

Planeamiento en una región "mainport" (*)

Randstad en Holanda

Holanda se está preparando para el siglo XXI. El Gobierno de Holanda ha presentado recientemente la *Cuarta Directriz Extraordinaria del Planeamiento Físico* (1990), en el que en el campo del planeamiento espacial, se mira de un modo inspirador más allá del año 2000. La supresión del horizonte, en el tiempo y el espacio ha aportado importantes renovaciones. Una importante función ha sido asignada al área motora económica de Randstad en la zona oeste de Holanda.

En este artículo, desde el punto de vista del Ministerio de Vivienda, Planeamiento Físico y Medio Ambiente, entramos en más detalle en la política de desarrollo de lo que se hizo en los años sesenta con respecto a Randstad. El elemento principal está constituido por el meollo de las intenciones políticas de la Cuarta Revisión del Extra Planeamiento Físico que ha sido publicado por el Gobierno en 1990.

Holanda y Randstad

Holanda es un país pequeño: de norte a sur tiene 300 km. como máximo, y de este a oeste un ancho de 200 km. Consecuentemente, la tierra es un factor de escasez.

Este problema llega incluso a ser más acuciante en el área de Randstad, en el Oeste de Holanda que bordea el mar del Norte porque allí viven, aproximadamente, en una superficie de 60 x 100 km. alrededor de 5 millones de personas en 2,5 millones de viviendas.

Randstad es el motor económico de Holanda: en esta área están situadas las cuatro ciudades más grandes del país (Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht), los "mainports" del campo aéreo Amsterdam/Schiphol (el cuarto aeropuerto más grande del oeste de Europa) y el puerto de Rotterdam (el más grande del mundo). En consecuencia, Holanda tiene una posición estratégica en el sistema europeo.

Desde hace mucho tiempo, Holanda ha estado forzada a perseguir una política de dirección del planeamiento físico para ser capaz de ofrecer un espacio adecuado del uso de la tierra para la vivienda, el empleo, el ocio, la infraestructura, el paisaje natural y agrícola, y en orden a evitar no sólo conflictos de espacio mutuo sino también problemas de medio ambiente.

Randstad. 1966-1990

La desconcentración agrupada

El Gobierno ha presentado, durante el período de 1966 a 1990, la Segunda, Tercera y Cuarta Revisión de Planeamiento Físico (respectivamente en 1966, 1977 y 1988). Durante la década de los 60 se esperó un fuerte incremento de población de 12 a 21 millones de habitantes. El tratar de forma adecuada la fuerte urbanización esperada está siendo traducido a políticas según el principio de una desconcentración agrupada, es decir, una agrupación de actividades de población en centros que están designados para este fin.

(*) No hay término equivalente. Viene a significar "puerto principal de acceso" o de superior nivel jerárquico.

De K. de Jong

Regional Planning in a Mainport Region

The Randstad in the Netherlands

The Netherlands is preparing for the 21st century.

The Netherlands Government has presented, recently, the *Fourth Note on the Physical Planning Extra* (1990), in which, in the field of spatial planning, one looks over the year 2000 in an inspiring way. The removal of the horizon, in both time and space, has brought about important renovations: an important function has been allotted to the Randstad the economic engine area in the Western part of the Netherlands.

In this article from the side of the Ministry of Housing, Physical Planning and Environment, we enter in more detail into the policy development, as of the sixties in respect of the Randstad. The main element is constituted by the marrow of the policy intentions of the *Fourth Note on Physical Planning Extra* that has been published by the Government in 1990.

The Netherlands and the Randstad

The Netherlands is a small country from North to South some 300 kilometers long at the maximum, and from East to West a width of 200 kilometres at the very maximum. Consequently, land is a factor of scarcity. This problem becomes even more acute in the Randstad the area in the Western Netherlands that borders the North Sea because there live on a superficies of approximately 60 x 100 kilometers some 5 million people in about 2.5 million dwellings.

The Randstad is the economic engine of the Netherlands: in this area are situated four largest cities of the country (Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht) and the "mainports" of the air field Amsterdam/Schiphol (in size the fourth West European airport) and the sea port of Rotter-

dam (the largest harbour of the world). In consequence, the Netherlands has a strategic position in the European framework.

Since old times, the Netherlands has been forced to pursue a steering policy of physical planning so as to be able to offer adequate space to the land use for housing, employment, recreation, infrastructure, natural landscape and agriculture, and in order to avoid not only mutual space conflicts, but also environmental problems.

The Randstad 1966-1990

The clustered deconcentration

The Government has presented, during the period 1966 up to 1990, the *Second, Third and Fourth Note on Physical Planning* (respectively in 1966, 1977 and 1988). During the sixties a strong increase of population from 12 to 21 million inhabitants is expected. Coping in an adequate way with the expected strong urbanization is being translated in policies by the principle of clustered deconcentration, that is to say a clustering of activities and of population in centers that are designated to this end.

With regard to the Randstad, one strives after the preservation of the central open space —the so-called Green Heart— between the four urban zones of Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht. These four cities are the largest ones in the Netherlands with a number of inhabitants between 250.000 and 70.000.

The urbanization policy has a strong extrover character, because of the wish to preserve the open space.

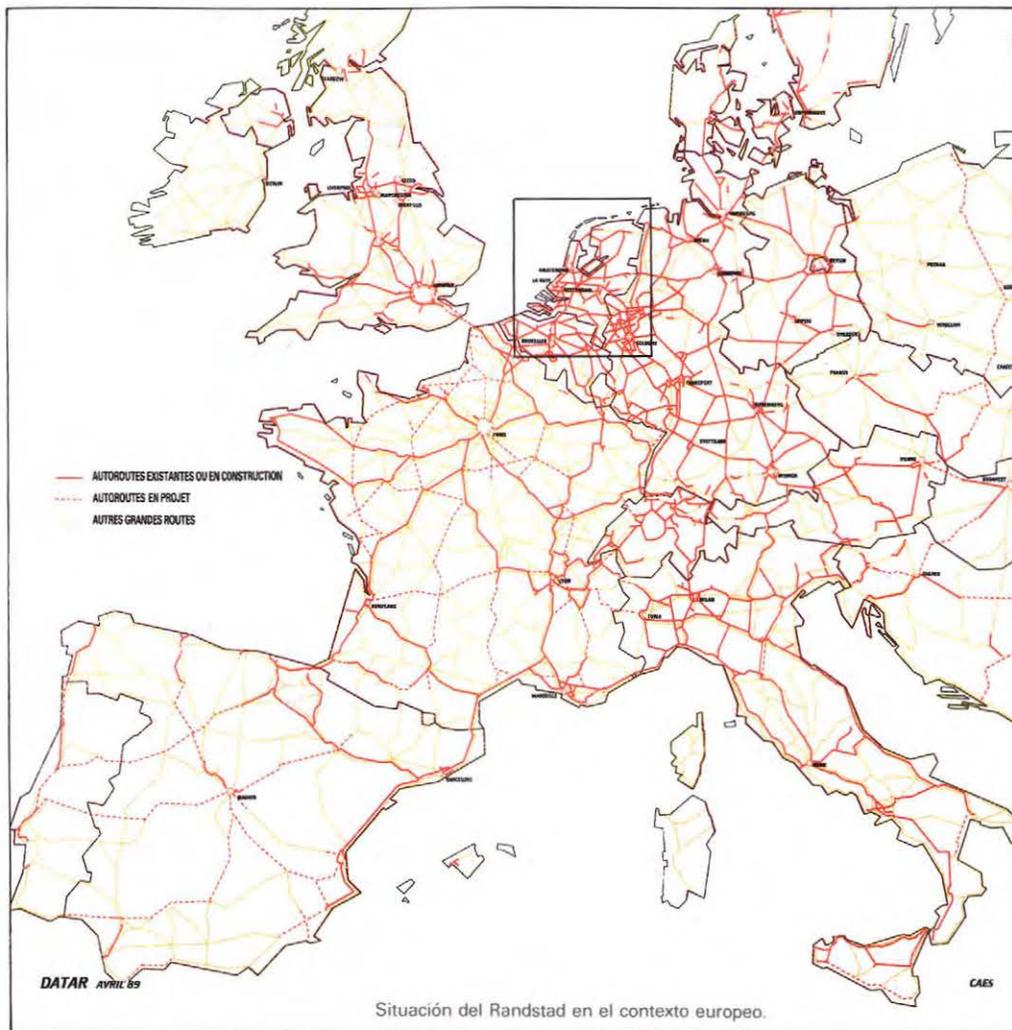
In practice, however, this extrovert radiation, desired at that time, did not occur, but a silting up of the Green Heart is taking place.

The cause of this is the exodus from the larger city into the small settlements around the cities by family households with an income beyond the average level that settle from small size mid-high-rise apartments into "light-air and greenery" low rise one family housing.

This development becomes stronger because of a shortage of dwellings in the urban areas, and on account of deteriorating residential and living conditions there (old housing stock, high density, little space or greenery).

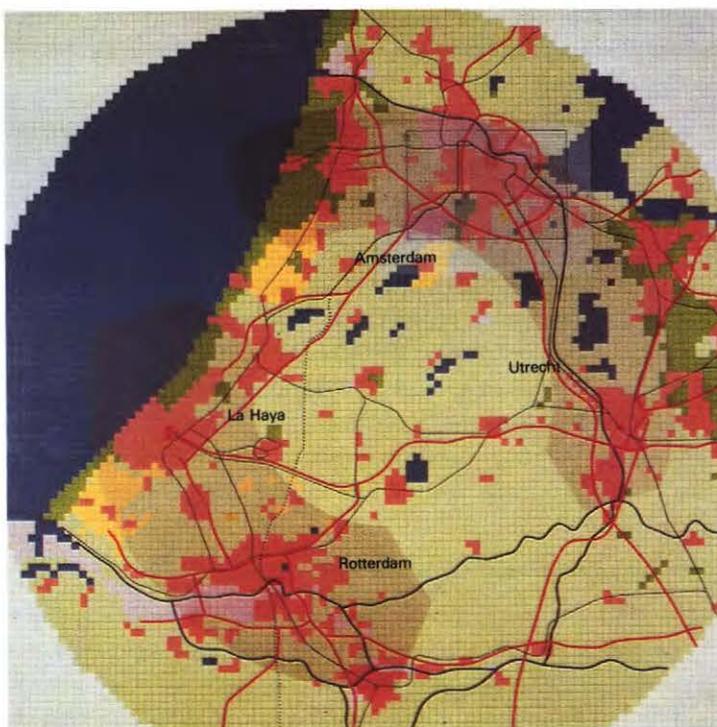
The policy of rapid growth municipalities

In order to restrain suburbanization and to relieve the larger cities, the policy of the seventies aims at a further clustering by means of rapid growth centers and growth cities, designated by the Government.



Situación del Randstad en el contexto europeo.

La Randstad Holland consiste en una serie de aglomeraciones urbanas dispuestas en semi-círculo en torno a una zona central no tan densamente poblada.



El sistema de áreas urbanas de la Randstad Holland. Suburbanización de Amsterdam, La Haya, Rotterdam y Utrecht.

Con respecto a Randstad, se lucha por la preservación del espacio abierto central —el llamado “Corazón Verde”, entre las cuatro zonas urbanas de Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht—. Estas cuatro ciudades son las más grandes de Holanda, con un número de habitantes entre 250.000 y 700.000.

La política de urbanización tiene un fuerte carácter extrovertido, como consecuencia del deseo de preservar el espacio abierto. En la práctica, sin embargo, esta radiación extrovertida, deseada en aquel tiempo, no ocurrió, pero está teniendo lugar una ocupación paulatina.

La causa de esto es el éxodo desde las grandes ciudades a los asentamientos más pequeños alrededor de las ciudades por unidades familiares con una renta superior al nivel medio y que pasan de pequeños apartamentos en edificios de media altura a viviendas unifamiliares de baja altura llenas de luz, rodeadas de aire puro y verdor.

Este desarrollo llega a ser más fuerte a causa de una escasez de viviendas en las áreas urbanas, y un estado de deterioro de las condiciones de vida y residenciales (acumulación de viviendas antiguas, alta densidad, poco espacio o zonas verdes).

La política de municipalidades de crecimiento rápido

En orden a contener la suburbanización y aliviar a las ciudades más grandes, la política de los setenta se dirige a una mayor agrupación por medio de centros y ciudades de crecimiento rápido, designados por el Gobierno.

Un centro de crecimiento rápido tiene una expansión de al menos 6.000 viviendas cada diez años para atender las necesidades de vivienda de una ciudad próxima mayor. Una ciudad en crecimiento tiene una expansión de al menos 10.000 viviendas en un período de diez años para cubrir las necesidades de vivienda de la población de la región circundante y de otras partes. Para las mayores ciudades, situadas en Randstad, se designaron respectivos centros de crecimiento.

Amsterdam: Purmere, Lelystad, Almere. Rotterdam: Spijkenisse, Capelle a/d IJssel. La Haya: Zoetermeer. Utrecht: Houten, Nieuwegein.

Desde el punto de vista político hay que tener en cuenta los siguientes puntos relevantes:

- Había que perseguir, a través de una política de agrupamiento, una disminución de la movilidad y un reforzamiento de la posición del transporte público. En la implantación de la política, sin embargo, sucede que la movilidad está incrementándose en vez de descender. Además resulta que no siempre y ciertamente no de forma simultánea, se realiza una conexión del transporte público de alto nivel juntamente con la fuerte urbanización de los centros de crecimiento. Por tanto, el resultado es un crecimiento más fuerte de la movilidad automovilística.

- La política intenta preservar el “Corazón Verde” y mantener abiertas las áreas que son todavía rurales. Pero este objetivo, también parece difícil de llevar a cabo plenamente en la práctica. En particular la construcción de viviendas más caras en los municipios más pequeños del “Corazón Verde” apenas puede ser contrarrestado por las autoridades públicas.

- La política se inclina hacia un equilibrio entre vivienda-trabajo, que es como decir que no sólo la producción de vivienda debería tener lugar en los centros de crecimiento, sino también debería haber una expansión de las oportunidades de empleo. De esta forma pueden evitarse grandes flujos de personas que viajan a menudo entre la gran ciudad y el centro de crecimiento.

Pero la realización de este objetivo parece ser un problema incluso con el soporte de instrumentos financieros y no financieros, porque las autoridades públicas tienen muy pocas posibilidades para dirigir iniciativas en la dirección de los centros de crecimiento.

Ventajas y desventajas de la suburbanización

Como señalé antes, la suburbanización tiene obviamente efectos positivos y negativos.

Como efecto positivo podemos mencionar que en Holanda, durante los años sesenta y setenta, un gran número de viviendas han sido terminadas, también gracias a la construcción de viviendas en centros de crecimiento. Anualmente se construyeron en Holanda alrededor de 100.000 viviendas,

A rapid growth center has an expansion of at least 5.000 dwellings within ten years for the sake of housing the population from a nearby larger city.

A growth city has an expansion of at least 10.000 dwellings within ten years for the sake of housing the population from the region around and from elsewhere.

For the larger cities, situated in the Randstad, the following growth centers were designated.

Amsterdam: Purmere, Lelystad, Almere. Rotterdam: Spijkenisse, Capelle a/d IJssel. La Haya: Zoetermeer, Utrecht, Houten, Nieuwegein.

From the policy viewpoint, the following points are relevant.

- One should strive, by means of the clustering policy, after a decrease of the mobility and after a strengthening of the position of the public transport.

In the implementation of the policy, however, it appears that the mobility is increasing instead of decreasing. Besides, it turns out that not always and certainly not simultaneously a high standard public transport connection is realised, jointly with the strong urbanization of the growth centers. Thus the result is an even stronger growth of the car mobility.

- The policy tries to preserve the Green Heart and to keep open the areas that are still rural. But this objective, too, seems hard to realise completely in the very practice. In particular the construction of more expensive housing in the smaller municipalities in the Green Heart can hardly be countered by the public authorities.

- The policy aims at a balanced housing-employment equilibrium, that is to say that not only dwelling production should take place in the growth centers, but also there ought to be an expansion of employment opportunities. In this way large flows of commuters between the larger city and the growth centers, but also there ought to be an expansion of employment opportunities. In this way large flows of commuters between the larger city and the growth center can be avoided. But the realization of this objective seems to be a problem even with the support of financial and non-financial instruments because the public authorities have very few possibilities to direct enterprises in the direction of growth centers.

The advantages and disadvantages of suburbanization

As outlined before, the suburbanization has obviously positive and negative effects.

As a positive effect may be mentioned that in the Netherlands during the sixties and seventies, a large number of dwellings has been completed, also thanks to the dwelling construction in the growth centers. Annually, some

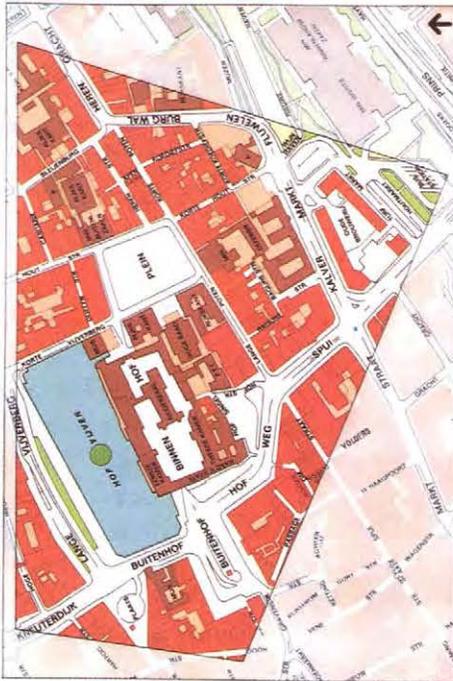
100.000 dwellings are built in the Netherlands, against an overall housing stock of some 3 million dwellings at that time. Besides, dwellings have been realised after which there was clearly great demand and for which there were not elsewhere (in the larger cities) available sufficient building sites in time and at such a large scale

Finally should also be said that thanks to the steering role of the public authorities, the suburbanization has taken place with a reasonable amount of clustering by concentrating in the growth centers.

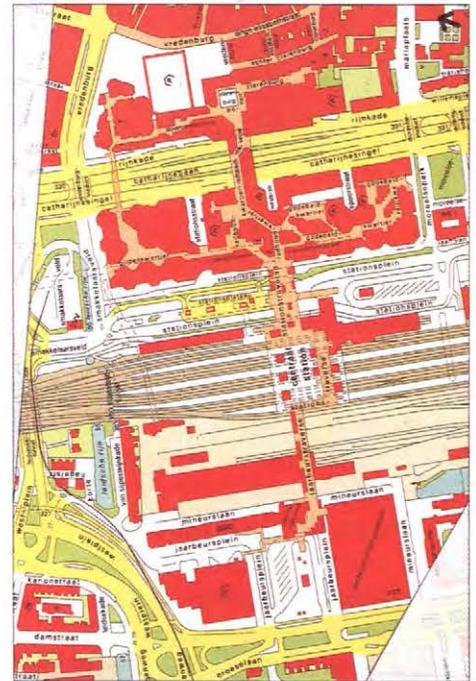
One could mention as the most important negative effect of suburbanization the diminution of the scarce open spaces so that several fields of interest can be damaged, like for instance insufficient space for agriculture, warehouses and recreation. Moreover, the carrying power for urban provisions deteriorates and the population composition and housing stock may get a one-sided character.

Besides, the car mobility is stimulated and the exploitation of public transport becomes more and more expensive with lower construction density in growth centers.

La Haya



Utrecht



A break of the trend in the physical planning policy

Introduction

Thus, at the end of the eighties, the Netherlands Government thought that the time had come for a fundamental "break of the trend" in the policy fields of physical planning, traffic & transport, housing and environment. The time has come to have a comprehensive policy view for up to the year 2015. This view is expressed, in main lines, in the "Umbrella Note" the Fourth Note Physical Planning that is published in 1988. However, the government did not survive; the christian-democrat/liberal Government collapses in 1989 because of the environmental policy to be sharpened; and event unique in this world!!

The Government thereafter, of a christian-democrat/social-democrat tendency goes a little bit further on the road of the Fourth Note and publishes in 1990 the Fourth Note EXTRA, together with some other Notes in the field of traffic/transport and environment.

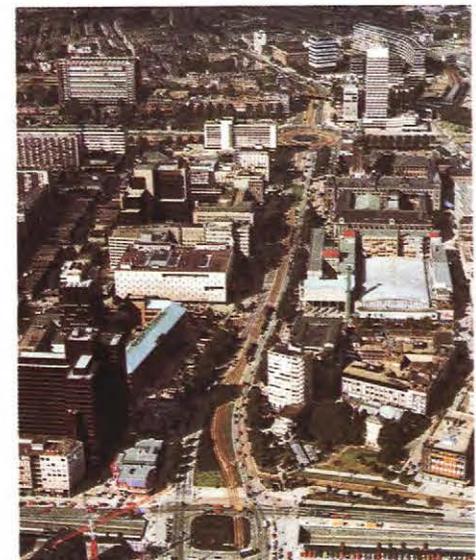
Policy options Fourth Note

In the Fourth Note seven themes are focussed.

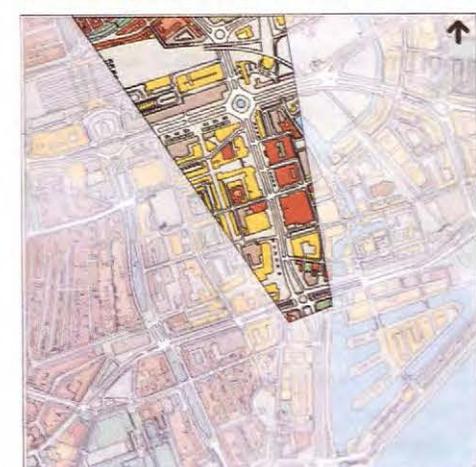
1. Internationalization

This constitutes the centre theme in the Note, on account of "the Europe of 1992". Within the Randstad an international settlement environment of a large

Amsterdam



Rotterdam



Elaboración del concepto verde.



-  Flecha azul.
-  Corredores.
-  Lagos/naturaleza.
-  Zona de terrenos de turba.
-  Lagos/zona de recreo intensivo.
-  Zona costera.
-  Zona acuática.
-  Colinas de Utrecht.
-  Terrenos de turba.
-  Delta.

frente a un parque total de cerca de tres millones en aquel momento. Además, se construyeron más viviendas para las que había claramente una gran demanda y para la cual no había en otra parte (en las grandes ciudades) zonas disponibles suficientes para construir a tiempo y a tan gran escala.

Finalmente podríamos decir que gracias a las directrices seguidas por las autoridades públicas, la suburbanización ha tenido lugar con un razonable grado de agrupamiento por concentración en los centros de crecimiento.

Como efecto negativo más importante de esta suburbanización podemos mencionar la disminución de los escasos espacios abiertos, de tal modo que pueden causarse perjuicios a diversas áreas de interés como por ejemplo, el insuficiente espacio para agricultura, almacenaje y recreo. Además, la capacidad de acogida de equipamientos urbanos se deteriora y la composición de la población y el parque de viviendas pueden adquirir un carácter unilateral.

Junto a ello, con la menor densidad de construcción en los centros de crecimiento, se estimula la movilidad automovilística y la explotación del transporte público se va haciendo cada vez más cara.

Ruptura de la tendencia en la política del planeamiento físico

Introducción

De este modo, al final de la década de los 80, el Gobierno holandés creyó llegado el momento de abordar una "ruptura de la tendencia" fundamental en el campo de las políticas de planeamiento físico, tráfico y transporte, vivienda y medio ambiente. Había llegado el momento de adoptar una visión de política global que abarcase hasta el año 2015. Este punto de vista se encuentra expresado en líneas generales en la "Revisión Paraguas", la Cuarta Directriz sobre Planeamiento Físico que se publicó en 1988. Sin embargo, el Gobierno no sobrevivió: el Gobierno cristiano-demócrata-liberal cayó en 1989 por haber afinado la política medioambiental: un hecho único en el mundo.

El Gobierno siguiente, de tendencia cristiano-demócrata socialdemócrata avanza un poco más por el camino de la Cuarta Directriz y, en 1990, publica la Cuarta Directriz Extraordinaria junto con algunas revisiones más sobre el campo del tráfico/transporte y medio ambiente.

Opciones de política. Cuarta Directriz

La Cuarta Directriz se centra en siete sistemas.

1. Internacionalización

Constituye el tema central de la Directriz con motivo de la Europa de 1992. Dentro de Randstad habría que desarrollar un entorno de implantación internacional de gran ciudad, capaz de competir con otras capitales o metrópolis europeas. La conexión de Holanda con la red de trenes de alta velocidad es una cuestión importante, así como la definición de ejes de transporte para carreteras, ferrocarril y agua y el desarrollo de las regiones fronterizas con Bélgica y Alemania.

2. Visión general de la puesta en práctica

La Directriz debe funcionar, por un lado, como transmisora e incentivadora de ideas y, por otro, como marco para la puesta en práctica de una política concreta. Por ello es necesario que exista

city ought to be developed, able to compete with other European capitals or metropolis. Is of importance the connection of the Netherlands with the network of high speed trains; the discernment of the transport axes for road, rail and water and the development of the regions bordering Belgium and Germany.

2. In view of the implementation

The Note is to function as carrier and incentive of ideas on the one hand and as a framework for concrete policy implementation on the other. It is thereby necessary that be available financial and non-financial instruments of support, with the emphasis laid on a functional cooperation between the national government, the provincial authorities and the municipalities.

3. The market orientation

The emphasis is put on the use of the strong items or elements for the sake of an as good as possible economic development. One of the elements is the designation of the so-called "urban centers" that is to say cities that fulfill a center function for the region and that possess an (inter) national economic potentiality. Within the Randstad, the cities of Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht have been designated as "urban center". Besides, Public/Private Partnership (PPS) is stimulated, for instance for projects of restructuring the inner city and for projects of infrastructure. Attractive residential environments are to be realised, amongst other things by means of the PPS. But the responsibility of the national Government lies in particular with the housing of the lower income groups.

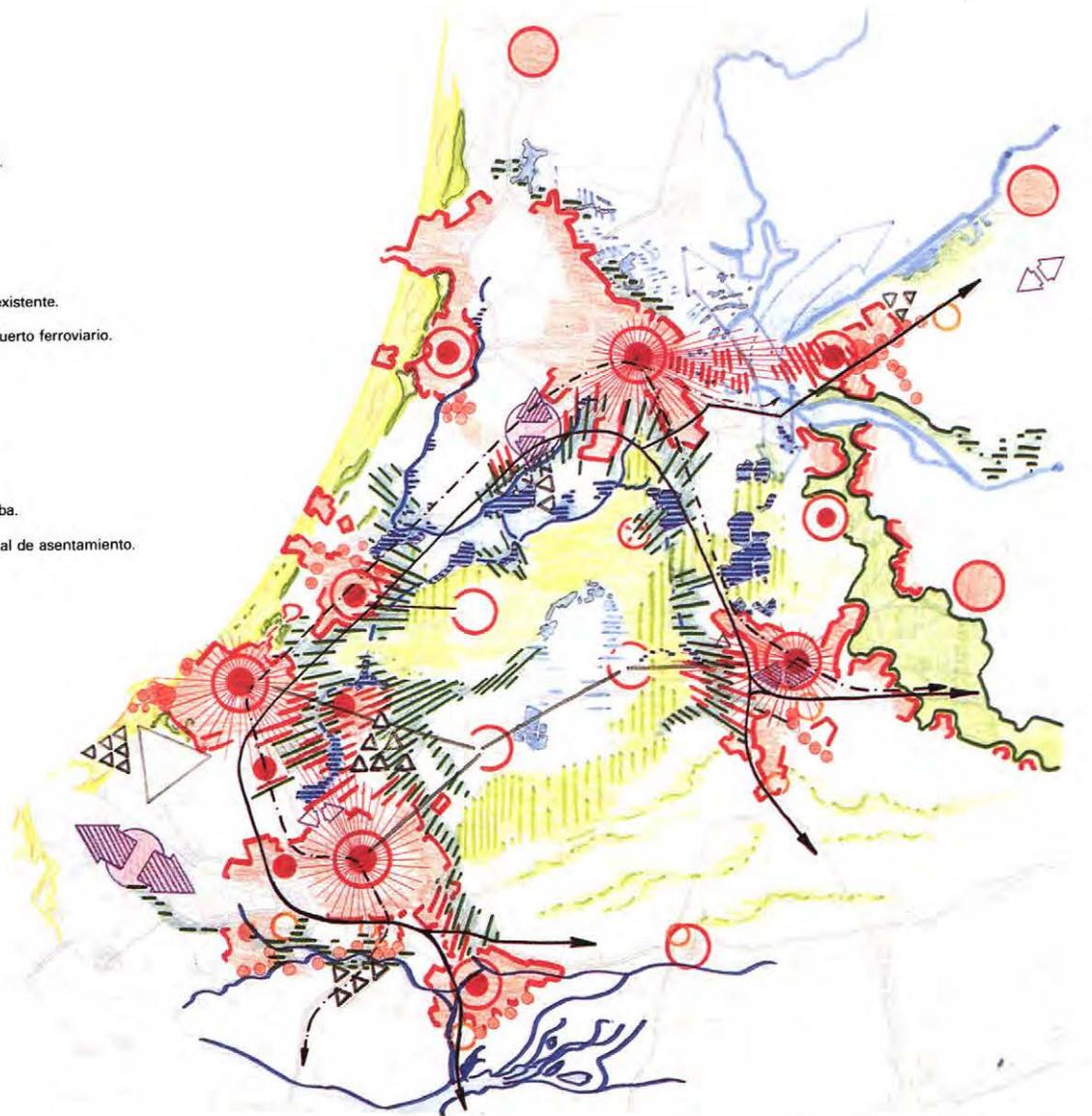
4. The environment

The environmental policy imposes bring requirements on spatial developments: for instance, legal stipulations on industrial hindrance, noise hindrance and land quality protection determine the physical planning policy. In this respect, the Government departs from a comprehensive, region oriented approach, intended for handling carefully raw material, energy and waste.

5. The public transport

In order to strengthen the public

-  Polo del Randstad.
-  Núcleos urbanos regionales.
-  Núcleos urbanos.
-  Núcleos de la zona de transición periférica.
-  Núcleos regionales del corazón verde.
-  Ordenación del borde interior.
-  Ordenación del borde exterior.
-  Consolidación-densificación del contorno existente.
-  Puerto principal de accesos al Randstad/puerto ferroviario.
-  Aeropuerto regional.
-  Transporte/distribución/almacenaje.
-  Complejo de horticultura de invernaderos.
-  Lagos/recreo/bosques.
-  Lagos/naturaleza/área de terrenos de turba.
-  Núcleo principal de transporte con potencial de asentamiento.
-  Ejes principales de transporte.



Concepto urbano para la Randstad.

transport, one stimulates and advocates a location policy of concentrating employment sites and provisions or facilities along public transport centers. Moreover, new and large sites for dwelling construction are situated in such a way as to guarantee a good connection with the main lines of public transport of the urban agglomeration.

6. The rural area or country side

To preserve and enhance the rural areas, one departs from regional zoning, and rules are provided for three forms of structure policy, viz "active preservation", "active adjustment" and "active renewal".

7. The simplification of the planning system

The State policy, laid down in twelve separate Structure Schemes (from pipelines to sea harbors), is henceforth integrated in a number of main notes, like the ones for Physical Planning, Traffic & Transport and Environment.

The Fourth Note EXTRA, a sharpening of the Fourth Note

The plan for the Randstad must be based on a thorough analysis of the growth and the functional and spatial structure of the Randstad. Historical developments show a clear relationship between the functions of agriculture, traffic, transport and urbanization, which resulted into an urban ring around a green heart.

The immediate vicinity of green open space, the large diversity of urban environments and the high density of infrastructure are, all of them, aspects of the quality of the Randstad as locational environment for many functions.

This pattern, however, is under threat: increasing transport and communication possibilities, together with an increasing economic interweaving of urban and rural areas, produces a more complex spatial pattern.

In the policy intentions for the Fourth Note Extra, the following policy options that constitute a sharpening and supplement of the Fourth Note in the field of mobility and urbanization, rural areas and livability, are outlined (see chart 4):

disponibilidad de instrumentos de apoyo financieros y no financieros, haciéndose hincapié en una colaboración funcional entre el gobierno central, las autoridades provinciales y los municipios.

3. Orientación de mercado

Se hace hincapié en la utilización de factores o elementos fuertes por mor de un desarrollo económico todo lo bueno que sea posible. Uno de los elementos es la designación de los llamados "centros urbanos", es decir, ciudades que cumplen una función central en la región y que poseen un potencial económico (inter)nacional. Dentro de Randstad, las ciudades de Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrech han sido designadas como "centro urbano". Además, se estimula la Asociación Público/Privada (APP), por ejemplo para proyectos de reestructuración del centro urbano y para proyectos de infraestructura. Los entornos residenciales atractivos deberán realizarse por medio de la APP entre otros. Pero la responsabilidad del Gobierno nacional se centra más concretamente en la vivienda para grupos de menor nivel de renta.

4. Entorno

La política medioambiental impone exigencias marginales a los desarrollos espaciales: por ejemplo, las disposiciones legales sobre industrias nocivas y protección global del territorio, determinan la política de planeamiento físico. A este respecto, el Gobierno parte un enfoque global y orientado hacia la región cuyo objetivo es gestionar cuidadosamente las materias primas, la energía y los residuos.

5. Transporte público

Para reforzar el transporte público se estimula y aboga por una política de localización consistente en concentrar emplazamientos de trabajo y equipamientos o instalaciones en torno a los centros de transporte público. Más aún, se sitúan emplazamientos nuevos y amplios para la construcción de viviendas de tal modo que quede garantizado un buen enlace con las principales líneas de transporte público de la aglomeración urbana.

6. El área rural o el campo

Para conservar y mejorar las áreas rurales se parte de la zonificación regional y se dan normas para tres formas de política estructural, como son, la "conservación activa", el "ajuste activo" y la "renovación activa".

7. Simplificación del sistema de planeamiento

La política estatal, fijada en doce Esquemas Estructurales distintos (que abarcan desde los conductos hasta los puertos marítimos) se verá integrada en adelante por cierto número de directrices principales, como las relativas al Planeamiento Físico, al Tráfico y Transporte y al Medio Ambiente.

La Cuarta Directriz extraordinaria, un afinamiento de la Cuarta Directriz

El Plan para el Randstad debe basarse en un completo análisis del crecimiento y de la estructura funcional y espacial del Randstad. Los acontecimientos históricos revelan una clara relación entre las funciones de la agricultura, el tráfico, el transporte y la urbanización, que ha dado como resultado un anillo urbano en torno a un corazón verde.

La vecindad inmediata de un espacio verde abierto, la amplia diversidad de entornos urbanos y la alta densidad de infraestructura son todos ellos aspectos de la calidad de Randstad en tanto que entorno de ubicación para muchas funciones. Este esquema, no obstante, se encuentra amenazado: las crecientes posibilidades del transporte y comunicación, junto con una progresiva interrelación económica entre las áreas urbanas y rurales, crean un esquema espacial más complejo. En los proyectos de política para la Cuarta Directriz extraordinaria se esbozan las siguientes opciones de política que constituyen un relanzamiento y un complemento de la Cuarta Directriz en el campo de la movilidad y la urbanización, las áreas rurales y la habitabilidad.

- En primer lugar, en el ámbito nacional la cuestión más importante es la concentración en Randstad o la distribución por Holanda en su conjunto.

Los desarrollos reales y las ubicaciones de firmas, han devaluado las motivaciones para una política de dispersión. Desde el punto de vista del reforzamiento de la situación económica de Holanda y de Randstad en una Europa abierta, existen en la actualidad más argumentos y motivos para permitir un desarrollo más concentrado en el corazón económico de Holanda. Por consiguiente, no habrá política de dispersión.

- En segundo lugar, en el ámbito de Randstad, la cuestión principal en el tema de la vivienda y el empleo es la intensificación de la expansión hacia el interior del "Anillo" (utilizando las posibilidades del Corazón Verde) o la expansión hacia el exterior (utilizando las posibilidades del borde exterior de Randstad). Para impedir la creciente movilidad automovilística y los perjuicios del medio ambiente, el plan opta claramente por un desarrollo en el Anillo. Por consiguiente: *no habrá radiación hacia el exterior ni hacia el interior (desarrollo espacial respectivamente hacia afuera y hacia adentro), sino una intensificación del desarrollo espacial del "Anillo", que conecta las cuatro grandes ciudades.*

- En tercer lugar, en el ámbito urbano, la cuestión principal es si el principio orientador viene constituido por la vecindad o la accesibilidad. Para restringir la movilidad automovilística y promocionar el transporte público deberá darse preferencia al principio de proximidad sobre el de accesibilidad. Por consiguiente, *se prefiere la proximidad a la accesibilidad.*

- El reforzamiento de los grandes puertos económicos de Amsterdam/Schiphol y Rotterdam/puerto.

- El reforzamiento de la calidad espacial de la vivienda, el empleo y los equipamientos/servicios.

- Un mejor acceso respecto de los desarrollos de la Europa Oriental (comercio y transporte).

En 1990 Holanda tenía unos 15 millones de habitantes; esto significa, con un índice medio de ocupación de 2,6, un parque de viviendas de 5,8 millones de unidades.

El Gobierno central asume que entre 1995 y 2015 habrán de construirse 635.000 viviendas en toda Holanda, especialmente sobre la base de una mayor individualización y una mayor entrada de inmigrantes extranjeros.

- Firstly, at national level the main question is the concentration in the Randstad on the distribution over the Netherlands as a whole.

The actual developments and those of the location of firms, devalued the motivation for a dispersal policy. There are now, from the viewpoint of strengthening the economic position of the Netherlands and of the Randstad in an open Europe, more arguments and motives to allow there a more concentrated development in the economic heart of the Netherlands. Consequently no policy of dispersal.

- Secondly, at Randstad level the main question in the matter of housing and employment, is the intensification on the "Ring" inward expansion (utilising the possibilities of the Green Heart) or outward expansion (utilising the possibilities on the outer edge of the Randstad). In order to prevent an increasing car mobility and damage to the environment as well, the plan clearly opts for a development on the Ring. Consequently: no outward radiation and no inward radiation (outside respectively inside oriented spatial development) but an intensification of the spatial development on the "Ring" that connects the four large cities.

- Thirdly, at the urban level, the main question is whether vicinity or accessibility is the guiding principle. To restrain car mobility and to promote public transport, the principle of proximity is to be preferred to accessibility. Consequently: proximity is preferred to accessibility.

- The strengthening of the economic mainports Amsterdam/Schiphol and Rotterdam/harbour.

- The strengthening of the spatial quality of housing, employment and provisions/facilities.

- A better run in connection with developments in Eastern Europe (trade and transport)

The Netherlands has, in 1990, some 15 million inhabitants; this means, with an average occupation quota of 2,6, a housing stock of 5,8 million dwellings.

The national Government assumes that between 1995 and 2015, 835.000 dwellings have to be built in the whole of the Netherlands, in particular on the basis of a further individualization and a further influx of foreign migrants.

This means for the provinces of the Randstad an addition of almost 500.000 dwellings in this period of time, as well as an addition of approximately 600.000 employment opportunities. The overall Netherlands population will increase to 17 million inhabitants, and not to 21 million as was presumed during the sixties. Yet, in spite of this decrease, the problems of finding appropriate locations have not diminished at all on account of the greater space impact for housing, employment and recreation per inhabitant.

For the period after the year 2005, a

number of urbanization options are kept open.

For the period 1995-2005, a number of locations for dwelling construction, in both existing urban areas (via restructuring and higher density) and development areas, that meet these policy options are proposed, jointly with a number of high quality public transport connections to be realised.

This concerns, in broad lines, for the four large cities in the Randstad, inter alia, the location option for 210.000 dwellings and 200.000 employment opportunities, and the construction of high standard public transport connections of the urban conglomerations with the locations for housing, employment and provisions. For carrying out this policy, the national Government makes available, in principle and for the whole of the country, the amount of f 1.8 billion for dwelling construction locations and of f 2 billion for infrastructure connections.

It is envisaged that in the Government decision of the Fourth Note Extra of mid-1990 a final option for the period after the year 2005 is presented, and thereafter, Parliament has to express its judgement on the Fourth Note.

Conclusion

The Netherlands is on the way to the 21st century; the Netherlands Government, by means of —inter alia— the instrument of physical planning, has presented a policy intention in which the most recent problems of physical planning are outlined in a comprehensive way. Policy statements are given in a mutual cohesion of housing, employment, provisions, infrastructure and environmental management.

During the forthcoming period, the Government will elaborate actions to realise this policy. Most vital to this end is the administration renewal between State, provinces and municipalities: the lower authorities become partly responsible for the regional and local management of the space. The use of scarce public means required and their repartition over the various parts of the country are subject of further consultations.

But one thing is quite clear: The Randstad is the area within which the problems of administrative renewal and the distribution of the scarce financial means will the most acute. Until far in the 21st century.

Vista del centro comercial de Rotterdam.



Para las provincias de Randstad esto significa un aumento de casi 500.000 viviendas durante dicho período, así como un aumento de aproximadamente 600.000 puestos de trabajo. La población total de Holanda crecerá hasta 17 millones de habitantes y no hasta 21 millones, como se suponía en la década de 1960. Sin embargo, a pesar de esta disminución, el problema de encontrar ubicaciones adecuadas no ha disminuido en absoluto debido al mayor impacto espacial para vivienda, empleo y ocio por habitante.

Para el período posterior al año 2025, se mantienen abiertas cierto número de opciones de urbanización.

Para el período 1995-2005 se propone cierto número de ubicaciones para construcción de viviendas, tanto en áreas urbanas existentes (por medio de una reestructuración y una mayor densidad) como en áreas de desarrollo, que cumplen estas opciones de política, junto con la realización de un número de conexiones de transporte público de alta calidad.

En líneas generales esto afecta, en lo que se refiere a las cuatro grandes ciudades de Randstad, entre otras cosas a la opción de ubicación de 210.000 viviendas y 200.000 puestos de trabajo y a la construcción de conexiones de transporte público de alto nivel entre las aglomeraciones urbanas y las ubicaciones para vivienda, empleo y servicios. Para llevar a cabo esta política, el Gobierno central aporta, en principio y para todo el país, la suma de 1,8 billones de florines para urbanización de terrenos destinados a la construcción de viviendas y de 2 billones de florines para conexiones de infraestructura.

Se prevé que en la decisión gubernamental sobre la Cuarta Directriz extraordinaria de mediados de 1990 se presente una opción definitiva para el período posterior al año 2005; después, el Parlamento deberá expresar su juicio sobre la Cuarta Directriz.

Conclusión

Holanda avanza hacia el siglo XXI: el Gobierno holandés, con el instrumento del planeamiento físico —entre otros— ha presentado un proyecto político donde se esbozan de manera global los problemas más recientes del planeamiento físico. La fijación de políticas se hace estableciendo una cohesión mutua entre la vivienda, el empleo, los servicios, la infraestructura y la administración del medio ambiente.

Durante el período que se avecina, el Gobierno acometerá acciones para llevar a cabo esta política. A este respecto es fundamental la renovación administrativa entre el Estado, las provincias y los municipios: las autoridades menores se hacen parcialmente responsables de las administraciones regional y local del espacio. La utilización de unos escasos recursos públicos necesarios y su distribución entre las diversas partes del país son objeto de consultas adicionales. Pero una cosa está clara: Randstad es el área donde los problemas de renovación administrativa y de distribución de los escasos medios financieros serán más agudos. Hasta muy avanzado el siglo XXI.



"The Pier" en Scheveningen.

De K. de Jong

47

*Dirección de Ubicaciones de Construcción,
Renovación Urbana y Medio Ambiente
Ministerio de la Vivienda, Planeamiento Físico y Medio Ambiente.
Holanda.*