

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN
WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS



DE ONTWIKKELING VAN HET WESTEN DES LANDS

RAPPORT



DE ONTWIKKELING VAN HET
WESTEN DES LANDS

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN

WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS

DE ONTWIKKELING
VAN HET
WESTEN DES LANDS

RAPPORT



STAATSDRUKKERIJ

UITGEVERIJBEDRIJF

JANUARI 1958

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1 INLEIDING	7
Opdracht en samenstelling van de Werkcommissie	7
Uitgebrachte interim-rapporten	7
Samenvattend rapport	7
2 BEGRIPPEN EN TERMEN	8
Westen des Lands	8
Randstad Holland	8
Conurbaties	10
Stedengroepen	10
Agglomeraties en steden	10
3 HET CENTRALE PROBLEEM	11
Veelvoudige concentratie	11
Drijvende krachten	11
Te verwachten groei	13
De Randstad	15
4 WERKGEBIEDEN	16
Agrarische sector	16
Industriële sector	17
Dienstensector	19
5 WOONGEBIEDEN	20
Belang van een goede huisvesting	20
Dichtheid van bebouwing	20
Ontwikkelingsmogelijkheden voor de steden	20
Afronding van de grote steden	22
Mogelijke oplossingen voor de „overloop”	23
Knelpunten	24
6 RECREATIE	24
Behoeften	24
Mogelijkheden voor opname	25
Het strand en de duinen	26
Het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug	26
Wateren en oeverlanden	27
Zuiderzee en Deltawerken	27
Het polderland	27
Verkeersvoorzieningen	27

7	VERKEER	28
	WATERVERKEER	28
	RAILVERKEER	28
	WEGVERKEER	29
	LUCHTVERKEER	31
8	ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR 1980	32
	Karakter van het schema	32
	Het Westen en Overig Nederland	32
	Het toekomstbeeld.	32
9	VAN TOEKOMSTBEELD NAAR REALITEIT	33
	Mogelijkheden voor een gedecentraliseerde groei.	33
	Uitwerking van de bestemmingen	34
	Grondpolitiek.	34
	Uitvoering en financiering.	34
	Bestuurlijke voorzieningen	35
	Snelle beslissingen geboden	36

BIJLAGEN

I	Aanbiedingsbrief van de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.. .	37
II	Samenstelling van de Werkcommissie voor het onderzoek naar de ontwikkeling van het Westen des Lands	40
III	Minderheidsnota	41
IV	Toelichting op de bodemgeschiktheidskaart	43

I. INLEIDING

Opdracht en samenstelling van de Werkcommissie

De ruimtelijke ontwikkeling in het Westen van Nederland was vóór de oorlog reeds verschillende malen, nu hier, dan daar, betrokken bij studies in stedelijk of regionaal verband. Na de oorlog bleek het meer en meer nodig dit samenstel van vraagstukken ook in zijn algemeenheid uit nationaal oogpunt te bezien.

Na overleg met vertegenwoordigers van de provinciale besturen van Noordholland, Zuidholland en Utrecht en de gemeentebesturen van Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage verzocht de toenmalige Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting bij zijn brief van 15 juni 1950, nr 31, aan de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan zich te willen belasten met:

1. een samenvattend onderzoek naar de problemen, die de bestaande en in de toekomst te verwachten ontwikkeling in het Westen van Nederland uit een oogpunt van nationale ruimtelijke ordening oplevert;
2. het voorstellen van maatregelen, die op grond van dit onderzoek zouden dienen te worden bevorderd, waarbij zoveel mogelijk voorrang ware te geven aan die betreffende:
 - a. het gebied in de omgeving van de IJmond;
 - b. de agglomeratie 's-Gravenhage;
3. het uitwerken van de meest geëigende vorm van samenwerking bij dit onderzoek tussen de Vaste Commissie, de provinciale besturen van Noord- en Zuidholland en Utrecht en de gemeentebesturen van Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage.

Het beraad over de vorm van samenwerking leidde tot de instelling van de Werkcommissie Westen des Lands, die op 1 maart 1951 door de Minister werd geïnstalleerd. Haar samenstelling is hierachter (bijlage II) nader aangegeven.

De rapporten van de Werkcommissie worden aangeboden door tussenkomst van de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

Uitgebrachte interim-rapporten

Overeenkomstig de opdracht heeft de Werkcommissie allereerst de gevraagde interim-rapporten uitgebracht, nl.:

1. het rapport d.d. 29 juni 1951 over de ontwikkeling van het gebied aan de IJmond, gevolgd door dat dd. 30 december 1952 over de bestuursrechtelijke vraagstukken in dat gebied. Eerstgenoemd rapport is door de Regering als leidraad aanvaard en heeft inmiddels uitwerking gevonden in het streekplan IJmond-Noord;
2. het rapport d.d. 31 mei 1952 over de agglomeratie 's-Gravenhage.

Samenvattend rapport

Thans worden de eerste uitkomsten van het samenvattend onderzoek van het Westen als geheel aangeboden.

Het gebied ten zuidwesten van Rotterdam kon daarin nog niet worden begrepen, omdat hier het technisch onderzoek van beheersende vraagstukken met betrekking tot de zeehavens nog niet is voltooid. Het ligt in de bedoeling, dat de ontwikkeling in de omgeving van de Nieuwe Waterweg in ander kader nader wordt bestudeerd.

De thans aangeboden stukken bestaan uit:

- a. een beknopt rapport,
- b. een uitgewerkte toelichting.

Beide stukken beperken zich tot de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling. Vraagstukken van minder belang blijven dus buiten beschouwing, evenals de details van de wel behandelde vraagstukken. Deze laatste zullen in ander verband op hun eigen merites worden gezien.

Een aantal bijlagen, die als studiemateriaal zijn gebruikt, kunnen op het Bureau van de Rijksdienst voor het Nationale Plan worden geraadpleegd.

Het rapport geeft in grote trekken de algemene inzichten van de Commissie weer. In de uitgewerkte toelichting blijkt op sommige punten van uiteenlopende meningen over onderdelen. Eén lid heeft in een minderheidsnota een afwijkend standpunt uiteengezet (bijlage III).

Met het oog op de urgentie van tijdige en doelmatige bestuurlijke oplossingen heeft de Commissie aan dit rapport doen voorafgaan de nota dd. 6 februari 1957 over de bestuursrechtelijke aspecten van de ontwikkeling in het Westen des Lands.

2. BEGRIPPEN EN TERMEN

Westen des Lands

De vraagstukken, waaraan bij de opdracht is gedacht, concentreren zich in de provincies Noordholland, Zuidholland en Utrecht.

Dit betekent niet, dat het gebied van deze provincies strikt zou samenvallen met het „Westen des Lands”. De sterke concentratie die voor het Westen typerend is, heeft sommige delen van dat gebied nog niet of nauwelijks aangeraakt. Op andere plaatsen begint de ontwikkeling reeds thans over de provinciale grenzen heen te vloeien. In de toekomst zal het begrip „het Westen” zich ongetwijfeld nog verder verruimen, vooral ook door de grote veranderingen in de kaart van Nederland, die de Zuiderzeewerken en het Deltaplan zullen teweegbrengen.

Deze dynamiek moet worden aanvaard en aangegrepen als onderdeel van de oplossing. Als grondslag voor het onderzoek zijn echter afgeronde eenheden nodig. Daarom is bij de uitgevoerde studie onder „Westen des Lands” verstaan het gezamenlijk gebied van de drie in de Werkcommissie vertegenwoordigde provincies. Bij de voorstellen voor de wenselijk geachte ontwikkeling wordt, waar nodig, een ruimer gebied betrokken.

Enkele gegevens over het studiegebied zijn bijeengebracht in tabel 1.

Tabel 1. Provincies en gemeenten in het Westen des Lands

Provincies	aantal gemeenten	oppervlakte land (km ²)	bevolking (1 jan. 1957) × 1000
Noordholland	120	2.632	1.995
Zuidholland	171	2.813	2.601
Utrecht	60	1.324	639
Westen des Lands	351	6.769	5.235

Randstad Holland

Het zwaartepunt van de ontwikkeling in het Westen wordt gevormd door de „Randstad Holland”. Hieronder verstaat men de krans van grotere en kleinere steden en forensenvestigingen die zich uitstrekt van Dordrecht over Rotterdam, Delft, 's-Gravenhage, Leiden, Haarlem, Amsterdam en het Gooi naar Utrecht en de Heuvelrug.

Evenals het Westen des Lands zelf is ook de Randstad een dynamisch begrip. Werd het aanvankelijk alleen betrokken op de Hollandse steden, in de huidige fase is ook de Utrechtse sector er in opgenomen. Een verdere expansie is te verwachten. Voor het doel van het onderzoek is echter ook

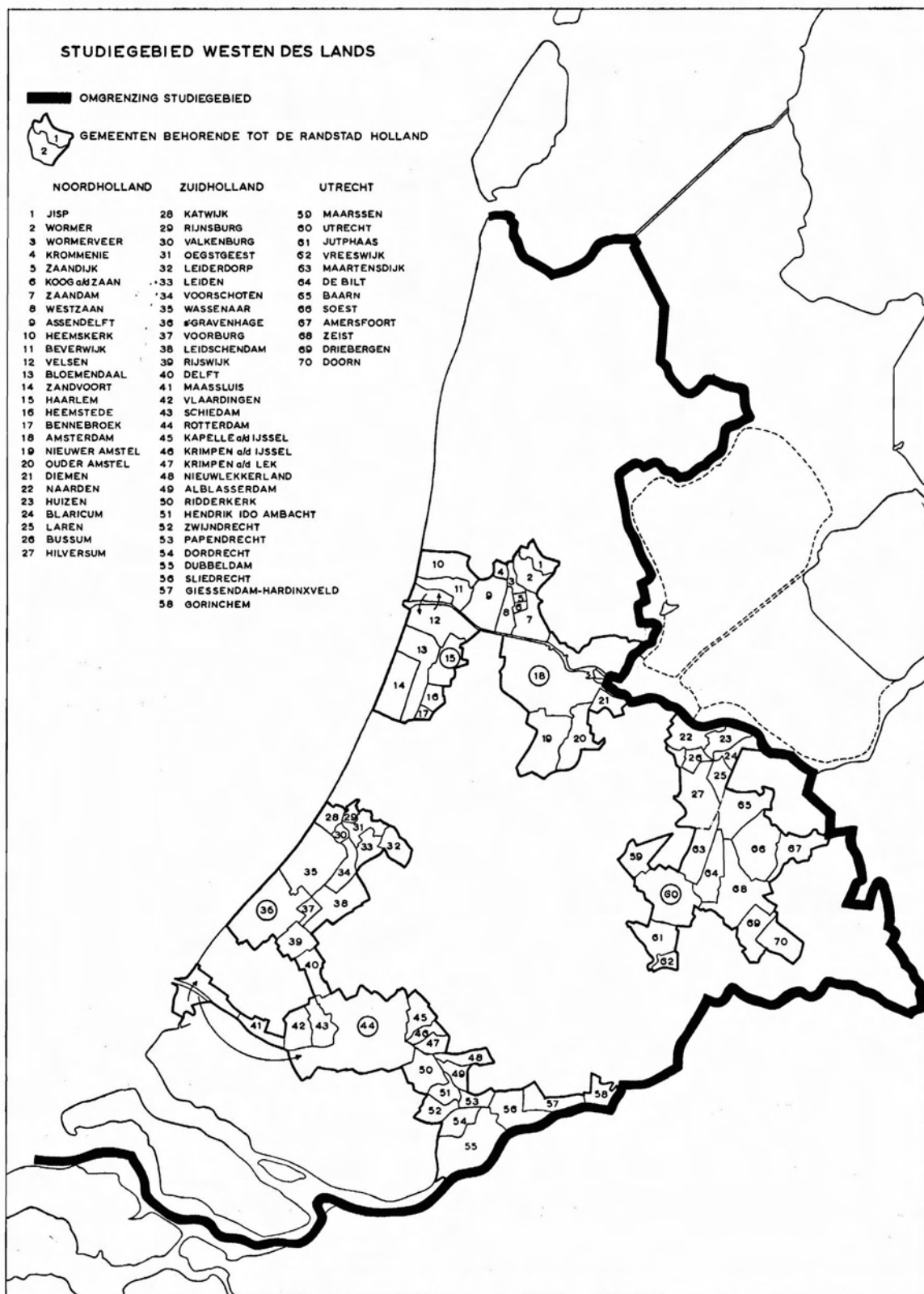
STUDIEGEBIED WESTEN DES LANDS



OMGRENZING STUDIEGEBIED

GEMEENTEN BEHORENDE TOT DE RANDSTAD HOLLAND

NOORDHOLLAND	ZUIDHOLLAND	UTRECHT
1 JISP	28 KATWIJK	50 MAARSSEN
2 WORMER	29 RIJNSBURG	60 UTRECHT
3 WORMERVEER	30 VALKENBURG	61 JUTPHAAS
4 KROMMENIE	31 OEGSTGEEST	62 VREESWIJK
5 ZAANDIJK	32 LEIDERDORP	63 MAARTENSDIJK
6 KOOG a/d ZAAAN	33 LEIDEN	64 DE BILT
7 ZAANDAM	34 VOORSCHOTEN	65 BAARN
8 WESTZAAN	35 WASSENAAR	66 SOEST
9 ASSENDELFT	36 s-GRAVENHAGE	67 AMERSFOORT
10 HEEMSKERK	37 VOORBURG	68 ZEIST
11 BEVERWIJK	38 LEIDSCHENDAM	69 DRIEBERGEN
12 VELSEN	39 RIJSWIJK	70 DOORN
13 BLOEMENDAAL	40 DELFT	
14 ZANDVOORT	41 MAASSLUIS	
15 HAARLEM	42 VLAARDINGEN	
16 HEEMSTEDE	43 SCHIEDAM	
17 BENNEBROEK	44 ROTTERDAM	
18 AMSTERDAM	45 KAPELLE a/d IJSSSEL	
19 NIEUWER AMSTEL	46 KRIMPEN a/d IJSSSEL	
20 OUDER AMSTEL	47 KRIMPEN a/d LEK	
21 DIEMEN	48 NIEUWLEKKERLAND	
22 NAARDEN	49 ALBLASSERDAM	
23 HUIZEN	50 RIDDERKERK	
24 BLARICUM	51 HENDRIK IDO AMBACHT	
25 LAREN	52 ZWIJNDRECHT	
26 BUSSUM	53 PAPENDRECHT	
27 HILVERSUM	54 DORDRECHT	
	55 DUBBELDAM	
	56 SLIEDRECHT	
	57 GIESSENDAM-HARDINXVELD	
	58 GORINCHEM	



Afb. 1

hier een omlijning in afgeronde eenheden nodig. De kenmerken kunnen worden ontleend aan de huidige mate van verstedelijking.

Naar deze maatstaf is voor de uitgevoerde studie tot de Randstad gerekend het gezamenlijk gebied van de gemeenten, die op afb. 1 met een arcering zijn aangegeven. Enkele gegevens over dit gebied zijn samengebracht in tabel 2.

Tabel 2. Gemeenten in de Randstad Holland

Provincies	aantal gemeenten	oppervlakte land (km ²)	bevolking (1 jan. 1957) × 1000
Noordholland	27	618	1.526
Zuidholland	32	697	2.048
Utrecht	12	357	475
Randstad Holland	71	1.672	4.049

Conurbaties

Op afb. 2 is te zien dat de Randstad in hoofdzaak is opgebouwd uit twee vleugels, die zich enigermate als halfbogen uitstrekken van de zee naar het binnenland. De eerste daarvan ligt in het noord-

oosten en heeft Amsterdam als voornaamste centrum; hij beslaat het gebied van stedelijke nederzettingen tussen Haarlem-IJmond en de Utrechtse Heuvelrug. De tweede vleugel ontwikkelt zich in het zuidwesten om Rotterdam en 's-Gravenhage; hij omvat het boogvormige complex tussen Leiden en Dordrecht.

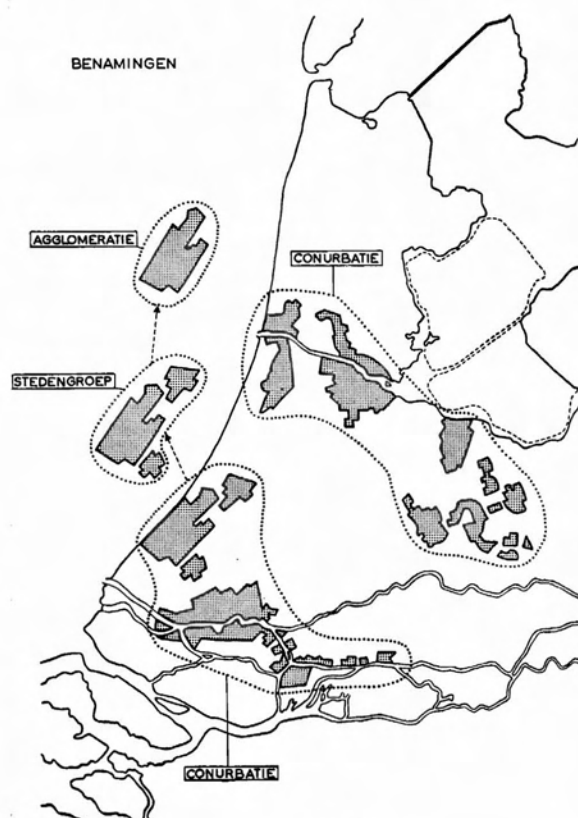
Deze beide gebieden van sterk samenhangende stedelijke verdichting, gebaseerd op een of enkele grote centra, worden aangeduid als „conurbaties”.

Stedengroepen

In elke conurbatie tekenen zich onderdelen af, die wel uit afzonderlijke steden bestaan maar toch in hun ontwikkeling nauw op elkaar zijn betrokken en daarom voor bepaalde aspecten van het onderzoek — met name voor de verkenning van de te verwachten bevolkingsgroei — als een eenheid moeten worden gezien. Dit doet zich bv. voor bij de complexen Amsterdam-Kennemerland-Gooi, 's-Gravenhage-Leiden-Delft, de Maas- en Merwedesteden. Deze complexen worden „stedengroepen” genoemd.

Agglomeraties en steden

De naam „agglomeratie” wordt gebruikt voor een stedelijk geheel dat uit verschillende



Afb. 2

gemeenten bestaat (bv. 's-Gravenhage met Voorburg, Rijswijk, Leidschendam en Wassenaar) of voor een bijeenbehorend geheel van forensennederzettingen (bv. de Gooi-agglomeratie).

De aanduiding „steden” heeft steeds betrekking op eenheden die zich ruimtelijk als zodanig voordoen, ongeacht de gemeentelijke indeling. Waar de afzonderlijk gemeenten zijn bedoeld wordt dit uitdrukkelijk vermeld.

3. HET CENTRALE PROBLEEM

Veelvoudige concentratie

Het probleem in het Westen des Lands wordt beheerst door een veelvoudige concentratie. Het is geen zeldzaam verschijnsel, dat zich aan de monding van een grote rivier een stedelijke en industriële ontwikkeling concentreert. In de delta van de Rijn gaat deze echter samen met een sterke concentratie van agrarische belangen en met een belangrijke functie voor recreatie en vreemdelingenverkeer, zowel nationaal als internationaal. Het geheel is bovendien zeer dynamisch. Op elk gebied is er een groei, die hier en daar zelfs een onstuimig karakter aanneemt. Nauwere Europese samenwerking zal dit proces nog kunnen verhaasten.

Het Westen herbergt thans, op slechts 21 % van het totale landoppervlak in Nederland, 5,2 mln inwoners of rond 48 % van onze totale bevolking. Hiervan wonen er rond 4 mln in de Randstad Holland, waar op 5 % van het landoppervlak 37 % van de Nederlandse bevolking is samengetrokken.

De concentratie openbaart zich in alle sectoren van het bedrijfsleven. Men ziet dit uit tabel 3, waar de aantallen beroepspersonen per km² worden gegeven voor het Westen en Overig Nederland.

Tabel 3. Aantal beroepspersonen per km² (1947)

Landsdelen	Landbouw	Industrie	Dienstensector	
			Handel en verkeer	Overige
Westen	28	97	69	65
Overig Nederland	22	29	14	14

In de agrarische sector zijn het vooral de tuinbouw en de bollenteelt die tot de concentratie bijdragen. Van de tuinbouw onder glas ligt 87 % in het Westen, voornamelijk in het Zuidhollands glas-district. De bollengrond is voor 94 % in het Westen gelegen.

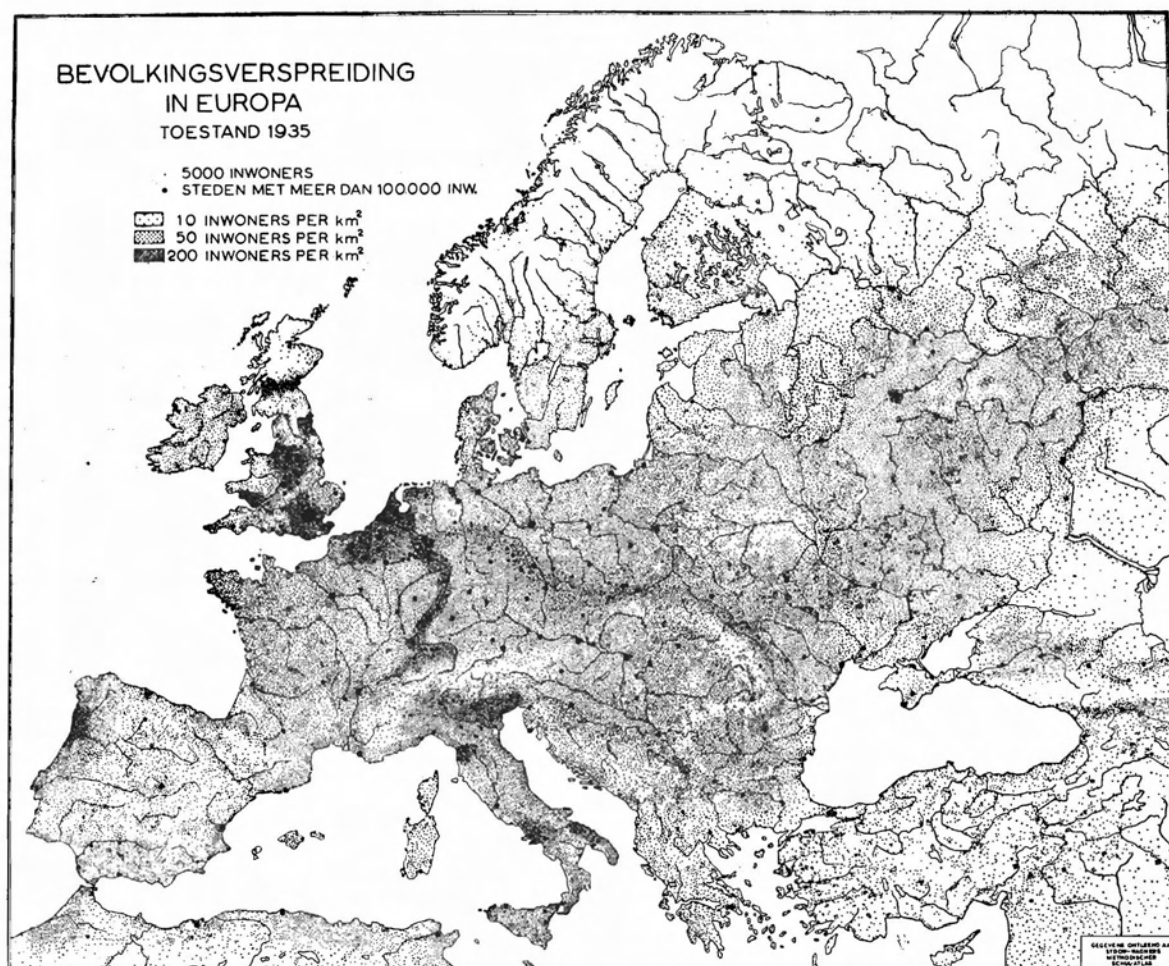
Het vreemdelingenverkeer culmineert in de grote steden en aan de kust. Vooral aan het strand loopt het buitenlandse bezoek samen met een grote trek uit Nederland zelf en speciaal uit de Randstad Holland. De buitenlandse toeristenstroom is nog sterk groeiende. De Nederlandse kust is ook die van het Ruhrgebied.

Reeds lang is er in het Westen een strijd om de ruimte. De grote havens, de tuinbouw onder glas, de bollenteelt, de badplaatsen zijn alle door natuurlijke en geografische factoren aan dit gebied gebonden. Bij hun groei verdringen zij elkaar. De uitbreiding van de steden heeft al grote offers gevraagd aan produktiegrond, recreatieruimte en landschapsschoon. Elke verdere uitbreiding gaat weer ten koste van agrarische of recreatieve waarden, veelal van beide.

De opgave is het gebied zo te ontwikkelen, dat het in zijn functie voor Nederland, Europa en het wereldverkeer kan meegroeien met de geboden kansen en tevens, ook voor de verdere toekomst, een goed woon- en werkmilieu kan bieden aan de miljoenenbevolking die door deze ontwikkeling wordt agetrokken.

Drijvende krachten

De Rijndelta vormt de hoofdpoot van het Europese continent, dat in de omgeving van de Noord-zee zijn brandpunt heeft (zie afb. 3). In het Deltagebied worden de drukst bevaren zeewegen ter wereld door de drukst bevaren rivier, de Rijn, met het hart van Europa verbonden. Het waterverkeer heeft



Afb. 3

hier dan ook vanouds de voornaamste plaats ingenomen. Het stelsel van waterwegen is hoog ontwikkeld en wordt zowel in de delta zelf als in het achterland nog voortdurend verbeterd. Ook verbindingen met Centraal- en Oost-Europa komen in zicht.

De havenfunctie, die door deze verkeersligging van ons land werd geschapen, is de sterkste drijvende kracht van het Westen. Om de zeevaart en de daarop gebaseerde bedrijven ontwikkelt zich een heel complex van andere activiteiten op het gebied van handel en verkeer, industrie, bank-, krediet- en verzekeringswezen, verzorgende bedrijven e.d., die elkaar wederzijds beïnvloeden. Tezamen deden zij — en doen zij nog steeds — de grote havensteden groeien. Daarnaast heeft het opkomen van de administratieve functie geleid tot de derde grote pool van de Randstad: het Regerings- en diplomatieke centrum 's-Gravenhage.

Eenmaal gevormd, gaan de steden ook zelf door hun hele milieu weer allerlei activiteiten aantrekken, waarbij met name de binnensteden van de grote agglomeraties een voorname rol vervullen. In de laatste tijd gaan ook verschillende forensenvestigingen (zoals bv. die in het Gooi) een sterke stuwende functie uitoefenen voor bepaalde industrieën met hooggekwificeerd personeel.

Buiten de steden is het weder de verkeersligging, die samen met de voordelen van bodem en klimaat, een belangrijke ontplooiing mogelijk maakte voor de intensieve tuinbouw. Zo heeft de mens op dit hele gebied het stempel gezet van een geconcentreerde ontwikkeling, die op haar beurt haast onvermijdelijk tot een nog grotere concentratie moet leiden.

In de loop van de tijd waren er verschuivingen. In het Westen ging een periode met verspreide

kleine havens over in een sterk overwicht van Amsterdam. Later moest dit weer plaats maken voor een dominante positie van Rotterdam, thans de grootste haven van het Europese continent en een der grootste ter wereld. De moderne tijd deed ook 's-Gravenhage naar voren komen en gaf tevens meer accent aan de oostelijke sector van de Randstad.

Buiten het Westen kwamen decentraliserende krachten op, dank zij de nieuwe mogelijkheden op het gebied van energievoorziening, verkeer, tele-communicatie e.d. Deze hebben de concentratie in het Westen geleidelijk vertraagd. Zij zullen, naar is te voorzien, ook in de toekomst doorwerken. Verdere industriële ontwikkeling in Overig Nederland ligt vooral bij de lichtere industrie geheel in de lijn van de mogelijkheden; zij is ook om allerlei redenen wenselijk, niet het minst met het oog op de grote afvloeiing uit de landbouw door de modernisering van het agrarische bedrijf.

Factoren in het Westen zelf zouden deze decentralisatie in de hand kunnen werken. De grote omvang van de agglomeraties kan een rem gaan vormen naast de lasten die de grondgesteldheid en de hoge vestigingskosten reeds opleveren. Op den duur zouden de woonwensen van de arbeidende bevolking ook een rol kunnen spelen.

Of daartegenover het komen van kernenergie en automatisering een nieuwe concentrerende tendentie voor het Westen zal inleiden, is nog niet te overzien. Voorshands zijn er geen duidelijke aanwijzingen, dat deze factoren speciaal ten gunste van het Westen zouden werken.

Dit is echter wel te verwachten bij de aanvoer van massagoed van overzee (olie, steenkolen, ertsen) en, in samenhang daarmee bij de ontwikkeling van de moderne trafieken: hoogovencomplexen en petrochemische bedrijven. De vooruitzichten voor de Europese energievoorziening en de ijzer- en staalbehoefte brengen een zeer sterke groei van deze activiteiten mee, terwijl het accent voor overslag en produktie meer en meer op de kust komt te liggen. De overgang op zeer grote scheepstypen (super-tankers) draagt daartoe in bijzondere mate bij. Zowel bij het zeevervoer als bij de verwerking komt er een nauwe band tussen staalproduktie, kolenveredeling en petrochemische bedrijven.

Bij deze gehele structurele heroriëntering zal de Rijndelta opnieuw naar voren komen, in het bijzonder het gebied aan de eigenlijke Rijnmond. Op den langen duur kan een Europees pijpleidingennet de olieverscheppingen stabiliseren of verminderen.

Voor een te overziene periode moet echter met duidelijke nieuwe accenten ten gunste van het Westen worden gerekend. Het lijkt wel te voorzien dat deze de spontaan werkende decentraliserende tendenties zullen compenseren, en zelfs meer dan dat.

Te verwachten groei

Tegen deze achtergrond is getracht de groei van het Westen in de periode tot 1980 cijfermatig te benaderen binnen het kader van de jongste bevolkingsprognose voor Nederland van het Centraal Bureau voor de Statistiek (13,5 mln na aftrek van emigratie bij het gemiddelde alternatief van 17.000 personen per jaar).

De uitkomsten dragen niet het karakter van een prognose. Zij zijn een *verkenning* van de economische ontwikkelingskansen naar richting en orde van grootte. Naast de hieronder geboden cijfers zijn dan ook vele varianten denkbaar.

De benadering sluit aan bij de nota 1970 van het Centraal Planbureau ¹⁾, maar houdt rekening met de nieuwste tendenties en verwachtingen, die dit bureau nog niet in aanmerking had kunnen nemen.

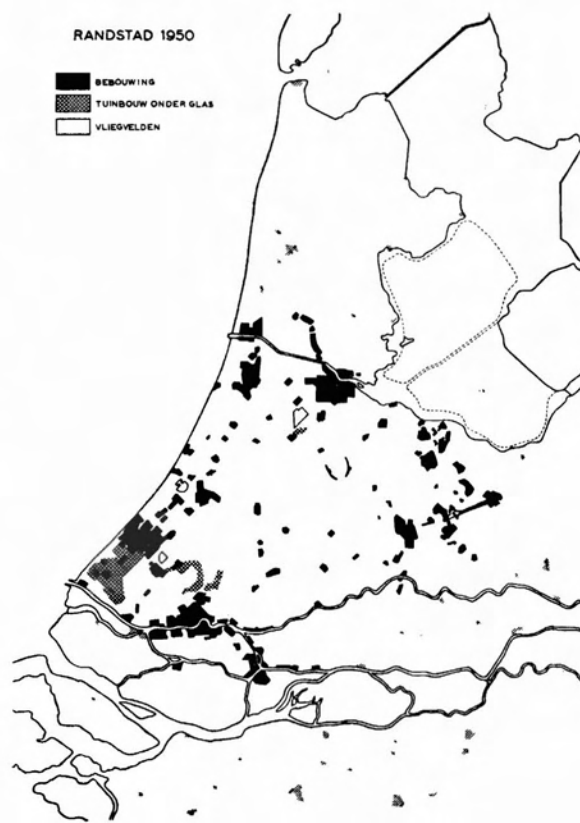
Eerst is een verkenning uitgevoerd van de werkgelegenheid in Nederland omstreeks 1980, verdeeld over 11 sectoren van het bedrijfsleven. Daarna is ditzelfde gedaan voor de landsdelen West, Noord, Oost, Zuid en Zuidwest. Hierbij is uitgegaan van een toestand van volledige werkgelegenheid. Voorts is geen rekening gehouden met een doelbewuste politiek van decentralisatie (vgl. blz. 32).

Confrontatie van het cijfer voor West met de te verwachten natuurlijke aanwas van de bevolking gaf vervolgens de orde van grootte van de migratiestroom, die bij realisering van het economisch model zou optreden. Deze bleek aanzienlijk te zijn (vgl. tabel 4).

¹⁾ „Een verkenning van de economische toekomstmogelijkheden van Nederland 1950-1970”.



Afb. 4



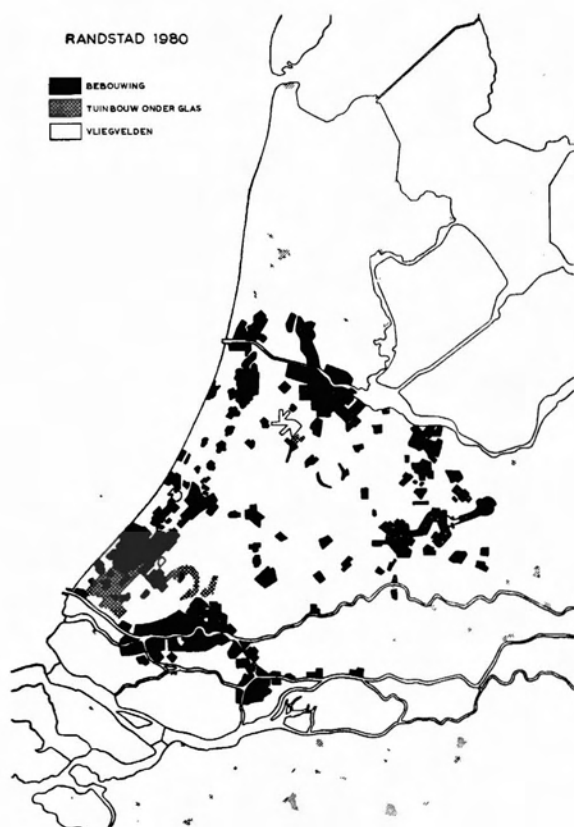
Afb. 5

Om meer dan een reden tenderen de cijfers voor het Westen naar een maximum. De werkelijke migratie is in de periode 1948-1956 door verschillende oorzaken belangrijk minder geweest. Blijft deze trend aanhouden, dan is in het Westen een lagere dan de in tabel 4 vermelde bevolking te voorzien, tenzij het economisch potentieel van het gebied zou leiden tot een vermindering van de emigratie (resp. tot immigratie), waardoor dan de totale bevolking van Nederland zou worden vergroot.

Veiligheidshalve wordt in het rapport niettemin van de op zichzelf hoge cijfers in tabel 4 uitgegaan, mede met het oog op de voortgaande groei na 1980.

Tabel 4. Verwachte bevolking en migratie per landsdeel tot 1980 volgens de economische verkenning (cijfers $\times 1000$)

Landsdeel	Natuurlijke bevolking	Effect emigratie	Saldo	Bevolking volgens econ. model	Effect binnenlandse migratie
West	6.401	332	6.069	6.786	+ 717
Noord	1.689	99	1.590	1.439	— 151
Oost	2.521	79	2.442	2.344	— 98
Zuid	3.233	120	3.113	2.637	— 476
Zuidwest	336	10	326	334	+ 8
Nederland	14.180	640	13.540	13.540	—



Afb. 6

De Randstad

Zowel de cijfers als het kaartbeeld laten zien, dat de ontwikkeling van de Randstad het beheersende element vormt in het hele probleem.

De ontwikkeling in dit gebied moet reeds thans voor een lange termijn worden overwogen. Lagen een eeuw geleden betrekkelijk kleine steden verspreid in een wijd agrarisch land (afb. 4), thans heeft de ring zich verdicht en gaan de grote agglomeraties overwegen (afb. 5). Dit proces versnelt zich. De resterende periode van deze eeuw kan het ruimtelijk beeld van het Westen nog veel sterker wijzigen dan de afgelopen honderd jaar hebben gedaan. De bestaande plannen voor omstreeks 1980 geven reeds het perspectief van afb. 6 en dit is nog lang geen eindfase.

Met dit vooruitzicht komt het er bijzonder op aan ruimte te bewaren. De opbouw van de Randstad geeft hiervoor nog mogelijkheden.

Buitenlandse miljoenenagglomeraties groeien van één centrum uit en dijen haast onweerstaanbaar steeds verder naar buiten uit tot een onhandelbare omvang. Met grote moeite tracht men groene gordels vrij te houden om de opdringende bebouwing. De Nederlandse metropool dankt aan zijn historie een heel andere structuur. Hij is uiteengelegd in een kring van grotere en kleinere agglomeraties, elk met zijn eigen centrum, rondom het Hollands-Utrechtse weidegebied als het groene hart van het geheel. In deze situatie liggen gunstige aspecten, die de hoofdlijnen kunnen aangeven voor de oplossing.

Het eerste element vormen de steden zelf. Bij hun uitgroei gaan zij elkaar zo dicht naderen, dat het gevaar voor aaneengroeien op meer dan één punt actueel wordt. Zeer duidelijk spreekt dit in de ring Rotterdam-Delft-'s-Gravenhage-Leiden-Gouda (zie afb. 7). Ook elders, bv. in de sector bij het Noordzeekanaal, dreigt deze mogelijkheid. Laat men de ontwikkeling haar gang gaan, dan verspeelt men een der grote voordelen van de Nederlandse Randstad boven de buitenlandse conurbaties: de ruimtelijk apart liggende steden van overzichtelijke omvang. Het zal daarom nodig zijn waar nog mogelijk een scheidende strook van ongeveer 4 km tussen steden open te houden.

Op overeenkomstige wijze is een benadering beproefd voor de onderdelen van het Westen, ook al zijn hieraan nog meer onzekerheden verbonden dan aan de verkenning voor het hele gebied. De uitkomsten zijn getoetst aan die van andere benaderingen. In ronde cijfers komen deze op het volgende neer:

Tabel 5.

Verdeling van de tot 1980 verwachte groei voor het Westen

Gebieden	Bevolking (in mln)		Groei (in mln)
	1950	1980	1950-1980
N.O. conurbatie	2	2,7	0,7
Z.W. conurbatie	2	2,8	0,8
Randstad Holland	4	5,5	1,5
Overig Westen	1,1	1,3	0,2
Westen	5,1	6,8	1,7

Voor de Randstad zou dus van een cijfer van 5,5 mln kunnen worden uitgegaan.

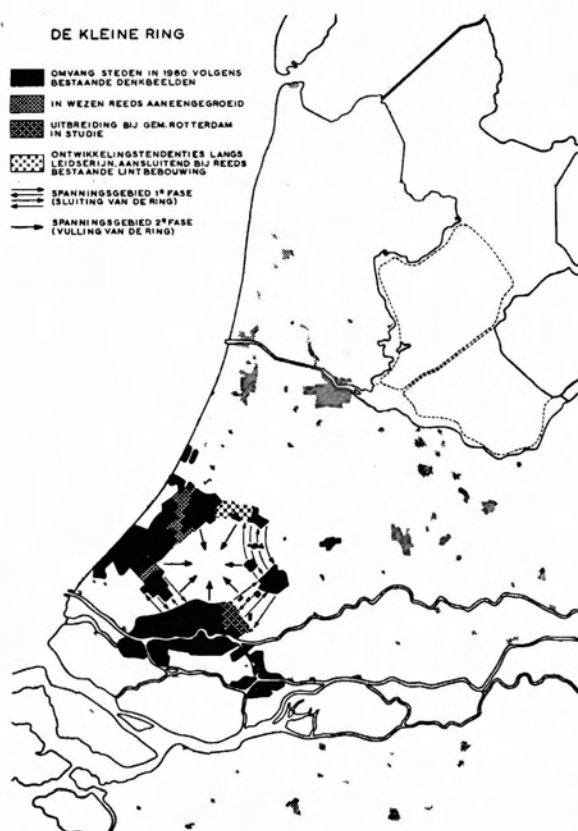
Het andere voordeel van de Randstad ligt in het agrarische middengebied. Ook hier is behoedzaamheid geboden.

Het gebied zal uiteraard worden betrokken bij de groei van de grote agglomeraties eromheen. Men

zal daarvoor in het kader van het geheel ook kansen moeten bieden. Dit zou echter niet de vorm mogen aannemen van een verbrokkelde stedelijke ontwikkeling door het hele middengebied heen, aanknappend bij een groot aantal bestaande kernen. Dan zou nl. een wezenlijk bestanddeel van de huidige structuur verloren gaan zonder dat er een voordeel voor de toekomstige Randstad voor in de plaats kwam.

Het zal daarom zaak zijn de ontwikkeling in het middengebied vooral te vinden in de uitbreiding van enkele daartoe geëigende centra. De centrale ruimte als geheel kan dan een waarlijk grote afmeting behouden. Dit is meer en meer nodig als blijvend tegenwicht tegen de massale stedelijke complexen, die steeds sterker hun stempel op het Westen gaan drukken.

De druk op de Randstad bij een bevolkingsgroei tot 5,5 mln (of later meer) zal groot zijn. Wil men dan ook de huidige open structuur handhaven dan zullen de sterke groeikrachten ten dele elders een uitweg moeten kunnen vinden. Dit kan het best in uitwaartse richting; een proces dat trouwens in feite al aan de gang is. Men zou dus dienen te trachten de verdere ontwikkeling positief in deze richting te stimuleren, om mede daardoor in staat te zijn het dichtgroeien van de Randstad naar binnen of het aaneengroeien op de stedelijke ring te voorkomen.



Afb. 7

Zo tekenen zich drie hoofdlijnen af:

1. behoud van de historisch gegroeide centra op de stedelijke ring als blijvende en ruimtelijk apart gelegen zwaartepunten;
2. behoud van een agrarisch middengebied als centrale ruimte van groot formaat;
3. expansie van de gehele Randstad in uitwaartse richting¹⁾.

4. WERKGEBIEDEN

Agrarische sector

Het Westen neemt, in geld uitgedrukt, met $\pm 33\%$ deel aan de agrarische opbrengst van geheel Nederland, terwijl het slechts $\pm 21\%$ van de cultuurgrond omvat. Dit is met name te danken aan de hier geconcentreerde hoog ontwikkelde vormen van tuinbouw (glascultuur, bloembollenteelt, Aalsmeerse en Boskoopse cultures); daarnaast aan de grove tuinbouw en akkerbouw in de zeelegebieden. Het weidebedrijf in het Westen neemt $\pm 25\%$ van de totale Nederlandse melkproduktie voor zijn rekening.

¹⁾ vergelijk de minderheidsnota (bijlage III).

In de komende periode zullen land- en tuinbouw ook hier hun produktiviteit moeten kunnen verbeteren, terwijl er tegelijkertijd door andere sectoren een groot beroep op agrarische grond zal worden gedaan. Tot 1980 zullen vermoedelijk 30.000 à 40.000 ha voor niet-agrarische doeleinden worden opgeëist. Dit komt overeen met $\pm 7\%$ van de aanwezige cultuurgrond in het Westen.

Het zal daarom nodig zijn de agrarische en niet-agrarische vormen van bodemgebruik in grote lijnen zo duidelijk mogelijk uit elkaar te houden. Beide kunnen zich in hun eigen sfeer het best ontwikkelen.

Uit agrarisch oogpunt zou men deze afbakening bij voorkeur afstemmen op de aanwezigheid van hoogwaardige produktiegrond. Hiertoe is een geglobaliseerde bodemgeschiktheidskaart (afb. 8) opgemaakt ¹⁾. Deze laat echter wel zien, dat het niet mogelijk is de gehele ontwikkeling van de Randstad op de kwaliteit van de grond te baseren. Zo berust bv. het vrijhouden van een ruim middengebied meer op de configuratie van de stedenkrans dan op de bodemgeschiktheid.

Daarom is het nodig een aantal gebieden aan te geven, waar het agrarische bedrijf in ieder geval moet prevaleren. Hier speelt niet alleen de bijzondere geschiktheid van de bodem voor gespecialiseerde teelten een rol, maar vooral ook de centrumfunctie. Deze laatste is met name voor de ontplooiing van de tuinbouw uiterst belangrijk. Verder dient speciaal voor de glascultuur nog aan de bijzonder hoge investeringen in kassen, stookinstallaties e.d. te worden gedacht. Zo komt men tot de volgende gebieden:

het Zuidhollands glasdistrict met:

het Westland

de zgn. Kring, waaronder

het in opkomst zijnde kassen-gebied ten oosten van Delft (Pijnacker-Berkel-Bergschenhoek-Bleiswijk)

de bollenstreek tussen Leiden en Haarlem;

de tuinbouwgebieden van Aalsmeer en Boskoop.

Bij deze gebieden komt het op meer aan dan alleen op het gebruik van de grond ter plaatse. Voor de tuinbouw leggen o.m. ook de atmosferische omstandigheden groot gewicht in de schaal. Men moet dus de verdere industriële ontwikkeling, vooral bij de zware industrie, in nauwe samenhang hiermee bezien (vgl. de IJmond). Dit geldt met het oog op de belangen van het Westland in het bijzonder voor de mogelijke vestiging van aan de Rijnmond gebonden chemische en metallurgische bedrijven c.a. in het gebied van de Nieuwe Waterweg.

Binnen de eigen sfeer zal het agrarische bedrijf de voorwaarden moeten vinden om zich bij voortduring te ontwikkelen in overeenstemming met de moderne eisen. Belangrijke aanknopingspunten daarvoor zijn te verwachten van het rapport over de regionale urgentie van ruilverkavelingen, uit te brengen door de Centrale Cultuurtechnische Commissie, alsmede van dat voor de landbouwwaterhuishouding, uit te brengen door de daartoe ingestelde Commissie (C.O.L.N.).

Het Deltaplan zal de mogelijkheid bieden tot nieuwe tuinbouwontwikkeling in de verdere toekomst op de eilanden. De ligging ten opzichte van industriële concentraties belooft hier blijvend gunstiger te zijn.

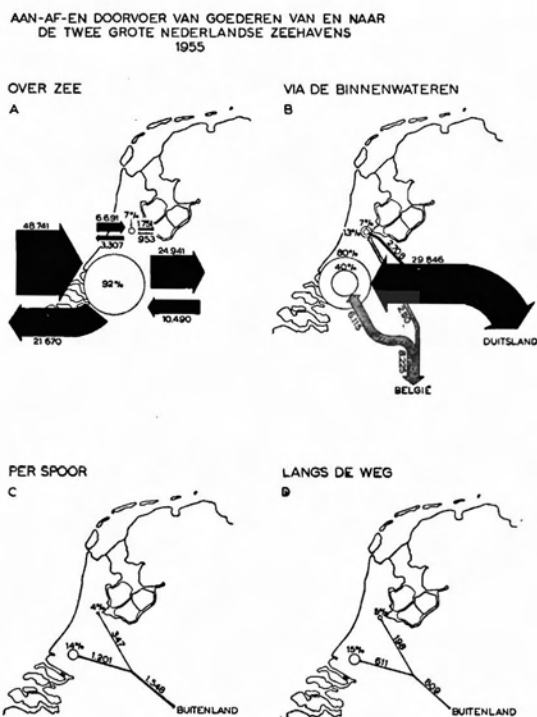
Industriële sector

De landbouwsector zal als gevolg van de rationalisatie en mechanisatie in toenemende mate arbeidskrachten afstoten. Voor de opnemings van de sterke bevolkingsaanwas is ons land dan ook aangewezen op de industrie en de dienstensector. De bestaande en verwachte verdeling van de werkgelegenheid over de drie sectoren (in geheel Nederland) zijn:

	Landbouw	Industrie	Diensten
1950	17 %	41 %	42 %
1980	10 %	44 %	46 %

¹⁾ los ingevoegd; vergelijk de daarbij behorende toelichting (bijlage IV).

Bij de op het zeeverkeer gebaseerde zware industrieën bestaat reeds lang een tendentie in de richting van de kust wegens de daar aanwezige draagkrachtige grond. Dit heeft in het gebied aan het Noordzeekanaal geleid tot de ontwikkeling aan de IJmond. De thans meer en meer opkomende zeer grote scheepstypen voegen hier nog een nieuwe factor aan toe. Naast een voortdurende aanpassing van de waterwegen en havens aan de moderne eisen wordt dan ook accommodatie onmiddellijk bij de zee van toenemend belang.



Aan de Nieuwe Waterweg moeten dergelijke terreinen nog worden ontsloten. De totale behoefte aan industrieterreinen aan diep vaarwater voor de periode tot omstreeks 1980 is hier van de orde van 4.700 ha, waarvan een belangrijk deel aan de kust.

Voldoening aan deze behoefte zou ten koste gaan van de uitstekende landbouwgrond op Rozenburg en van het natuurmonument de Beer. Wellicht zou ook de zuiverheid van de lucht boven het Westland in het geding komen. Zulke offers mogen alleen geëist worden voor grote nationale belangen, die niet anders dan op deze plaats kunnen worden gediend. In ieder geval zal bij de beschikbaarstelling van de terreinen zeer selectief tewerk moeten worden gegaan.

Dit is ook nodig omdat de totale terreinbehoefte meer bedraagt dan op Rozenburg kan worden bevredigd. Zonder bijzondere maatregelen zal de ontwikkeling van de Rotterdamse haven dus in afzienbare tijd vastlopen. Dit brengt tevens het gevaar mee, dat men ter wille van behoeften op korte termijn de unieke kansen van dit gebied op lange termijn zou schaden.

Een onderzoek is daarom urgent, welke andere mogelijkheden voor ontwikkeling aan diep vaarwater elders — in en buiten het Westen — kunnen worden bevorderd. In dit kader is o.m. nadere bestudering van het gebied aan het Noordzeekanaal gewenst. In het Rotterdamse gebied is het nodig na te gaan, hoe de daar te verwachten expansie ook in de toekomst kan worden opgevangen. Dit zal een punt van afzonderlijk beraad moeten vormen, nadat het in gang zijnde technische onderzoek naar verschillende mogelijkheden (waaronder de uitbouw van havens in zee — op de zgn. Maasvlakte voor de kop van Rozenburg —, alsmede de ontwikkeling van een nieuw havengebied aan het Haringvliet) is voltooid.

Bij de industrie elders dan aan diep vaarwater doen zich in het algemeen geen problemen voor, die op de grote lijnen van het toekomstbeeld van invloed zijn.

De taakverdeling en specialisatie in de nijverheid brengen mee, dat verschillende industrieën door toelevering e.d. in verband staan met de bedrijven op zeehaventerrein. Voor een deel zijn deze industrieën aan het Westen gebonden; sommige zullen met name belang hebben bij de centra in het middengebied, waar zij hun functie ten behoeve van de gehele Randstad het doelmatigst kunnen vervullen.

Waar mogelijk zal het uiteraard gewenst zijn dat de spreiding van de niet door specifieke eisen gebonden bedrijven bijdraagt tot de ontwikkeling van de Randstad in uitwaartse richting of tot die van Overig Nederland.

Voor alle soorten industrieën tezamen bedraagt de globale bruto-terreinbehoefte tot omstreeks 1980:

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

Dienstensector

Deze sector omvat handel, verkeer, bank-, krediet- en verzekeringswezen, administratieve beroepen, onderwijs, vrije beroepen, recreatie, vreemdelingenverkeer e.d. Bij toenemende welvaart wordt hij van steeds groter betekenis. In het structuurbeeld voor 1980 nemen de diensten het hoogste percentage in; de groei-index voor deze sector volgt op de derde plaats na de metaalindustrie en de chemische industrie.

De werkgebieden voor het dienstenverkeer liggen hoofdzakelijk in de steden, speciaal in de binnensteden. Mede hierdoor trekken de stadscentra zulk een groot aandeel van de beroepsbevolking aan. Dit bedraagt bv. in de binnenstad van Amsterdam 47 %. In die van 's-Gravenhage is het 23 % zonder de detailhandel en de overheidsdiensten. Deze laatste zijn juist in het Regeringscentrum van grote invloed. Alleen al het ambtelijke Rijksapparaat is verantwoordelijk voor ongeveer 1/3 van de totale stuwende werkgelegenheid in 's-Gravenhage.

Deze functie van de binnensteden voor het dienstenverkeer zal mede bepalend moeten zijn voor de opzet van sanerings- en reconstructieplannen in de stadskernen. Zij beïnvloedt tevens de omvang van de vereiste nieuwe woonwijken. Ook zal zij steeds hogere eisen gaan stellen aan het verkeers- en vervoerwezen, alsook aan de parkeergelegenheid.

¹⁾ Aangegeven op de overzichtskaart 10.

In de steden concentreert zich eveneens een belangrijk deel van het vreemdelingenverkeer. Daarna komen de badplaatsen en de bollenstreek. Deze laatste draagt ook bij tot een gunstiger verdeling van het bezoek over het jaar.

Het binnen- en buitenlandse toeristenverkeer in Nederland is vooral na de oorlog snel toegenomen en levert thans ongeveer f 750 mln per jaar op. Een sterke verdere groei is mogelijk. Het Westen zal daartoe zijn aandeel moeten bijdragen, al zal dit met name voor het strand een cumulatieve van inkomend bezoek en recreatieve trek uit het Westen zelf veroorzaken.

Enkele punten, die in het belang van het vreemdelingenverkeer bijzonder naar voren komen, zijn: zorgvuldig omgaan met ons stedschoon; behoud van verscheidenheid in het karakter van onze badplaatsen (bv. Noordwijk); meer variatie van mogelijkheden aan de kust, gepaard met betere ontsluiting van het strand.

5. WOONGEBIEDEN

Belang van een goede huisvesting

De bestaansbronnen vormen de primaire factor. In zover moet de huisvesting de ontwikkeling van het economisch leven volgen. Zij kan er echter niet ondergeschikt aan worden gemaakt of tot een planologische sluitpost worden teruggebracht.

Het woonmilieu wordt nl. in toenemende mate een voorwaarde voor de arbeidsvoorziening. Kan er geen goede en aantrekkelijke huisvesting worden geboden, dan zou na het verdwijnen van de woningnood de bezetting van de arbeidsplaatsen in het Westen en daarmee de functie van dit gebied in de nationale economie in het gedrang kunnen komen. Wat het Westen in dit opzicht biedt moet zich, als geheel genomen, kwantitatief en kwalitatief kunnen meten met wat men elders vindt.

Tot dit geheel behoren, naast de woningen zelf, factoren als: een gevarieerde werkgelegenheid, de mogelijkheid van sociale relaties, goede voorzieningen voor het maatschappelijke en culturele leven, voldoende recreatiegelegenheid, verkeersverbindingen e.d. Van groot belang is dat het huurpeil in nieuwe woongebieden in een goede verhouding staat zowel tot de geboden accommodatie als tot de draagkracht van de bewoners waarvoor zij bestemd zijn. Waar dit verband ontbreekt, zal men een onnodig groot heen- en weertrekken tussen stadsdelen en onderdelen van agglomeraties zien optreden met de daaraan verbonden bezwaren.

Dichtheid van bebouwing

Een der meest beheersende punten voor het woonmilieu is de bebouwingsdichtheid in de wijk. Voorlopige richtcijfers hiervoor zijn als ontwerp ter discussie aangeboden in het rapport „Overgang van grond naar niet-agrarische doeleinden” (publikatie nr. 7 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan). De ervaring met moderne uitbreidingsplannen heeft uitgewezen dat deze in de praktijk tot een te hoge dichtheid leiden, met name voor de grote steden. Hier ligt de wijkdichtheid thans in de omgeving van 40 woningen per ha.

De bouwwijze van de woningen is in studie bij de Commissie Hoogbouw-Laagbouw. Voor de in totaal vereiste oppervlakte is dit aspect echter vermoedelijk slechts van ondergeschikt belang: hoge bouw vraagt meer openbare, lage meer private ruimte. Van veel groter betekenis is het vereiste van een marge voor latere ontwikkeling op het gebied van de stedelijke voorzieningen. Tot nog toe zijn de verwachtingen hiervoor steeds door de werkelijke behoeften ver overtroffen. Men denke in dit verband o.m. aan de parkeergelegenheid, ook in de woonwijken.

Voor de dichtheid van gehele stadsgebieden zijn vooralsnog onvoldoende gegevens bekend. Bij grote steden ligt het cijfer tussen 50 en 65 inwoners per ha. Hierin zijn dan de stadscentra, de verkeersoppervlakten, de grote stedelijke groencomplexen e.d. begrepen.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor de steden

De ontwikkeling van de steden zal haar beslag evenzeer krijgen door vernieuwing naar binnen als door uitbreiding naar buiten.

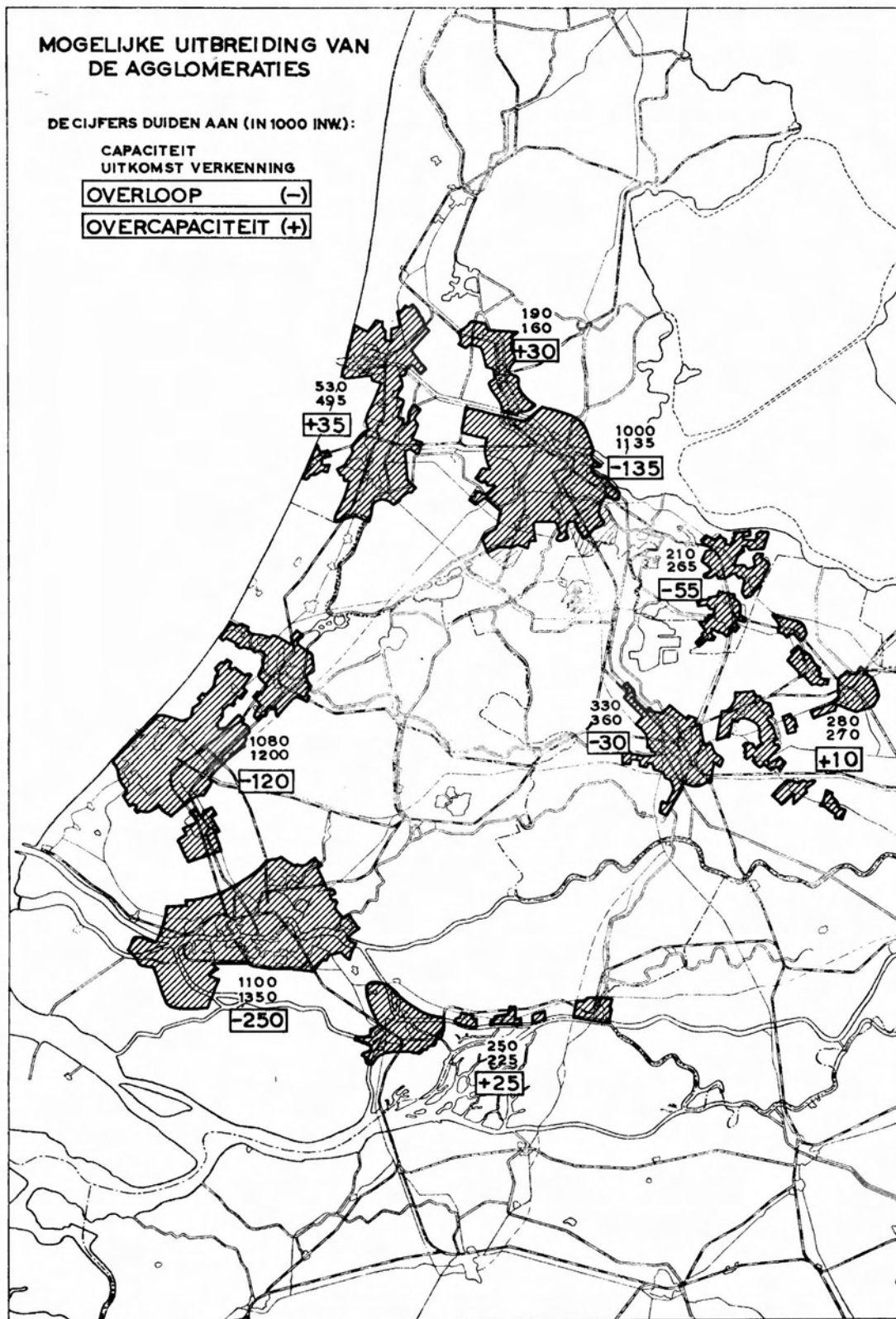
MOGELIJKE UITBREIDING VAN DE AGGLOMERATIES

DE CIJFERS DUIDEN AAN (IN 1000 INW.):

CAPACITEIT
UITKOMST VERKENNING

OVERLOOP (-)

OVERCAPACITEIT (+)



Afb. 10

Om mee te groeien met de groter wordende stad moet ook het stadshart zich aanpassen. Krottenbuurten en verouderde 19de eeuwse woonwijken moeten worden gesaneerd. Hier kan echter geen ruimte worden gewonnen. De sanering brengt een sterke verlaging van de woningdichtheid mede en bovendien zijn grote oppervlakten nodig voor verkeersdoeleinden (o.m. parkeren) en voor kantoren, instellingen e.d. De aantallen woningen, die bij de saneringen in de drie grote steden niet meer in de binnensteden kunnen worden vervangen, variëren van 15.000 tot 25.000.

De vereiste capaciteit kan dus alleen worden gevonden in de uitbreidingsgebieden. Omtrent de mogelijkheden hiervoor staan gegevens ten dienste door de bestaande streek- en uitbreidingsplannen, aangevuld door recente studies van de planologische diensten. De uitkomsten zijn bijeen gebracht op afb. 10 (vgl. daarbij de gekleurde overzichtskaart). Bij elke stedengroep of agglomeratie is zowel de opnamecapaciteit vermeld als de verwachte bevolking volgens de economische verkenning (zie tabel 5). Deze cijfers zijn nog eens samengevat in tabel 6, waaruit is te zien dat er in de meeste gevallen een belangrijk tekort aan capaciteit is („overloop”). In totaal bedraagt dit voor de Randstad rond 555.000 inwoners.

*Tabel 6. Opnamecapaciteit van de Randstad¹⁾
(cijfers $\times 1.000$)*

Onderdelen	Bevolk. volg. econ. verken.	Capaciteit	Over- capaciteit	Tekort („overloop”)
Noordoostelijke conurbatie:	2.685	2.540 (2.475)		210
Agglomeratie Amsterdam	1.135	1.000		135
Zaanstreek	160	190	(30)	
Z-Kennemerland en IJmond	495	530	(35)	
Gooi-agglomeratie	265	210		55
Agglomeratie Utrecht	360	330		30
„ Amersfoort				
„ Heuvelrug	270	280	10	
Zuidwestelijke conurbatie:	2.775	2.430		345
Stedengroep 's-Gravenhage- Leiden-Delft	1.200	1.080		120
Waterweg-agglomeratie	1.350	1.100		250
Merwedesteden	225	250	25	
Randstad Holland	5.460	4.905		555

Afronding van de grote steden

Het grote tekort aan opnamecapaciteit maakt het nodig de vraag onder ogen te zien of de steden nog verder kunnen worden uitgebreid dan op de afb. 10 is aangegeven. Deze vraag klemmt vooral voor de grootste steden. Het complex Amsterdam-Zaanstreek, het complex Rotterdam en de stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft zullen elk reeds een omvang bereiken van 1¼ mln of meer.

Het geldt hier geen specifiek Nederlands probleem. Overal ter wereld is de vraag actueel hoe een evenwicht kan worden gevonden tussen de waardevolle — en zelfs onmisbare — functies van grote steden in onze samenleving en het ongelimiteerd uitgloeien van een eindeloze stadsbebouwing. Het is echter gemakkelijker dit laatste ongewenst te noemen dan in het algemeen een bepaalde grens aan te geven.

Onderzoekingen in de financiële sfeer duiden op een onevenredige kostenstijging bij vergroting van een stedelijke concentratie boven een zekere omvang (omstreeks 1 mln inwoners); anderzijds zal

¹⁾ Zie voor de tussen haakjes geplaatste cijfers hoofdstuk VI, par. 2 van de uitgewerkte toelichting.

een groot centrum in menig opzicht ook meer bieden, zowel voor de eigen burgerij als voor een wijde omgeving. Op bestuursgebied staat wel vast, dat zeer grote lichamen stroever werken en ook minder mogelijkheid bieden om de burgers wezenlijk bij de publieke zaak betrokken te houden. Het sociologische aspect is omstreden. Belangrijk is de vraag, of een grootstedelijk complex voldoende kan worden aangepast aan de schaal van de mens die het moet bewonen.

Ruimtelijke overwegingen kunnen in bepaalde gevallen de grenzen duidelijker helpen trekken.

Ook bij de moderne stedenbouw kenmerkt het leven in de grote stad — zeker in Nederland — zich door een sterke mate van concentratie. In dit kader speelt zich het leven en werken van miljoenen mensen af. Daarom is het voor hen een beheersende vraag, of zij de mogelijkheid van een werkelijk contact met het open land kunnen behouden of althans het gevoel van relatie tussen bebouwd gebied en vrije ruimte.

Hiervoor zou men bv. een maximumafstand van 4 km kunnen stellen, te rekenen uit het midden van de stad. Een dergelijke grens wordt in de grootste agglomeraties van de Randstad reeds bereikt en soms al overschreden.

Verder is op de afb. 10 te zien, dat de steden elkaar na voltooiing van de aangegeven uitbreidingen vrijwel overal dicht zullen zijn genaderd. Wil men, zoals in par. 3 is bepleit, de Randstad-agglomeraties werkelijk als afzonderlijke eenheden handhaven, dan is ook om deze reden een afronding van hun groei in bepaalde richtingen noodzakelijk.

Mogelijke oplossingen voor de „overloop”

Voor zover de capaciteit van de uitbreidingsgebieden in de agglomeraties zelf tekort schiet (vgl. de „overloop” in tabel 6), komt als oplossing allereerst in aanmerking een extra-vergroting van bestaande middelgrote steden (boven hetgeen in de huidige uitbreidingsplannen werd voorzien) en vervolgens, waar nodig, het tot ontwikkeling brengen van „nieuwe steden”. In beide gevallen zal de gewenste concentratie meebrengen dat men aanstuurt op eenheden van behoorlijk formaat (voor de „nieuwe steden” zo mogelijk 100.000 of meer inwoners). De „nieuwe steden” kunnen ontstaan door stichting op maagdelijk gebied of in aansluiting aan een aanwezige kleinere kern. Het is de bedoeling dat zij op den duur, evenals de bestaande, een eigen zelfstandige plaats gaan innemen binnen de functionele hiërarchie tussen kernen van verschillende grootte. Vandaar dat de term „satellietsteden” is vermeden.

Bij de gehele ontwikkeling is bijzondere aandacht gewenst voor de functie van het middengebied. Op de stedelijke ring zelf zijn slechts in zeer beperkte mate oplossingen te vinden, omdat anders de vrije ruimte tussen de agglomeraties te klein zou worden. In het kader van de gewenste expansie van de gehele Randstad zouden de mogelijkheden dus bij voorkeur aan de buitenzijde van de ring zijn te zoeken. Ter voorkoming van later samengroeien zullen ook hier behoorlijke tussenruimten wenselijk zijn.

Voor de *stedengroep om het Noordzeekanaal* als geheel („overloop” 190.000 inwoners) valt te denken aan het tot ontwikkeling brengen van agglomeraties in Noord-Kennemerland (Alkmaar met Heiloo en Bergen), op de grens van Midden- en Oost-Westfriesland (Hoorn) en in de IJsselmeerpolders (Lelystad). Daarnaast zullen oplossingen op kortere afstand nodig zijn.

Bij Amsterdam („overloop” 135.000 inwoners) komen daarvoor in aanmerking de Zaanstreek, Weesp, de ontworpen B-kern aan het Oostvaardersdiep in de Markerwaard en een of twee nieuwe steden aan het Gooi- of Eemmeer in Zuidelijk Flevoland. Voor de kernen in het gebied ten noordoosten van de stad (Purmerend e.a.) zou de mogelijke verdere groei in streekplanverband nader zijn te overwegen.

Voor het *Gooi* („overloop” 55.000 inwoners) zouden op den duur de nieuwe steden in Zuidelijk Flevoland de beste oplossing vormen; waarschijnlijk komen deze echter voor de thans beschouwde periode te laat. Op het oude land kan Weesp een zekere bijdrage leveren. In regionaal verband zijn andere uitwijkmogelijkheden in onderzoek. Intussen ontmoet elk van deze oplossingen bezwaren, zodat men in dit gebied eigenlijk in een ruimtelijke impasse verkeert.

In de *stedengroep Utrecht en Amersfoort-Heuvelrug* concentreert het vraagstuk zich om de Utrechtse agglomeratie („overloop” 30.000 inwoners). Hier zal afleiding naar de Gelderse Vallei (Veenendaal)

en naar plaatsen in het rivierengebied de oplossing bieden. Zo nodig zou ook een verdere uitbreiding van de stad Utrecht zelf ten zuiden van Rijksweg nr. 12 nader onderzocht kunnen worden.

De *stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft* ligt aan drie zijden ingeklemd. Na een zeer sterke vergroting van Leiden en Delft resteert nog een „overloop” van 120.000 inwoners. Gouda en andere plaatsen zullen een zeker aandeel daarin kunnen bijdragen, maar een verspreid onderbrengen van de gehele „overloop” zou geen oplossing kunnen vormen. Er is hier dus reden voor de stichting van een „nieuwe stad” van op den duur ten minste $\pm$ 100.000 inwoners. Overigens zal men ook dan opnieuw vastlopen, indien de stuwende invloed van de grote administraties onverminderd doorgaat.

De situatie van de „nieuwe stad” kan in de gegeven omstandigheden slechts aan de oostzijde worden gezocht, en dan zodanig, dat de functie van de stad duidelijk gericht is op de Haagse agglomeratie. De voorkeur tendeert op grond van de thans bij de commissie beschikbare gegevens van algemene aard naar het plan Wilsveen ¹⁾.

Onder de *Maas- en Merwedesteden* is de toestand met name nijpend voor de agglomeratie Rotterdam („overloop” 250.000 inwoners). De oplossing hiervoor is afhankelijk van de keuze voor de haven- en industriegebieden aan diep vaarwater en van de bezetting van deze terreinen: in hoofdzaak opslag en overslag of ook zware industrie. De gewenste expansie naar buiten brengt mee dat de gedachten naar het zuiden en zuidwesten moeten uitgaan en dat een verdere groei in de richting van Gouda en van het middengebied zoveel mogelijk voorkomen zou moeten worden.

Knelpunten

Bij alle Randstad-agglomeraties is het een urgente zaak, de ontwikkeling tot een voorwerp van gezamenlijk beleid in groter verband te maken.

Directe knelpunten liggen met name in het Gooi, bij de stedengroep 's-Gravenhage-Leiden-Delft en bij Rotterdam. Hier spreekt bijzonder duidelijk, wat ook elders in de Randstad geldt, dat de oplossing niet alleen kan bestaan in het zoeken van steeds nieuwe uitbreidingsmogelijkheden in de naaste omgeving. Dit is de wijze, waarop buitenlandse miljoenensteden zijn gevormd. Men zal zich daarom ook met de oorzaken van de groei moeten bezighouden en deze krachten ten dele naar elders moeten trachten af te leiden.

In het Gooi staat men voor een impasse door een grotere cumulatie van functies dan de beschikbare ruimte toelaat (inheemse industrie, forensenwezen, radio- en televisiecentrum). Hier is nadere bezinning over de bestaansbronnen onvermijdelijk. Bij het Regeringscentrum 's-Gravenhage zou de mogelijkheid van een decentralisatie van administratieve diensten onder ogen moeten worden gezien. In Rotterdam staat men voor de aanpassing van de havenontwikkeling aan de structurele veranderingen bij het zeevervoer en de vestigingstendenties van zware industrie.

Voor de Randstad als geheel geldt, dat de oplossing niet alleen in de drie westelijke provincies kan liggen. Dit is reeds het geval bij de expansie over de aangrenzende gebieden in de IJsselmeerpolders, in Gelderland, Noordbrabant en Zeeland, maar het moet ook in veel ruimere zin worden gesteld. Overneming van een deel van de zich ontwikkelende werkgelegenheid door „Overig Nederland” is nodig, in welk geval de cijfers van tabel 4 wijziging zullen ondergaan.

6. RECREATIE

Behoeften

Afgezien van het strand is het Westen karig bedeed met recreatierruimte. Bij de aanspraken op deze ruimte doet zich echter juist een cumulatie voor: de sterke behoefte aan openluchtrecreatie van de eigen bevolking (met name de miljoenen bewoners van de Randstad), het inkomende bezoek uit andere delen van Nederland en het bezoek uit het buitenland. Weekend- en vakantiebesteding lopen hierbij samen met dagrecreatie ²⁾. Bij al deze vormen is een toenemende behoefte te voorzien tengevolge

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.

²⁾ Hierbij wordt niet gedacht aan de zgn. dagelijkse ontspanning (de ontspanning in de open lucht na de dagelijkse bezigheden); deze ligt gemeenlijk in de stedelijke sfeer.

van de gestegen welvaart, de veranderende sociale verhoudingen (o.a. de te verwachten verkorting van de arbeidstijd) en de wijzigingen in de wooncultuur.

De voortgaande motorisering vergroot ook bij de recreatie — speciaal het vakantieverblijf — de bereikbare afstanden. Deze geeft aan Nederlandse vakantiegangers een veel wijder gebied, maar werkt ook in omgekeerde richting. Gezien de ligging van ons land tussen grote bevolkingsconcentraties is dan ook nog een sterke stijging van het buitenlandse bezoek te voorzien. Blijkens de ervaring is dit voor ongeveer 2/3 op het Westen gericht.

Enkele recente onderzoeken ¹⁾ maken het mogelijk in aansluiting aan de bekende statistische gegevens een benadering te beproeven van de in- en uitgaande recreatiestromen. Deze leidt voor het vakantiebezoek tot de volgende globale cijfers:

Tabel 7. Vakantiegangers in het Westen des Lands
(cijfers $\times 1.000$)

Jaar	Aantal vakantiegangers uit:			Per dag aanwezig in de drukste week (1e week augustus)	Id. incl. dagbezoek uit Ov. Ned. en buitenl.
	Nederland	Buitenland	Totaal		
1954	1.900	400	2.300	500 à 600	600
1980	3.300	1.200	4.500	900 à 1.000	1.000

In deze opstelling is het dagbezoek uit Overig Nederland en het buitenland slechts ter afronding gebruikt omdat daarover geen betrouwbare cijfers beschikbaar zijn. Wel is bekend dat het op topdagen aanzienlijk is en nog steeds toeneemt.

Het aantal recreatiezoekenden uit het Westen zelf ligt thans op mooie zondagen in de orde van 1,3 mln. Voor 1980 zal men wel op rond 1,8 mln dienen te rekenen, waarbij voor het percentage van deze trek zelf geen stijging is aangenomen. De verschuivingen in de leeftijdsopbouw en de betere voorzieningen in de steden geven hiertoe aanleiding.

In totaal komt het cijfer voor de per dag in het Westen aanwezige recreatiezoekenden tijdens de topperioden op:

thans 1,5 à 2 mln
1980 2,5 à 3 mln.

Mogelijkheden voor opname

De opnamegebieden hebben een zeer uiteenlopende functie. De steden absorberen een groot deel van het bezoek uit Overig Nederland en uit het buitenland, terwijl de eigen bevolking er juist uittrekt. Het strand heeft voor alle groepen een grote aantrekkingskracht, die echter bij minder fraai weer snel afneemt. Het polderland is als tegenspel met de steden van onvervangbare betekenis, maar leent zich ondanks zijn wijde ruimten niet voor massaal bezoek. Attracties als de bollenvelden zijn aan een beperkte periode gebonden. De leeftijdscyclus in de gezinnen speelt een grote rol, evenals de zeer verschillende geaardheid van de recreatiezoekenden. Een nauwkeurige confrontatie van recreatiebehoeften en opnamecapaciteit is dan ook niet wel mogelijk.

In totaal kan men de huidige capaciteit van de opnamegebieden buiten de steden globaal benaderen op ruim 2 mln bezoekers, waarvan het strand alleen rond 1 mln voor zijn rekening neemt. De oppervlakte van toegankelijke of potentieel toegankelijke terreinen in het Westen is gering; speciaal de cijfers voor Noord- en Zuidholland behoren tot de laagste van het land. Duinen, bossen en heide kunnen slechts rond 400.000 bezoekers opnemen, waarbij dan nog een vrij hoge bezetting per ha is aangenomen. De cijfers voor de overige categorieën van opnamegebieden variëren van 100.000 tot 200.000.

¹⁾ Vakantie-enquête 1954 van het Centraal Bureau voor de Statistiek; steekproefenquête 1956 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan in samenwerking met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Zaandam en Hilversum.

De mogelijkheden zijn niet alleen als geheel beperkt, maar zijn ook ongelijk over het Westen verdeeld. Zij liggen nl. in hoofdzaak òf aan de kust òf aan de uiterste oostrand in het Gooi en op de Utrechtse Heuvelrug. Van de Randstad-agglomeraties zijn de kleinste (Utrecht en Haarlem) naar verhouding het best bedeed, terwijl de drie grote steden ongunstig afsteken. Buiten de perioden van goed strandweer is er reeds thans voor steden als Amsterdam en vooral Rotterdam een tekort aan recreatiemogelijkheden. Dit zal in de toekomst nog snel stijgen.

De oplossingen zullen moeten worden gevonden in een samenstel van maatregelen tot:

behoud van bestaande mogelijkheden,

opvoering van het rendement door betere ontwikkeling en ontsluiting,

scheppen van nieuwe mogelijkheden in en buiten het Westen,

inschakelen van verkeersvoorzieningen,

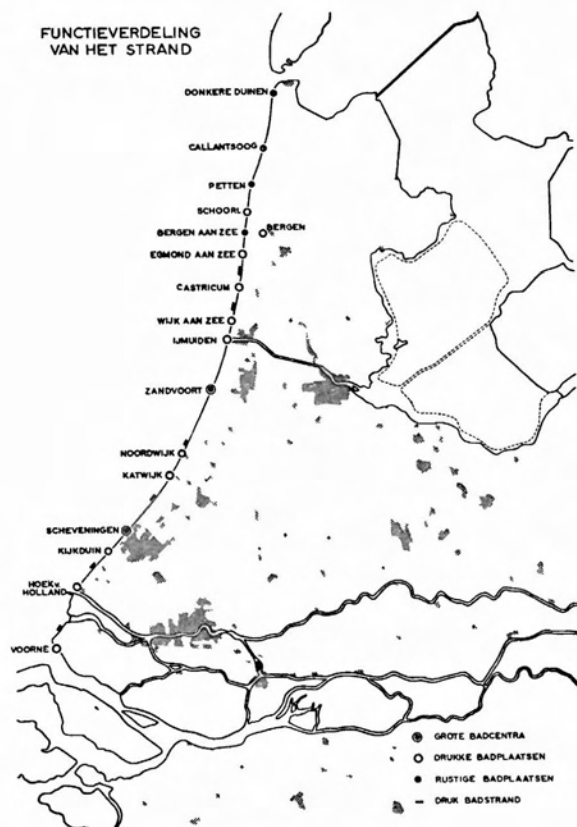
betera voorzieningen in en onmiddellijk bij de steden.

De toepassing hiervan op enkele belangrijke elementen volgt hieronder.

Het strand en de duinen

Voor een optimaal rendement van de ruimte en de investering is een functieverdeling van de verschillende strandvlakken nodig (vgl. afb. 11). Hierbij is gedacht aan grote badcentra met uitgebreide (vermaaks-)accommodatie in wisselwerking met grote bevolkingscentra; drukke badplaatsen van uiteenlopend karakter in wisselwerking met aanwezig natuurschoon; rustige („familie”-)badplaatsen; druk badstrand met daarop berekende dagaccommodatie; stil badstrand. In aansluiting hieraan zou op daarvoor geschikte plaatsen de toegankelijkheid van het strand door nieuwe „slagen” door de duinen dienen te worden verbeterd.

De duinen zelf vormen het noodzakelijk complement van het strand, vooral met het oog op minder fraai weer. Daarnaast kunnen zij de in het Westen zo schaarse gelegenheid bieden voor het vinden van rust in de vrije natuur. Hun functie als zeewering en waterwingebied behoeft niet te beletten dat zij ook voor het recreatieve gebruik in beiderlei zin beter worden ontsloten en ontwikkeld. Verdere aantasting door afgraving, bebouwing enz. zou zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen.



Afb. 11.

gekwatificeerd personeel gaan hierbij hand in hand. Het Gooi is reeds geheel verstedelijkt; de noordwestelijke Heuvelrug voor een belangrijk deel. Het smalle zuidoostelijke deel van de Heuvelrug wordt sterk bedreigd.

Het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug

Hier ligt het enige grote recreatiecomplex op korte afstand van de Randstad, dat naast het strand en de duinen massaal bezoek kan opnemen. Het wordt echter in snel tempo door de uitgroeiende Randstad opgeslokt. Forensisme en vestiging van moderne industrie- en met hoog-

De onmisbare functie van het gebied voor de Randstad maakt krachtige bescherming van de nog aanwezige aaneengesloten recreatieruimten tot een belang van de eerste orde. De ontwikkeling van de verschillende plaatsen op de Heuvelrug zou daarop moeten worden afgestemd.

Wateren en oeverlanden

De mogelijkheden voor recreatief verblijf aan en op het water kunnen nog belangrijk worden uitgebreid ¹⁾. Zij liggen met name in de lage delen van het gebied en compenseren daardoor enigszins de ongelijke verdeling van de recreatieterrainen te land. Ontsluiting en goed beheer van de oeverstroken is hierbij een essentieel element.

De vereiste maatregelen bestaan allereerst in behoud en betere ontwikkeling van de bestaande wateren (zoals verbetering van de Loosdrechtse plassen, ontsluiting van de Reeuwijkse plassen, betere doorvaarten tussen de Dieën in Waterland e.d.). Zandwinningsprojecten kunnen gebruikt worden om nieuwe recreatiewateren te scheppen. Ook van de rivieren met hun oevers kan veel meer partij worden getrokken. De randmeren langs de IJsselmeerpolders zullen een welkome aanvulling geven in het noorden; de Biesbosch kan voor het zuiden tot een recreatiegebied van grote allure worden ontwikkeld.

Zuiderzee en Deltawerken

Hier komen gebieden binnen het bereik, die een bijzonder waardevolle aanvulling kunnen geven in twee misdeelde sectoren van de Randstad.

Tussen het oude land en de nieuwe polders ontstaat een keten van aantrekkelijke wateren in de vorm van het IJmeer en de daarbij aansluitende randmeren. Langs de Markerwaard kunnen deze aan de noordelijke punt uitlopen in een recreatiecomplex van formaat op het Enkhuizerzand. Het daar te ontwikkelen complex zal een combinatie van watersport en recreatie te land bieden (met inbegrip van vakantie-accommodatie) op korte afstand van Amsterdam en de te ontwikkelen kernen in noordelijk Noordholland.

Van nog groter betekenis belooft de bijdrage van de Deltawerken te worden. De bestaande recreatiegebieden aan het strand en de duinen kunnen met de nieuw te scheppen mogelijkheden in de afgesloten zeearmen worden opgenomen in een rijk geschakeerd geheel, als het ware voor de deur van het dichtstbevolkte deel van de Randstad.

Het polderland

Dit beslaat het overgrote deel van het Westen. De bewoonbaarheid van de Randstad zal dan ook voor een groot deel afhangen van de wijze, waarop dit in het algemeen landschappelijk zeer fraaie gebied daarbij kan worden betrokken.

Het landschap zal zich met het agrarische bedrijf mee moeten ontwikkelen. Men zal moeten zoeken naar oplossingen, waarbij rationaliserende tendenties in de landbouw ten aanzien van kavelvormen, wegen en bedrijfsgebouwen door nieuwe landschapsvormen worden opgevangen. Gezien de zeer sterke verstedelijking van het gehele Westen zal het agrarische gebied met inachtneming van zijn produktievermogen niettemin een maximale bijdrage moeten leveren aan recreatie en landschapsschoon. Er zijn gebieden die om hun schoonheid en ligging in dit opzicht bijzondere zorg verdienen.

De aantrekkelijkheid van het polderland als recreatiestreek kan door kleine middelen worden vergroot: rijwielpaden, beplante overhoeken, bescheiden accommodatie voor de doortrekkende bezoekers. Daarnaast is bij de grote agglomeraties het inrichten van recreatiegebieden nodig, die een massaal verblijf mogelijk maken. Het ligt voor de hand hierbij in de eerste plaats te denken aan de scheidende stroken tussen de steden.

Verkeersvoorzieningen

Naast de onmisbare functie van het verkeersnet voor de ontsluiting van de ontspanningsmogelijkheden en voor een goede verspreiding van de recreatiestromen, ook over verderaf gelegen gebieden,

1) Zie „Recreatie te water”, publikatie nr. 10 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

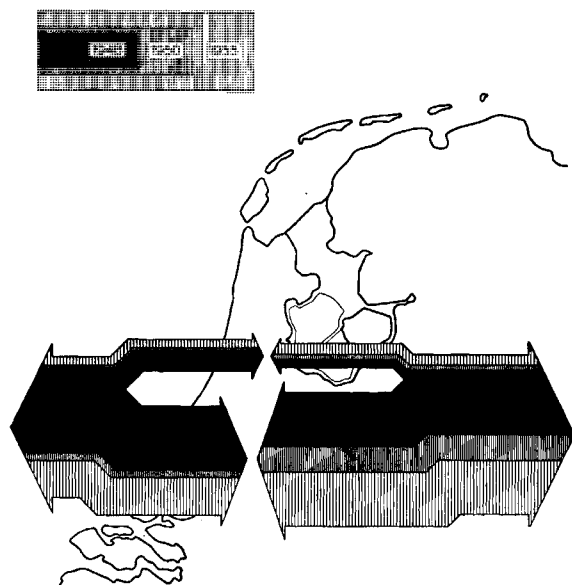
krijgen de grote wegen een eigen recreatieve waarde voor het gemotoriseerde toerisme. Pleisterplaatsen, verpozingsgelegenheid op aantrekkelijke punten, hygiënische voorzieningen e.d. zijn daarom evenzeer nodig als een goede aanleg van de wegen zelf.

7. VERKEER

WATERVERKEER

De gehele ontwikkeling van het Westen des Lands is gebaseerd op de verkeersligging in West-Europa. Het waterverkeer, speciaal dat over de Rijn in zijn verbinding met de zeevaart, vormt hierbij ook voor de toekomst de primaire stuwende factor. Dit verkeer groeit snel in omvang (vgl. afb. 12);

HET VERKEER VAN ZEESCHEPEN EN
BINNENVAARTUIGEN NAAR DE GROTE
NEDERLANDSE ZEEHAVENS IN
AANTALLEN SCHEPEN



Afb. 12

bovendien kondigen de opkomende grote scheepstypen een structurele verandering aan.

De afmetingen van de noordersluis in het Noordzeekanaal laten het passeren van dergelijke schepen toe. Aangenomen kan worden, dat bij de in de toekomst te verwachten verbetering van de haveningang bij IJmuiden de invaart op 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.

Aan de Nieuwe Waterweg kunnen mogelijkheden hiervoor op grote schaal worden geschapen onmiddellijk aan de kust, aanvankelijk op de kop van Rozenburg en later wellicht door uitbouw van een havencomplex in zee (op de Maasvlakte). Blijkt de tendentie in de richting van de supertankers zich door te zetten dan liggen hier voor de ontwikkeling van de Nederlandse havenfunctie bijzondere kansen. Deze zouden dan ook met spoed dienen te worden aangegrepen.

De toenemende omvang van het zee- en binnenvaartverkeer maakt het nodig de toegangen naar de beide grote havens in te richten als snelwegen voor de zeevaart. Behalve het verwijderen van obstakels (spoorbruggen) en het

voorkomen van nieuwe belemmeringen is hiervoor nodig een belangrijke verruiming van het Noordzeekanaal en een gedeeltelijke verdubbeling van de Nieuwe Waterweg.

Ook gaan zee- en binnenvaart gescheiden wegen vragen. Bij het Noordzeekanaal wordt daartoe gedacht aan een parallelkanaal voor de binnenvaart, dat van de IJmond uit via het geprojecteerde boog-Rijnkanaal om Amsterdam-Noord verbinding zal geven met het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de Rotterdamse haven moeten de gedachten nader worden ontwikkeld in samenhang met de gehele westelijke uitbreiding van het havengebied. In dit verband moet ook de verbinding tussen de zee en de haven van Dordrecht worden gezien.

De overige gewenste voorzieningen voor het waterverkeer houden vooral verband met de te stimuleren uitgroei van de Randstad naar het noorden (Zaanstreek, Noordelijk Noordholland, IJsselmeerpolders).

Railverkeer

De huidige stedelijke ontwikkeling in het Westen is in hoofdzaak door het spoorwegverkeer mogelijk gemaakt. Met name de stamlijn van het net, de oude „Hollandse lijn” is een bepalend element geweest

bij de vorming van de Randstad. De opkomst van het wegvervoer brengt nieuwe aspecten, maar desondanks zal ook de goede ontwikkeling van de toekomstige Randstad in hoge mate afhankelijk zijn van het massavervoer per rail.

De functies van dit vervoer zijn thans driedelig: verbinding van de Randstad-agglomeraties met gebieden buiten het Westen (waaronder belangrijke internationale verbindingen) onderlinge verbinding van de centra in de Randstad; verbindingen tussen steden van eenzelfde stedengroep e.d. Bovendien naderen de drie grootste steden een omvang, waarbij stedelijk massavervoer op een vrije baan (hetzij boven- of ondergronds) in de beschouwing moet worden betrokken.

Een moderne outillage heeft het mogelijk gemaakt, tot nog toe in hoofdzaak te volstaan met het 19de eeuwse spoorwegnet. Men nadert nu echter de grens van wat dit net nog zonder belangrijke verbeteringen kan opnemen. De komende uitgroei van de Randstad zal dan ook niet slagen zonder voorzieningen op spoorweggebied. Deze dienen zich gelijktijdig met de stedenbouwkundige plannen te ontwikkelen, wil men deze laatste niet zien vastlopen.

Allereerst is op de drukste trajecten een vrije baan voor het snelverkeer wenselijk, zodat de spoorweg zijn belangrijke functie voor het korte afstands- en forensenverkeer met veelvuldige stopplaatsen in de verschillende agglomeraties ongehinderd kan vervullen. Verdubbeling van de sporen op de lijn Amsterdam-Haarlem-Leiden- 's-Gravenhage-Delft-Rotterdam zal daarvoor nodig zijn. Ook de verbindingen van Amsterdam met het overige deel van de noordoostelijke conurbatie verdienen uit dit oogpunt te worden bestudeerd.

Ter ontlasting van de Hollandse lijn is voorts van belang de reeds lang overwogen directe verbinding Amsterdam-'s-Gravenhage via Schiphol. Aansluitend aan de beide genoemde voorzieningen zijn railverbindingen om of door de drie grote steden aan te bevelen. De concrete oplossingen daarvoor zouden een punt van nader onderzoek moeten vormen; wat Rotterdam betreft in samenhang met het gehele complex vraagstukken van het Waterweggebied.

Nieuwe lijnen zijn gedacht van Amsterdam naar Lelystad en voorts langs de zgn. Beneluxweg van Vlaardingen over de Volkerakdam naar Roosendaal. Gezien de knelpunten bij Rotterdam zou wellicht in afwachting van deze laatste lijn een verbinding zijn te overwegen van Rotterdam-Oost naar de oostzijde van Dordrecht (Baanhoek), eventueel door te trekken naar de lijn Dordrecht-Moerdijk.

Plaatselijk belangrijke verbeteringen zijn: in de Haagse agglomeratie de opheffing van een barrière in de gemeente Voorburg door verlegging van de Hofpleinlijn naar het station S.S., gepaard aan een betere distributie van de stopplaatsen langs de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam, zowel in het oostelijke als in het westelijke deel van de agglomeratie; te Utrecht de aansluiting van de lijnen naar Amersfoort en Hilversum via een nieuwe omlegging zuidelijk en oostelijk om de stad.

Wegverkeer

In deze sector is de dynamiek het grootst. Deze openbaart zich in een snelle toeneming van het autoverkeer en laatstelijk ook in een stormachtige groei van het lichte gemotoriseerde verkeer. Dat daarnaast in ons land de fiets zulk een grote plaats blijft innemen, vooral bij het stadsverkeer en de recreatieve trek op korte afstand, is bijzonder welkom. Zonder dat zouden de verkeersvraagstukken nog moeilijker zijn op te lossen, ook al zijn aan gemengd verkeer bezwaren verbonden.

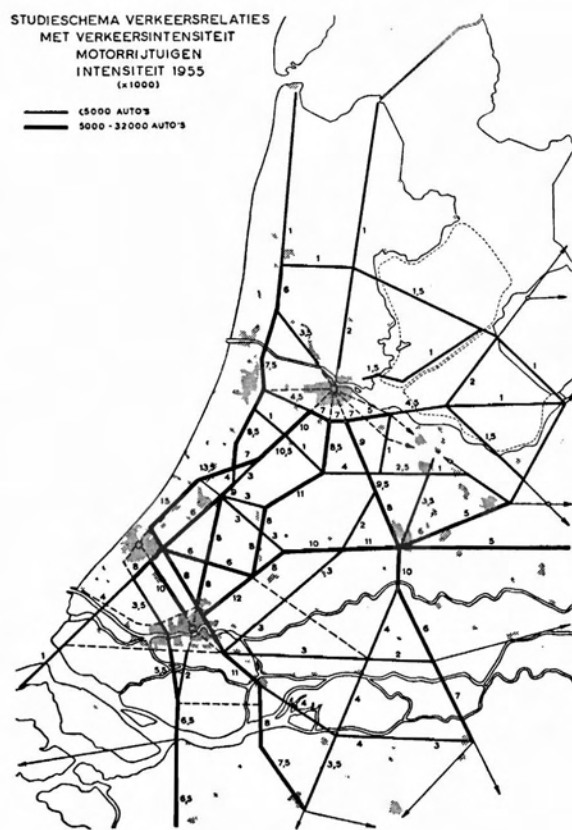
De vraagstukken concentreren zich om de aanpassing van het net van verkeerswegen, de voorzieningen voor het verkeer in en om de grote steden en de accommodatie voor de stilstaande voertuigen (parkeren in de binnensteden en nachtparkeren in de woonwijken). Voor elk dezer vragen is de toekomstige autodichtheid een essentieel gegeven.

Ondanks de sterke stijging na de oorlog ligt Nederland met 1 auto op 20 inwoners (1957) nog ver achter bij andere Westeuropese landen. Men moet dan ook rekenen met een belangrijke verdere groei van het aantal auto's. Blijkens de ervaring gaat het Westen hierbij vooraan vergeleken 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 betrouwbare prognose voor 1980 is bezwaarlijk te geven. Ook ten aanzien van een mogelijk „plafond” laten zich — gezien bv. de Amerikaanse ervaringen — geen voorspellingen doen. Studies



Afb. 13



Afb. 14a

langs verschillende wegen zouden voor een te overziene periode aan een verhouding in de buurt van 1 auto op 6 inwoners doen denken. Dit zou, in verband met de verwachte bevolkingstoename, een stijging van het verkeer betekenen tot ongeveer het zesvoudige van 1955.

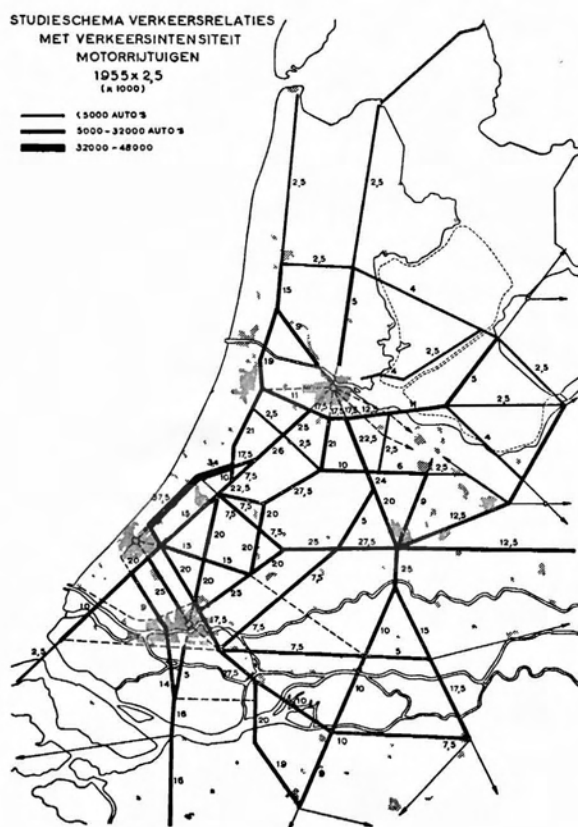
Met het oog op een meer nabije toekomst is ook een stijging tot $2\frac{1}{2} \times$ het verkeer in 1955 in beschouwing genomen. Deze zou reeds tussen 1970 en 1975 kunnen worden gerealiseerd.

Toepassing van deze factoren op het in 1955 waargenomen verkeer bevestigt nog eens dat het bestaande stelsel van autosnelwegen in de verste verte niet voldoende zal zijn. In beginsel zal hierin moeten worden voorzien door vergroting van het aantal rijstroken op bestaande wegen en voorts 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). In het algemeen heeft echter de aanleg van nieuwe wegen voordelen, met name dat dan een net met kleinere maaswijdten ontstaat en daardoor de mogelijkheid van kortere routes.

Met het oog hierop is, om de gedachten te bepalen, een studieschema van verkeersrelaties opgesteld (afb. 13). Daarmee zijn dus geen wegtracé's bedoeld. Het studieschema is berekend op het goed functioneren van de Randstad in haar toekomstige vorm, alsook op de functie van het Westen als verbindend element in de nationale en internationale verkeersrelaties. Vervolgens zijn op de grondslag van dit schema opnieuw berekeningen uitgevoerd voor het verkeer van 1955 (afb. 14a) en voorts met toepassing van de factoren $2\frac{1}{2}$ en 6 (afb. 14b en c). Het korte afstandsverkeer is bij deze berekening slechts zeer ten dele benaderd.

Uit de uitkomsten is te zien, dat reeds bij een toename van het verkeer met de factor $2\frac{1}{2}$ (afb. 14b)



Afb. 14b



Afb. 14c

vrijwel alle relaties van het schema behoorlijk belast zouden zijn. Des te meer zou dit het geval worden bij de factor 6 (afb. 14c). Dan zouden met name de relaties Rotterdam-Utrecht, Rotterdam-'s-Gravenhage, 's-Gravenhage-Leiden en Amsterdam-het Gooi nog nadere voorziening vragen.

Bijzondere uitstralings- en aantrekkingspunten van zeer intensief autoverkeer liggen bij de grote steden. Hier is het daarom van belang dat wegen op vele verspreide punten het stadslichaam binnenvallen. De structuur van het stedelijk verkeerssysteem zou hierop zoveel als nog mogelijk is moeten worden ingesteld. Bij dit vraagstuk ontmoeten stedenbouw en wegenbouw elkaar.

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. De functie van de verschillende verkeersrelaties in de ontwikkeling van de Randstad, de werkelijk optredende groei van de verkeersbehoefte en de samenhang met andere grote werken (Zuiderzeewerken, Deltaplan) zullen hierbij een rol spelen.

Luchtverkeer

Gerekend is op de geprojecteerde uitbreiding van de luchthaven Schiphol. Voor het vliegveld Zestienhoven en de militaire vliegvelden is geen uitbreiding aangenomen, dit mede met het oog op de hinder voor Schiphol bij de invoering van straalvliegtuigen op de grote burgerluchtlijnen.

De ligging van het vliegveld Ypenburg levert ernstige bezwaren op. Handhaving van dit veld is alleen te aanvaarden indien dringende verdedigingsbelangen, waarvoor geen andere oplossing kan worden gevonden, zulks bepaald zouden eisen.

8. ONTWIKKELINGSSCHEMA VOOR 1980

Karakter van het schema

De uit het bovenstaande voortvloeiende aanbevelingen zijn samengevat in het ontwikkelingsschema voor het Westen des Lands voor 1980 (gekleurde overzichtskaart: afb. 16¹⁾). Deze kaart is uiteraard niet bedoeld om als zodanig rechtskracht te verkrijgen; zij strekt uitsluitend ter verduidelijking van de in het rapport ontwikkelde gedachten.

Het toekomstbeeld is zo globaal mogelijk gehouden. Het wordt aangeboden als een algemene richtlijn voor de ontwikkeling van het gebied, uitgaand van de veronderstellingen voor de economische groei zoals vermeld in par. 3. In werkelijkheid zullen uiteraard allerlei varianten kunnen optreden. De groei zal naar omvang en tijdsorde, alsook regionaal, kunnen afwijken van het aangehouden model. Ook zal de beslissing over punten die in het bovenstaande nog aan nadere studie zijn overgelaten, tot wijzigingen in het beeld kunnen leiden. Men zal het schema dus voortdurend moeten toetsen aan de werkelijk optredende tendenties en naar gelang daarvan tijdig de nodige maatregelen moeten nemen.

Het jaar 1980 kan in dit licht niet als een strikte termijn worden opgevat. Het schema geeft een omstreeks die tijd te bereiken fase in een doorgaande ontwikkeling weer, die wellicht sneller zal blijken te verlopen, wellicht ook langzamer. Er is echter in ieder geval ook op lange termijn nog een belangrijke verdere groei in het vooruitzicht. Dit pleit ervoor, aan de algemene beginselen van het schema goed vast te houden en de eventueel nodige herzieningen steeds te toetsen aan het gewenste beeld van de Randstad als geheel.

Het Westen en Overig Nederland

Bij de opzet van het schema is als doel aangenomen, volledig ruimte te bieden aan de ontwikkeling die op grond van het economisch potentieel in het Westen zou kunnen optreden, dus inbegrepen de daaruit voortvloeiende aanzienlijke toestroming uit Overig Nederland (vgl. blz. 14).

In ander verband is uit nationaal oogpunt de vraag in studie, of bewuste maatregelen dienen te worden genomen tot afleiding van bepaalde activiteiten naar elders. Zal dit in de komende periode zijn beslag krijgen en heeft een dergelijke politiek succes, dan zullen de werkelijke cijfers voor het Westen onder de raming blijven. Dit zal dan ook zijn invloed hebben op het ontwikkelingsschema. Het kan echter niet op de weg van de Werkcommissie liggen, hierop vooruit te lopen.

Het toekomstbeeld

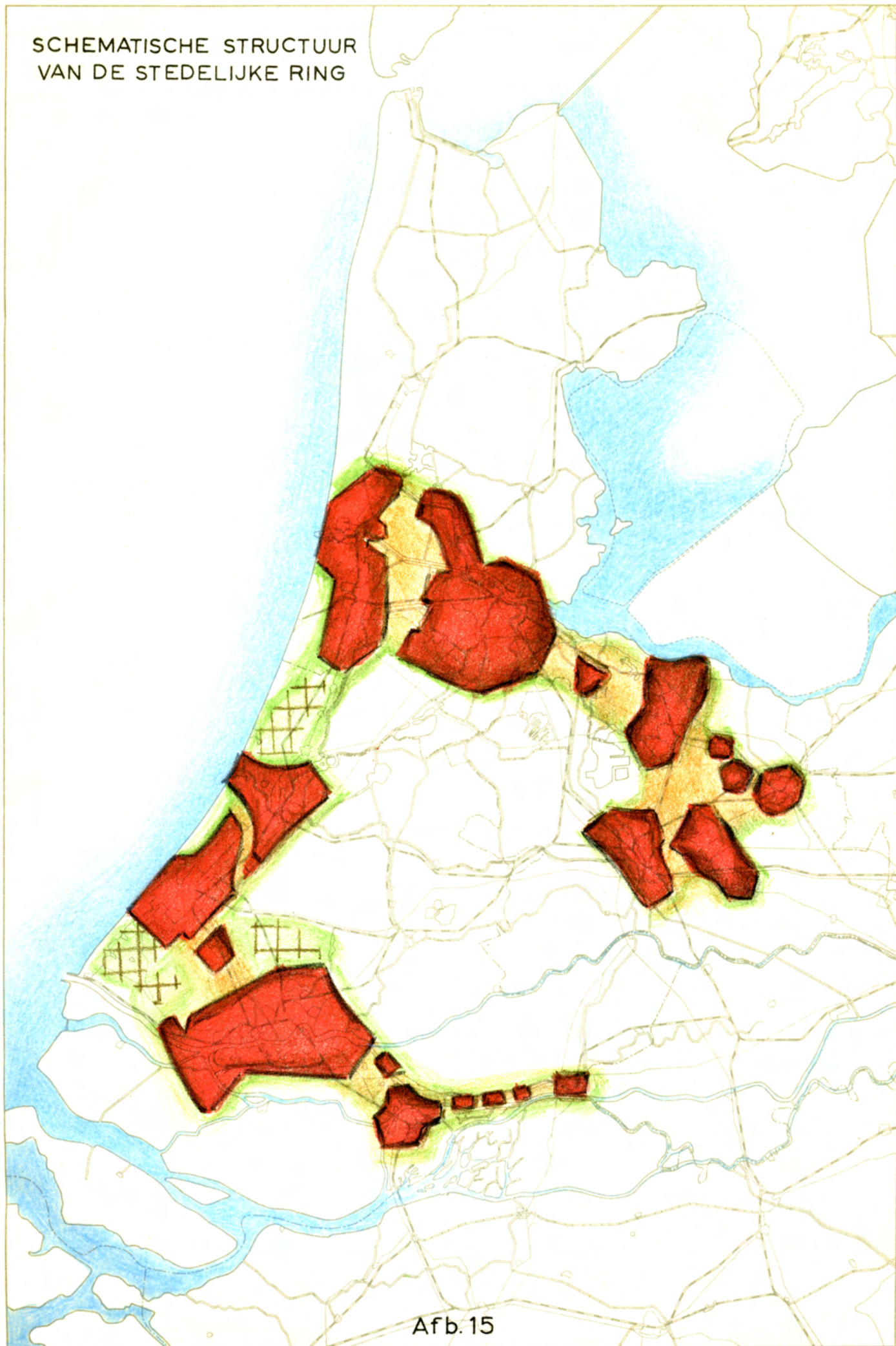
De grondgedachten waaraan op de overzichtskaart vorm is gegeven, komen in grote trekken neer op:

1. *duidelijke afbakening van gebieden voor agrarische ontwikkeling en gebieden in de stedelijke sfeer;* dus concentratie op de stedelijke ring met behoud van een ruim agrarische middengebied;
2. *behoud van de grote agglomeraties als ruimtelijk zelfstandige elementen van goed bewoonbaar formaat;* dus waar nodig afronding van de groei;
3. *expansie van de Randstad naar buiten;* dus afleiding van de „overloop” zoveel mogelijk naar Noord-holland benoorden het Noordzeekanaal, de IJsselmeerpolders, de Gelderse Vallei en het Delta-gebied.

De onder 1 bedoelde afbakening is geschematiseerd nog eens aangeduid op de afb. 15, om zo de hoofdstructuur van de toekomstige Randstad zo duidelijk mogelijk te doen uitkomen. Deze behoudt de hoefijzervorm, die hij door zijn binding aan de zee en de beide grote havens heeft gekregen. Er komt echter een steeds zwaarder accent te liggen op de zuidwestelijke vleugel. De uitgroei van het Rotterdamse havengebied tot aan (of wellicht tot in) zee, de snelle uitbreiding van Den Haag en Delft, de inklemming van het Westland veroorzaken een zodanige druk op de beperkte ruimte in deze sector, dat vooral hier naar oplossingen elders — zowel buiten het Westen als op geëigende plaatsen binnen

1) los ingevoegd.

SCHEMATISCHE STRUCTUUR
VAN DE STEDELIJKE RING



de Randstad — zal moeten worden gegrepen. De consequenties hiervan konden op de kaarten nog niet worden verwerkt. Nadere studie voor het gebied aan en om de Nieuwe Waterweg moet hieraan voorafgaan.

De geleding van de Randstad in afzonderlijke agglomeraties wordt geaccentueerd door bufferstroken op de meest bedreigde punten. Deze zullen onvermijdelijk meer en meer in de urbane sfeer komen, wat echter het behoud van grote gedeelten ervan voor agrarische gebruik niet behoeft uit te sluiten. Zulk een gebruik is zelfs zeer wenselijk.

Uit het kaartbeeld spreken de sterke spanningen op het terrein van de recreatie. Bescherming van de grote opnamegebieden langs de west- en ooststrand zal gepaard moeten gaan met het ontwikkelen van nieuwe mogelijkheden van groot formaat in het Deltagebied, de Biesbosch en het IJsselmeergebied en met behoud en ontwikkeling van de recreatieve waarde van het middengebied ook bij voortgaande agrarische ontwikkeling.

In de Randstad zelf zijn de bufferstroken mede voor een recreatieve functie bestemd gedacht. Daarnaast worden voor Amsterdam-Zaanstreek en de Waterwegagglomeratie nieuwe voorzieningen voor de ontspanning op korte afstand aanbevolen ter aanvulling van de bestaande, doch te beperkte mogelijkheden in het Amsterdamse bos en de Kralingerhout.

Het beeld wordt gecompleteerd door de verkeersverbindingen te water, per rail en langs de weg. Bij het aangeven van de aanbevolen uitbreidingen van het net moest de topografie sterker meespreken dan in de boven besproken schematische opzet. De lijnen op de kaart zijn echter uiteraard niet als tracé's bedoeld; zij strekken meer ter bepaling van de gedachten.

Langs de hier aangeduide hoofdlijnen zou de Randstad zich kunnen ontwikkelen tot een gedecentraliseerde wereldstad van eigen, Nederlandse aard, zonder dat men hoeft te vervallen in het schrikbeeld van sommige buitenlandse metropolen. Legt men de kaart van 1980 echter naast die van een eeuw of zelfs maar een halve eeuw geleden, dan ziet men dat het niettemin grote zorg zal vereisen om de mogelijkheid van een doelmatig functionerend en goed bewoonbaar geheel ook voor later open te houden.

9. VAN TOEKOMSTBEELD NAAR REALITEIT

Mogelijkheden voor een gedecentraliseerde groei

Een der meest essentiële punten is het behoud van een gedecentraliseerde structuur voor de Randstad. Voorwaarde daarvoor is expansie naar buiten; en deze is op haar beurt weer afhankelijk van een zekere decentralisatie van activiteiten, die op het economisch potentieel van de grote agglomeraties zijn gebaseerd. Worden de stuwende bestaansbronnen over een wijder gebied gespreid, dan kan de bevolkingsspreiding zich op een gezonde wijze daarbij aanpassen.

De mogelijkheid voor een dergelijke spreiding ligt in de lijn van de moderne technische en economische ontwikkeling. Er is dan vooral te denken aan nieuwe vestigingen of zelfstandig te ontwikkelen uitbreidingen in die bedrijfstakken, die niet specifiek aan een bepaalde agglomeratie zelf zijn gebonden. Hiertoe kunnen ook basisactiviteiten behoren, bv. bij ontwikkelingen aan diep vaarwater buiten het Westen.

Forensisme kan soms een inleiding zijn, maar moet als algemene oplossing worden ontraden. Men dient zich ook in de aanvangsperiode te richten op een spreiding van bevolking en bestaansbronnen tezamen, die zich op den duur langs de lijnen van het schema spontaan verder kan doorzetten.

Of dit zal slagen, hangt af van het samenspel van overheid, bedrijfsleven en burgerij. Daarvoor is niet voldoende dat er een algemene visie wordt ontwikkeld, maar men moet er ook gezamenlijk het beleid op willen afstemmen. De centrumsteden, de extra te ontwikkelen middelgrote en kleinere steden en de „nieuwe steden” moeten samen de taak vervullen die uit het economische potentieel van de eerste voortvloeit, maar waarvoor daar onvoldoende ruimte is. Hogere en lagere besturen zullen elkaar daarbij moeten vinden, zowel in de sfeer van de bestemmingsplannen als in die van de uitvoeringsmaatregelen. Zonder een dergelijke gecoördineerde politiek op lange termijn zal men de problemen niet meester kunnen worden.

Daarbij is spoed geboden. Met de spreiding van activiteiten kan men niet wachten tot een centrum-

stad inderdaad „vol” raakt. Het proces moet tijdig worden ingeleid, ook al om de centrumstad zo lang mogelijk armslag te laten voor haar meest essentiële functies.

Het geldt hier allereerst een kwestie van mentaliteit. Het gemeenschappelijke beleid kan slechts groeien uit een gemeenschappelijk verworven inzicht, dat er te grote belangen op het spel staan om vast te houden aan een natuurlijke aanspraak op ongeremde uitgroei voor elk van de onderdelen. Ook dan zal de vereiste zelfbeperking nog moeilijk zijn op te brengen. Dit geldt voor een kleine gemeente evengoed als voor een grote stad. Des te meer is het nodig, bestuurlijke, organisatorische en financiële maatregelen te treffen, die hieraan zoveel mogelijk tegemoet komen.

Uitwerking van de bestemmingen

Voor de bestemming van de grond ligt het voor de hand dat de op de kaart en in het rapport globaal aangegeven gedachten waar nodig in streekplanverband nader worden bezien en in ieder geval worden uitgewerkt in gemeentelijke uitbreidingsplannen. Zo zullen ook de burgers tijdig overeenkomstig de wettelijke procedure voor hun belangen kunnen opkomen.

Nagegaan dient te worden, in hoever de reeds vastgestelde streekplannen voor de Zaanstreek, IJmond-Noord, Zuid-Kennemerland en Brielsche Maas herziening behoeven. Nieuwe vaststelling van streekplannen lijkt met name nodig voor de Nieuwe Waterweg en het Merwedegebied met omgeving 's-Gravenhage met Delft, Leiden, „nieuwe stad” en het kassengebied (Westland en B-driehoek), Noord-Kennemerland, Waterland, het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug met de Gelderse Vallei.

Grondpolitiek

Van bijzonder belang voor de gehele verdere gang van zaken is het, dat de vereiste terreinen tijdig voor hun nieuwe bestemming beschikbaar komen en dat daarbij prijsopdrijving zoveel mogelijk wordt vermeden. Een vooruitziende grondpolitiek, zoals de grote gemeenten reeds plegen te volgen, wordt bij de komende ontwikkeling ook voor tal van andere gemeenten nodig.

De overgang van grote oppervlakten grond uit de agrarische sfeer naar andere doeleinden zal moeilijkheden medebrengen, die zo goed mogelijk dienen te worden opgelost. Een nauw samengaan met de ruilverkavelingsplannen zal hiertoe kunnen bijdragen.

Uitvoering en financiering

Voor zover het overheidswerken betreft behoren deze voor een groot deel tot de normale taken van de gemeente- en provinciale besturen en van de Rijksdiensten (stadsuitbreidingen c.a., ontsluiting en aanleg van industrieterreinen, agrarische streekontwikkelingsplannen, voorzieningen voor het land- en waterverkeer, de IJsselmeerwerken, de Deltawerken enz.). Hierbij komt het niet zozeer aan op speciale maatregelen als wel op coördinatie. Deze zou kunnen geschieden op grondslag van een fasenindeling en een soepel te hanteren uitvoeringsschema voor elk der fasen.

Bepaalde onderdelen van het toekomstbeeld zullen echter slechts met behulp van bijzondere regelingen kunnen worden gerealiseerd.

De *stichting van nieuwe steden* in de vereiste omvang gaat de normale grenzen van de gemeentelijke activiteit te buiten. Met name zijn voorzieningen nodig voor het technisch apparaat en voor de nodige financiële en — vooral — bestuurlijke armslag. Dit geldt in overeenkomstige zin voor het opnemen van de „overloop”.

De *reconstructie van binnensteden* behoort tot de grootste en kostbaarste stedenbouwkundige opgaven die de komende periode zal stellen. Zal de modernisering van de stadscentra — zoals nodig is — gelijke tred houden met de snelle groei van de Randstad, dan zullen speciale voorzieningen in de financiële sfeer niet kunnen worden gemist.

Kostbare *verkeersvoorzieningen* worden bij de ontwikkeling van de Randstad noodzakelijk. Behalve aan tunnels bij de beide grote havencomplexen is te denken aan traversen en stedelijke ringwegen. Zowel het belang als de kosten daarvan gaan boven het gemeentelijke vlak uit.

Een snel en frequent *openbaar massavervoer* is een voorwaarde voor het samenspel van de Randstadagglomeraties, de expansie naar buiten en de decentralisatie binnen de Randstad. Dit vervoer heeft men reeds tijdens de ontwikkelingsfase nodig. In bepaalde gevallen zal dus een onrendabele overgangperiode moeten worden overbrugd voor het tijdig tot stand brengen van functioneel onmisbare verbindingen.

Ook voor het massavervoer in de agglomeraties zelf zijn betere voorzieningen nodig in nauwe samenhang met de interlokale verbindingen. Naast financiële regelingen is hierbij de organisatorische vorm van belang. Wellicht zouden lichamen als London Transport of het onlangs voorgestelde Syndicat des transports de la région parisienne aanknopingspunten kunnen bieden.

De *bufferstroken* tussen de agglomeraties introduceren een nieuw type van groene zônes, dat door bestemmingsplannen alleen niet kan worden gerealiseerd. Eigendomsverwerving door publieke lichamen of speciale instellingen zal op grotere dan de thans gebruikelijke schaal nodig zijn. De uitgaven daarvoor zullen de krachten van de onmiddellijk belanghebbende gemeenten te boven gaan; zij dienen trouwens de opbouw van de Randstad als geheel.

De *recreatieve mogelijkheden* zullen eveneens in verschillend opzicht van speciale maatregelen afhankelijk zijn. Dit is met name het geval, waar de recreatie moet worden gevonden in terreinen met andere primaire bestemming (waterwingebied, zeewering) of in particuliere terreinen. Hier zijn financiële faciliteiten nodig om te voorkomen dat de bewuste terreinen onvoldoende ontsloten blijven of wellicht voorgoed voor de recreatie verloren gaan.

Dit alles betreft de realisering van het ruimtelijke kader. Het spreekt vanzelf, dat de groei van de Randstad begeleid moet worden door de nodige voorzieningen ten behoeve van de *maatschappelijke, culturele en geestelijke belangen*. Ook hiermede zullen grote uitgaven gepaard gaan.

Voor het gehele ontwikkelingsschema geldt, dat de financiering ervan aanzienlijke investeringen zal meebrengen zowel voor het Rijk als voor de lagere publieke lichamen.

Voor het aandeel van deze laatste kan in beginsel uitgegaan worden van de normale regelingen voor de financiële verhouding tussen het Rijk en die lichamen, de uitkeringen voor de secundaire, tertiaire en niet-planwegen e.d. Ten aanzien van de binnensteden zal te zijner tijd kunnen worden gewerkt volgens de voorgenomen bijdrageregelingen voor de sanering van verouderde woonwijken (ontwerp-woningwet) en voor de stedenbouwkundige reconstructie (ontwerp-wet op de Ruimtelijke Ordening). Voor bepaalde belangrijke werken in de gemeentelijke sfeer, als bovenbedoeld, zullen echter speciale bijdragen nodig zijn.

De rechtstreeks ten laste van het Rijk komende investeringen (Zuiderzeewerken, Deltawerken, voorzieningen aan de zeevaartwegen, uitbouw van het Rijkswegennet, agrarische reconstructieplannen e.d.) zullen moeten worden gevonden uit de normale begrotingen van de desbetreffende ministeries en eventueel uit speciaal daarvoor op te nemen posten. Tot nog toe is onvoldoende nagegaan, hoe deze uitgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling in het geheel van de Rijksbestedingen kunnen worden gefinancierd.

Het is daarom urgent, in aansluiting aan de bovenbedoelde fasen-indeling een financieringsschema te ontwerpen voor hetgeen het Rijk aan rechtstreekse uitgaven en bijdragen aan anderen ten koste zou moeten leggen voor de gewenste ontwikkeling van de Randstad. Daarbij ware zowel naar een goede tijdsorde bij de uitvoering van het schema te streven als naar een goed evenwicht in de uitgaven voor vervoersbevordering, sociale en culturele zorg en ruimtelijke ontwikkeling.

Bestuurlijke voorzieningen

Het tijdig en behoorlijk realiseren van de stedenbouwkundige oplossingen op de schaal van de Randstad en haar agglomeraties staat of valt met het tijdig treffen van adequate bestuurlijke voorzieningen.

De beschikbare middelen (grenswijziging en samenwerking op grond van de wet van 1950) kunnen slechts ten dele uitkomst bieden. Afzonderlijke wettelijke maatregelen zijn dan ook zeer urgent.

Als een der in aanmerking komende mogelijkheden kan men denken aan de instelling van inter-

gemeentelijke lichamen, waarop naar gelang van de omstandigheden van elk geval bepaalde bevoegdheden van alle in het gebied gelegen gemeenten overgaan. Dergelijke lichamen zouden zowel regelende als uitvoerende bevoegdheid moeten hebben en zouden dus ook over een voldoende financiële basis moeten kunnen beschikken. Daarnaast zou eveneens aan bovengemeentelijke lichamen met een coördinerende taak kunnen worden gedacht. Ook tussenvormen zijn denkbaar.

Bijzondere aandacht is nodig voor het samenspel van gemeenten bij de gewenste regionale spreiding van bestaansbronnen en bevolkingsaanwas.

Snelle beslissingen geboden

De groei van de Randstad voltrekt zich in een snel tempo. De eenmaal bereikte omvang van de agglomeraties en de moderne technische mogelijkheden brengen een geweldige schaalvergroting mee. Er komt een meer massale aanpak van de uit te voeren projecten.

Men ziet dit bij de expansie van de havengebieden. Zo is het Rotterdamse complex sinds de eerste wereldoorlog al opgeschoven tot halverwege Waalhaven en de zee. Men ziet het ook bij de woningbouw. Bij het thans bereikte tempo worden in het Westen ieder jaar woningen geprojecteerd overeenkomend met een stad van ± 100.000 inwoners. Dit vereist tijdige richtlijnen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling op lange termijn, zal men het schema voor de Randstad niet door voldongen feiten zien doorkruist.

Het tijdstip nadert snel waarop verschillende agglomeraties „vol” zullen zijn. Bij de gemeente 's-Gravenhage zal dit zich reeds in 1961 voordoen. Eigenlijk had men hier — en elders — al bezig moeten zijn met maatregelen voor het opvangen van de „overloop”.

De voorbereiding van de uitvoeringsplannen kost veel tijd. De vraagstukken zijn gecompliceerd. Zij liggen op de drie bestuursniveaus en vallen bij het Rijk binnen het ressort van verscheidene Departementen.

Dit alles maakt snelle beslissingen tot een zaak van primair belang, allereerst voor de Regering wat betreft de algemene beginselen en daarna voor alle verantwoordelijke organen bij de uitwerking en uitvoering.

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN

VASTE COMMISSIE

No. 49

's-GRAVENHAGE, 6 december 1957

Betreffende
Rapport Westen des Lands

Bijlagen 3 t.w.:
Rapport met kaartbijlagen

De Werkcommissie Westen des Lands heeft ons thans de eerste uitkomsten van haar samenvattend onderzoek van het Westen als geheel aangeboden. Deze bestaan uit het hierbijgaande rapport met kaartbijlagen en een uitgewerkte toelichting. Deze laatste zal zo spoedig mogelijk volgen.

Onze Commissie was reeds eer in de gelegenheid gesteld de in het rapport ontwikkelde gedachten in voorlopige vorm in bespreking te nemen. Na het uitbrengen van het rapport heeft de inhoud daarvan opnieuw een punt van behandeling uitgemaakt, waarna wij het stuk hierbij aan U overleggen met de volgende opmerkingen.

Het Westen en Overig Nederland

Bij haar aanbevelingen heeft de Werkcommissie als uitgangspunt genomen, dat in het Westen volledig ruimte zou moeten worden geboden aan de ontwikkeling die op grond van het economisch potentieel in dit gebied zou kunnen optreden. De Commissie maakt in dit verband melding van de studie betreffende sterkere ontwikkeling buiten het Westen. Zij is echter van mening, dat het niet op haar weg kon liggen op een mogelijke decentralisatiepolitiek voor uit te lopen. Dientengevolge houdt haar verkenning van de toekomstige bevolkingsontwikkeling rekening met een aanzienlijk migratiesaldo in het Westen, nl. van meer dan 700.000 personen (vgl. tabel 4 op blz. 14).

Dit cijfer is belangrijk hoger dan het globale getal van 0,5 mln, genoemd in de nota „Het Westen en Overig Nederland”. Weliswaar wordt vermeld, dat de uitkomst naar een maximum tendeert en dat de werkelijke migratie in de periode 1948-1956 lager is geweest ¹⁾. Aan de andere kant is echter na afloop van de thans bestudeerde periode tot 1980 nog een voortgaande groei in het Westen te verwachten, waardoor niet alleen het door de Werkcommissie als mogelijk veronderstelde cijfer zou kunnen worden bereikt, maar zelfs een nog grotere congestie zou kunnen worden veroorzaakt.

1) De migratiebalans van het zuiden (Noordbrabant en Limburg) was zelfs ongeveer in evenwicht.

Aan: de Heer Minister van Volkshuisvesting
en Bouwnijverheid,
van Alkemadelaan,
's-GRAVENHAGE.

Het komt de Vaste Commissie dan ook voor, dat de uitkomsten van het rapport de noodzaak van het bevorderen van decentralisatie nog sterker in het licht stellen dan bij de aangehaalde nota kon worden voorzien. Onze Commissie zal thans, mede in verband met de in het rapport opgenomen aanbevelingen voor het Westen, met spoed verder gevolg geven aan de haar verstrekte opdracht om in samenwerking met het Centraal Planbureau nadere voorstellen voor te bereiden in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland als geheel.

Hierbij zal aandacht moeten worden geschonken aan een mogelijke beïnvloeding van de groei in de Randstad tengevolge van de voortschrijdende integratie in West-Europa. Daarnaast zal het onderzoek met name betrekking moeten hebben op de mogelijkheden in Overig Nederland, mede met het oog op de gewenste aanpassing bij de te verwachten ontwikkelingen in het Westen.

De in studie te nemen voorstellen zullen zich dienen te richten op een goede bevolkingsverspreiding over het land. De Vaste Commissie is voornemens hierbij ook de aard van de middelen te betrekken die daartoe dienstig zouden kunnen zijn. In dit verband stelt zij zich voor nader te onderzoeken, door welke factoren de migratie van arbeidskrachten wordt beheerst en welke maatregelen in het kader van de arbeidsvoorziening nodig zouden zijn om verstoring van het gewenste evenwicht te voorkomen.

Voorts neemt de Vaste Commissie zich voor, verdere aandacht te wijden aan het vraagstuk van de administratieve diensten in het Westen, met name in 's-Gravenhage, zoals dit zich met behoud van de functie van deze stad als Regeringscentrum laat aanzien.

De ontwikkeling aan de Nieuwe Waterweg

De Werkcommissie heeft het gebied ten zuidwesten van Rotterdam niet in haar rapport kunnen betrekken omdat het technisch onderzoek van beheersende vraagstukken betreffende de verdere havenontwikkeling nog niet is voltooid. Zoals echter uit het rapport blijkt, ligt hier een der zwaartepunten van de ontwikkeling in het Westen en zijn de problemen van ruimtelijke ordening juist aan de Maasmond zeer nijpend.

De Vaste Commissie dringt er op aan, dat er op zo kort mogelijke termijn een passend kader wordt geschapen om deze vraagstukken met het oog op hun uitvoeringsaspecten tot oplossing te brengen, zulks uiteraard ook met inachtneming van de hierbij betrokken Rijksbelangen. Aan de ruimtelijke aspecten blijft de Commissie inmiddels haar aandacht geven.

Verband met de Zuiderzeewerken

De in het rapport bepleite expansie van de Randstad Holland is in belangrijke mate afhankelijk van de mate van voortgang van de Deltawerken en de Zuiderzeewerken.

In het Deltagebied dringen de veiligheidsoverwegingen tot een snelle uitvoering van de voorgenomen werken. Bij de IJsselmeerpolders gelden overwegingen die tot enige alternatieve tijdschema's zouden kunnen leiden, zodat wederzijdse afstemming daarvan ook uit een oogpunt van ruimtelijke ontwikkeling in het Westen noodzakelijk is.

Het lijkt de Vaste Commissie dan ook van belang, dat de hieraan verbonden vraagstukken nader worden bestudeerd.

Maatregelen op bestuurlijk gebied

Zoals uit het rapport blijkt (en reeds eerder in de nota dd. 6 februari 1957 over de bestuursrechtelijke aspecten van de ontwikkeling in het Westen des Lands was uiteengezet) zijn nieuwe wettelijke maatregelen noodzakelijk voor het welslagen van de aanbevolen oplossingen. De Vaste Commissie dringt er op aan, de totstandkoming van deze voorzieningen naar mogelijkheid te bespoedigen.

Conclusies

De Vaste Commissie neemt het rapport, behoudens de bovenstaande opmerkingen, gaarne over en stelt het volgende voor:

1. aanbieding van het rapport aan de Ministerraad met het verzoek om zich zo mogelijk spoedig in algemene zin over de hoofdlijnen uit te spreken, zulks mede in het licht van de opdracht aan onze Commissie om in samenwerking met het Centraal Plan-Bureau nadere voorstellen betreffende de decentralisatie voor te bereiden;
2. te zijner tijd publikatie van het rapport en van de uitgewerkte toelichting;
3. toezending van het rapport aan de provinciale besturen van Noordholland, Zuidholland en Utrecht, met verzoek in de geest van de aanbevelingen in het stuk:
 - a. na te gaan in hoever de reeds vastgestelde streekplannen voor de Zaanstreek, IJmond-Noord, Zuid-Kennemerland en Brielse Maas herziening behoeven;
 - b. vaststelling van streekplannen voor te bereiden voor de Nieuwe Waterweg en het Merwedegebied met omgeving, het gebied van 's-Gravenhage met Delft, Leiden, „nieuwe stad” en het kassengebied (Westland en B-driehoek), Noord-Kennemerland, Waterland, het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug met de Gelderse Vallei. Hierbij ware mede te verwijzen naar de onder 1 bedoelde opdracht aan onze Commissie en het Centraal Planbureau;
4. bevordering van de vereiste wettelijke maatregelen op bestuurlijk gebied;
5. spoedig tot stand brengen van een organisatorische vorm, waardoor de urgente vraagstukken in het gebied van de Nieuwe Waterweg in hun uitvoeringsaspecten gecoördineerd kunnen worden gezien;
6. opdracht aan onze Commissie tot nadere bestudering van het verband in tijdsorde tussen de ontwikkeling van de Randstad Holland en de inpolderingen in het IJsselmeer.

Namens de Vaste Commissie,

(w.g.) DR. IR. Z. IJ. v. d. MEER, Voorzitter

(w.g.) MR. J. VINK, Secretaris

Samenstelling van de Werkcommissie voor het onderzoek naar de ontwikkeling
van het Westen des Lands.

Voorzitter: DR. IR. Z. IJ. VAN DER MEER, Voorzitter van de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

Secretaris: MR. J. VINK, Directeur van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

Vanwege de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan:

MR. M. C. BLOEMERS, Hoofd van het Bureau Natuurbescherming van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen.

IR. H. M. BUSKENS, Directeur-Generaal van de Volkshuisvesting en de Bouwnijverheid.

IR. M. LE COSQUINO DE BUSSY, Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat.

IR. S. HERWIJER, Directeur van de Cultuurtechnische Dienst.

MR. J. M. KAN, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

DRS. F. J. J. H. M. VAN OS, Adviseur voor Regionale Industriële Zaken bij het Ministerie van Economische Zaken.

Vanwege het Provinciaal Bestuur van Noordholland:

Plv. Voorzitter: DR. M. J. PRINSEN, Commissaris der Koningin.

MEJ. MR. E. RIBBIUS PELETIER, Lid van Gedeputeerde Staten.

Vanwege het Provinciaal Bestuur van Zuidholland:

MEVR. MR. CHR. A. DE RUYTER-DE ZEEUW, Lid van Gedeputeerde Staten.

A. C. A. DEERENBERG, Lid van Gedeputeerde Staten.

Vanwege het Provinciaal Bestuur van Utrecht:

MR. H. W. DE VINK, Lid van Gedeputeerde Staten.

H. G. HUSLAGE, Lid van Gedeputeerde Staten.

Vanwege het Gemeentebestuur van Amsterdam:

MR. G. VAN 'T HULL, Wethouder.

Vanwege het Gemeentebestuur van Rotterdam:

J. MEERTENS, Wethouder.

Vanwege het Gemeentebestuur van 's-Gravenhage:

IR. R. C. A. F. J. VAN LISSA NESSEL, Wethouder.

Minderheidsnota.

De ondergetekende kan niet meegaan met het betoog der Commissie dat op het einde van par. 3 van het rapport samengevat is in de twee „hoofdlijnen” voor de ontwikkeling van het Westen des Lands, welke nader zijn behandeld in hoofdstuk IV van de uitgewerkte toelichting:

„2. behoud van een agrarisch middengebied als centrale ruimte van groot formaat;

„3. expansie van de gehele Randstad in uitwaartse richting”.

Hij moge zijn standpunt hieronder in het kort toelichten.

Hij is het met de Commissie in zoverre eens, dat hij het nodig acht, dat in dichtbevolkte landdelen brede stroken vrij, of nagenoeg vrij, van bebouwing blijven. Hij meent echter, dat uit deze stelregel niet hoeft te volgen, dat in het gehele grote middengebied van de Randstad nieuwe bebouwing praktisch geweerd zou moeten worden, zij het met uitzondering van enige uitbreiding van de daarin reeds aanwezige kernen. Zijns inziens heeft dit gebied nog een dergelijke omvang (van de orde van grootte van 160.000 ha) dat het geen wezenlijk belang zou schaden, indien daarin een aantal van de aanwezige kernen krachtig zouden groeien, en een of enkele nieuwe vestigingen, zelfs van niet geringe omvang, zouden worden gesticht. Hij kan de bezwaren, die daartegen worden aangevoerd, niet delen. De op deze wijze bebouwde oppervlakte zou, mits goed gesitueerd, tegenover de grootte van de gehele streek z.i. nagenoeg in het niet vallen en voor degenen die het gebied doorkruisen ternauwernood afbreuk doen aan het karakter van de grote open vlakte. Agrarische gronden van hoge waarde zouden daarbij niet behoeven te worden aangetaast. Bij een dergelijke ontwikkeling zou tussen de kernen nog zoveel open gebied kunnen blijven, dat van vol groeien of van aan elkaar groeien der kernen geen sprake hoeft te zijn. De overheid beschikt en zal zijns inziens steeds beschikken over voldoende planologische machtsmiddelen om dit te voorkomen.

Hij meent deze zienswijze om de volgende redenen naar voren te moeten brengen.

Het is voor de toekomstige welvaart en economische weerbaarheid van Nederland van essentieel belang, dat de meest gunstige voorwaarden worden geschapen voor een efficiënte economische ontplooiing van het land. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden zowel met decentraliserende als met de concentrerende tendenzen die de verschillende sectoren van het maatschappelijk leven vertonen. De decentraliserende tendenzen zullen geholpen moeten worden door maatregelen, als door het Nationale Plan aanbevolen voor het „overige van het land”. Voor de Randstad Holland echter als wellicht in de toekomst een der grote centra van West-Europa met de daarvoor in het bijzonder in aanmerking komende taken (transport, handel, verwerkende industrie) moet daarbij de mogelijkheid van concentratie als van fundamenteel belang worden gezien. De steeds groeiende gecompliceerdheid van het zakenleven, de daaruit volgende verder voortgaande inschakeling van toeleveringsbedrijven, van specialisten op allerlei gebied, van speciale hulpdiensten voor onderdelen van de bedrijven (elektronica, automatisering, enz.) en de daarnaast optredende voordelen van fusie van gelijksoortige op verschillende plaatsen gelegen ondernemingen, maken concentratie veelal tot een gebiedende eis. Geografische spreiding en het daaruit volgende langere transport van goederen en het tijdverlies van deelnemers aan de produktie bij hun reizen behoren in die gevallen als schadeposten te worden aangezien. Dat allerwegen in het land verlangd wordt naar snellere verbindingswegen, en dat de aanleg van wegen in hoge mate rendabel blijkt te zijn, bewijst dit ten overvloede.

Het is om deze reden dat de ondergetekende de kans niet acht uitgesloten dat het middengebied van de Randstad Holland aantrekkelijke vestigingsplaatsen zal opleveren voor bedrijven, die uit hun aard georiënteerd willen zijn op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, en voor wie deze plaatsen bij voorkeur in een minimum tijd bereikbaar moeten zijn.

Vele dublures die in de havensteden Amsterdam en Rotterdam in het bedrijfsleven op-

treden, zullen wellicht tot het verleden kunnen behoren. In het rapport wordt gesproken over de twee grote „conurbaties”, die de hoofdelementen van de Randstad vormen, nl. de noordelijke langs het Noordzeekanaal en verder zuidoostelijk en de zuidelijke langs de Rijn- en Maasmonding. Deze toestand moge historisch zo gegroeid zijn, de ondergetekende vraagt zich af of het doelmatig is deze scheiding kunstmatig in stand te houden. Integendeel, de economische strijd maakt het zijns inziens aanbevelenswaardig zoveel mogelijk de functionele samengroeiing van deze delen te bevorderen, omdat zij gezamenlijk sterker zullen staan dan afzonderlijk. Nederland dat het minst welvarend land is van het niet-welvarende West-Europa kan zich naar zijn oordeel niet de weelde veroorloven in deze lichtvaardig te zijn en aan zijn economische weerbaarheid afbreuk te doen. Dit behoeft, zij herhaald, allerminst dichtgroei te betekenen.

Betreft het voorgaande de industriële vestiging, ook met goede gelegenheden voor huisvesting in het middengebied van de Randstad Holland zouden naar het oordeel van ondergetekende grote economische belangen kunnen zijn gediend, belangen zowel voor het zakenleven als voor de werkgelegenheid van de bevolking zelf. Voor het aantrekken van de steeds meer nodig wordende geschoolde en veelal zeer speciale krachten is het voor het zakenleven een voordeel uit een groot reservoir van mogelijke arbeidskrachten van alle rangen te kunnen putten. Anderzijds is voor de bevolking, zoals het rapport opmerkt, van belang, dat een gevarieerde werkgelegenheid aanwezig is.

Indien nu bedacht wordt, dat bewoners die zich zouden vestigen in het middengebied, met een enkelvoudige korte reis per auto of autobus alle economische grote centra van de Randstad zouden kunnen bereiken, terwijl dat daartegenover zou zijn uitgesloten voor bewoners van zulke excentrisch gelegen plaatsen als Purmerend, Hoorn of Lelystad (welke plaatsen volgens het rapport in aanmerking komen voor het opnemen van de „overloop”) dan moet naar de mening van ondergetekende de vraag gesteld worden of aan het eerste niet in sterke mate de voorkeur moet worden gegeven.

Doch ook om andere dan economische redenen acht de ondergetekende de door de Commissie voorgestane sterke bevolkingsspreiding in het Westen niet gewenst. Hierbij denkt hij in de eerste plaats aan het culturele leven. Verschillende cultuurmanifestaties, zoals toneel, muziek-uitvoeringen, musea, tentoonstellingen e.a. danken hun bestaan aan concentratie der bevolking; de grotere bloei ervan, naar gelang de steden groter zijn, is daarvan een sprekend bewijs. De aanwezigheid van drie centra van middelmatige grootte in het Westen des Lands in plaats van één groot centrum kan in dit opzicht reeds niet als een gunstige omstandigheid worden beschouwd. Het zou naar de mening van ondergetekende niet anders dan van voordeel geacht moeten worden, indien deze spreiding niet zou worden geaccentueerd, zoals het gevolg zou zijn van de door de Commissie voorgestane middelpuntvliedende uitbouw van de Randstad, doch integendeel verzacht zou worden door vestiging van de bevolking in het centrale gebied op grote schaal. Hetzelfde geldt ten aanzien van vele vormen van het verenigingsleven, van onderwijs, voor het familieleven, waarin ook de Commissie niet te verwaarlozen factoren in het maatschappelijk leven ziet.

Het is de ondergetekende uit de aard der zaak niet mogelijk zijn hierboven uitgesproken gedachte nadere vorm te geven. Slechts wil hij opmerken, dat voor Rotterdam tengevolge van de aanwezigheid van diepe vaarwaters ten zuiden van de stad, een uitbreiding in die richting (dus overeenkomstig de voorkeur van het rapport naar buiten toe) aangewezen blijft. Zijn beschouwingen moeten derhalve voornamelijk betrekking hebben op het noordelijk gedeelte van de Randstad.

Resumerende meent de ondergetekende, dat de in de aanhef van dit minderheidsrapport aangehaalde „hoofdlijnen” van het rapport der Commissie te zeer als axioma's worden vooropgesteld en nadere overweging behoeven.

IR. M. LE COSQUINO DE BUSSY.

Toelichting bij de uiterst globale bodemgeschiktheidskaart voor land- en tuinbouw
van het westen des lands

(verstrekt door de Stichting voor Bodemkartering te Wageningen)

1. *Opdracht*

Bij schrijven nr. 0378794 dd. 28 maart 1956 gaf de Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting een opdracht aan de Stichting voor Bodemkartering tot het maken van een algemeen agrarische bodemgeschiktheidskaart van het Westen des Lands, t.w. de provincies Noordholland, Zuidholland en Utrecht. Het was de uitdrukkelijke wens van de opdrachtgever, dat de op deze kaart gegeven indeling een zeer globaal karakter zou hebben. Met name mochten bij de indeling slechts drie landklassen onderscheiden worden. De bedoeling van deze kaart is slechts een algemeen oriënterende, in verband met de algemene problematiek van de planologie in dit deel van Nederland.

2. *Omschrijving der Klassen*

Ter onderscheiding van andere indelingen die gedeeltelijk op dezelfde gegevens gebaseerd worden, zijn de drie klassen van dit rapport aangeduid als resp. (NP = Nationale Plan):

NP 1

NP 2

NP 3

Met voorbehoud van de beperkingen die in de volgende paragrafen aangeduid worden en van de daarin gegeven nadere toelichting, zouden deze klassen in grote trekken als volgt gekarakteriseerd kunnen worden.

NP 1 = Deze gronden zijn in het algemeen hetzij van nature, hetzij door menselijk ingrijpen, hetzij door overige zeer bijzondere omstandigheden (tuinbouw) bij uitstek geschikt voor verschillende en vaak zeer vele teelten. De in deze klasse aangebrachte nadere aanduidingen van tuinbouwgebieden en kleine tuinbouwcentra verwijzen naar de bijzondere betekenis van de centrumfunctie in de tuinbouw (zie par. 5).

NP 2 = Deze klasse omvat overwegend gronden die geschikt tot zeer geschikt zijn voor een of meer vormen van akker- en/of weidebouw. Afgezien van de centrumfunctie omvat deze klasse ook gronden die geschikt zijn voor bepaalde vormen van tuinbouw.

NP 3 = Vergeleken met de beide vorige groepen van gronden, worden in deze klasse veel gronden aangetroffen, die zowel wat de mogelijkheden van gebruik, als wat betreft de potentiële netto-productie onvoldoende zijn om tot de klassen NP 1 of NP 2 gerekend te kunnen worden.

Echter komen hierin plaatselijk zeer zeker kleinere oppervlakten voor, die wel voor een of meer teelten bij uitstek geschikt zijn.

De aanduiding van deze klassen is globaal. Dit betreft zowel de kaartschaal als de onderscheiding in slechts drie klassen. Alvorens bepaalde gedeelten aan het agrarisch grondgebruik onttrokken worden, is bestudering van meer gedetailleerde gegevens noodzakelijk.

3. *Basisgegevens*

De kaart is gebaseerd op de z.g. NEBO-kaart op schaal 1 : 200.000 van geheel Nederland en wel op die delen, die de provincies Zuidholland, Noordholland en Utrecht omvatten. De landbouwkundige uitwerking geschiedde op grond van beoordelingen die in de loop der jaren door

het personeel van de Stichting voor Bodemkartering verzameld zijn. Uiteraard werd hierbij ruimschoots gebruik gemaakt van gegevens van plaatselijke deskundigen en van diverse andere diensten en instituten. Voor de tuinbouw werd gebruik gemaakt van de gegevens van de bodemgeschiktheids- en tuinbouwkaarten zoals deze van de desbetreffende provincies werden vastgesteld. Het gebruik van deze gegevens werd in overleg met de Afd. Tuinbouw van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening geregeld en behandeld op de vergadering van de Advies-Commissie voor het Tuinbouwvestigingsplan (22 november 1956). De gegevens voor akker- en weidebouw werden getoetst aan het oordeel van de betrokken Rijkslandbouwconsulenten.

De resultaten werden om advies gezonden aan de Hoofdingenieur-Directeur van de Cultuurtechnische Dienst en aan de Rijksconsulenten voor Grond- en Pachtzaken in de betrokken provincies. Naar aanleiding hiervan werd een en ander besproken met vertegenwoordigers van de Directie van de Cultuurtechnische Dienst en van de Afdeling Algemene Zaken van de Directie van de Landbouw.

4. Criteria

Een samenvattende classificatie als deze, waarbij slechts drie klassen worden onderscheiden, moge voor de gebruiker een zeer eenvoudige indruk maken, in feite zijn de gegevens die het onderzoek, juist voor een dergelijke globalisatie, kan verstrekken, zeer summier. Bepaalde algemene vergelijkingsmaatstaven mogen voor de niet-bodemkundige voor de hand liggen. Echter betreft het hier vaak meer een subjectieve, zij het algemeen gehanteerde, meningsvorming dan het resultaat van grondig onderzoek.

De criteria die voor deze samenvatting gebruikt zijn, betreden daardoor in feite een terrein, dat in afwachting van voldoende objectieve, uit onderzoek verkregen gegevens, in het algemeen aan beleidsbeslissingen gebonden wordt.

Met name zijn dit de volgende:

- a. de beoordeling geschiedde in twee gedeelten, resp. akker- en weidebouw enerzijds en tuinbouw anderzijds;
- b. bij de beoordeling voor akker- en weidebouw werd een indeling in drie klassen gebruikt. Hierbij kregen veelzijdig geschikte gronden de voorkeur boven gronden, die weliswaar voor een of meer teelten zeer geschikt zijn, maar die, door de beperktheid van dit aantal, zuiver landbouwtechnisch meer bezwaren kunnen opleveren. Laatstgenoemde gronden zijn bovendien meer conjunctuurgevoelig indien men hun geschiktheid op lange termijn beschouwt. Met name treedt hierbij in het geval van de tegenstelling tussen voor akker- en weidebouw geschikte tegenover eenzijdig voor weidebouw geschikte gronden een subjectief element in het geding;
- c. bij de beoordeling voor tuinbouw werd een indeling in twee klassen gebruikt, waarbij alle gronden die in gebruik, resp. bij uitstek geschikt zijn voor tuinbouw, werden ingedeeld bij de eerste klasse gronden van de akker- en weidebouw;
- d. voor akker- en weidebouw werden de economische constanten voor het gehele beschouwde gebied gelijk gerekend. Daarbij werd uitgegaan van het bestaande bedrijfstype bij optimale ontsluiting. Voor de tuinbouw is dit in verband met de z.g. „centrumfunctie” van de tuinbouwgebieden niet mogelijk.

5. Centrumfunctie

De bestaande tuinbouwgebieden resp. kleine tuinbouwcentra worden op de kaart met een extra arcering over de aanduiding van klasse 1 aangegeven. Dit staat in verband met de z.g. „centrumfunctie”, welke inherent is aan de oriëntatie van de tuinbouw in een bepaald gebied op een bepaald centrum. De grote invloed van een dergelijk centrum staat in verband met ligging ten opzichte van veilingen, de in een streek aanwezige deskundigheid en de algemene outillage. Wel is dit, in verband met de kaartschaal, enigszins geglobaliseerd. Ook buiten de gearceerde gebieden

komt plaatselijk wel enige tuinbouw voor die soms lokaal een belangrijke functie kan vervullen.

Aangezien het te voorzien is, dat deze kaart voor bepaalde beleidsdoeleinden zal worden gebruikt, wordt er hiermee de nadruk op gelegd, dat de bestaande tuinbouwgebieden niet uitsluitend op grond van hun bodemkundige geschiktheid beoordeeld mogen worden. Hierbij wordt met name de aandacht gevestigd op de twee volgende punten:

- a. Een tuinbouwgebied is een organisch geheel, dat als zodanig toegerust is. Een landbouwgebied kent deze situatie slechts in bepaalde gevallen (b.v. de Veenkoloniën). Het weg-nemen van enkele ha grond kan daarom in de tuinbouw een vermindering van het gehele gebied betekenen.
- b. Bovendien heeft hetzelfde aantal ha grond in de tuinbouw een veel groter organieke betekenis dan in de akker- en weidebouw. Dit gaat ver uit boven de vergelijkbare economische indexcijfers. Een van de voornaamste oorzaken hiervan is de geringe omvang (in ha) van ieder tuinbouwgebied afzonderlijk.

De centrumfunctie heeft tot gevolg dat bepaalde fisiek minder goede gronden in klasse 1 zijn gebracht. Hier staat tegenover dat ook belangrijke oppervlakten van op zichzelf voor een bepaalde teelt zeer geschikte gronden in verband met dit verschijnsel niet in deze klasse zijn gekomen.

6. Schaal

De kleine schaal (1 : 200.000) van de afgeleverde kaart heeft principiële betekenis. Het is volstrekt ontoelaatbaar om deze kaart, voor welk doel ook, over te brengen op een grotere schaal. Deze beperking wordt daarom ook uitdrukkelijk op de kaart zelf vermeld. Dit vindt in de eerste plaats zijn oorzaak in de schaal van de bodemkaart die als basis heeft gediend. Aangezien deze bodemkaart tevens heeft gediend als basis voor de landbouwkundige beoordeling, geldt dit evenzeer voor de overige gegevens die aan deze geschiktheidskaart ten grondslag liggen en aan de samenvatting van deze gegevens in slechts drie klassen. Men trachte dus niet meer op de kaart te zien dan op deze schaal blijkt.

7. Gebruik

In verband met het voorgaande wordt er met nadruk op gewezen, dat deze kaart wellicht voor een algemeen overzicht nuttige diensten kan bewijzen, maar dat verder gaande planning op minder sterk geglobaliseerde kaarten zal moeten worden gebaseerd. Voor de tuinbouw wordt verwezen naar de „globale bodemgeschiktheids- en tuinbouwkaarten” van de respectievelijke provincies, die op schaal 1 : 100.000 zijn, resp. worden gepubliceerd (Noordholland en Zuidholland zijn verschenen, Utrecht is in voorbereiding). Voor akker- en weidebouw wordt verwezen naar de kaarten die voor verschillende delen van het beschouwde gebied zijn of worden gemaakt in opdracht van de betrokken Provinciale Planologische Diensten. Voor deze kaarten wordt in het algemeen de schaal 1 : 50.000 gekozen. Deze schaal komt overeen met die van de in de toekomst te maken kaart in bladen van geheel Nederland. Voor definitieve plannen op gemeentelijk niveau zijn kaarten op gedetailleerde schaal (1 : 5000, 1 : 10.000) noodzakelijk.

Bij het uitvoeren van de classificatie stond de wens van de opdrachtgever, om niet meer dan drie klassen te maken, op de eerste plaats. Dit is voor meer gedetailleerd overleg en voor definitieve planning niet voldoende. Bij een eventuele noodzaak om gronden uit klasse NP 1 resp. NP 2 ondanks hun goede geschiktheid voor agrarisch grondgebruik, toch voor stedenbouw te gebruiken, zal niet volstaan kunnen worden met de thans geleverde kaart. Bovendien zijn in klasse NP 3 weliswaar globaal de landbouwkundig uiterst waardevolle gronden aangegeven, maar dit betekent niet, dat de gebruikswaarde van bepaalde, binnen deze klasse liggende gronden plaatselijk niet zeer hoog aangeslagen zou kunnen worden.

Een uiterst globale geschiktheidskaart zoals de in dit geval geleverde, geeft slechts een eerste informatie over de betekenis van de gronden voor agrarisch grondgebruik. Hierbij wordt geen uitspraak gedaan over het bedrijfstype waarin de grond het best geëxploiteerd kan worden. Ook geeft deze kaart geen aanduiding van de gewassen voor welke de verschillende gronden geschikt zijn. Het is daardoor met name ook niet mogelijk om aan de hand van deze kaart een uitspraak te doen over de aanwezigheid van gronden die zouden kunnen dienen ter vervanging van binnen een uitbreidingsplan liggende gronden. Ook over de waarde van de gronden in het economisch verkeer wordt in deze indeling geen uitspraak gedaan. Voor deze en vele andere problemen zijn veel meer gedetailleerde gegevens vereist waarvoor uitvoerig en hier niet ter zake doend, onderzoek nodig zou zijn.

8. Beleidsvragen

De Stichting voor Bodemkartering houdt zich niet bezig met het op grond van deze en andere gegevens te voeren beleid. De classificatie heeft oriënterende betekenis. Zij kan zowel op grond van beleidsbeslissingen als op grond van resultaten van het onderzoek in de komende jaren revisie behoeven.

Op grond van deze overwegingen acht de Stichting zich niet verantwoordelijk voor de toepassing van de in deze kaart met bijbehorend rapport geleverde gegevens.

