

Een Viagrabil voor de ruimtelijke ordening?

Met Tineke Netelenbos op Verkeer en Waterstaat en Jan Pronk op VROM heeft de PvdA sleutelposities in handen bij het inrichten van de openbare ruimte in Nederland. Ambitieuze plannen en nota's genoeg: een houtskool-schets met corridors, de vierde nota water, de vijfde nota ruimtelijke ordening, de zoveelste structuurnota verkeer en vervoer. En toch is er aardig wat onvrede in de PvdA, zo bleek op de Dag van het Westen die het Centrum voor Lokaal Bestuur op de laatste dag van oktober hield in Haarlem. Een verslag.

Friso de Zeeuw, directeur nieuwe markten van het Bouwfonds, kreeg met zijn gesproken column in Haarlem de lachers op zijn hand, maar zijn boodschap was wel degelijk serieus: er wordt wat afgeknoeid bij de inrichting van ons landje. "Het wemelt van de vage begrippen in de ruimtelijke ordening. Net als bij de bestuurlijke organisatie is het voor 80% praten en maar voor 20% doen. Neem zo'n A-4 corridor. Die wordt ons door de werkgeversorganisatie VNO/NCW, de VVD, de bouwers van het AVBB en stedenbouwkundige Riek Bakker gepresenteerd als een nieuw geloof. Een soort Viagrabil voor de ruimtelijke ordening. Maar in feite is het nep. Hoogstens kun je zeggen dat het ook niet echt schadelijk is." De nieuwbouw op de Vinexlocaties deugt volgens de Bouwfonds-directeur ook niet. "Er dreigt een enorme overmaat aan nieuwbouw. De kwaliteit daarvan is een terecht discussiepunt. Bouwproces en bouwsector zijn oerconservatief, niet consumentgericht. Hoogstens mag je als bewoner kiezen tussen twee of drie tegeltjes."

In het landelijk gebied gebeurt er volgens De Zeeuw al evenmin veel om trots op te zijn. "Er wordt teveel gekletst, de plattelandsontwikkeling schiet niet op. We zitten veel te veel te priegelen. Er wordt geknokt over 1 centimeter peilverlaging, er zijn wel 170 subsidieregelingen en er is sprake van een veel te hoge ambtelijke dichtheid. Met de agrarische sector gaan we te omzichtig om, een beetje meer stevigheid zou van mij wel mogen. Dus a.u.b. geen gedeputeerden die bij een boer koffie gaan drinken om grond te verwerven. Nodig is een op uitvoering gerichte samenwerking tus-



sen publiek en privaat, aanpassing van de Landinrichtingswet en invoering van een provinciaal grondbedrijf."

"En met deze constateringenvandaag is er weer ruimte voor morgen", zo besloot De Zeeuw zijn boutade, die door de 125 aanwezige PvdA-bestuurders in het zaaltje van het hotel/restaurant Die Raecckse met applaus werd afgesloten.

Nieuwe keuzes

Willem Salet, hoogleeraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam, beet op de CLB-bijeenkomst het spits af met een inleiding over 'nieuwe keuzes bij het inrichten van de Randstad'. Hij ging vooral in op de wegenstructuur. Volgens Salet kent onze hoofdwegenstructuur (in tegenstelling tot de spoorverbindingen) geen duidelijke hiërarchie, wat bijdraagt aan de vergruizing van de ruimtelijke ordening. "Door de fragmentatie van het hoofdwegen-net kunnen bedrijven zich overal vestigen. Er is dan ook weinig verschil tussen toplocaties en gewone locaties. Ook is van echte corridors geen sprake. Bovendien kruist het lokale verkeer voortdurend het interlokale verkeer. Veel doorgaande wegen zijn in stedelijke gebieden komen te liggen. Gevolg: de economie van de Randstad kan minder hard groeien dan die in de rest van Nederland." Salets remedie: zorg voor hiërarchie in het wegensysteem, bevorder gescheiden gebruik van wegen, maak op

hoofdwegen weinig op- en afritten, bevorder selectieve bereikbaarheid. Tegelijkertijd moet de afstand tussen de noord- en zuidvleugel van de Randstad worden verkleind door snellere verbindingen, waardoor het woonmilieu in stedelijke gebieden kan verbeteren.

Na het betoog van Salet discussieerden onder leiding van de Haarlemse PvdA'er Maarten Divendal de wethouders Duco Stadig (Amsterdam) en Jan Haverkort (Haarlem), Piet Oudega (oud-wethouder Zaanstad, nu werkzaam bij Regio Randstad) en Kamerlid Peter van Heemst over de inrichting van de Randstad, infrastructuur en woningbouw. Stadig onderstreepte het belang van sterke steden met een gezonde economische basis. Verheugend is volgens hem dat het kabinet in het regeerakkoord 'Stedenland plus' heeft omarmd als scenario voor de ruimtelijke ordening. Hij verklaarde zich tegen het bouwen in het Groene Hart. "Maar we moeten er wel voor zorgen dat mensen uit de stedelijke gebieden snel in dat Groene Hart kunnen komen." Bouwactiviteiten

Friso de Zeeuw (foto links): "Het wemelt van de vage begrippen in de ruimtelijke ordening."
Onder: Tineke Netelenbos in debat met de zaal. Foto's Jan Lankveld

moeten volgens de Amsterdamse wethouder "zolang als dat kan in en bij de steden worden geconcentreerd." Voor de hoofdstad betekent dat onder meer systematisch verdichten.

Ook Haarlem kiest voor gericht verdichten. "We moeten geen woonwijken plemen in de groengebieden rond de stad," aldus wethouder Jan Haverkort. Intussen blijft de Vinx-ontwikkeling in de Haarlemmermeer voor sommige wijken in Haarlem niet zonder gevolgen. Zo trekken veel mensen weg uit Schalkwijk, waardoor deze wijk een eenzijdige sociale samenstelling krijgt. Tot op zekere hoogte is dat acceptabel, vindt de Haarlemse wethouder. "Als er een zekere concentratie van lage inkomensgroepen is, vind ik dat niet zo erg. Tegelijkertijd moeten we er als stad wel voor zorgen dat we de boel bij elkaar houden." Piet Oudega constateerde dat "we zeggen dat er in het Groene Hart niet moet worden gebouwd, maar dat het in de praktijk wel gebeurt, sluipend en zachtjes." De organisatie die hij vertegenwoordigt, Regio Randstad, is vooral gericht op afstemming tussen de Randstadprovincies, niet zozeer op de inhoud van het beleid. Voor Regio Randstad komt er een hoop werk aan. "Als ik kijk naar de hoeveelheid nota's over ruimtelijke ordening die we tegemoet kunnen zien, lijkt het wel of de tijden van het kabinet-Den Uyl herleven".

Kamerlid Peter van Heemst noemde het "een ongelooflijke stap vooruit dat we de agenda van de ruimtelijke ordening weer gaan beheren. Maar het debat moet wel worden gedisciplineerd. Er moet naar selectiviteit worden gezocht, bij voorbeeld door bevordering van milieuvriendelijk vervoer."

Noorden spekkoper

Tineke Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, vertelde voor welk dilemma zij staat: er ligt een peperduur infrastructuurwenspakket van 100 miljard gulden en er is 'maar' 67 miljard beschikbaar. Dus moeten er scherpe keuzes worden gemaakt. Paars 2 geeft daarbij voorrang aan openbaar vervoer, o.a. light rail projecten. De bewindsvrouw onderstreepte dat meer samenwerking tussen de verschillende overheden geboden is. "De neuzen moeten dezelfde kant uit. Dat vraagt veel van de overheden, het grijpt diep in de bestuurlijke ziel, maar het moet wel gebeuren." Het beleid zal ook meer regionaal moeten worden ingevuld. Volgens Netelenbos komen de regio's absoluut niets tekort. "Het Noorden is spekkoper, daar wordt alles gerealiseerd wat was afgesproken."



De uitspraak dat de regio's dik tevreden mogen zijn, leverde nogal wat commentaar op in het ronde-tafelgesprek dat na de toespraak van Netelenbos volgde. Zo meende Truida Jonkman, wethouder van Lelystad, dat het kabinet nog te veel kijkt naar de Randstad. "De infrastructuur en het voorzieningenniveau in Flevoland blijven achter. De mensen zijn hier aangewezen op één spoorlijntje en een asfaltweg. De N-50 is opnieuw uitgesteld, zoiets tast de betrouwbaarheid van de overheid aan." Marijke van Schendelen, planologe aan de Universiteit van Amsterdam en Statenlid in Noord-Holland, zei zeer tevreden te zijn met de eerste stappen van Paars 2 op het gebied van mobiliteit. "Het is sociaal, emancipatorisch en doelmatig. Ik ben blij dat het kabinet zich concentreert op het openbaar vervoer, en niet op de wegen zoals Salet doet. Wel bekijkt het kabinet het openbaar vervoer te veel vanuit stedelijk niveau, terwijl de ontwikkelingen al lang veel meer regionaal zijn. Innovatie in het openbaar vervoer? Zorg eerst maar eens dat de tram gewoon goed rijdt in plaats van met allerlei nieuwe speeltjes op departementen bezig te zijn." Een opmerking die door de zaal met applaus werd beantwoord.

Schoenendozen

Chris Zydeveld, voorzitter van Milieudéfensie, noemde "iedere verschuiving naar openbaar vervoer goed, we zijn op de

goede weg met het doorprikken van de file-ballon." Zeer kritisch was hij over het toenemend aantal 'zichtlocaties' van bedrijven langs de snelwegen. Al die platte schoenendozen zijn hem een doorn in het oog. "Die verpannekoekisering van Nederland moet stoppen. Net als het Vinx-beleid, dat leidt tot verdere verautomobilisering van Nederland."

Frank Poppe, voorzitter van de Zuid-Hollandse PvdA-Staténfractie, toonde zich "redelijk tevreden" met de keuzes van het kabinet, maar signaleerde wel dat het regionale railvervoer nog erg tekort schiet. "Ik vind het uitstekend dat Netelenbos de regio's zelf meer wil laten uitvoeren, maar geef ze daar dan ook het geld voor."

De klok wees intussen bijna 13.00 uur. Snel een broodje, en dan door naar het Haarlemse Concertgebouw, waar het de hele middag ging over een ander hot item op het gebied van de infrastructuur: Schiphol. Maar over dat debat bent u via de landelijke media al uitvoerig geïnformeerd.

Jan de Roos