

7
A.

27/3/95

Nieuw gevecht om de ruimte

door FRISO DE ZEEUW

Het debat over de ruimtelijke ordening van Nederland concentreert zich momenteel op het tekort aan ruimte in de randstad met haar lonkende open Groene Hart. Zo ging prof. A.P. Buur, directeur van het Economisch Instituut voor de Bouwrijverheid, er in Het Parool van 31 januari van uit dat er toch aan het Groene Hart geknabbeld zal worden, en vroeg hij zich af of dat dan niet beter met beleid kan gebeuren.

Deze vraag is relevant, maar volgens de randstadprovincies is er veel meer aan de hand. Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland hebben recent onderzoek gedaan naar de toestand van de randstad. Daaruit blijkt dat een aantal belangrijke keuzen aan de orde is, die verder gaan dan het al of niet beschikbaar stellen van ruimte. Een kwantitatief tekort aan ruimte voor stedelijke ontwikkelingen kan belangrijke kwalitatieve gevolgen hebben. Gaat de randstad internationaal gezien steeds meer lijken op een 'echte' metropool, met verdergaande segregatie en suburbanisatie, of proberen we een aantal specifieke sociale en ruimtelijke kwaliteiten van de Nederlandse steden te behouden?

De rol die de overheid speelt bij verdeling en beheer van de ruimte, is daarbij nadrukkelijk aan de orde. Ik ben vóór een duidelijke, maar selectieve rol voor de overheid. Het aantal procedures is de uit de hand gelopen; daar moet nodig de bezem doorheen.

We moeten wat doen aan de gewoonte problemen op te lossen door steeds nieuwe plannen te maken en nieuwe nota's op te stellen, zonder aan de uitvoering van de vorige toe te komen. Er moet een betere coördinatie

De vraag naar ruimte in de randstad moet binnen de randstad worden opgelost, meent Friso de Zeeuw (PvdA), gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor ruimtelijke ordening. Locaties in de steden kunnen nog veel beter worden benut. Daarnaast moet alleen bouw worden toegestaan waar het gebied landschappelijk van minder waarde is.

komen tussen de betrokken overheden en de verschillende beleidssectoren. Algehele, ongerichte deregulering gaat echter te ver, juist omwille van de leefbaarheid en de individuele vrijheid.

De ruimtelijke inrichting van Nederland, in het bijzonder van de randstad heeft belangrijke kwaliteiten: de korte afstand tussen werk en wonen, het landschap, de ruimte voor recreatie nabij de steden, de vermenigving van goedkope en duurdere woningen in regio, stad en wijk. Om die kwaliteiten voor iedereen bereikbaar te houden, is het noodzakelijk dat de overheid stuurt. Rijk- (stads)provincies en gemeenten kunnen geen van alle afzonderlijk de vraagstukken van de randstad oplossen. Samenwerking is dus nodig - evenals een draagvlak voor het beleid in de samenleving.

Ongeremde ontwikkeling

Ik pleit ervoor de problemen van de randstad zoveel mogelijk binnen de randstad op te lossen. Dat is het beste middel tegen een ongeremde ontwikkeling van het autoverkeer, tegen afkalving van het draagvlak voor grootschalige voorzieningen en tegen sociale segregatie.

Voor de lange termijn kijkt het rijk nu reeds met een schreef oog naar een veel groter gebied om de ruimtelijke knelpunten op te lossen: de 'stedenring' Centraal-Nederland. Die omvat

het hele gebied van de randstad, Arnhem, Nijmegen, Eindhoven en Breda. Nog afgezien van de vraag of provincies als Gelderland en Noord-Brabant wel bereid zijn te voorzien in de vraag naar ruimte van de randstad, is deze oplossing op dit moment toch een stap te ver.

De behoefte aan ruimte wordt te snel vertaald in de behoefte aan nieuwe locaties voor woningbouw. Men moet ook proberen binnen de randstad oplossingen te vinden door de uitdijende claims op ruimte terug te dringen. In de randstad moeten niet alle mogelijke functies die ruimte vergen behouden blijven.

De gedeputeerden van de noordelijke provincies hebben een discussie aangezwengeld om in het noorden van het land plaats te bieden aan dergelijke functies. Dat spreekt mij aan. In de randstad hebben wij reeds onderzoek welke behoefte aan ruimte de glas-touw en de bollenteelt hebben. Er blijkt perspectief te zijn voor vestiging in Noord-Nederland. Maar de gehechtheid aan de nabijheid van het Westland en Aalsmeer veroorzaakt nog politieke weerstand.

Het ontwikkelingsmodel van de compacte stad heeft op onderdelen bijstelling, maar levert een wezenlijke bijdrage aan het beheersen van het ruimtebeslag. Compact bouwen in de steden wordt nu vaak belemmerd door milieutechnische normen, die weinig

rekening houden met specifieke stedelijke situaties.

In stedelijke gebieden moet afgeweken kunnen worden van rigide eisen wat betreft verkeerslawaaï en bodemsanering. Verplichte bodemsanering leidt tot een sterke stijging van de bouwkosten, terwijl het feitelijke nut, vooral op kleinere locaties, vaak gering is. Ook is het belangrijk de bestaande stedelijke ruimte beter te benutten en de voorraad aan gebouwen beter te beheren. Daarbij moet creatief worden gekeken naar mogelijkheden van reconstructie van bestaande bedrijventerreinen en woonbuurten.

Uiteraard maakt dat de aanwinning van nieuwe locaties voor wonen en werken niet overbodig. Het gaat mij om een aanpak die zich niet beperkt tot het stupide 'pijltjes gooien' op een reeks nieuwe bouwlocaties.

Meer suburbanisatie

Bij dit alles blijft het van belang weerstand te bieden aan de altijd aanhoudende druk op kleine, aantrekkelijk in het groen gelegen gemeenten om uit te breiden. Dat leidt alleen maar tot meer suburbanisatie.

Het Groene Hart is mij heilig, maar niet elke grasspriet. Voor de aanpak van het vraagstuk onderscheid ik een aantal onderdelen. Ten eerste moet meer worden geïnvesteerd in groene projecten en de ecologische structuur, zodat de 'natuurlijke' weerbaarheid verbetert. Een voorbeeld is het (net buiten het Groene Hart gelegen) Noordhollandse plan voor de inrichting van een strategisch groenproject in de westelijke Haarlemmeer.

Ten tweede moet bij een restrictief beleid voor woningbouw en bedrijfsontwikkeling worden afgewogen in



FOTO MAARTEN HARTMAN
Groene Hart: longen van randstad.

welke landschappelijk en natuurlijk minder waardevolle delen verstedelijking wel mogelijk is. Het gebruik om bij alle woonkernen op grond van de lokale behoefte steeds maar nieuwe uitbreidingen toe te laten, mag dus niet worden voortgezet.

Er mogen alleen gerichte ingrepen komen, waarbij een gunstige ligging ten opzichte van openbaar-vervoerbindingen een randvoorwaarde is. Een voorbeeld is de ontwikkeling van een bouwlocatie voor het Leidse stadsge-west (als het marinevliegveld Valkenburg niet beschikbaar komt).

Een dergelijke ontwikkeling moet geld opleveren om de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het hele gebied te versterken. Zo kan de functie van het Groene Hart als 'de longen' van de randstad juist worden versterkt.