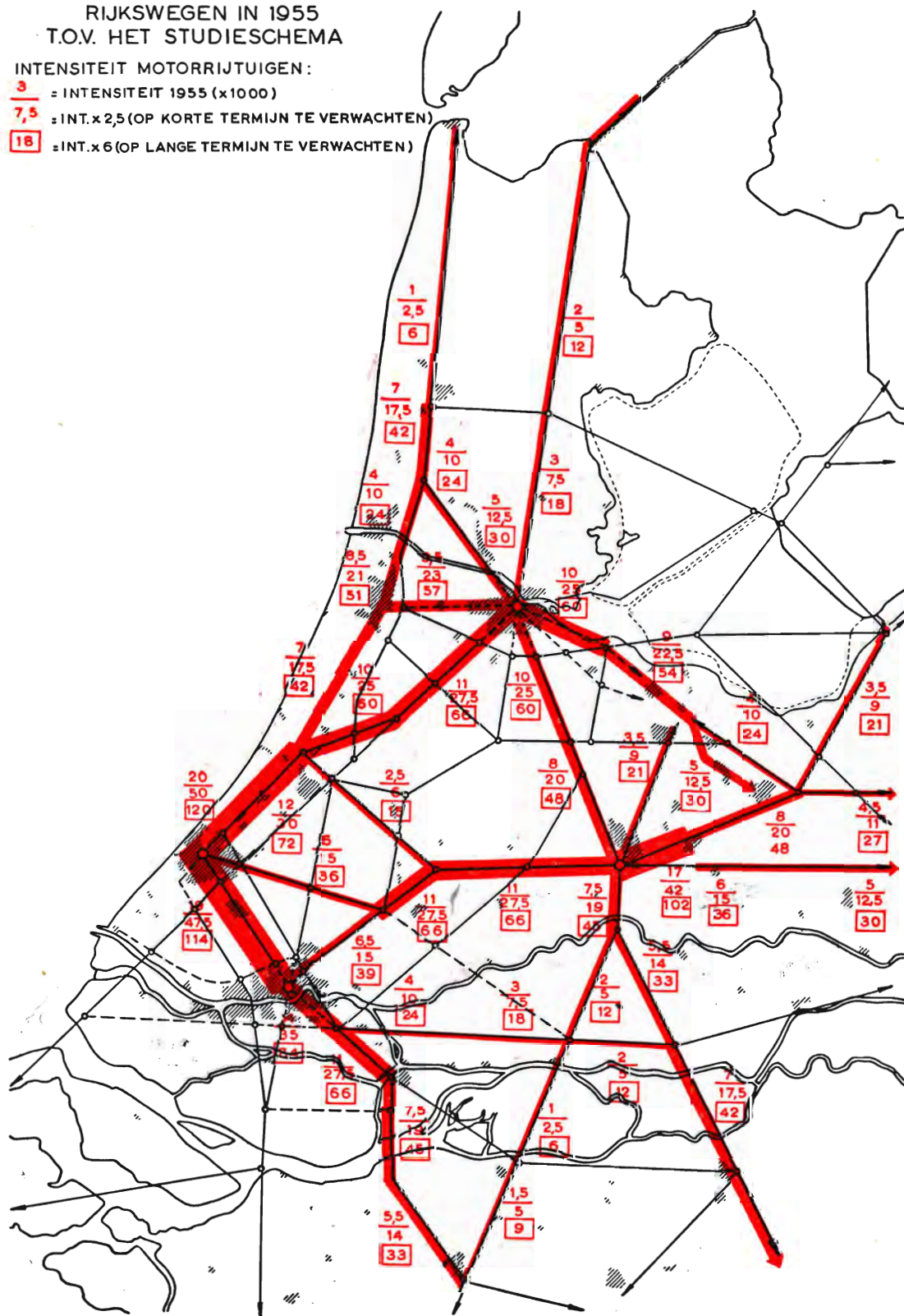
RIJKSWEGEN IN 1955 T.O.V. HET STUDIESCHEMA

INTENSITEIT MOTORRIJTUIGEN:

3 = INTENSITEIT 1955 (x1000)

7,5 = INT.x 2,5 (OP KORTE TERMIJN TE VERWACHTEN)

18 = INT.x 6 (OP LANGE TERMIJN TE VERWACHTEN)



Afb. 82

Past men de vermenigvuldigingsfactor 6 toe, dan blijken alle wegen van het bestaande net van veel te geringe capaciteit te zijn. Bij sommige weggedeelten zou men dan zelfs moeten komen tot 14 of meer verkeersstroken.

Deze uitkomsten bevestigen nog eens, dat het bestaande stelsel van autosnelwegen in de verste verte niet voldoende zal zijn. In beginsel zal hierin moeten worden voorzien door twee middelen en wel: a) door vergroting van het aantal rijstroken op reeds bestaande wegen en b) door aanleg van nieuwe wegen.

Vergroting van het aantal rijstroken tot 2×3 stroken ligt op enige weggedeelten als weinig kostbaar en spoedig uit te voeren voor de hand (bv. Rijksweg 4 Oegstgeest-Amsterdam, Rijksweg 13 's-Gravenhage-Rotterdam, Rijksweg 16 Rotterdam-Ridderkerk). Dit zal dus aangewezen zijn. In het algemeen gesproken heeft echter de tweede methode voordelen voor het verkeer, die haar in vele gevallen aantrekkelijker zullen maken. Belangrijke voordelen hiervan zijn dat door de aanleg van meer wegen een net met kleinere maaswijdte ontstaat en dat op deze wijze kan worden bereikt, dat het interlokale verkeer langs meer invalswegen de steden kan binnenkomen en verlaten, waardoor congestie bij de aan- en afvoer van dit verkeer op de stedelijke toegangswegen kan worden voorkomen. Bij juiste tracerings zullen de bestuurders dan kortere routes voor hun reizen kunnen vinden dan wanneer met enkele wegen, zij het van grote capaciteit, wordt volstaan.

Met het oog hierop is, om de gedachten te bepalen, een studieschema van verkeersrelaties opgesteld (afb. 83). Daarmee zijn dus geen wegtracé's bedoeld. Bij de opzet ervan is, tegen de achtergrond van de hierboven gedane aanbevelingen voor de ruimtelijke ontwikkeling, zowel aandacht geschonken aan het functioneren van de Randstad zelf als aan de plaats die het Westen inneemt als verbindend element in de nationale en internationale verkeersrelaties.

Wat de Randstad betreft blijken de verschillen bij beschouwing van afb. 82. Zij vloeien voort uit de hoefijzervorm van het gehele complex; vandaar bv. het belang van nieuwe diagonale relaties.

Het verband met de doorgaande verkeersrelaties is te zien uit de inzet op de afb. 83. In dit opzicht is rekening gehouden met de nieuwe mogelijkheden dank zij de Deltawerken (voor de relaties met het zuiden en zuidwesten) en dank zij de Zuiderzeewerken (voor de relaties met het gebied van de IJsselmeerpolders zelf en voorts met het noorden en oosten). Wat dit laatste betreft, zou men zich bijvoorbeeld kunnen voorstellen, dat de bestaande rijksweg nr 1 die thans door de zeer drukke Gooi-agglomeratie loopt en daarvan bijzonder veel lokaal verkeer heeft te verwerken, voor de lange afstandverbindingen (doorgaande verkeersrelaties) wordt ontlast door het projecteren van een nieuwe verbinding buitenom door Zuidelijk Flevoland in de richtingen Hoevelaken en Harderwijk.

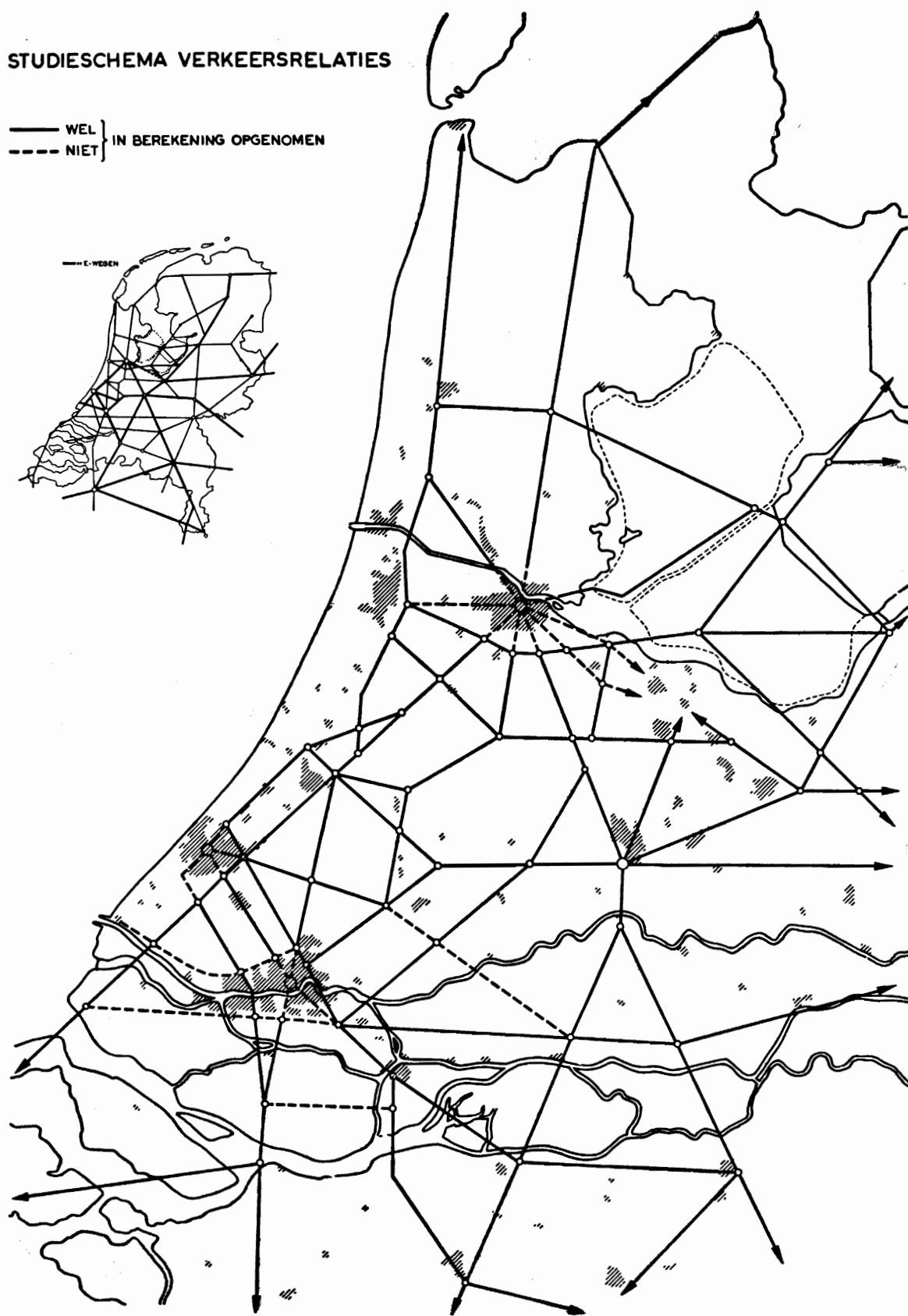
Op de grondslag van het schema waarop deze oriënterende studie is opgezet, zijn vervolgens op nieuw berekeningen uitgevoerd. Allereerst heeft men zo goed mogelijk de verkeersstromen tussen de steden benaderd die in 1955 op deze wegen zouden zijn opgetreden, als zij dan reeds alle aanwezig waren geweest. De hiervoor gebruikte rekenwijze is getoetst aan in werkelijkheid verrichte verkeersstellingen en is daarbij betrouwbaar gebleken. Tevoren had men de bestaande bevolkingsverdeling over de agglomeraties van de Randstad gecorrigeerd door deze verhoudingsgewijs in overeenstemming te brengen met de verdeling, die volgens de verkenning van hoofdstuk III in 1980 wordt verwacht. Zo werd dus een basis verkregen (afb. 84a) waarop met behulp van de vermenigvuldigingsfactoren $2\frac{1}{2}$ en 6 opnieuw het toekomstige verkeer tussen de steden kon worden benaderd ¹⁾.

De uitkomsten van deze benadering zijn weergegeven op de afb. 84b en 84c. Daaruit is te zien, dat reeds bij een toeneming van het verkeer met de factor $2\frac{1}{2}$ (afb. 84b) vrijwel alle relaties van het schema behoorlijk belast zouden zijn. Des te meer zou dit het geval worden bij de factor 6 (afb. 84c). Dan zouden met name de relaties Rotterdam-Utrecht, Rotterdam-'s-Gravenhage, 's-Gravenhage-Leiden en Amsterdam-het Gooi nog nadere voorziening vragen.

¹⁾ De hierop betrekking hebbende studienota kan bij het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan worden geraadpleegd. Men houde voor ogen, dat de gekozen methode gericht is op het verkeer *tussen* de steden. Dientengevolge komt het korte afstandsverkeer in de nabijheid van de steden, dat in omvang veel belangrijker is, in de cijfers niet tot uitdrukking.

STUDIESCHEMA VERKEERSRELATIES

— WEL } IN BEREKENING OPGENOMEN
 - - - NIET }



Afb. 83

STUDIESCHEMA VERKEERSRELATIES
MET VERKEERSINTENSITEIT
MOTORRIJTUIGEN
INTENSITEIT 1955
(x 1000)

— (15000 AUTOS
8000 - 32500 AUTO'S



Afb. 84a

STUDIESCHEMA VERKEERSRELATIES
MET VERKEERSINTENSITEIT
MOTORRIJTUIGEN
1955 x 2,5
(x 1000)

— (15000 AUTO'S
8000 - 32000 AUTO'S
32000 - 48000



Afb. 84b

Bijzondere uitstralings- en aantrekkingspunten van zeer intensief autoverkeer liggen bij de grote steden. Hier is het dan ook van belang dat wegen op vele verspreide punten het stadslichaam binnenkomen. De structuur van het stedelijk verkeerssysteem zou hierop, zoveel als nog mogelijk is, moeten worden ingesteld.

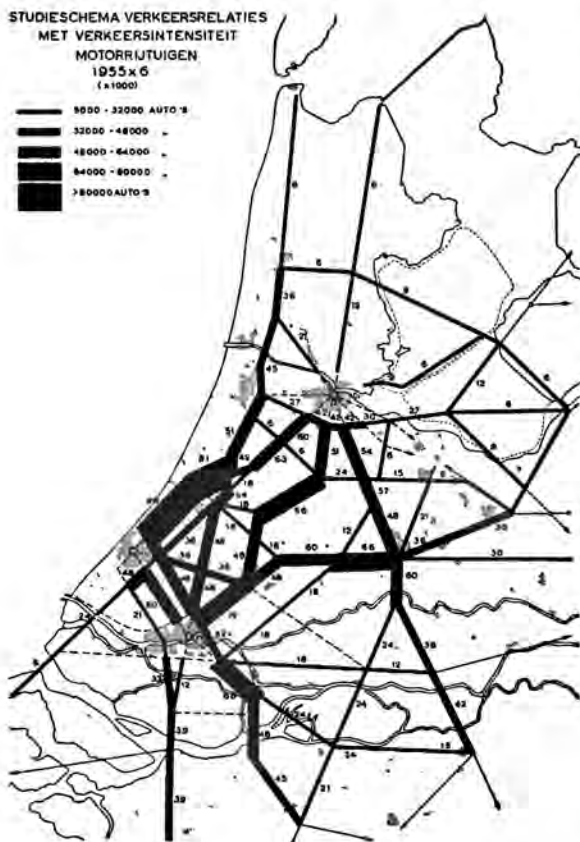
Op welke wijze en in welke tijdsorde de verbeteringen zouden kunnen worden tot stand gebracht, is een zaak van nadere studie. De zeer hoge kosten van deze werken zullen in ieder geval slechts een geleidelijke uitvoering mogelijk maken.

Met nadruk zij er hier op gewezen, dat de uitgevoerde berekeningen betrekkingen hebben op nog onvoldoende gefundeerde aannamen. Ze zijn in dit rapport dan ook uitsluitend als illustratie bedoeld en er mogen ook nog in geen geval definitieve conclusies uit getrokken worden.

Gaat men uit van de gedachte dat in een verdere toekomst de nodige grond beschikbaar moet zijn voor wegen buiten de bebouwde kom die aan het zesvoudige verkeer van thans voldoen, dat behoeft men deze stroken niet aanstands formeel te reserveren. Het lijkt echter wel gewenst om het hierboven schetsmatig aangeduide vooruitzicht bij de verdere studie van het gehele wegsysteem voor ogen te houden.

Wat de uitvoering betreft zal de werkelijk optredende groei van de verkeersbehoefte een rol moeten spelen naast de functie die de verschillende verkeersrelaties voor de gewenste ontwikkeling van de Randstad zullen hebben. Veel zal ook afhangen van het tempo, waarin de Deltawerken en de Zuiderzeewerken zullen worden uitgevoerd. Dit zal tengevolge kunnen hebben, dat tijdelijk andere relaties een zwaarder verkeersvolume zullen hebben op te nemen dan uit de gemaakte berekeningen voortvloeit. Het zou voorbarig zijn, hieraan reeds thans beschouwingen te wijden. Gezien echter de plaats, die de verbindingen door het Deltagebied en door de Zuiderzeepolders in het gehele systeem innemen, is er wel aan-

STUDIESCHEMA VERKEERSRELATIES
MET VERKEERSINTENSITEIT
MOTORRIJTUIGEN
1955 x 6
(x 1000)



Afb. 84c

leiding ook hier nog eens te wijzen op het belang, dat voor een goede ruimtelijke ontwikkeling aan een vlotte voortgang van de genoemde grote werken is verbonden.

Het boven geschetste vooruitzicht voor de groei van het autogebruik heeft niet alleen gevolgen voor de eigenlijke verkeerswegen, maar evenzeer voor de *verkeersruimten in de steden* en de opzet van de woonwijken. De moeilijkheden met het parkeren in de binnensteden en het nachtparkeren in de woonwijken zijn thans al zeer groot. Op een autodichtheid van de orde als bij de plannen voor de Engelse new towns wordt aangenomen (1 auto per middenstandswoning en per 2 arbeiderswoningen, d.i. ongeveer de bovengenoemde verhouding van 1 op 6 inwoners) zijn onze steden in het geheel niet berekend. De afgelopen halve eeuw heeft geleerd, hoe snel dergelijke behoeften opkomen. Daarom is het, gezien de lange levensduur van de nog te bouwen stadswijken, een bepaalde noodzakelijkheid, om daarin voldoende ruimte voor de toekomstige behoeften open te houden.

Tegelijk met de snelle toeneming van het autopark beleven wij een stormachtige groei van het lichte gemotoriseerde verkeer, speciaal van de scooters en bromfietsen, welke laatste een overgang vormen tussen de fiets en het eigenlijke motorverkeer (vgl. afb. 81). Deze ontwikkeling

brenkt geheel eigen problemen mee, zowel in als buiten de steden. Men zal hieraan bij het projecteren van verbindingen en bij de indeling van de wegprofielen aandacht moeten geven.

Bij het niet-gemotoriseerde verkeer is het te voorzien, dat het rijwiel een belangrijke plaats zal blijven innemen in het stadsverkeer en in de recreatieve trek op korte afstand. Hoewel de grote aantallen fietsers het verkeersbeeld minder homogeen maken, lijkt het toch zaak aan dit verkeersmiddel zoveel mogelijk tegemoet te komen. Het rijwiel maakt het mogelijk, het recreatieverkeer met kleine middelen een grote spreidingsmogelijkheid te geven. In de stad neemt de fiets weinig ruimte in op de weg en bij het stallen. Het verkeer in onze binnensteden zou reeds zijn vastgelopen als niet zulke grote aantallen weggebruikers de fiets namen.

4. LUCHTVERKEER

Het civiele luchtverkeer deelt in de sterke groei van de verkeerssector. Het transoceanische passagiersvervoer door de lucht begint in het verkeer tussen Europa en Amerika het zeevervoer te benaderen en zal het in de toekomst evenaren of zelfs overvleugelen. Ook het vrachtvervoer per vliegtuig neemt sterk toe (vgl. tabel VIII.4 en afb. 85).

Behalve de frequentie van de diensten neemt ook de afmeting van de vliegtuigen nog voortdurend toe. De invoering van de grote straalvliegtuigen, die in Nederland in 1959/1960 wordt verwacht, brengt voorts een nieuwe aanzienlijke verhoging van de snelheid. De afwikkeling van dit verkeer vindt plaats door internationaal vastgestelde luchtbanen, die een groot deel van het Westen overdekken. Daar in dit gebied ook drie militaire vliegvelden aanwezig zijn, ontstaan hier moeilijkheden. De militaire vliegvelden liggen ook overigens ongunstig voor de ontwikkeling van de Randstad, met name die in het westelijke deel daarvan (speciaal Ypenburg). Uit planologisch oogpunt zou het zeer gewenst zijn de hier in

toenemende mate dreigende bezwaren door wijzigingen in de militaire sector te ondervangen.

Het burgerluchtvaartverkeer wordt in grote hoofdzaak geleid over de luchthaven Schiphol en voor een zeker deel ook over het vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam.

De plaatsbepaling voor de nationale luchthaven is destijds geschied na uitvoerig onderzoek naar de gunstigste ligging wat betreft de bediening van het land, de bodemgesteldheid en andere factoren. Na de oorlog zijn er voor de wederopbouw van Schiphol hoge investeringen gedaan, waarbij binnenkort nog aanzienlijke bedragen zullen komen voor de voorzieningen ten behoeve van de straalvliegtuigen. Het is nl. uitgesloten de nieuwe grote startbaan op tijd gereed te hebben anders dan in aansluiting aan de bestaande vlieghaven. De functie van Schiphol voor het intercontinentale verkeer moet dus voor de te overziene periode als onvervangbaar worden beschouwd. De voorgenomen uitbreiding van deze vlieghaven volgens het op 3 oktober 1956 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde plan gaat hier terecht van uit.

In de aanbevelingen is geen rekening gehouden met uitbreiding van het vliegveld Zestienhoven, evenmin als van de militaire vliegvelden Valkenburg, Ypenburg en Soesterberg.

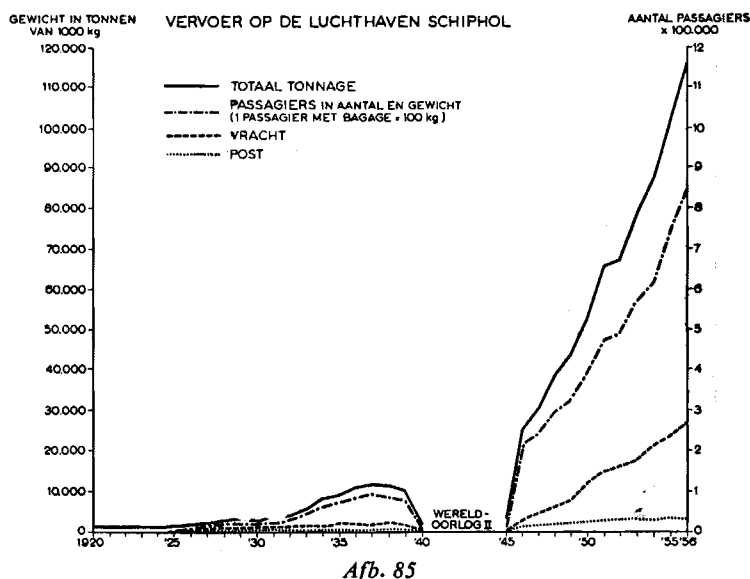
De zeer nabije ligging van de vier vliegvelden in het westelijke deel van de Randstad (Schiphol, Valkenburg, Ypenburg en Zestienhoven) leidt tot een ongewenst ruimtegebrek in de lucht bij het opstijgen en landen van de vliegtuigen. Bij de spoedig te verwachten invoering van straalvliegtuigen op de grote lijnen in het burgerluchtvaartverkeer zal dit bezwaar nog sterker gaan spreken. Dit vooruitzicht is een reden te meer om niet op uitbreiding van de laatstgenoemde drie vliegvelden te rekenen.

Wat het vliegtuig Ypenburg betreft dient ook te worden gewezen op de ernstige bezwaren die de ligging van dit veld onmiddellijk bij de stadsbebouwing van 's-Gravenhage en bij belangrijke verkeerswegen en spoorlijnen medebrengt. Handhaving van dit veld is alleen gerechtvaardigd te achten indien dringende verdedigingsbelangen, waarvoor geen andere oplossing kan worden gevonden, zulks bepaald zouden eisen.

De vooruitzichten voor de ontwikkeling van het helikopterverkeer zijn nog tamelijk onduidelijk ²⁾. Overigens stellen de helihavens ruimtelijk belangrijk minder hoge eisen dan de normale vliegvelden.

Tabel VIII.4. Passagiers- en vrachtvervoer door de lucht ¹⁾

Jaar	Reizigers	Vracht (in tonnen)	Totale tonnage (in t. van 1.000 kg)
1920	440	—	—
1930	15.000	1.800	3.500
1938	102.000	2.400	15.000
1946	340.000	2.500	38.000
1950	400.000	14.000	53.000
1955	740.000	22.100	100.000



Afb. 85

¹⁾ Bron: U. F. M. Dellaert: Het uitbreidingsplan voor onze nationale luchthaven Schiphol. Verkeer en vervoer 1957, 1957, nr. 1, blz. 2 en 3.

²⁾ Vgl. het rapport van de Commissie inzake het helikoptervraagstuk 's-Gravenhage. 1956. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Voor zover het gehele beeld thans valt te overzien, zullen in de periode tot 1980 de ruimtelijke consequenties van het op zichzelf zo sterk groeiende vliegverkeer gering zijn (uitbreiding Schiphol). Het dynamische stadium waarin de luchtvaart zich nog steeds bevindt, opent echter de mogelijkheid voor het optreden van onvoorziene nieuwe factoren, die men alsdan naar gelang der omstandigheden nader onder het oog zal moeten zien.

5. ENERGIETRANSPORT

De uitbreiding van het landelijke koppelnet en de verdere elektriciteitsleidingen, alsmede van het gastransport, zal gelijke tred moeten houden met de te verwachten groei van de Randstad. Bij de tracé's dient met de later komende ontwikkelingen rekening te worden gehouden.

Daarnaast is te verwachten, dat ons land eerlang zal worden opgenomen in een Europees circuit van zeer hoge voltage (380 KV). Dit zal over Nijmegen het land binnenkomen en via Rotterdam naar het zuiden afbuigen, zodat het betrokken zal moeten worden bij de plannen voor het zuidwesten van de Randstad.

In de beschouwde periode zal ook het gebruik van atoomenergie voor de opwekking van elektrische stroom een aanvang nemen. Vooralsnog is niet te voorzien, dat hieruit een structurele wijziging in het stelsel van energietransport zal voortvloeien. De te bouwen kerncentrales zullen zoveel mogelijk worden gesitueerd in aansluiting op belangrijke sterpunten van het bestaande (en voor zover nodig uit te breiden) koppelnet.

Als nieuw element doen voorts de pijpleidingen voor het vervoer van aardolie hun intrede, waaronder die van de Nieuwe Waterweg naar het Ruhrgebied. Deze leidingen kunnen op den duur een belangrijke invloed hebben, zowel op de omvang van het havenverkeer (vgl. hoofdstuk II) als op de ligging van raffinaderijen e.d..

HOOFDSTUK IX. WATER EN LUCHT

1. WATERHUISHOUDING

In geheel Nederland is de waterhuishouding een beheersend element bij de ruimtelijke ontwikkeling, maar speciaal geldt dit voor een laaggelegen gebied bij de zee zoals het Westen des Lands. Naast de bescherming tegen het buitenwater heeft de beheersing van de waterstand in het gebied vanouds een voorwaarde gevormd voor zijn instandhouding en ontwikkeling. In de moderne tijd komt daarbij ook de zorg voor de kwaliteit van het water meer en meer naar voren. De behoefte aan water voor allerlei doeleinden (openbare watervoorziening, landbouw, industrie) stijgt belangrijk en de aan het water gestelde eisen worden hoger.

De gewenste mate van zuiverheid van het water is afhankelijk van de functie die het heeft te vervullen.

Bij de *bacteriologische* verontreiniging zal men met name dienen te denken aan de drinkwatervoorziening en de verschillende vormen van recreatie, waaronder ook de sportvisserij. Het zal zaak zijn, dat deze eisen in het oog worden gehouden en waar nodig zuivering van afvalwater, dat op de openbare wateren wordt geloosd, wordt voorgeschreven. In de gemeentelijke uitbreidingsplannen dient ruimte voor de vereiste zuiveringsinstallaties te worden gereserveerd op de daartoe geëigende plaats. Deze moet na overleg met het Rijksinstituut voor Zuivering van Afvalwater vastgesteld worden.

Een vaak moeilijk op te lossen probleem wordt gevormd door de *chemische* verontreiniging. Het water, dat in ons land gebruikt wordt, is voor het grootste deel afkomstig van de Rijn en de Maas; slechts een klein deel vindt zijn oorsprong zelf in ons land.

Het water van de Rijn in het bijzonder is bij de grens reeds ernstig chemisch verontreinigd. De Rijn is niet alleen de belangrijkste verkeersstraat van Europa, hij is tevens het riool waarin alle afval van zijn stroomgebied wordt meegevoerd. Deze hoeveelheid afval is groot van omvang en van verscheidenheid; ze komt van de kaliwerken van de Elzas, het industriegebied van de Saar, het Ruhrgebied, van chemische fabrieken in de omgeving o.a. van Leverkusen. Ze stamt in hoofdzaak uit Duitsland en Frankrijk.

De chemische verontreiniging van ons water hebben wij dus allerminst in de hand. Dikwijls is het water onbruikbaar voor bepaalde doeleinden door een te hoge concentratie aan zouten en phenolen, zelfs op het punt waar de Rijn bij Lobith ons land binnenstroomt. Internationaal overleg zal hier de oplossing moeten brengen. Hieraan wordt reeds gewerkt in de Internationale Commissie ter bescherming van het Rijnwater.

Een onderdeel van de chemische verontreiniging vormt de *verzilting*. Deze ontstaat enerzijds door industriële afvalstoffen die bovenwaarts van de duitse grens op de Rijn worden gebracht en aan de andere kant door het binnendringen van zout van de zee uit. De invalspoorten zijn hier de open riviermonden en zeearmen, de sluizen en de ondergrond (zoute kwel in diepe polders en door gaswellen).

Bestrijding van het zoutbezwaar is vooral uit agrarisch oogpunt (speciaal voor de tuinbouw) en daarnaast ook voor de drinkwatervoorziening van belang. Een overzicht van de mate van verzilting in het Westen des Lands wordt gegeven op de afb. 86 en 87 ¹⁾. Deze kaarten geven op grond van gegevens van de laatste jaren het gemiddelde chloorgehalte van de boezemwateren voor de maanden april, resp. juni. De invloed van de toegangen uit zee en van de kwel tekent zich hier duidelijk af.

Voor de bestrijding van de verzilting door de Rijn wordt er in het internationale overleg naar gestreefd dat het chloorgehalte van het te Lobith binnenkomende water beperkt blijft.

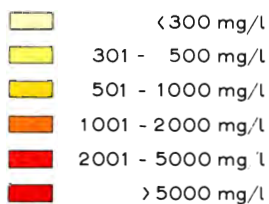
De strijd tegen de verzilting van zee uit heeft reeds belangrijke voortgang gemaakt door de afsluiting van de Zuiderzee. Door de Rijnkanalisatie zal de gunstige invloed die het IJsselmeer uitoefent, worden vergroot. Het Deltaplan zal in het gebied van de benedenrivieren en zeearmen de toestand verder verbeteren en zal o.a. het terugdringen van het zout in de Nieuwe Waterweg tot bij de Parksluizen in Rotterdam mogelijk maken, zij het ten koste van een groot deel van onze zoetwateraanvoer

¹⁾ Deze zijn beschikbaar gesteld door de C.O.L.N.

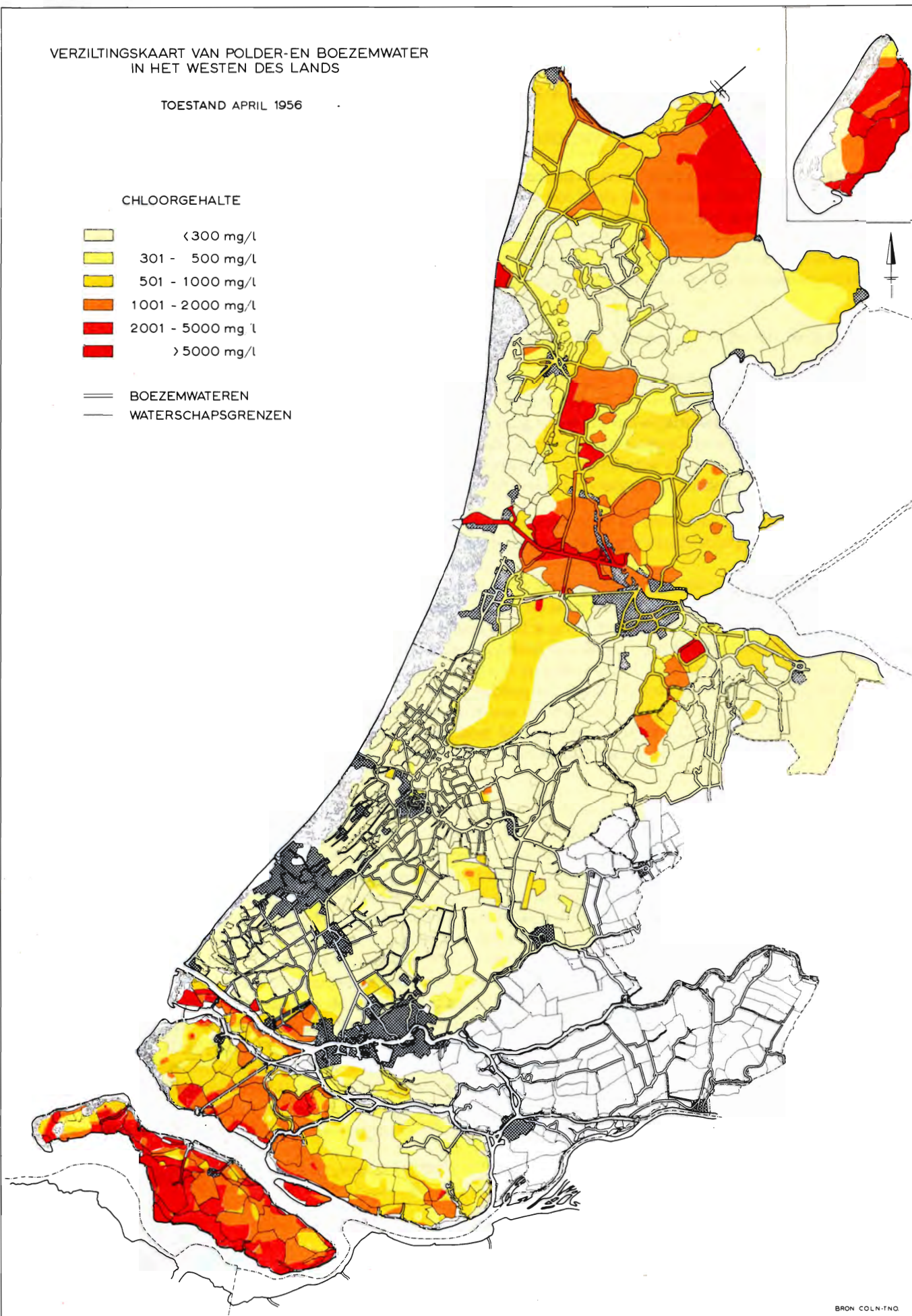
VERZILTINGSKAART VAN POLDER-EN BOEZEMWATER
IN HET WESTEN DES LANDS

TOESTAND APRIL 1956

CHLOORGEHALTE



== BOEZEMWATEREN
— WATERSCHAPSGRENZEN



BRON COLN-TNO

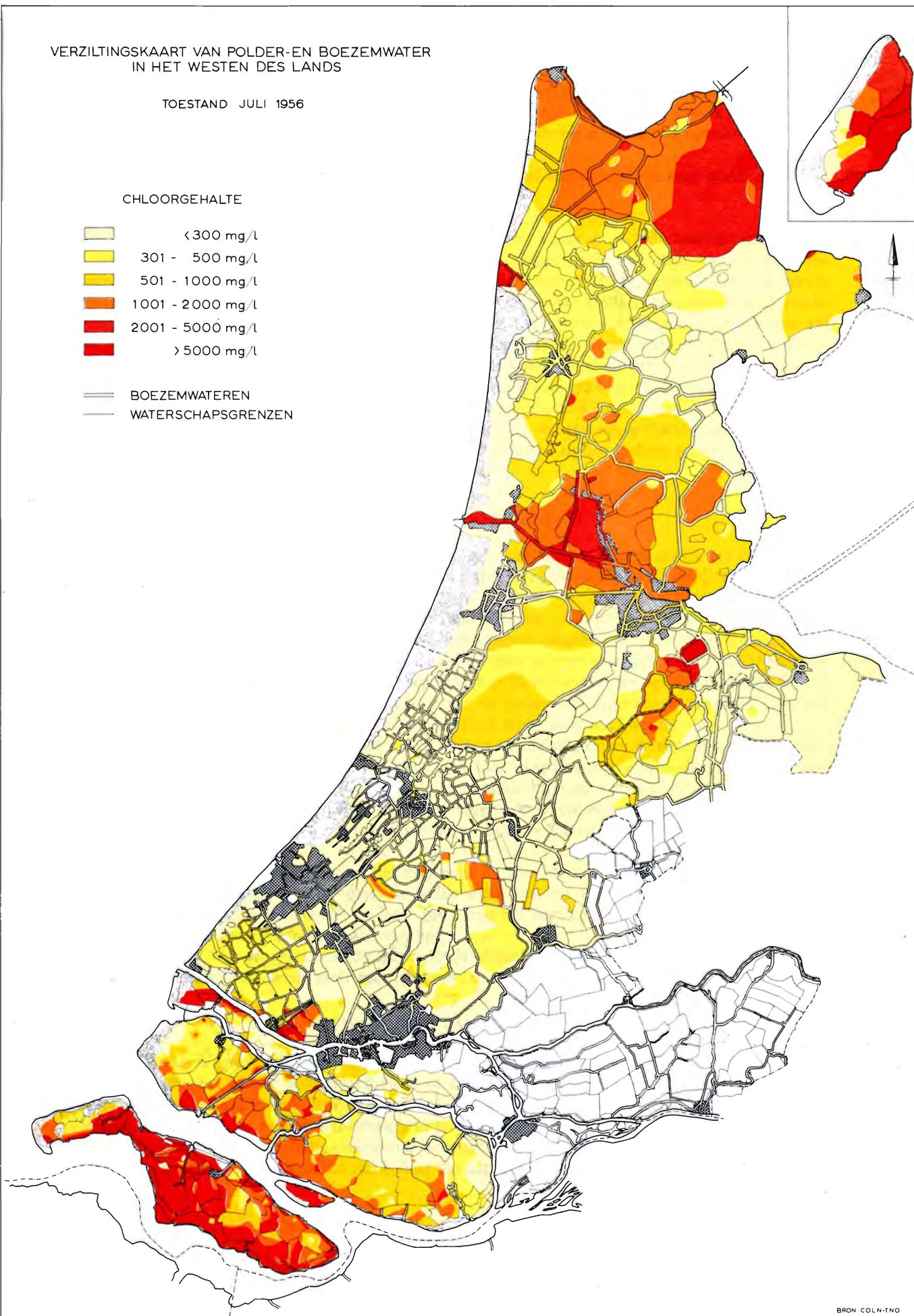
VERZILTINGSKAART VAN POLDER-EN BOEZEMWATER
IN HET WESTEN DES LANDS

TOESTAND JULI 1956

CHLOORGEHALTE



 BOEZEMWATEREN
 WATERSCHAPSGRENZEN



BRON COLN-TNO

uit de rivieren. De tuinbouw in het Zuidhollands glasdistrict en de drinkwatervoorziening van Rotterdam zullen daardoor zeer worden gediend. Het binnendringen van zout oppervlaktewater uit zee wordt bestreden door maatregelen ter beperking van de hoeveelheden die bij de schut- en uitwateringssluizen op het binnenwater komen.

Voor het tegengaan van de verzilting door kwel is het behoud van de zoetwaterzak onder de duinen van grote betekenis (vgl. hierna onder drinkwatervoorziening).

Een nieuwe recente bedreiging van ons oppervlaktewater wordt gevormd door de *radioactieve afvalstoffen*. Er bestaan plannen voor installaties in het stroomgebied van de Rijn, die zulke stoffen produceren en deze geheel of gedeeltelijk op de rivieren lozen. Dit betreft kernreactoren en laboratoria waar radioactieve isotopen worden vervaardigd of waar met dergelijke stoffen geëxperimenteerd wordt. Verwacht moet worden, dat in de komende periode een groot aantal van dergelijke instellingen zal worden gebouwd. Door geregelde proefnemingen wordt nagegaan, tot welke radioactiviteit het rivierwater is gekomen op het ogenblik dat het ons land binnenkomt. Ook op dat punt is internationaal overleg gaande, dat ervoor moet behoeden dat de besmetting een graad bereikt, die onaanvaardbaar is voor mens en dier en voor de gewassen (deze mogelijkheid is geenszins uitgesloten).

Ter voorkoming van ontoelaatbare radioactieve besmetting van het oppervlaktewater door in ons land te bouwen installaties, zal men goed doen deze zoveel mogelijk op zee te doen lozen, voor zover zij althans stralende stoffen op het water afvoeren.

2. DRINKWATERVOORZIENING

Tot voor kort vond de openbare watervoorziening in het Westen voornamelijk uit grondwater-voorraden plaats, met name in de duinen. Van de grote steden gebruikte alleen Rotterdam oppervlaktewater.

Over de toekomstige mogelijkheden in dit opzicht heeft de „Commissie Drinkwatervoorziening Westen des Lands” na uitvoerig onderzoek in 1940 een rapport uitgebracht. De conclusie daarvan is, dat in steeds stijgende mate van rivierwater gebruik zal moeten worden gemaakt. De mogelijkheden tot het winnen van grondwater in ons land zijn te beperkt voor de te verwachten behoeften. Reeds bij het tegenwoordige gebruik begon de wateronttrekking aan de duinen tot ongewenste gevolgen te leiden voor het behoud van de zoetwaterzak, die als barrière dient tegen de zoute kwel uit zee.

Ter vergroting van de leveringscapaciteit van de duinen zijn de gemeenten Amsterdam en 's-Gravenhage en de provincie Noordholland tot infiltratie van hun winplaatsen met rivierwater overgegaan. Op deze wijze wordt de zoetwaterzak onder de duinen geleidelijk weer vergroot en wordt een buffer-voorraad gevormd met het oog op tijdelijke storingen in de voorziening met rivierwater. Voor dit laatste doel zouden ook het IJsselmeer met zijn randmeren en eventueel later delen van het Zeeuwse meer kunnen bijdragen.

Bijzonder moeilijk is de situatie voor het zich naar de zeezijde uitbreidende haven- en industriegebied aan de Nieuwe Waterweg. De vraag, op welke wijze hier een vergroting van de capaciteit kan worden gevonden, is nog in onderzoek. In ieder geval zou het handhaven van een zoetwater(buffer)-voorraad in het Brielse meer hierbij van waarde zijn.

Voor het gehele Westen geldt, dat de toenemende afhankelijkheid van de rivieren de zorg voor zuiver oppervlaktewater van steeds meer belang maakt.

3. ZUIVERHEID VAN DE LUCHT

In Nederland is nog niet zulk een belangrijke schade door luchtverontreiniging en lichtvermindering geconstateerd als in het Duitse Ruhrgebied en in de Engelse industriegebieden. Gezien de toenemende industrialisatie, die vooral in het Westen des Lands tot grote industriecomplexen leidt, is het echter geraden ook in ons land de nodige waakzaamheid te betrachten.

Voor de industrie in de geïndustrialiseerde bebouwingskernen die in hoofdzaak voor de luchtverontreiniging aansprakelijk zijn, is het van belang dat aan hun ontwikkeling zo weinig mogelijk hinder-

palen in de weg worden gelegd. Daartegenover mogen de andere belangen (landbouw, wonen, recreatie) er aanspraak op maken, dat die ontwikkeling hun zo weinig mogelijk schade toebrengt.

De schade ontstaat bij bepaalde weersomstandigheden door industriële afvalgassen en voorts door de condensatiekernen, die vooral ook in woonwijken in de lucht worden gebracht.

Rendabel, of met niet te hoge kosten, wegzuiveren van schadelijke afvalgassen in de industrie is vaak mogelijk tot een zeker percentage. Ook kan soms door verhogen van een schoorsteen de concentratie van afvalgassen, op de plaats waar de schadelijke stoffen weer op de grond komen, tot beneden het schadeveroorzakende percentage worden verminderd. Verder is het soms mogelijk schade te voorkomen door bij bepaalde weersomstandigheden in een bepaalde fabriek andere brandstoffen aan te wenden dan die welke gewoonlijk in gebruik zijn.

Men kan hopen dat de industrie, daartoe gebracht door het toezicht krachtens de Hinderwet en door het eigen belang bij de verwerking van afvalstoffen, steeds afdoender zuiveringsmethoden ontwikkelt. Hiertegenover staat dat techniek en chemie zich stormachtig ontwikkelen en men dus steeds weer voor nieuwe chemische processen met nieuwe afvalstoffen staat. Het resultaat zou kunnen zijn dat de industriecomplexen als geheel toch nog meer hinder gaan veroorzaken.

Uit onderzoeken in Nederland en met name in het Westen des Lands (IJmond) is gebleken dat de schade zich hoofdzakelijk voordoet ten noordoosten van de bron en tot een bepaalde afstand. Zo mogelijk zal men dan ook moeten trachten bij de plaatsbepaling van industrie-complexen en voor schade-gevoelige elementen als tuinbouwcomplexen, woonwijken e.d. met deze ervaring rekening te houden. Op deze wijze kan de ruimtelijke ordening samengaan met de eerder vermelde maatregelen tot voorkoming of beperking van schade, die uiteraard ook nodig blijven.

HOOFDSTUK X. AANBEVOLEN ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR 1980

1. KARAKTER EN STREKKING

Het toekomstbeeld voor het Westen, zoals dat voortvloeit uit de in het rapport vervatte aanbevelingen, is in hoofdlijnen uitgewerkt op de gekleurde overzichtskaart. Het wordt aangeboden als een algemene richtlijn voor de verdere ontwikkeling van dit gebied, uitgaand van de in hoofdstuk III beschreven veronderstellingen voor de economische groei.

Bij deze veronderstellingen zijn verschillende onzekerheden ontmoet, die deels verband houden met de natuurlijke bevolkingsaanwas en het verloop van de binnen- en buitenlandse migratie, deels met thans nog niet volledig te overziene economische factoren. Het bij de economische verkenning ontwikkelde model zou tijdens de bestudeerde periode door conjunctuurbewegingen kunnen worden beïnvloed; ook zijn structurele wijzigingen denkbaar door de in het gezicht komende nieuwe technische mogelijkheden op het gebied van de automatisering en de kernenergie. Tenslotte zal de gehele ontwikkeling sterk afhankelijk zijn van de internationale politieke verhoudingen.

Tengevolge van deze en dergelijke oorzaken zullen in werkelijkheid allerlei varianten kunnen optreden. De verwachte groei zal naar omvang en naar tijdsorde, alsook regionaal, kunnen afwijken van het model. Dit zal zijn invloed moeten hebben op het tempo en de volgorde waarin de verschillende onderdelen van het toekomstbeeld worden gerealiseerd; mogelijk zal het ook moeten leiden tot een gedeeltelijke herziening van het beeld zelf. Ook zal de beslissing over punten die in het rapport nog aan nadere studie zijn overgelaten, tot wijzigingen in het beeld kunnen leiden. Al is het aangeboden ontwikkelingsplan in grote lijnen gehouden, het zal toch nodig zijn het voortdurend te confronteren met de werkelijke gang van zaken en daaruit naar omstandigheden tijdig de consequenties te trekken.

Tegenover deze betrekkelijkheid van het uit de studie voortgekomen toekomstbeeld staat echter dat zich ook duidelijk enige grondgedachten aftekenen, die verband houden met de opbouw van de gehele Randstad. Deze komen hierna onder 2 nog ter sprake. Aan dergelijke hoofdlijnen zal in ieder geval vastgehouden moeten worden. Daarom zullen de eventuele herzieningen van het ontwikkelings-schema, waartoe de latere omstandigheden aanleiding mochten geven, steeds moeten worden getoetst aan het gewenste beeld van de Randstad als geheel. Hiervoor zal dan geregeld nader beraad in het bovenprovinciale vlak nodig zijn.

Het jaar 1980 is in het licht van het bovenstaande uiteraard niet als een strikte termijn op te vatten. Bij een versnelde groei van het Westen zal het model zich reeds vóór dat jaar kunnen realiseren; bij een vertraagde ontwikkelingsgang zal het eerst in een latere periode worden bereikt. Voor de periode tot 1980 tendeert het model echter wel naar een maximum.

Dit is te meer het geval, omdat bij de uitgevoerde verkenning geen rekening is gehouden met bewuste maatregelen tot afleiding van bepaalde activiteiten naar gebieden buiten het Westen. Dit laatste vormt een vraagstuk, waarmee de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan en het Centraal Planbureau zich reeds afzonderlijk bezig houden. Het moet in nauw verband met de ontwikkeling van het Westen zelf worden behandeld, maar het kan toch niet op de weg van de Werkcommissie Westen des Lands liggen om ter zake bepaalde voorstellen te doen. In het rapport is dan ook bij de aanbevelingen voor de ruimtelijke ontwikkeling ten volle rekening gehouden met de bevolkingsgroei die volgens de huidige tendenties in het economische potentieel van het Westen ligt opgesloten; een groei die blijkens de verkenning in hoofdstuk III o.m. door een belangrijke toestroming uit Overig Nederland zou moeten worden verkregen. Een geslaagde decentralisatiepolitiek (die kan aansluiten bij hetgeen thans reeds in verschillende gebieden buiten het Westen gaande is) zal de werkelijke cijfers dus onder de raming doen blijven. Men zal dit dan moeten zien als een ruimere marge voor later.

Deze marge is belangrijk, omdat er in geheel Nederland ook na 1980 nog een sterke bevolkingsgroei is te voorzien. Daarvan zal het Westen opnieuw een groot deel moeten opnemen. Men dient het voorgedachte beeld dus op te vatten als een omstreeks 1980 te bereiken fase in een doorgaande ontwikkeling, die zich ook later zoveel mogelijk volgens de thans aanbevolen grondbeginselen moet kunnen voortzetten.

2. GRONDGEDACHTEN

De kaart geeft een duidelijke-begrenzing te zien tussen de zones waar in hoofdzaak de vestigings-gebieden zijn ondergebracht enerzijds (de stedenring) en daartegenover de zone waarin het agrarische bedrijf in het open land in sterke mate de hoofdtoon voert: de binnenruimte van het Hollands-Utrechtse weidegebied en de ruimte buiten de stedenring (vgl. de schematische aanduiding op de afb. 15 in het beknopte rapport). Dit is het gevolg van de grondgedachte die voor de bestemming van de bodem in het Westen des Lands heeft vooropgestaan nl. om de begrenzing tussen het gebied voor agrarische doeleinden en het gebied voor andere dan agrarische doeleinden in grote lijnen zodanig aan te nemen, dat bij de functies die inherent zijn aan deze tegengestelde vormen van grondgebruik, onderling zo min mogelijk belemmering van elkaar wordt ondervonden.

In het ene gebied zal men dus een sterke verstedelijking en alles wat daarbij hoort moeten aanvaarden. Hier moet met name ook voorrang worden gegeven aan de voor onze nationale welvaart zo noodzakelijke functies (havenontwikkeling en daarop gebaseerde aan diep vaarwater gebonden industrie), waarvoor de terreinen bij de best bevaarbare monden van de Rijndelta als van nature zijn aangewezen.

In het andere gebied zal de ontwikkeling van het agrarische bedrijf in zijn verschillende vormen de voorrang moeten hebben, uiteraard met de daaraan verbonden centrumvorming. Zowel de stedelijke als de agrarische zone zullen elk zo gaaf mogelijk moeten worden gehouden.

Uit deze algemene indeling vloeit als tweede leidende gedachte voort, dat de groei van de agglomeraties zoveel mogelijk geconcentreerd is gedacht op de stedenring, al kan dit beginsel uiteraard niet star worden doorgevoerd. Het middengebied zal noodzakelijkerwijze in zekere mate betrokken worden bij de groei van de Randstad. Leidende gedachte moet dan echter zijn deze relatie te vinden door de ontwikkeling van daartoe geëigende centra met behoud van een centrale ruimte van formaat.

Ook op de stedenring zelf kan de ontwikkeling om verschillende redenen (vgl. hoofdstuk IV, blz. 76 e.v.) niet onbeperkt worden aanvaard. Het derde principe is dan ook, de agglomeraties in hun uitgroei toch ruimtelijk van elkaar gescheiden te houden en zo het ontstaan van een over grote afstand doorlopende ringvormige bandstad te voorkomen. Dit beperkt de capaciteit van de stedenring, zowel in de dikte ervan als wat betreft het openhouden van tussengebieden die de noodzakelijke geleiding tot stand brengen.

Een vierde basisgedachte, die ook een beperkende invloed heeft op de capaciteit van de stedenring, komt voort uit de wens om hoogwaardige landbouwgrond (gerealiseerd of potentieel) bij voorkeur voor agrarisch gebruik te behouden en dus niet voor stedelijk gebruik te benutten. Zeer sterk spreekt dit bij gebieden als de bollenstreek tussen Haarlem en Leiden, het kassengebied van het Westland en het in opkomst zijnde kassengebied van de zg. B-driehoek met de daaraan te geven uitbreiding.

Omgekeerd staat het bij de potentiële haven- en industriegebieden aan diep vaarwater. Hier zal de specifieke geschiktheid voor een grondgebruik, dat in het Westen alléén daar tot stand kan komen, het beeld moeten beheersen. De vijfde grondgedachte is dan ook, dat men zich in deze gebieden — waarvan de oppervlakte beperkt is — zal moeten richten tegen andere vormen van grondgebruik, waaraan ook elders een doelmatige plaats kan worden gegeven.

3. UITWERKING

Door het aanvaarden van deze vijf leidende grondgedachten zijn in principe de vorm en de afmeting van de Randstad bepaald en uitgaande van zeer globale cijfers betreffende de stedelijke dichtheid kan men de capaciteit ten aanzien van het onderbrengen van industrie en bevolking in ronde cijfers bepalen.

Uit de terzake gedane berekeningen is gebleken, dat vergeleken bij een voor 1980 opgestelde prognose het Randstadgebied onvoldoende gelegenheid biedt om de verwachte bevolking adequaat woon- en werkgebied aan te bieden.

Dit heeft tot gevolg dat men voor een deel van de bevolkingsgroei een andere ruimtelijke gelegenheid moet vinden.

De beperkte afmetingen en daardoor begrensde capaciteit van het Randstadgebied leiden dus tot een afstoting (niet: *uistoting*) en, wil men de eerste grondgedachte zoveel mogelijk handhaven, dan zal dit alleen kunnen zijn een afstoting naar buiten.

Indien men nu in het oog houdt, dat men het agrarisch gebied ook buiten de Randstad zo gaaf mogelijk wenst te houden, dan dient men te vermijden, dat de afgestoten activiteit zich te dicht bij de stedenring vestigt. Immers dit zou tussen de Randstad en de plaatsen van nieuwe activiteit verstedelijkte gebieden doen ontstaan, waar door de optredende spanningen, het agrarische karakter zou worden aangetast en een aanengroeien van de bebouwing zou worden ingeleid.

Daarom heeft men dus in het beeld voor omstreeks 1980 de meerdere bevolking, die door de Randstad wordt aangetrokken maar geen plaats hierin kan krijgen, geconcentreerd in kernen van behoorlijke grootte, die waar mogelijk op behoorlijke afstanden van de stedenring zijn gelegen. Dat men hierbij ook de IJsselmeerpolders heeft betrokken en tevens gebruik denkt te maken van de nieuwe mogelijkheden die de Deltawerken zullen bieden, ligt voor de hand. Ook de betere toegankelijkheid van Noordholland ten noorden van het Noordzeekanaal is in beschouwing genomen bij de keuze van de nieuwe of ontvangende steden. Doch zelfs op die afstand is de capaciteit beperkt. In het oog houdend, dat de groei van onze bevolking niet in 1980 beëindigd zal zijn en er dus ook op verdere groei in latere perioden is te rekenen, zal men dus ook met de vestiging op deze afstand van de Randstad niet kunnen volstaan. En weer als gevolg daarvan dient men dus tijdig te denken aan afleiding van activiteiten op nog grotere afstanden, waarin andere dan de drie in beschouwing genomen provincies moeten worden betrokken.

Men heeft er hierbij aan te denken, dat de afleiding uit de Randstad erop gericht is om de functies van activiteit, die gebonden is aan het territorium van de Randstad, zoveel mogelijk armslag te geven en om de levensomstandigheden van hen die het Westen bevolken zo gunstig mogelijk te laten zijn. Dat dit mede kan helpen aan een betere verdeling van de bevolking en haar activiteiten over het gehele land, is in dit licht gezien een bijkomend voordeel.

Worden agrarische activiteit en stedelijk woon- en werkgebied primair als punt van uitgang voor de ruimtelijke ordening gesteld, zo is het ook nodig om aan het facet van de recreatie adequate aandacht te besteden. In verband met het tekort aan grond in het Westen des Lands zal ten behoeve van de recreatie voor een groot deel gebruik gemaakt moeten worden van terreinen, die tevens reeds zijn aangewezen voor een andere bestemming. Dit geldt niet voor het strand en een deel van de Utrechtse Heuvelrug, maar wel voor de duinen, die tevens zeewering en waterwingebied zijn, voor de buffergebieden tussen de elkaar naderende steden of agglomeraties, voor de meren, rivieren en kanalen, die ook als boezem en voor watertransport een functie vervullen en tenslotte voor agrarische gebieden, die hetzij als boscultuur of als akker- en weideland in meerdere of mindere mate aan de recreatiebehoefte kunnen voldoen.

Wil men in verband met de grote behoefte in de Randstad dit laatste gebied voor recreatiedoeleinden zo goed mogelijk benutten, dan kan dit gebeuren door op bepaalde plaatsen, die zich daartoe lenen, een meer dan normale landschapsverzorging tot stand te brengen om ook bij de voortgaande ontwikkeling van het landbouwbedrijf de schoonheid van het landschap en de recreatiecapaciteit te behouden en zelfs te verhogen. Dat dit gepaard zal gaan met extra uitgaven, dient in verband met de daaraan verbonden belangen, zonder meer te worden aanvaard.

Om tegemoet te komen aan het voor de Randstad reeds bestaande en zich in de toekomst nog meer toespitsende tekort aan recreatieruimte zijn in het kaartbeeld enige gebieden aangeduid, waar in de toekomst recreatiemogelijkheden zouden kunnen worden ontwikkeld. Dit zijn het in de Markerwaard in te dijken Enkhuizerzand en gedeelten van de Biesbosch. De recreatieterreinen in het Deltagebied (Grevelingen en omgeving) kunnen tegemoetkomen aan de behoeften, die zich bij de verdere uitgroei van de zuidwestelijke sector van de Randstad in toenemende mate zullen demonstreren. Voor Amsterdam-Noord is aangrenzend een recreatiegebied in Waterland wenselijk geacht.

Door de op de kaart aangegeven lokalisering van woon-, werk- en recreatiegebieden, wordt de ligging van de verbindingen voor het verkeer en de omvang daarvan in principe bepaald. De grootte van de bevolking, die betrekking heeft op die gebieden, de onderlinge relaties en de tussengelegen afstanden bepalen de behoefte aan verkeersmogelijkheden. Uiteraard heeft men zich bij deze ontwikkeling zoveel mogelijk gericht op de bestaande transportsystemen, doch waar deze in de nabije toekomst tekort dreigen te schieten, zal men nieuwe mogelijkheden moeten scheppen. Dit betreft enkele nieuwe spoor-

lijnen, nieuwe autosnelwegen en nieuwe vaarverbindingen die in het bovenstaande reeds werden besproken en waarvan de principes op de kaart zijn aangegeven, zonder dat daarbij aan tracé's is gedacht. Voorzover de ligging van deze verkeerselementen nog niet uit anderen hoofde is vastgesteld, zal men grote voorzichtigheid moeten betrachten met de detaillering van de desbetreffende tracé's, zodat de doorsneden terreinen hiervan zo gering mogelijke nadelige invloed ondervinden. Uiteraard speelt deze noodzaak in de hoogste mate in het agrarische gebied binnen de stedenring, waarin juist de grootste verkeersspanningen optreden.

Bij het beschouwen en beoordelen van het kaartbeeld, dient men in het oog te houden dat het slechts een voorstelling wil geven ter verduidelijking van de in het rapport ontwikkelde grondgedachten. De kaart bedoelt geen schets voor een rechtskracht bezittend plan. De juiste planmatige uitwerking en detaillering ervan dient uiteraard in handen te worden gesteld van de daarvoor aangewezen instanties. Zij zullen zich niet star aan het schema hebben te houden, doch zij zullen wel de voorgestelde principiële grondgedachten moeten volgen.

Of zij in staat zullen zijn de op deze grondgedachten gebaseerde plannen te realiseren hangt af van verschillende factoren, waarbij de door de overheid gevoerde politiek ten aanzien van deze problemen van de ruimtelijke orde een zeer belangrijke en waarschijnlijk zelfs wel de belangrijkste invloed zal uitoefenen (vgl. hoofdstuk XI).

Indien men bij de ontwikkeling van het Westen des Lands de hierboven genoemde grondgedachten zou laten varen, dan zou het beeld, dat in 1980 wordt gevormd, ongetwijfeld minder gunstig zijn. Dit zou niet alleen de bewoonbaarheid van het landsdeel aanzienlijk schaden, het zou ook de uitvoering van de taak die het Westen ten opzichte van het gehele land — West-Europa en eigenlijk de gehele wereld — heeft functioneel aannemelijk minder doelmatig maken, en, wat nog erger is, het zou inhouden dat de kiem gelegd zou zijn voor nog mindere bruikbaarheid in een verdere toekomst.

HOOFDSTUK XI. UITWERKING EN UITVOERING

1. UITWERKING VAN BESTEMMINGEN

Om het aanbevolen ontwikkelingsschema te doen overgaan in de realiteit zullen maatregelen nodig zijn in de sfeer van de bestemmingen, van de grondpolitiek, de uitvoering en financiering en van het bestuur.

Nadere regeling van de bestemmingen is urgent, omdat vrijwel het gehele gebied van het Westen onderhevig is aan grote spanningen door de botsende aanspraken op de schaarse grond. Het rapport geeft in grote lijnen gedachten aan voor het oplossen van deze spanningen in een constructief toekomstbeeld. Dit zal echter nader moeten worden uitgewerkt, regionaal en plaatselijk getoetst en vervolgens neergelegd in bestemmingsplannen met inachtneming van de daarvoor in de wet voorziene waarborgen. Aldus zullen ook de burgers gelegenheid krijgen officieel van de voorgenomen maatregelen kennis te krijgen en waar nodig voor hun belangen op te komen.

Deze bestemmingsregelingen zullen uiteindelijk haar beslag moeten krijgen door de vaststelling van gemeentelijke uitbreidingsplannen. Op verscheiden punten zijn echter de aanbevelingen in dit rapport te globaal om rechtstreeks in gemeentelijke plannen te kunnen worden uitgewerkt. Ook zijn er verschillende vraagstukken overgebleven, die slechts in bovengemeentelijk kader kunnen worden opgelost. De eerste stap zou dan ook moeten zijn om aan de provinciale besturen van Noordholland, Zuidholland en Utrecht te verzoeken op de grondslag van dit rapport voor hun gebied streekplannen te doen opstellen, c.q. te herzien en zo spoedig mogelijk ter goedkeuring bij de Kroon in te zenden.

Streekplannen zijn reeds vastgesteld voor de Zaanstreek, IJmond-Noord, Zuid-Kennemerland en de Brielse Maas. Nagegaan zou dienen te worden, in hoeverre deze in het licht van de thans gedane aanbevelingen herziening zouden behoeven. Nieuwe vaststelling van streekplannen lijkt met name nodig voor de volgende gebieden:

Nieuwe Waterweg, Merwedegebied en omgeving

's-Gravenhage met Delft, Leiden, „nieuwe stad” en het kassengebied (Westland en de Kring)

Noord-Kennemerland

Waterland

Het Gooi en omgeving

De Utrechtse Heuvelrug met de Gelderse Vallei.

2. GRONDPOLITIEK

Een noodzakelijke schakel tussen het aanwijzen van bestemmingen en de realisering daarvan vormt de beschikking over de grond.

De terreinoppervlakten, die uit de agrarische sfeer naar andere doeleinden moeten overgaan, zullen aanzienlijk zijn. De hieruit voortvloeiende moeilijkheden voor de grondgebruikers zijn welbekend. In zekere mate wordt reeds getracht daaraan tegemoet te komen met behulp van nieuw aangewonnen grond in de IJsselmeerpolders of elders. Om verschillende redenen kan op deze wijze echter geen afdoende oplossing worden geboden, met name niet voor de tuinders. Het is daarom in ieder geval gewenst, bij de overgang van agrarische grond naar andere doeleinden te streven naar een nauw samengaan met de plannen voor het agrarisch gebruik van de grond.

Dat de terreinen tijdig voor hun nieuwe bestemming beschikbaar komen, zal in het bijzonder de aandacht opeisen van de gemeentebesturen. Hierbij dient ook op het gevaar van prijsopdrijving te worden gelet. De ervaringen in dit opzicht hebben de grote gemeenten reeds geleid tot het voeren van een vooruitziende grondpolitiek met inschakeling van een gemeentelijk grondbedrijf. Bij de komende ontwikkeling zal het ook voor tal van andere gemeenten nodig worden in deze richting werkzaam te zijn.

3. MAATREGELEN IN DE SFEER VAN DE UITVOERING

Deze zullen voor een groot deel behoren tot de normale taken van de gemeente- en provinciale besturen en van de Rijksdiensten. Dit geldt met name voor de uit eigen groei voortkomende stads-uitbreidingen met alles wat daarbij behoort, de ontsluiting en aanleg van industrieterreinen, de agrarische streek-ontwikkelingsplannen, de voorzieningen voor het land- en waterverkeer, de verdere inpolderingen in het IJsselmeer, de Deltawerken e.d..

Deze werken zullen in het algemeen naar behoefte in voorbereiding en uitvoering worden genomen binnen het kader van de daarvoor geldende regelingen. Verwacht mag worden, dat de op te stellen plannen zullen passen in het algemene beeld zoals dat voor het Westen wordt gewenst. Intussen vallen de hier bedoelde projecten onder de verantwoordelijkheid van een vrij groot aantal afzonderlijke organen op verschillende bestuursniveaus. De vraag doet zich daarom wel voor, op welke wijze de nodige coördinatie tussen de uitvoeringsplannen kan worden verzekerd, zodat zij naar tijd en plaats zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd en de vereiste hoge investeringen voor de ontwikkeling van de Randstad doelmatig worden verdeeld.

Het zal met het oog hierop van belang zijn het thans globaal aangegeven toekomstbeeld voor het Westen in een volgend stadium in enkele fasen onder te verdelen. Voor elk van deze fasen zou dan in grote trekken een uitvoeringsschema kunnen worden opgesteld, dat de grondslag zou kunnen vormen voor de onderlinge aanpassing van de plannen. Uiteraard moet ook hiervoor gelden wat reeds eer ten aanzien van het gehele ontwikkelingsplan is opgemerkt, nl. dat het geen star gegeven mag zijn maar zo nodig aan nieuwe omstandigheden moet kunnen worden aangepast.

Naast de hier bedoelde projecten zijn er echter ook belangrijke onderdelen van het ontwikkelingsplan, waarvan de uitvoering bijzondere regelingen zal vragen. Als voorbeelden daarvan zouden de volgende kunnen dienen:

a. De stichting van nieuwe steden

Deze opgave zal zich in verschillende vorm voordoen. Er kan al of niet een bestaande bebouwingskern in het geding zijn. De te bereiken omvang kan uiteenlopen van rond 50.000 tot over de 100.000 inwoners. Maar hoe de omstandigheden ook liggen, er is hier sprake van een taak die de normale grenzen van de gemeentelijke activiteit te buiten gaat. Hier zijn niet alleen een fasen-indeling en coördinatie van de plannen nodig, maar ook voor de plannen zelf moeten speciale maatregelen worden getroffen, wil men die tijdig en behoorlijk zien tot stand komen. Met name moet gezorgd worden voor het vereiste technische apparaat en voor de nodige financiële en — vooral — bestuurlijke armslag.

Wat hier van de „nieuwe steden” is gezegd, geldt in overeenkomstige zin ook van de voorzieningen voor het opnemen van de „overloop” in bestaande steden.

b. De reconstructie van de binnensteden

Met de grote uitbreiding van de stedelijke agglomeraties moet een vernieuwing van de binnensteden gepaard gaan. De noodzakelijke sanering van verouderde woonwijken gaat hier hand in hand met een aanpassing van het stadshart aan zijn functie voor een zoveel groter organisme. Deze reconstructie van de oude kernen vormt een onmisbaar element voor de ontwikkeling van de Randstad tot een modern functionerende miljoenenagglomeratie; zij is bovendien nodig voor het beter tot hun recht brengen van de stadskernen als belangrijk werkgebied.

De hieraan verbonden vraagstukken behoren tot de grootste stedenbouwkundige opgaven die de komende periode zal stellen. Er is in de meeste gevallen grote zorg vereist bij de behandeling van de binnensteden omdat zij uit historisch oogpunt belangrijk zijn en door hun schoonheid landgenoot en vreemdeling aantrekken. Meer dan de helft van het buitenlands bezoek is op de steden gericht. Aan de andere kant veroorzaakt het verkeers- en parkeervraagstuk geweldige problemen. De hoge grondprijzen maken de uitvoering van de plannen bijzonder kostbaar. Voor een groot deel van de te saneren woningen moet elders vervanging worden geboden. Zonder speciale voorzieningen (die in dit geval voornamelijk in de financiële sfeer zullen moeten liggen) mag men dan ook niet verwachten dat de modernisering van de stadscentra gelijke tred zal houden met de snelle groei van de Randstad.

c. Verkeer en vervoer

De ontwikkeling van de Randstad zal de uitvoering van kostbare verkeersvoorzieningen nodig maken. Als voorbeeld kunnen dienen de vrije kruisingen (tunnels of hoge bruggen), die met het oog op de belangen van de zeescheepvaart tot stand moeten worden gebracht in de havencomplexen aan het Noordzeekanaal en IJ en aan de Nieuwe Waterweg. Daarnaast is te denken aan traversen en stedelijke ringwegen. Zowel het belang als de kosten van deze en dergelijke werken gaan boven het gemeentelijke vlak uit.

Een belangrijke plaats neemt ook het openbare massavervoer in.

Het samenspel van de Randstad-agglomeraties, de expansie van de Randstad naar buiten en de decentralisatie binnen de Randstad door het sterker tot ontwikkeling brengen van bestaande middelgrote steden en de stichting van nieuwe steden zullen niet kunnen slagen zonder een daarbij aangepast stelsel voor snel en frequent massavervoer. Spoorwegdiensten als snelle verbindingen tussen de voornaamste steden zullen moeten kunnen samengaan met een soort metro-diensten met veelvuldige stopplaatsen; en beide moeten in organisch verband werken met de diensten voor massavervoer binnen de agglomeraties. Bovendien zal dit geheel in belangrijke mate reeds moeten kunnen dienen in de ontwikkelingsfase van de nieuwe Randstad-elementen. Het is tot op grote hoogte een voorwaarde voor het tot stand brengen van de stedenbouwkundige ontwikkeling; daarom zal het niet kunnen wachten tot het vervoersaanbod in voldoende mate aanwezig is.

Dit is echter een eis, die in de meeste gevallen uit bedrijfs-economisch standpunt niet kan worden aanvaard, ook al zou het uiteindelijk rendement van de investering voldoende vaststaan. Wil men daarom de bijdrage van het railverkeer verzekeren, dan zullen speciale maatregelen in de financiële sfeer moeten worden genomen (vgl. nader hier beneden). In dit kader zij er overigens op gewezen, dat in overleg met de daarvoor in aanmerking komende instanties zal moeten worden vastgesteld of en in hoeverre autobusexploitatie uit financiële overwegingen de voorkeur verdient.

d. De bufferzones

De schaalvergroting bij de uitgroei van de Randstad maakt het onvermijdelijk nieuwe grote elementen te introduceren in het spanningsveld tussen de elkaar dicht naderende agglomeraties. Het is hier niet te doen om agrarische gebieden met speciale aankleding, anderzijds evenmin om een stadspark op uitgebreider schaal. Er is een nieuw type van groene zones nodig. Deze moeten wezenlijk anders zijn dan de steden en hun stedelijk groen, maar tegelijkertijd toch voldoende in de stedelijke belangensfeer worden betrokken om de nodige steun te verlenen aan de planologische bestemmingen voor het ruimtelijk gescheiden houden van de opdringende bebouwingscomplexen. De gedachten hiervoor moeten nog nader worden ontwikkeld. Het kan echter wel als vaststaand worden aangenomen, dat eigendomsverwerving door publieke lichamen of speciale instellingen op grotere dan de thans gebruikelijke schaal nodig zal zijn.

Gezien de in het spel zijnde oppervlakten zal het realiseren van dergelijke denkbeelden de krachten van de onmiddellijke belanghebbende gemeenten te boven gaan. Het geldt trouwens ook niet alleen een gemeentelijk belang; de gehele opbouw van de Randstad is hierbij in het geding.

e. De recreatiegebieden

De grote schaarste aan recreatiegebieden die bezoek kunnen opnemen maakt het nodig naar een optimaal rendement van deze terreinen te streven. De aanbevolen ruimtelijke ontwikkeling zal dan ook gepaard moeten gaan met maatregelen op ander gebied.

Van belang is een goede voorlichting over de bestaande mogelijkheden. Dit kan ertoe bijdragen het bezoek in de gewenste richting te leiden. Daarnaast zal men dienen te denken aan verbetering van de vervoersaccommodatie, een aantrekkelijke prijspolitiek, het arrangeren van evenementen e.d. Ook zal getracht moeten worden eventuele belemmeringen in de verzorgende sfeer op te heffen.

Een rem zou bv. hierin kunnen zijn gelegen dat de aard van de bevolking de realisering van ruimtelijk aanwezige mogelijkheden in de weg staat, hetzij doordat de zakelijke impulsen daartoe ontbreken, of doordat een te groot verschil bestaat met de levensgewoonten van de toeristen. In de eerstgenoemde omstandigheid zal meestal spontaan worden voorzien door de vestiging van personen van elders, die

het begin van een nieuwe ontwikkeling mogelijk maken. Eventuele levensbeschouwelijke of sociale verschillen zullen tijdige aandacht vereisen. Met name bij het creëren van nieuwe recreatiecentra in het Deltagebied zal met deze omstandigheden rekening gehouden moeten worden.

Een andere belemmering voor een recreatieve ontplooiing ligt soms in de omstandigheid, dat de betrokken gemeente kosten moet maken waar geen of onvoldoende compenserende inkomsten tegenover staan. Tegenover de lasten voor het treffen van openbare voorzieningen en politie-maatregelen staan soms wel verhoogde inkomsten voor een deel van de ingezetenen, maar niet voor de gemeentekas. Daarbij komt dat de terreinen voor recreatie in de vrije natuur in de regel binnen kleine gemeenten liggen. In dergelijke gevallen kan een samenwerking, zoals mogelijk gemaakt door de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, een oplossing bieden; daarin kunnen zowel de gemeenten deelnemen, die recreanten uitzenden als die, welke hen ontvangen; bovendien, waar nodig, de betrokken provincie(s). Op een dergelijke regeling berusten onder meer het Strandschap Zandvoort, het onlangs ingestelde Plassenschap Loosdrecht en de in Friesland in voorbereiding zijnde Marrekrite, welke het verhogen van de recreatieve waarde van de watersportgebieden ten doel hebben. Voor de Brielse Maas is een privaatrechtelijke regeling in de vorm van een stichting getroffen.

Een belemmering van geheel andere aard kan liggen in het feit, dat de recreatie vaak als nevengebruiker van de grond optreedt, bv. bij bossen en waterwingebieden (duinen), op waterwegen en op het agrarische land. De hoofdgebruiker is in vele gevallen niet bereid of niet in staat het nodige te doen voor het uitbuiten van de op zijn terrein aanwezige recreatieve mogelijkheden. Soms heeft de recreatie zelfs bezwaren voor het hoofdgebruik van de grond en wordt deze dus tegengegaan. Hier zullen regelingen dienen te worden bevorderd, die aan dergelijke belemmeringen zoveel mogelijk tegemoetkomen. Lichamen als evenbedoeld zouden eventueel ook hierbij een nuttige rol kunnen vervullen.

Wat speciaal de bosterreinen betreft is er aanleiding in de eerste plaats te streven naar mogelijkheden in de sfeer van de eigenaren zelf. Veel bouseigenaren hebben zich geslachten lang grote zorg gegeven voor het ontstaan en behoud van hun bossen. Zij hechten aan het voortzetten van deze traditie. Er zou dan ook gepoogd moeten worden te komen tot speciale instellingen, gevormd door de eigenaren en eventueel andere belanghebbenden, met het doel belangrijke bosgebieden e.d. in stand te houden en voor de recreatie dienstbaar te maken. Naar gelang van omstandigheden zou daarbij te zijner tijd geldelijke steun van overheidswege onder ogen kunnen worden gezien.

f. Maatschappelijke, culturele en geestelijke belangen

Bij de voorgaande punten is met name gedacht aan de voorzieningen die tot het scheppen, resp. verbeteren van het ruimtelijke kader behoren. Het spreekt echter vanzelf, dat de groei van de Randstad begeleid moet worden door de nodige voorzieningen ten behoeve van maatschappelijke, culturele en geestelijke belangen. Deze zullen grote aandacht vragen van de daarbij betrokken lichamen. Er zullen hoge kosten mee gemoeid zijn.

4. FINANCIERING

Het financiële aspect is bij de realisering van het gehele ontwikkelingsschema een beheersend punt.

Voor een niet onbelangrijk deel zullen de vereiste investeringen rechtstreeks ten laste van het Rijk komen, met name bij de grote waterbouwkundige werken zoals de Zuiderzeewerken en het Deltaplan, bij de voorzieningen ten behoeve van de zeevaartwegen, bij de verbetering en uitbreiding van het Rijkswegennet enz.. Hiervoor zullen blijkens het boven aangeduide programma van werken zeer aanzienlijke uitgaven nodig zijn. Tot nog toe is in verschillende studies, ook van het Centraal Planbureau, meer de nadruk gevallen op de in de toekomst te verwachten uitgaven in de sfeer van de welvaartsbevordering en de sociale en culturele zorg. Daarnaast zullen echter ook voor een goede ruimtelijke ontwikkeling grote investeringen nodig zijn, waarmede men zich tot dusver onvoldoende in algemene zin heeft bezig gehouden. Het is een urgent punt voor nader beraad, hoe de werken die bepalend zijn voor de gewenste ontwikkeling van de Randstad in goede tijdsorde in het geheel van de Rijksbestedingen kunnen worden gefinancierd.

Van grote omvang is ook het aandeel dat de lagere publiekrechtelijke lichamen in de bekostiging van de vereiste werken zullen hebben te nemen. Voor deze uitgaven zal in beginsel moeten worden uit-

gegaan van de normale regelingen voor de financiële verhouding tussen het Rijk en deze lichamen, de uitkeringen voor de secundaire, tertiaire en niet-planwegen e.d.. Ten aanzien van de binnensteden zal te zijner tijd kunnen worden gewerkt overeenkomstig de voorgenomen bijdrageregelingen voor de sanering van verouderde stadswijken (ontwerp-Woningwet) en voor de stedenbouwkundige reconstructie (ontwerp-wet op de ruimtelijke ordening). Wat dit laatste betreft zullen alsnog de nodige middelen op de Rijksbegroting beschikbaar moeten komen.

Het laat zich echter aanzien, dat bepaalde belangrijke oplossingen in de gemeentelijke sfeer niet zonder speciale medewerking van het Rijk tot stand zullen kunnen komen. Met name zal dit het geval zijn met de openbare voorzieningen ten behoeve van de „nieuwe steden” en die voor het extra uitbreiden van bestaande steden voor het opnemen van de „overloop”. In dit kader is tevens te denken aan het stimuleren van de spreiding der bestaansbronnen, waarvan het welslagen van de aanbevolen gedecentraliseerde ontwikkeling afhankelijk is. Als verdere voorbeelden kwamen reeds ter sprake de grote verkeersvoorzieningen, de denkbeelden op het gebied van de grote scheidende groenstroken tussen de agglomeraties en die betreffende de recreatiegebieden. Het lijkt daarom nodig, de bekostiging van deze en dergelijke voorzieningen mede te betrekken in het financieringsschema waarvan hierboven sprake was.

Een punt apart komt aan de orde, wanneer er maatregelen voor het railverkeer moeten worden getroffen. De positie van de Nederlandse Spoorwegen als commercieel beheerde onderneming maakt het niet mogelijk van haar te verlangen dat zij op eigen kracht zal zorgen voor het tijdig beschikbaar stellen en exploiteren van de nodige nieuwe verbindingen. Dit zou de investeringen ongetwijfeld de grenzen doen overschrijden die het spoorwegbedrijf zich in verband met de ter zake geldende regelingen moet stellen; het zou mogelijk ook gedurende een zekere aanvangsperiode kunnen leiden tot onvoldoend rendabele diensten, die de Spoorwegen uit bedrijfseconomisch oogpunt niet op zich kunnen nemen.

Er zou dus in overleg met de Nederlandse Spoorwegen naar een vorm moeten worden gezocht om de railverbindingen, voor zover deze functioneel onmisbaar zijn, niettemin tijdig te waarborgen. De oplossing hiervoor zou kunnen worden gezocht in de kapitaalsfeer of in tijdelijke verlichting van exploitatielasten of in beide richtingen. Er is daarbij alle reden om te verwachten, dat de te maken investeringen na verloop van tijd rendabel zullen worden. De sterke groei van de Randstad staat daar borg voor. Het komt er dus maar op aan, een overgangsperiode te overbruggen teneinde het grote blijvende voordeel van een gezonde ontwikkeling van de Randstad niet verloren te doen gaan.

Daarnaast dient het massavervoer in de agglomeraties onder het oog te worden gezien. De te verwachten grote omvang van de agglomeraties en de grotere afstanden tussen woon- en werkplaats maken een nauw samenspel tussen de verschillende vervoersdiensten nodig. Het is denkbaar, dat het voor de Spoorwegen niet aantrekkelijk zou zijn zich in te laten met de exploitatie van dit massavervoer, ook al omdat dit meestal verliesgevend is. Aan de andere kant eist de komende ontwikkeling ook op dit gebied betere voorzieningen dan de vervoersbedrijven van de centrumsteden in de agglomeraties kunnen geven.

Onderzocht dient te worden in welke mate autobussen een rol kunnen spelen. De zoëven vermelde overwegingen ten aanzien van de financiering van onrendabele of voorlopig onrendabele lijnen van de spoorwegen gelden uiteraard ook voor de — in het kader van het ontwikkelingsschema — functioneel onmisbare autobuslijnen.

Wellicht zou de vorming van lichamen als Londen Transport of het voor de Parijse agglomeratie onlangs voorgestelde Syndicat des transports de la région parisienne ¹⁾ aanknopingspunten kunnen bieden.

5. MAATREGELEN OP BESTUURSGEBIED

De bestaande agglomeraties van de Randstad strekken zich alle reeds uit over het grondgebied van verschillende gemeenten. De hieruit voortspruitende moeilijkheden zijn hierboven reeds aangestipt. Annexatieverlangens zijn voor en na de aanleiding geweest van grote wrijvingen; goede samenwerkingsvormen bleken in de praktijk bezwaarlijk te realiseren.

In de komende periode zal het bestuurlijke aspect om twee redenen nog sterker gaan meespreken.

¹⁾ Assemblée Nationale, session ordinaire de 1956-1957, nr. 3587.

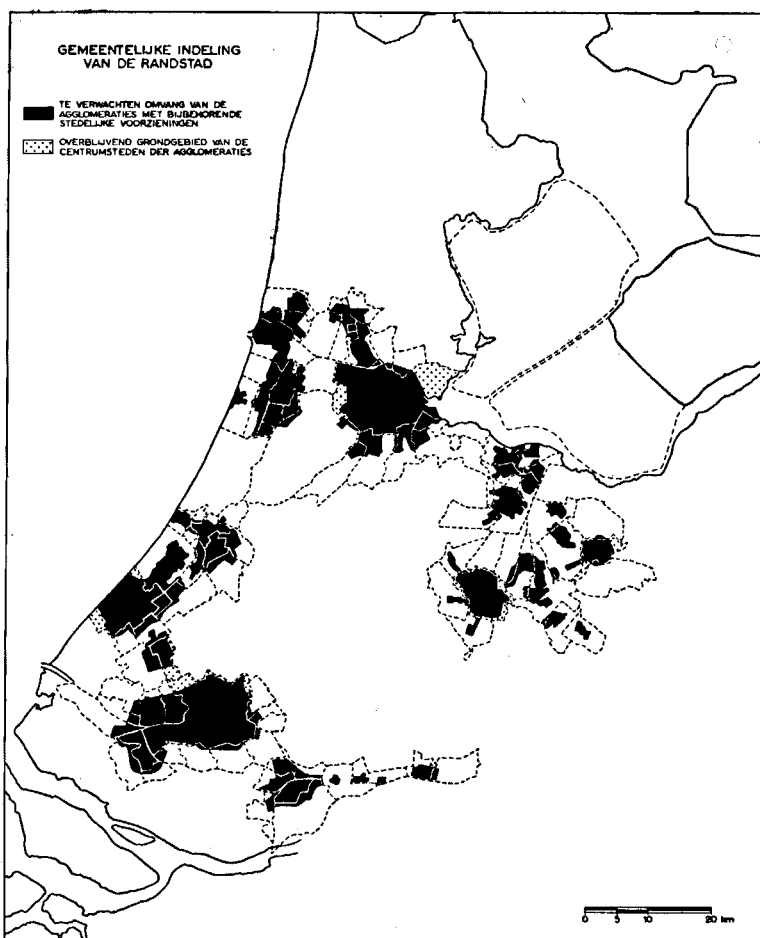
In de eerste plaats zullen de stadsgebieden een veel groter omvang krijgen en zal daardoor het aantal in elke agglomeratie opgenomen gemeenten niet onbelangrijk stijgen. Dit is te zien uit de tabel XI.1 en de afb. 88. Bij beide is uitgegaan van een beperkte uitgroei van de agglomeraties met inachtneming van het hierboven aangegeven principe, dus tot een gezamenlijke capaciteit van rond 5 mln.

In de tweede plaats zal, zoals bleek, een belangrijke bevolkingsaanwas (0,5 à 1 mln) niet meer in de bestaande agglomeraties kunnen worden opgevangen. Ten dele zullen hiervoor bestaande middelgrote steden extra moeten worden uitgebreid, anderdeels zullen „nieuwe steden” in een orde van grootte van zo mogelijk 100.000 inwoners moeten worden ontwikkeld. Dit laatste stelt problemen, die in deze vorm in ons land nog niet zijn voorgekomen. Technisch en organisatorisch is het een veel moeilijker opgave dan de tot nog toe gestichte nieuwe kernen in de IJsselmeerpolders. Deze worden immers gebouwd op nieuw gewonnen land, dat geheel staats-eigendom is; bovendien zijn zij van veel kleiner omvang.

Een punt van bijzonder belang uit bestuurlijk oogpunt is het verkrijgen van het noodzakelijke samenspel tussen de verschillende gemeenten bij de regionale spreiding van de bevolkingsaanwas.

De boven ontwikkelde voorstellen voor de „overloop” van bepaalde agglomeraties zullen slechts werkelijkheid kunnen

worden, als van weerskanten ertoe wordt medegewerkt om een deel der nog te verwachten stuwende activiteiten — uiteraard voor zover dit functioneel verantwoord is — door andere gemeenten te laten overnemen. Het is niet voldoende dat er in de „ontvangende steden” en de „nieuwe steden” extra wordt gebouwd en een grotere bevolking wordt aangetrokken. Deze bevolking moet haar economische basis mede vinden in bestaansbronnen, die anders in de „afstotende” agglomeratie zouden zijn opgenomen.



Afb. 88

Tabel XI.1. Globale bevolking en aantallen gemeenten in de stadsgebieden (1980)

Agglomeratie	Bevolking (in mln)	Aantal gemeenten
Amsterdam met Zaanstad	1,3	9 } 16
Haarlem-IJmond	0,5	7 } 10
's-Gravenhage met Leiden en Delft	1,2	5 } 15
		3 } 21
Rotterdam met Dordrecht e.o.	1,6	15 } 21
		6 }

Werkt het bestuur van de centrumgemeente daartoe niet van zijn kant mede, dan zal de groei van de agglomeratie niet voldoende worden gestabiliseerd en zal de ontwikkeling slechts leiden tot een vergroting van het totale bevolkingsaantal in het bewuste gebied in plaats van tot een betere ruimtelijke spreiding.

Het geldt hier allereerst een kwestie van mentaliteit. Deze zal moeten worden gevormd door inzicht in de te verwachten ruimtelijke moeilijkheden bij ongeremd doorgroeien; een punt dat ook door de provinciale besturen bij het toezicht op de gemeentelijke politiek, speciaal op het gebied van de uitbreidingsplannen, aan de orde zal dienen te worden gesteld. De vereiste medewerking van de centrumgemeenten zal echter in de praktijk moeilijk te realiseren zijn als deze gemeente niet op een of andere wijze wordt betrokken in het afleiden van haar „overloop”. Het is van een gemeentebestuur niet te verlangen, dat het aan het gemeentelijke belang het zwijgen zou opleggen. Wel kan men echter trachten het zo te leiden, dat bij het bestaan van ernstige ruimtelijke moeilijkheden het engere gemeentebelang wordt opgenomen in het belang van een groter geheel, dat de gemeente mede als zijn eigen kan beschouwen.

Een ander gebied, waar een nauw samenspel tussen centrumstad en nieuwe steden geboden is, betreft de sanering van de oude binnensteden. Hier ligt in de komende decennia een grote taak speciaal voor de centrumgemeenten van de agglomeraties, waarbij, zoals boven bleek, aanzienlijke aantallen woningen buiten de saneringsgebieden zullen moeten worden vervangen. Tegen die tijd zal hiervoor echter geen eigen grondgebied meer beschikbaar zijn. Men zal dus aangewezen zijn o.m. op de „nieuwe steden”. Daarbij zullen allerlei opschuivingsregelingen nodig zijn, omdat de voormalige krotbewoners veelal niet rechtstreeks in de nieuwe wijken kunnen worden gehuisvest.

Tenslotte is bij de gehele voor ogen staande ontwikkeling — uitbreiding van de agglomeraties zelf zowel als het bouwen van „nieuwe steden” — de sterke drang in het spel van een massale en in snel tempo doorgaande woningbouw. In de juist verstreken 10 jaren na-oorlogse woningbouw zijn in het hele land 500.000 woningen tot stand gebracht of bijna 1/4 van de gehele in 1940 aanwezige woningvoorraad. Nu de jaarproductie naar ± 75.000 woningen toegaat, zal over 6 à 7 jaren de na-oorlogse woningproductie reeds de helft uitmaken van alle voor de oorlog bestaande woningen. Het aandeel van het Westen zal in de komende tijd in de orde van 35.000 per jaar liggen.

In de omstandigheden van het Westen stelt een dergelijke produktie op zich zelf al hoge eisen aan planning en uitvoering. Des te meer is dit het geval wanneer de ontwikkeling haar beslag moet krijgen op het gebied van een aantal verschillende gemeenten, elk met eigen belangen en inzichten en ten dele nog in het geheel niet vertrouwd met problemen van stedelijk karakter.

Zal men bij taken van deze aard slagen, dan zijn nodig eenheid van beleid, een ruime bestuurs-horizon, sterke bestuurskracht, een goede technische en financiële toerusting. Het gehele beleid dient gericht te zijn op het samenhangende geheel, waarbij individuele gemeentelijke belangen zo nodig op de achtergrond dienen te komen. Dit geldt in de eerste plaats voor de technisch-uitvoerende kant (verwerving van grond, bouwrijp maken, woningbouw, uitvoering van algemene voorzieningen), maar ook voor het gehele samenleven en samenwerken van de verschillende onderdelen. Men denke voor dit laatste aan het aantrekken van bestaansbronnen, het openbare vervoer, het opschuiven van bewoners bij saneringen e.d..

Het tijdig en behoorlijk realiseren van de ruimtelijke oplossingen in het Westen des Lands staat of valt daarom met de voorzieningen op bestuursgebied.

Onder de huidige wetgeving is men voor het vinden van een oplossing met name aangewezen op hetzij samenvoeging of grenswijziging van gemeenten, hetzij toepassing van de Samenwerkingswet 1950.

In het verleden is het eerstgenoemde middel in verschillende gevallen toegepast. Ook in de toekomst zal het in bepaalde omstandigheden kunnen worden overwogen. Bij de omvang, die de problemen in het Westen des Lands aannemen, kan men echter de voortgaande samenvoeging van gemeenten niet als algemeen aanvaarde oplossing beschouwen. Grenscorrecties zullen slechts ten dele uitkomst kunnen bieden.

De Samenwerkingswet 1950 zou in sommige opzichten van nut kunnen zijn. Intussen heeft zij speciaal behartiging van *bepaalde* belangen op het oog. Hieronder kan men, ook naar het oordeel van de Regering, niet verstaan een zodanige veelheid van met elkaar verweven belangen als bij de uitbreiding van een stedelijke agglomeratie aan de orde zijn. Ditzelfde zal gelden voor de ontwikkeling van „nieuwe steden”, waarbij eveneens een geheel complex van met elkaar verstrengelde belangen in het geding is — en dan nog onder moeilijker omstandigheden dan bij concentrische uitbreiding (verwijderde ligging e.d.). Samenwerkingsregelingen hebben in deze gevallen bovendien het bezwaar, dat men het accent legt op de bij de regeling betrokken speciale belangen, waardoor het algemene belang van het geheel op de achtergrond zou kunnen komen.

Al zullen dus de bestaande mogelijkheden onder omstandigheden diensten kunnen bewijzen, voor een adequate oplossing van de stedenbouwkundige vraagstukken zullen daarnaast andere wettelijke mogelijkheden moeten worden geopend.

Hierbij is geen tijd te verliezen.

Het ogenblik nadert snel, waarop verschillende van de grote agglomeraties het op de kaart met zwart aangeduide gebied geheel in beslag zullen hebben genomen. Zo zal de Haagse agglomeratie omstreeks 1965 „vol” zijn, de Utrechtse omstreeks 1970.

Met maatregelen voor het opvangen van de „overloop” zal men niet kunnen wachten tot alle uitbreidingsmogelijkheid van de agglomeraties zelf is uitgeput.

In de eerste plaats zal de capaciteit van bepaalde gemeenten binnen de agglomeraties eer uitgeput zijn dan die van het gehele complex. Zo zal de gemeente 's-Gravenhage reeds in 1961 geen uitbreidingsmogelijkheid meer hebben, de gemeente Amsterdam in 1965. De grote saneringen moeten dan nog komen.

Daarnaast geldt voor alle gevallen, dat er een termijn van zeker 5 jaren vereist is om het overspringen op „nieuwe steden” te realiseren. Hierbij is dan nog alleen gedacht aan de termijn voor het tot stand brengen van de uitbreidingsplannen, de verwerving van de terreinen, het bouwrijp maken en het voorbereiden en uitvoeren van de bouw. Dit werk kan echter eerst worden ter hand genomen nadat met betrekking tot de bestuursorganisatie van de betrokken agglomeraties de vereiste voorzieningen zijn getroffen. Met de totstandkoming daarvan zullen in de regel tenminste enkele jaren gemoeid zijn. Hierbij valt te bedenken, dat met de voorbereiding van de bedoelde voorzieningen eerst een aanvang zal kunnen worden gemaakt wanneer de hoofdlijnen van de maatregelen voor het opvangen van de „overloop” vast staan. Vaststelling van deze hoofdlijnen is dus een aangelegenheid van de hoogste urgentie, omdat zij de onmisbare gegevens vormen voor het beraad omtrent de met betrekking tot de bestuursorganisatie te treffen voorzieningen.

Hoewel men bij de agglomeraties Amsterdam en Den Haag uiteraard aandacht wijdt aan de oplossingen voor de „overloop” zijn deze zo urgent dat feitelijke realisering daarvan thans zeker niet praematuur zou kunnen worden geacht. Het Rotterdamse vraagstuk is, gezien de stormachtige ontwikkeling aan de Nieuwe Waterweg, om andere redenen ook zeer urgent.

De vereiste nieuwe wettelijke voorzieningen kan men zich in verschillende vormen denken. Als één der in aanmerking komende mogelijkheden is in een afzonderlijke nota dd. 6 februari 1957 het denkbeeld naar voren gebracht van een gescheiden uitoefening van de gemeentelijke bevoegdheden in het onder de regeling vallende gebied, nl. eensdeels door de afzonderlijke gemeenten, anderdeels — voor zover nodig voor de verwezenlijking van het gestelde doel — door een in te stellen inter-gemeentelijk lichaam. Er kan dan, voor zover nodig, eenheid van beleid worden tot stand gebracht zonder samenvoeging van de gemeenten. Het geheel blijft zich afspelen op het gemeentelijke vlak en het normale toezicht van het provinciale bestuur blijft gehandhaafd.

Het lichaam zou op analoge wijze kunnen worden bestuurd als een gemeente. Het bij de regeling te betrekken gebied zou in elk geval naar gelang der omstandigheden kunnen worden bepaald; denkbaar is, dat het zich zou moeten uitstrekken over het gehele territoire van de uit te breiden agglomeratie, resp. van deze en de te stichten „nieuwe stad”. Welke belangen aan het lichaam worden opgedragen, zou eveneens van de omstandigheden kunnen afhangen. In ieder geval zouden zij zowel regelend als

uitvoerend moeten kunnen zijn, wat medebrengt dat het lichaam een voldoende financiële basis zou dienen te hebben.

De vormgeving van dergelijke bestuurseenheden zou dus niet uniform kunnen zijn. Niet alleen stelt elke situatie haar eigen eisen, ook in de tijd kan de regeling wijziging nodig hebben. Zo zal tijdens de aanloop-periode van een nieuwe stad een andere opzet kunnen zijn vereist dan wanneer deze stad eenmaal een sterkere eigen basis heeft verkregen.

Behalve aan dergelijke inter-gemeentelijke lichamen zou ook aan boven-gemeentelijke lichamen met een coördinerende taak kunnen worden gedacht. Ook tussenvormen zijn denkbaar.

Van nadere bestudering zal afhangen, of men zou kunnen denken aan een algemene kaderwet, toe te passen bij Algemene Maatregel van Bestuur, c.q. speciale wet, of dat men dient te gaan in de richting van een aantal speciale wettelijke regelingen voor afzonderlijke gevallen. Bij de voorbereiding van de wettelijke regelingen zullen uiteraard de provinciale besturen tijdig dienen te worden ingeschakeld.

6. SPOEDIGE BESLISSINGEN GEBODEN

Meer dan eens kwam in het bovenstaande reeds de urgentie van het vraagstuk naar voren.

De groei van de Randstad voltrekt zich alleen al door het massaal stichten van nieuwe woonwijken in een snel tempo. Aan de Nieuwe Waterweg en de IJmond is een stormachtige expansie aan de gang, die vooral aan de Waterweg urgente problemen van grote draagwijdte oproept. Op verschillende punten dreigt men bij de stadsuitbreidingen vast te lopen of is er ernstig gevaar voor het noodgedwongen aangrijpen van ongewenste oplossingen. Het verkeersvraagstuk en het recreatievraagstuk dringen zich meer en meer op. Nieuwe bestuursvoorzieningen zijn reeds lang urgent.

De voorbereiding van dit alles kost noodzakelijkerwijs veel tijd. De vraagstukken zijn gecompliceerd. Zij doen zich voor op gemeentelijk, op provinciaal en op Rijksniveau en bij het Rijk weer binnen het ressort van tal van Departementen. Er is dan ook bijzonder veel aan gelegen, dat de Regering zich op zo kort mogelijke termijn over de beginselen van dit rapport uitspreekt en dat bij aanvaarding van de algemene gedachten snel wordt voortgewerkt aan de realisering van daarin voorgestelde voorzieningen, die ter bereiking van zo gunstig mogelijke planologische omstandigheden noodzakelijk worden geacht.

HOOFDSTUK XII. VOORTZETTING VAN HET ONDERZOEK

De bestudering van de vroeger en tegenwoordig werkende krachten maakt het mogelijk een beeld te ontwerpen van de toekomstige ontwikkeling van het Westen des Lands als een woon- en werkgebied voor ongeveer de helft van de Nederlandse bevolking in de loop van de eerstkomende kwart eeuw. De gecompliceerdheid van dit krachtenveld en de ingewikkeldheid van de daaruit voortkomende vraagstukken vragen een diepere bestudering dan die, welke slechts in staat stelde de hoofdlijnen van het ontwikkelingsbeeld aan te geven, om een meer zuivere tekening mogelijk te maken. Verdieping van inzicht door voortzetting van de studie is daarvoor dan ook geboden.

Het ontwikkelingsbeeld is in hoofdlijnen aangegeven door een benadering van de toekomstige bevolking in het Westen des Lands, waarbij als uitgangspunt diende een verkenning van het economische leven. Bij de samenstelling van deze economische verkenning kon geen rekening worden gehouden met de invloed van de voortgaande Westeuropese integratie. Daarom is het nodig zich bij voortgezette studie rekenschap te geven van de invloed der verschillende hieraan verbonden aspecten. Gedacht kan worden aan de invloed van de Euromarkt op de internationale handelsbeweging in verband met de positie van de Nederlandse exportindustrie, de handel en de scheepvaart, op de vestiging van ondernemingen in Nederland en op de mobiliteit van de arbeid onder vrije internationale vestiging. De ontwikkeling van de Westeuropese migratie is speciaal ook van betekenis in samenhang met de mogelijke spanningen bij de binnenlandse alsook met de emigratie of immigratie.

Al of niet verbonden met genoemde integratie kan de vraag gesteld worden naar de functie van de Rijn-Maas-Schelde-delta in West-Europa. Met name is daarbij te denken aan een bij de zware industrie bestaande neiging zich meer en meer aan de kust te vestigen. Nagegaan dient te worden, hoe deze zware industrie zich verder zal kunnen ontwikkelen en in welke mate de petrochemische industrie zal worden beïnvloed door de eventuele totstandkoming van een Europees pijpleidingennet. Ook andere toekomstige technische ontwikkelingen zoals de automatisering in de industrie en van de kernenergie zullen hierbij mede van belang kunnen zijn, maar niet minder voor de mogelijkheid van verspreiding van bestaansbronnen.

Op de vestigingsfactoren van de industrie, vooral in verband met de gewenste expansie naar buiten, is de invloed van de moderne technische mogelijkheden ten aanzien van verkeer, energie en openbare voorzieningen van groot belang. Toetsing in de bedrijfseconomische sfeer is daarbij gewenst. In het rapport is aangenomen, dat de expansie van de bestaansbronnen de spreiding van de bevolking bepaalt, m.a.w. dat de werknemer komt naar de plaats waar hem werkgelegenheid geboden wordt en niet omgekeerd. Gegeven de disproportionaliteit tussen benodigde en beschikbare werkgelegenheid per gebied vloeit hier uit een omvangrijke migratie voort. Een zeer belangrijk vraagstuk is nu welke invloed verkeersverbeteringen, eventuele verkorting van de werkweek, verbetering van de sociale positie der werknemers e.d. hierop hebben. Hetzelfde geldt voor het forensisme dat veelal ook een symptoom is van genoemde disproportionaliteit.

De op de verkenning van het economische leven in de eerstkomende kwart eeuw berustende berekening van de groei der bevolking verdient voorts nadere bestudering en uitwerking. Vooral bij toepassing van de door de Commissie Van Lohuizen gehanteerde begrippen „stuwende” en „verzorgende” bedrijven kan de vraag worden gesteld hoeveel verzorgende beroepsbeoefenaren nodig zullen zijn bij een gegeven aantal stuwende beroepsbeoefenaren. Alleen op deze wijze kan het effect van een toeneming van de stuwende activiteit op de totale bevolking worden bepaald. Nader onderzoek is gewenst naar de differentiaties van de verhouding tussen stuwende en verzorgende bedrijvigheid in ruimte en tijd. De invloed van mogelijke verbeteringen in de vervoertechniek en stijgend welvaartspeil dient daarbij tevens in rekening te worden gebracht.

De groei van het Westen is in bijzondere mate met de dienstensector verbonden die bij de voortgaande economische groei in het algemeen van steeds grotere betekenis wordt. Voortzetting van de studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden in deze sector en de invloed daarvan op de bevolkingstoename is dan ook nodig.

De toeneming van bedrijvigheid en bevolking vereist ruimte aan werk- en woongebied. Omrekening van de verwachte bevolking in vereist terreinoppervlak moest ten dele van onvolledige gegevens uitgaan. Verdieping van inzicht is met name nodig met betrekking tot het grondgebruik voor algemene stedelijke voorzieningen, speciaal in de stadskernen, waarbij het verkeer en in het bijzonder het parkeren mede gewicht in de schaal leggen. Ook de omrekening in oppervlakte voor industrieterrein en havenaccommodatie moet nog nader getoetst worden en daarbij doet zich ook de vraag voor, welke gevolgen de automatisering op de omvang heeft.

Industrieën brengen veelal luchtverontreiniging mee. Vestiging daarvan aan de zuidwestzijde van bewoningskernen levert veelal bezwaren op, maar indien dit onvermijdelijk is dan zal onderzocht moeten worden, in welke mate luchtverontreiniging toelaatbaar is en op welke wijze deze kan worden voorkomen.

Voor het onderbrengen van de overloop der bevolking wordt gedacht aan vergroting van enkele bestaande plaatsen tot grote eenheden. Onderzocht zal moeten worden of de mogelijkheden in de daarvoor aangewezen plaatsen realiseerbaar zijn, niet alleen planologisch maar ook economisch en sociologisch alsook verkeerstechnisch. Het vraagstuk van de grote stad vergt daarbij eveneens nadere studie vooral in verband met de waardering van de grote stad als samenlevingsvorm. De nieuwe steden moeten nader gelokaliseerd worden en ook daarvoor is voortzetting van onderzoek naar de mogelijkheden vereist.

Naast het werken en wonen van de miljoenenbevolking eist ook de ontspanning ruimte op. De behoefte aan recreatierruimte is bij benadering berekend en precisering daarvan naar omvang, plaats en inrichting is geboden. Te denken is daarbij aan de bufferzones tussen de agglomeraties, maar ook aan het middengebied van de Randstad en plaatsen buiten de Randstad. Van betekenis daarbij zal zijn de verhouding tussen agrarisch grondgebruik en recreatief grondgebruik. Ook is het een vraag welke ruimte gereserveerd moet worden voor natuur- en cultuurmonumenten en in welke vorm deze zijn te combineren met de recreatie. Daarop zal bovendien mogelijke verhoging van het welvaartspeil en verkorting van de werkweek invloed uitoefenen en nadere bestudering van dit aspect is wenselijk.

Niet alleen voor de recreatie zullen verkeersvoorzieningen nodig zijn die nog nader onderzoek vergen, ook het verkeer zelf moet dieper bestudeerd worden. Daarbij is het onder meer een vraag welke wisselwerking bestaat tussen particulier en openbaar vervoer, waarover bestemmingstellingen inzicht kunnen geven. Tot nu toe is bij de bepaling van het verkeer alleen van het wonen uitgegaan, maar kennis moet worden verworven omtrent de invloed daarop van recreatie en industrie.

In het algemeen zal het hele toekomstige verkeer onderzoek behoeven naar de differentiatie in vervoermiddelen.

Het geschetste ontwikkelingsbeeld kan derhalve door voortzetting van het onderzoek in bovengenoemde richtingen duidelijker trekken verkrijgen. Het blijft evenwel een toekomstbeeld en dat brengt mee, dat de invloeden op de verkende economische structuur nauwlettend gevolgd moeten worden door studie en waarneming. Internationale verschuivingen, maar ook nationale verplaatsingen zullen tijdig onderkend moeten worden om zo nodig het ontwikkelingsschema, dat wel in grote lijnen kan worden aangegeven, in onderdelen daarbij aan te passen. Grotendeels liggen de mogelijke verschuivingen buiten de eigen invloedssfeer, maar nationaal liggen de decentralisatie en het stimuleren van de ontwikkeling in Overig Nederland tot op zekere hoogte binnen het bereik. Deze vraagstukken evenwel komen niet aan de orde bij het onderzoek naar de ontwikkeling van het Westen des Lands maar bij dat naar de mogelijkheden die de overige landsdelen hiervoor hebben. Dit onderzoek, dat kan worden gezien als het complement van dat in westelijk Nederland, zal in ander verband worden ter hand genomen.

