

**Van opdoeken
naar oppakken**





Voorwoord

Met een beetje pech worden de stadsregio's per 1 januari 2015 opgedoekt. Want op het moment dat ik dit schrijf, moet de Eerste Kamer zich daar nog over buigen. Als samenwerkende stadsregio's in het kader van verkeer en vervoer (SkVV) willen we niet bij de pakken neerzitten, maar juist zaken oppakken en aandragen. In de Randstad ontstaan twee sterke metropoolregio's. En buiten de Noord- en Zuidvleugel pakken provincies onze stadsregionale taken op het gebied van verkeer en vervoer over. Graag willen we presenteren wat we bereikt hebben, waar we trots op zijn en wat de lessen voor de toekomst zijn. Vandaar ons congres 'Van opdoeken naar oppakken' op 4 december 2014 in de Utrechtse Jaarbeurs, aan de vooravond van de overdracht van taken. We zijn niet alleen bedroefd om onze opheffing, maar ook fier op onze prestaties. Als waardige afsluiting geven we onze volgers en opvolgers graag wat mee: een congres, een mini-documentaire met enkele kopstukken van de stadsregio's én deze brochure als samenvatting.

Pex Langenberg,
voorzitter SkVV

Inhoud

René Meijer: RijnGouwelijns had al gereden met stadsregio Groot-Leiden	6
Ton Sleurink: Kabinet was niet gewend aan zeven portefeuillehouders met een mening	8
Leen Verbeek: Ik ben een querulant in provincieland	12
Peter Smit: Thorbecke zou zich omdraaien in z'n graf	16
Alexander Tchernoff: Bestuurlijke drukte ontstaat als bestuurders zich druk maken	20
Jeannette Baljeu: Je hebt twee petten op, maar bent één persoon	24
Jaap Modder: Zelfs het afschaffen van de stadsregio's duurt al vijf jaar	28

René Meijer:

RijnGouwelijn had al gereden met stadsregio Groot-Leiden

“Een stadsregio is een samenwerkingsverband in stedelijk gebied.”

“De grote winst van de stadsregio’s is dat de inliggende gemeenten met het geld dat ze hebben en het beleid dat ze voeren een goede afweging kunnen maken tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening.”

“De stadsregio’s hebben de afgelopen twintig jaar veel gepresteerd. De klanttevredenheid is met sprongen omhoog gegaan en er zijn veel meer bussen, trams en metro’s gaan rijden. En de lijst van gerealiseerde infrastructuur is te lang om op te noemen.”

“Als er een stadsregio Groot-Leiden was geweest, dan had je de bestuurders aan tafel gehad die erover gaan en hadden de railvoertuigen van de RijnGouwelijn al gereden: van Gouda via Leiden naar het strand.”

“Als ik terugkijk, dan mogen we trots zijn op de resultaten van de in- en aanbestedingen. Die hebben geleid tot hogere kwaliteit, meer klanten en meer openbaar vervoer op straat, en dat voor minder geld.”

“Als de stadsregio’s buiten de Randstad na 1 januari zijn opgedoekt, dan zou ik de provincies willen adviseren deze twee zaken op te pakken: koester de bestuurlijke samenwerking die de stadsregio’s hebben opgebouwd en laat de programma’s van eisen schrijven door de steden waar het over gaat.”



IS

secretaris SkVV en
directeur OV-bureau Randstad



Ton Sleurink:

Kabinet was niet gewend aan zeven portefeuillehouders met een mening

“Stadsregio’s zijn samenwerkingsverbanden van gemeenten die samen kijken hoe ze het verkeer en vervoer het beste kunnen aanpakken. Stadsregio’s zijn opgericht omdat je in stedelijke gebieden een andere aanpak nodig hebt vanwege de samenhang tussen verkeer en vervoer en ander beleid.”

“In 1995 zijn de vervoerregio’s overgegaan in Kaderwetgebieden, waarmee ze een formele status kregen voor zowel budget als inhoud. En die zeven Kadergebieden zijn later stadsregio’s geworden.”

“Een van de kenmerken van de stadsregio’s is dat we met een kleine groep mensen tot veel in staat waren. We hadden niet veel overleg nodig. We hadden korte lijnen,

de zeven portefeuillehouders wisten elkaar te vinden en we zaten vaak op dezelfde lijn.”

“Het kabinet was niet gewend aan zeven portefeuillehouders die als een Gideonsbende een mening hadden, zich duidelijk wisten neer te zetten naast IPO en VNG en de minister goed wisten te vertellen wat er in de zeven stedelijke gebieden moest gebeuren.”

“De stadsregio’s zijn bij uitstek de uitvoerders van het Rijksbeleid in de zeven stedelijke gebieden. Dáár moest het gebeuren.”



“De stadsregio’s zijn ook economisch erg belangrijk: 60 procent van het bruto nationaal product wordt daar verdiend. Het OV-budget gaat ook voor 60 procent naar de stadsregio’s. Stadsregio’s moeten dus de ruimte én het budget krijgen om de reizigers op een goede manier te vervoeren.”

“De zeven stadsregio’s hebben met name de rail gerealiseerd: de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, RandstadRail in de Zuidvleugel van de Randstad, maar ook Almelo – Mariënborg en de tram in Utrecht. Als ander dossier is de fiets een belangrijke geweest. Eén van de unieke projecten is het fietstransferium Houten met 3.000 fietsplekken onder het spoor. En in Utrecht de OV-terminal waar 100 miljoen mensen per jaar doorheen moeten.”

“Dichtbij de mensen, zware lijnen, waarmee men makkelijk en comfortabel van het wonen naar het werken of onderwijs kon gaan.”

“Ik loop vanaf ‘80 mee in het openbaar vervoer in de regio Utrecht. Op iedere gulden die het openbaar vervoer destijds kostte, werd door het Rijk 80 cent gesubsidieerd. Met de stadsregio’s is de kostendekking verbeterd tot 50 à 60 procent en nu zijn er ideeën dat dat richting de 100 procent kan gaan.”

“Het was een sport in overleg met het minister op de Plesmanweg als eerste tegenover de minister te zitten. Mijn portefeuillehouders waren bij uitstek in staat om zich daar te plaatsen. En vervolgens schoven de gedeputeerden aan.”

“Het bestuurlijk overleg met de minister was altijd interessant. Wij mochten er ambtelijk bijzitten, maar uiteraard niet het woord voeren. Onze portefeuillehouders voerden vaak de boventoon met concrete vragen uit de stadsregio’s, de gedeputeerden sloten daarop aan.”

“De vraag rees hoe we met OV-bedrijven goede afspraken konden maken over bijvoorbeeld de OV-chipkaart. Wij hebben ons toen sterk gemaakt voor een Regionaal OV-Beraad. In dat ROVB misten we NS en de opdrachtgever: de minister van infrastructuur en Milieu. Dat heeft bijgedragen tot de totstandkoming van het NOVB, het Nationaal OV-Beraad.”

“De grote steden zijn verantwoordelijk voor de volkshuisvesting, het openbaar vervoer en de mobiliteit.”

Daarin onderscheiden ze zich van provincies: die zijn voor drie kwart weiland met een ander type openbaar vervoer. Dat is toch iets anders dan het openbaar vervoer een stedelijk gebied of grote stad als Leidsche Rijn.”

“Het opheffen van de stadsregio’s vind ik dan ook een miskennis van het Rijk van de samenwerking en de toegevoegde waarde.”



Leen Verbeek:

Ik ben een querulant in provincieland

“Toen ik wethouder was in Houten speelde in de regio Utrecht het vraagstuk van de ruimtelijke ordening, het openbaar vervoer en de openbare ruimte. De provincie had de hoofdrol in het regionale openbaar vervoer, maar deed dat erg abstract. Als gezamenlijke gemeenten hadden we het gevoel: dit moeten we zelf beter kunnen. Daardoor ontstond de stadsregio Utrecht.”

“De stadsregio is een samenwerkingsverband van gemeenten. Ze zijn opgericht om de kwaliteit van de samenleving te verhogen. Daar zijn ze in geslaagd. Zo zijn er bij het openbaar vervoer enorme slagen gemaakt: in de dienstregeling en bij aanbestedingen.”

“De agenda van toen is nog steeds actueel: hoe moet het openbaar vervoer zich ontwikkelen? Steden dijen uit, het openbaar vervoer van de drie grote steden raakt elkaar. Maar de trams van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kunnen nog steeds niet op elkaars rails rijden.”

“Het blijft mensenwerk. Het gaat ook om verschillende karakters die elkaar verdragen. Je moet investeren in relaties. Stadsregio's die daarin slagen, komen ver.”

“Amsterdam is een koploper. Het is ingewikkeld om het openbaar vervoer daar te organiseren en het gaat om groot geld. Zowel ambtelijk als bestuurlijk is er onmiskenbaar kwaliteit.”

WAS

portefeuillehouder openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam en burgemeester van Purmerend



IS

Commissaris van de Koning provincie Flevoland



“We hebben gewerkt aan betere programma’s van eisen, betere dienstregelingen en een marktgerichter GVB. Daarmee hebben we aangetoond dat je voor hetzelfde geld méér openbaar vervoer kunt krijgen.”

“De stadsregio’s moeten ook invloed hebben op het spoor. Je kunt bij evenementen niet straffeloos grote hoeveelheden reizigers uit een station spugen in de verwachting dat bussen klaarstaan. Dat zijn onnodige drama’s. Je moet dienstregelingen kunnen afstemmen. NS zit op een goede leercurve. Ondanks hun neiging te dicteren vanwege de macht van hun positie en de dominantie van het spoor, hebben ze toch het overleg gezocht.”

“We moeten oppassen om ingewikkelde dingen eenvoudig te maken. We moeten complexiteit aanvaarden en leuker gaan vinden: je kunt geen goede dienstregeling maken met eenvoudige uitgangspunten.”

“De OV-chipkaart is een gouden vondst: die heeft veel informatie opgeleverd over onze reizigers. Maar de techniek kent ook beperkingen. Het is een tussenstap op weg naar nieuwe technieken.”

“Ik ben eigenlijk een querulant in provincieland. In Flevoland laten we het stadsvervoer over aan Almere en Lelystad. Dat doen we omdat de gemeente grip heeft op de inrichting van de openbare ruimte en de dienstregeling voor hún burgers. Anders krijg je bushaltes op de verkeerde plek. Coördinatie door provincies is niet onmogelijk, maar wel ingewikkeld.”

“Stadsregio’s zullen altijd blijven bestaan. Ze worden door het Kabinet opgeheven, maar het gros richt zich de volgende dag weer op. Want het Kabinet gaat helemaal niet over samenwerking tussen gemeenten.”

“Gemeenten, provincies en Rijk vormen te weinig één overheid. We bevechten elkaar teveel op te belangrijke terreinen. We moeten elkaar aanvullen, zodat het resultaat maximaal is.”



Peter Smit:

Thorbecke zou zich omdraaien in z'n graf

"Een stadsregio is een samenwerkingsverband van gemeenten die hebben besloten grensoverschrijdende thema's samen aan te pakken: verkeer, economie, ruimtelijke ordening, groengebieden."

"We hebben stadsregio's omdat de actieradius van mensen zich niet meer tot de gemeentegrens beperkt. De dagelijkse actieradius van een mens is 35 à 40 kilometer. Gemeenten zijn niet zo groot. Je moet samenwerken voor een goed verkeers- en vervoerbeleid."

"Je was ook gedwongen samen te werken: de wet schreef het voor. Dat heeft geholpen. Als wethouder heb je wel eens de neiging een lokale held te zijn. Dan word je een

free rider. Dat hebben we de laatste jaren veel minder gezien."

"De stadsregio's hebben een hoop geneuzel voorkomen: RandstadRail is er wél gekomen, de RijnGouwelijn niet. Die lijn zat in een enorme competentiestrijd tussen de provincie Zuid-Holland en gemeente Leiden en is van bestuurlijke vermoeidheid door z'n hoeven gezakt."

"RandstadRail is een succes: 50 procent meer passagiers tussen Zoetermeer en Den Haag. Ook RandstadRail van Rotterdam Zuid naar Den Haag Centraal wordt ontzettend goed gebruikt."

“Een prestatie van de stadsregio's en de vervoerbedrijven zijn de enorme efficiencylagen in Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Waardoor de kwaliteit van leven in die stedelijke gebieden – ondanks de bezuinigingen – toch is gestegen.”

“De afschaffing van de Wgr-plus is nergens goed voor. Mij is niet duidelijk welk probleem daarmee wordt opgelost.”

“Stadsregio's zijn slachtoffer geworden van sjabloondenken op het Binnenhof: heel Nederland moet op dezelfde manier geregeld zijn. Het is niet logisch om het verkeers- en vervoerbeleid in Friesland hetzelfde te regelen als in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Het Binnenhof hanteert nog een keurslijf uit het huis van Thorbecke uit



1850. We zijn nu ruim anderhalve eeuw verder. Thorbecke zou zich in z'n graf omdraaien bij het gebrek aan hervormingen.”

“Het is nu veel makkelijker om met het openbaar vervoer te reizen. Het gelazer van verschillende kaartjes en de onbegrijpelijkheid van zones ben je kwijt. Negentien overheden en een heleboel OV-bedrijven zijn uiteindelijk op één lijn gekomen, zonder regie van het Rijk.”

“We hebben behoorlijk wat VVD-wethouders en portefeuillehouders gehad. Het is niet raar dat zij zo enthousiast zijn over het openbaar vervoer. De kern van de steden is eeuwenoud: toen waren die auto's er nog niet. Je hebt een zwaar ruimteprobleem als je het 100 procent op de auto gooit. Lang leve de auto, maar grote stedelijke gebieden kunnen niet zonder goed openbaar vervoer.”

“In mijn zeven jaar als portefeuillehouder en wethouder is het Rijk vier keer van mening veranderd over de aanbestedingen in het openbaar vervoer. Dat was vervelend: vier verschillende koersen.”



“Het meest vervelende vond ik de bestuurlijke strijd rond de afschaffing van de Wgr-plus. Dat was naar: de verkeerde visie op Nederland en de bestuurlijke inrichting. Uiteindelijk hebben we elkaar als stadsgewesten niet kunnen vasthouden. Door de politieke loop op het Binnenhof werden we in de Randstad gedwongen om voor onszelf te kiezen. Maar ja, je moet iets. Stómvervelend.”

“We maken nu metropoolregio's in Amsterdam en Rotterdam Den Haag. Provincie, kom erbij!”

“Buiten de Randstad worden de gemeenten in de nieuwe wet uit hun bevoegdheden gezet. Ik blijf dat fout vinden. Ook omdat je graag een ondernemend gemeentebestuur hebt dat niet voortdurend z'n handje moet ophouden bij de provincie. Bedelen is géén goede bestuurscultuur.”

“Het is ongelooflijk belangrijk dat provincies zaken het liefst op zo laag mogelijk niveau met lokale kennis aanpakken. Ze moeten wijs zijn en zoveel mogelijk luisteren naar gemeentebesturen.”

Alexander Tchernoff:

Bestuurlijke drukte ontstaat als bestuurders zich druk maken

“Een stadsregio is een gegroeide samenwerking tussen stad en omliggende gemeenten. Dat is nog lang niet klaar: we willen decentralisatie en je ziet gemeenten samen steeds krachtiger worden. Stadsregio’s zijn ingesteld omdat er talloze terreinen zijn waarop je kan en moet samenwerken.”

“De Bilt ligt tegen Utrecht aan. Als buurgemeente stond met je rug tegen de stad. De stad keek naar beneden en de kleine gemeenten keken naar boven. Dat vond ik onzinnig, want er zijn talloze overlappingsen. Ik heb mij altijd ingezet daar één geheel van te maken. Je zit in elkaars vaarwater, maar hebt elkaar nodig. Burgers denken niet in stad en ommeland.”

“Als burgemeester was het heerlijk om ook met het openbaar vervoer bezig te zijn. Menig keer reisde ik mee. Het personeel van het openbaar vervoer is cruciaal; niet het management of de techniek.”

“Je kwam aan op het station en de overgang naar bushaltes rammelde: de aansluiting klopte niet. Dat loopt nu vloeiend in elkaar over. Laatst zat ik in de bus en al in de bus wordt aangegeven wanneer je op het station met welke trein kunt doorgaan.”

WAS

portefeuillehouder openbaar vervoer Bestuur Regio Utrecht en burgemeester van De Bilt



IS

met pensioen



“We gingen als stadsregio’s niet over het treinvervoer, maar hadden voor aansluitingen en nieuwe stations wel met NS te maken, bijvoorbeeld voor Leidsche Rijn. Dat overleg was moeizaam. Ik ben teleurgesteld geweest over de geslotenheid van moloch NS.”

“Het vervoer naar De Uithof is een prachtig voorbeeld van hoe dingen groeien. Begonnen als een normale buslijn naar een universiteitsterrein: van een kleine bus naar een grote bus, naar een dubbelgelede bus en straks een tram voor een enorme stroom studenten. Ik kan me niet voorstellen dat de provincie zich gaat mengen in zo’n stedelijke omgeving.”

“Bestuurlijke drukte ontstaat waar bestuurders zich druk maken. Het ging wringen toen provinciale bestuurders zich gingen bemoeien met zaken als het regionale openbaar vervoer. Als de provincies zich beperkt hadden tot stimuleren en toezicht houden, dan hadden we nu geen gedrang gehad.”

“Als bestuurder heb ik alle ontwikkelingen gezien: meer provincies, landsdelen, grotere provincies, kleinere provincies, Wgr-plus, lappendekens, opheffen, verplichten.”

“De kracht van de stadsregio’s gaat verloren als je ze onderbrengt in een groter geheel. De intense verwevenheid van het stadsvervoer met de stedelijke omgeving gaat verwateren. Dat is heel dom.”

“Stel dat de provincie Noord-Holland tegen Amsterdam gaat zeggen dat er een metrolijn bij moet komen. Zoiets is een zaak van de stadsregio. Laat het daarbij.”

“Op een gegeven moment is er een tram naar mij vernoemd. Daar kwam na jaren een pijnlijk einde aan toen er nota bene een bus tegen die tram reed.”

“In het overleg met het ministerie was het van belang om recht tegenover de minister te zitten, waarmee je moest wheelen en dealen. Het was letterlijk dringen, maar het SkVV zat recht tegenover de minister en de provincies hadden daar een beetje last van. Het was bijna gênant, maar ik kijk er met een glimlach op terug.”



Jeannette Baljeu:

Je hebt twee petten op, maar bent één persoon

“Een stadsregio is een samenwerkingsverband van gemeentes met als eerste opdracht openbaar vervoer.”

“Ik ben trots op metrostation Rotterdam Centraal, het Centraal Station en RandstadRail. Daarmee hebben we een verbinding gelegd tussen de omliggende gemeentes én de grote steden Rotterdam en Den Haag.”

“Als portefeuillehouder van de regio moet je naar de samenhang kijken. Als wethouder heb je het belang van Rotterdam. Dan zit je wel eens in een spagaat. Je hebt twee petten op, maar bent één persoon. Je zoekt naar oplossingen waarvoor je zelf kunt gaan staan en neemt het belang van de regio altijd mee. Want het regiobelang is het belang van de grote stad en belang van de stad is het

belang van de regio. Als je dat voor ogen houdt, kom je er altijd uit.”

“Als voorzitter van SkVV heb ik natuurlijk gepleit voor het voortbestaan van de stadsregio's, juist omdat verkeer en vervoer zo belangrijk is voor economische groei.”

“We vinden het allemaal verschrikkelijk, want de samenhang raken we kwijt. Als stadsregio's hebben we altijd aangetoond dat wij verkeers- en vervoervraagstukken goed kunnen oplossen, juist met gemeenten. Maak je de gebieden te groot, dan valt die samenhang weg. Ik ben een beetje bang voor de economische schade.”

“Waarom de provincie het niet kan? De angst is dat Provinciale Staten het geld gaat spreiden. Je moet er als opdrachtgever bovenop zitten: ken je gebied, ken je vervoerder. Een provincie is gewoon een groter gebied. Dat is mijn zorg.”

“Als stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden gaan we samenwerken in een Metropoolregio. Met Peter Smit van het Stadsgewest heb ik voorgesteld om tramlijn 1 uit Den Haag door te trekken naar Rotterdam The Hague Airport, zodat dat vliegveld beter bereikbaar wordt vanuit Den Haag. RandstadRail is ook een mooi voorbeeld van hoe we de twee gebieden aan elkaar hebben verbonden. Verder is er de Hoekse Lijn, de ombouw van trein naar metro, waarbij mensen uit het Westland sneller naar Rotterdam kunnen komen.”

“Ik ben lang bezig geweest met de invoering van de OV-chipkaart. De heer Tchernoff kan vertellen hoe moeilijk het begin is geweest, maar uiteindelijk is het een fantastisch project geworden waar we trots op mogen zijn.”

“Maar we zien ook nieuwe ontwikkelingen: Reizen op rekening, met je mobiel betalen. We hebben veel geïnvesteerd in deze kaart, dus je kunt niet zomaar overstappen. Maar we moeten wel blijven nadenken over de toekomst van het OV.”

“We hebben R-net geïntroduceerd: een herkenbaar beeld voor hoogfrequent rail- en busvervoer. In Rotterdam is dat de metro, in Amsterdam bijvoorbeeld buslijnen naar Schiphol.”

“Helaas zijn er een aantal gebieden waar de Wgr-plus echt gaat ophouden en het geld naar de provincie gaat. Eén ding: realiseer hoe belangrijk die economische samenwerking in die gebieden is. Focus op die stadsregionale gebieden, zodat je opdracht niet verwatert over de hele provincie.”



Jaap Modder:

Zelfs het afschaffen van de stadsregio's duurt al vijf jaar

"Een stadsregio bestrijkt het 'daily urban system': de schaal van dagelijkse bewegingen op het vlak van wonen, werken en winkelen."

"Net als andere landen hebben we stadsregio's omdat zij opereren op dezelfde schaal als de regionale economie. Stadsregio's zijn er dus voor burgers en bedrijven."

"Greater London is een aansprekend voorbeeld: Boris Johnson heeft een grote mond maar vooral essentiële bevoegdheden, zoals Transport for London. En niet alleen dat hele regionale openbaar vervoer, maar ook veiligheid en regionale economie."

"De gemeente Parijs is te klein en het Île de France te groot. Daarom is daar een metropoolregio van 200 gemeenten waar de werkelijkheid zich afspeelt."

"De stadsregio is geen bestuurslaag, maar een verlengstuk van gemeenten, een soort Moeders voor Moeders. Hij zorgt dat deelnemers van elkaar leren en zaken afstemmen."

WAS

voorzitter Stadsregio Arnhem Nijmegen



IS

eigenaar bureau Brainville, geassocieerd met Buck Consultants International, bestuurslid Vereniging Deltametropool en hoofdredacteur Stedenbouw + Ruimtelijke Ordening

“Als Arnhem Nijmegen hebben we al snel ontdekt hoe belangrijk Brussel is en deden daarmee binnen de kortste keren Europese projecten: voor Arnhem op het gebied van mode, voor Nijmegen met Heinz of de Radboud Universiteit en voor Groesbeek met wijnproducenten. Daarmee zorgden we dat we met Europa mee kunnen huppelen.”

“De stadsregio’s hebben het openbaar vervoer aardig gedaan, maar hadden méér kunnen en moeten doen: milieu, economie en landschap.”

“Het opheffen van de Wgr-plus lijkt me daarom geen verkeerd idee, als er maar iets beters voor in de plaats komt. Maar dat gebeurt niet. Minister Plasterk verdoet z’n tijd met verkeerde projecten waarvoor geen draagvlak is, zoals de superprovincies.”

“De Fransen en Italianen doen het anders: zij investeren in metropolitane regio’s en houden zich niet bezig met welk bestuur er zat. Sorry provincies, de bevoegdheden liggen nu bij die regio’s.”

“De afschaffing van de Wgr-plus laat zien hoe snel dingen gaan. Zelfs het afschaffen duurt nu al vijf jaar. Als je dat al wil, doe het dan snel: in veertien dagen, zoals premier Cameron in Engeland kan.”

“Het bestaan van stadsregio’s hangt niet af van de Eerste of Tweede Kamer, maar van de regio zelf. Als de regio wil, dan is er een stadsregio.”

“Als lulletje uit het oosten zat ik met de portefeuillehouders Peter Smit, Jeannette Baljeu en Eric Wiebes van de stadsregio’s Haaglanden, Rotterdam en Amsterdam met Melanie Schultz aan tafel: vier VVD’ers onder elkaar. Peter Smit kon het mooi zeggen tegen de minister: als jij denkt het geld voor verkeer en vervoer via de provincies te gaan verdelen, dan is het oorlog. Dan weet je al hoe het afloopt: de minister geeft hen gelijk en de Zuid- en Noordvleugel krijgen elk hun metropoolregio. De rest van de stadsregio’s gaat toch niet vechten.”

“Bij de Zuidvleugel horen ook Leiden en Dordrecht. En Amsterdam redt het niet in z’n eentje: de Noordvleugel kan niet zonder Eindhoven.”

“Eén regeltje in het Regeerakkoord en Twente, Arnhem Nijmegen en de regio Utrecht renden naar de provincies met de vraag of die hun openbaar vervoer wilden overnemen. Dan ontbreekt het aan zelfbewustzijn en geloof je niet in jezelf.”

“Als je de stadsregio’s opheft, laat dan tenminste één regionale tafel staan waardoor je niet voor elk wisselwasje

een andere tafel moet neerzetten. Spoel wat we in dertig jaar hebben opgebouwd aan regionale samenwerking niet door de plee.”

“In bestuurlijk Nederland is het low tide en voorlopig blijft het ook eb. Maar het tij gaat keren: als we economisch minder presteren dan in de rest van Europa. Dan moeten we wel wat doen.”



Colofon

uitgave	René Meijer en Roland Mijnans, SkVV
tekst	Marc Maartens, MMA
opmaak en druk	Jaya Creation
opgave	200 stuks

© Den Haag, december 2014