

Revolutionair bouw- en verkeersplan voor de noordvleugel van de Randstad

Onlangs hebben de bestuurders van negenentwintig gemeenten en twee provincies in het noordelijk deel van de Randstad een akkoord gesloten over de bouw van 120.000 woningen in de periode 2010-2030, in relatie tot infrastructuur en bereikbaarheid.

De visie die de Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft aanbevolen in zijn advies 'Bewust Mobiel, Beter Bereikbaar' is in dit akkoord goed terug te vinden.

Het gaat om een gigantische opgave die in drie opzichten revolutionair is te noemen. In de eerste plaats zijn de lokale bestuurders – van uiteenlopende politieke pluimage – er zelf uitgekomen, zonder dat er een plan van de rijksoverheid is dat alleen nog maar uitgewerkt moest worden.

Daarbij heeft men niet de weg gevolgd van 'de verdelende rechtvaardigheid', dus overall een beetje bouwen. Nee, de bestuurders leggen het zwaartepunt op de binnenstedelijke taakstelling (Amsterdam: 50.000 woningen), op Almere (45.000) en op de Haarlemmermeer en de Bollenstreek (29.000).

De keuze voor Haarlemmermeer/Bollenstreek is ingegeven door nabijheid van de bedrijvigheid, zoals het Schiphol-complex. Voor het eerst wordt expliciet de beschikbaarheid van infrastructuur over de weg en met openbaar vervoer heel uitdrukkelijk als uitgangspunt voor de ruimtelijke planning gehanteerd. Bij een eerdere poging om bouwlocaties voor de toekomst te vinden was men zich rot geschrokken van de gevolgen voor het verkeer, in een gebied waar het al erg druk is. Daarom is het accent verschoven naar de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere.

Onvoldoende

Alleen slimme benutting van de bestaande infrastructuur is echter volstrekt onvoldoende voor het nieuwe bouwprogramma.

De kosten van de nieuwe infrastructuur kunnen oplopen tot 15 miljard euro in de periode van 2010 tot 2030. Een giga-bedrag waarbij een grootste kostenpost wordt gevormd door verbetering van de verbinding tussen Almere en Amsterdam. Een koppijn-project vanwege de kwetsbare groene, blauwe en stedelijke gebieden

waardoor die verbindingen moeten lopen.

Terecht spreekt de regio hier de rijksoverheid op aan en vraagt zij om tijdig de besluitvorming te starten, gezien de lange voorbereidings- en proceduredtijden.

Dreigend stelt men: "Als het kabinet hiertoe niet bereid is, zal de noordvleugel haar noodzakelijke taakstelling om ruimte te bieden aan economische ontwikkeling moeten herzien, omdat deze dan onuitvoerbaar is." Maar ze voegen er iets nieuws aan toe. De regio ziet een vorm van beprijzen (betalen per gereden kilometer) als onvermijdelijk om de capaciteit van de drukste wegen beter te benutten. De bestuurders willen een of meer pilotprojecten starten, op de uitdrukkelijke voorwaarde dat ba-

ten geïnvesteerd zullen worden in verbetering van de bereikbaarheid in regio zelf. Deze belangrijke voorwaarde sluit aan bij het advies dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

Moedig

Minister Karla Peijs zegt in de toelichting op haar begroting uitdrukkelijk ruimte te willen geven voor dit soort regionale initiatieven voor beprijzing. Er is dus kans dat politiek moedige voorstel verder komt. Het is te hopen dat Almere en de provincie Flevoland die het er moeilijk mee hebben, het voorstel blijven ondersteunen. Laatste revolutionaire onderdeel van het plan komt voor uit het besef dat de groei van de werkgelegenheid in Almere gelijke tred

moet houden met forse groei van het aantal inwoners. Bedrijfsvestigingen zijn echter maar een beetje te sturen door de overheid. Bovendien hebben gemeenten de natuurlijke neiging om met hun buuren te concurreren om bedrijven binnen te halen.

Amsterdam en Haarlemmermeer werken al enige tijd samen met het doel elkaar juist te versterken in plaats van de te beconcurreren. Ze doen dat met een soort gezamenlijk grondbedrijf, de financiële-economische motor die de gemeenten in handen hebben om bedrijfsvestigingen te bevorderen. Het grondbedrijf behoort traditioneel tot de gemeentelijke heiligheden.

Makkie

Het idee is nu om de werksfeer van dat regionale grondbedrijf naar Almere uit te breiden. Zo kunnen de sleutelspelers in de Randstad zich opstellen als waardige gesprekspartners voor het bedrijfsleven en de groei van een gevarieerd aanbod aan werkevideren. En dat heeft natuurlijk alles te maken met het combineren van wonen, werken en bereikbaarheid. Dat regel je niet met dikke beleidsnota's en alleen maar zuren bij de rijksoverheid.

Natuurlijk moet er nog van alle uitgewerkt worden, over elk deelproject zullen de maatschappelijke debatten heftig en langdurig zijn, de plannen voor natuur, recreatie en water zijn nog onderbelicht. En in de Duin- en Bollenstreek zijn ze nog lang niet toe aan een taakstelling van circa 10.000 woningen. Maar de bestuurder van de Randstad hebben een kunststukje tot stand gebracht. Het opstellen van de Vijfde not ruimtelijke ordening en de not mobiliteit voor dit deel van het land is op het oog nu nog een makkie.

Het tijdig reserveren van de rijks investeringsmiddelen voor de infra, dat is veel lastiger.

*Mr. Friso de Zeeuw
Voorzitter Raad voor
Verkeer en Waterstaat
in Den Haag*



Van Zuidwest naar Almere: beoogde woningbouw in de periode 2010-2030.



De as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere.