

Friso de Zeeuw, emeritus-hoogleraar
en adviseur gebiedsontwikkeling

'Regeerakkoord scheidt kansen voor verstedelijking buiten de vier grote steden'

Friso de Zeeuw concludeert dat er een enorme kloof zit tussen het beschikbare budget voor de ontsluiting van woongebieden (de 7,5 miljard euro) en de ambities van steden en regio's.

In het regeerakkoord laat het kabinet de koppeling van een miljardenbudget aan de ontsluitende infrastructuur bij veertien grootschalige woningbouwgebieden voor een deel los. Dat kan op instemming rekenen van Friso de Zeeuw, emeritus-hoogleraar en adviseur gebiedsontwikkeling. "Dit schept kansen voor verstedelijking buiten de vier grote steden."

AUTEUR RONALD BRUINS

hopelijk ook mobiliteit. Ik hoop dat de NOVEX met andere betrokken ministers wordt afgestemd en dat hier een integrale visie in tevoorschijn komt. Dat is dringend noodzakelijk, want bijvoorbeeld bij de energietransitie heeft de Rijksoverheid de boot volledig gemist. Het is volkomen maf dat we in grote delen van land kampen met netwerkcongestie waardoor bedrijven geen elektriciteitsaansluiting kunnen krijgen."

Coördinatieplicht

De Zeeuw noemt het een coördinatieplicht van de Rijksoverheid die in onbruik is geraakt. "Terwijl we van de Vinex-tijd nog wel weten hoe dat coördineren zou moeten. Alleen is de uitdaging met een voller wordend Nederland, de energietransitie, de klimaatadaptatie en andere onderwerpen er nog complexer én urgenter op geworden. Nog los van het weerbarstige gevecht om de ruimte, raakt

de op te stellen NOVEX eigenlijk vijf collega's van De Jonge.

Daar moet hij dus mee wheelen en dealen. Op basis van de NOVEX wil je eigenlijk komen tot robuuste, brede regionale investeringsplannen."

De Zeeuw rekent uit dat het klimaatfonds 35 miljard euro en het stikstoffonds 25 miljard euro toebedeeld krijgen, terwijl er voor het mobiliteitsfonds slechts 7,5 miljard in tien jaar op de plank klaarligt. "Dat is gezien de opgave een bescheiden bedrag, maar dat hoeft niet verkeerd te zijn. Een overvloed aan geld leidt tot inefficiënte besluiten. Schaarste dwingt tot rationale keuzes en partnerschappen met

De bulk van het gereserveerde infrageld zou naar die gebieden gaan, legt De Zeeuw uit. "Daarmee zijn die veertien locaties niet uit beeld, maar hun exclusiviteit is van de baan. De politieke arena was verdeeld over de focus op die veertien locaties. D66 met Kajsa Ollongren was voor. CDA en VDD plaatsten vraagtekens. Ik moet zeggen: niet alle veertien gebieden zijn onzin, maar her en der gaat de aanwijzing wel in de fout. Meest evident voorbeeld is Amsterdam en dan met name de sluiting van de zogenaamde Kleine Ring en de IJmeerlijn. Beide zijn extreem duur om te realiseren en te exploiteren. De verlenging van de Noord-Zuidlijn vind ik dan wel weer een goede keuze. Die maakt de hele ov-structuur van Noord-Holland robuuster, versterkt de economische positie van Schiphol en ondersteunt de verstedelijking in de Haarlemmermeer. Ook zie je dat partijen, waaronder Luchthaven Schiphol, willen meebetalen. Dat spreekt aan, ook omdat langs die lijn woningbouw kan plaatsvinden. Amsterdam moet kiezen en die keuze zal vallen op de verlenging van de Noord-Zuidlijn."

Stedenband

Volgens De Zeeuw moet de verstedelijking ook plaatsvinden in de band rondom de Randstad.

Het geschetste gebied loopt bij hem van Noord-Holland-Noord naar Flevoland, Zwolle, dan via Arnhem en Nijmegen door naar Noord-Brabant. "Een scherpe visie over waar de verstedelijking moet, is er bij het kabinet nog niet. Heren der krijgen steden zoals Nijmegen, Groningen en Eindhoven een brok vlees toegeworpen, maar dat is het dan. Die scherpe visie had natuurlijk in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, red.) moeten zitten, maar die bevat geen bruikbare koppeling van een visie op verstedelijking aan de benodigde infrastructuur."

Daarnaast was de NOVI te vrijblijvend en drabbig. Daarom gaat Hugo de Jonge, de nieuwe Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), een NOVEX opstellen: de Nationale Omgevingsvisie Extra. Een eerste concept komt als het goed is in mei. Daarin komt ook een maatlat, zoals De Jonge het zelf noemt, om projecten langs te leggen. Op die maatlat zaken als klimaatbestendigheid, wateroverlast, bodem en biodiversiteit, maar

De NOVI was te vrijblijvend en drabbig



Grootschalige woningbouw

levert tot 2040
440.000 woningen op



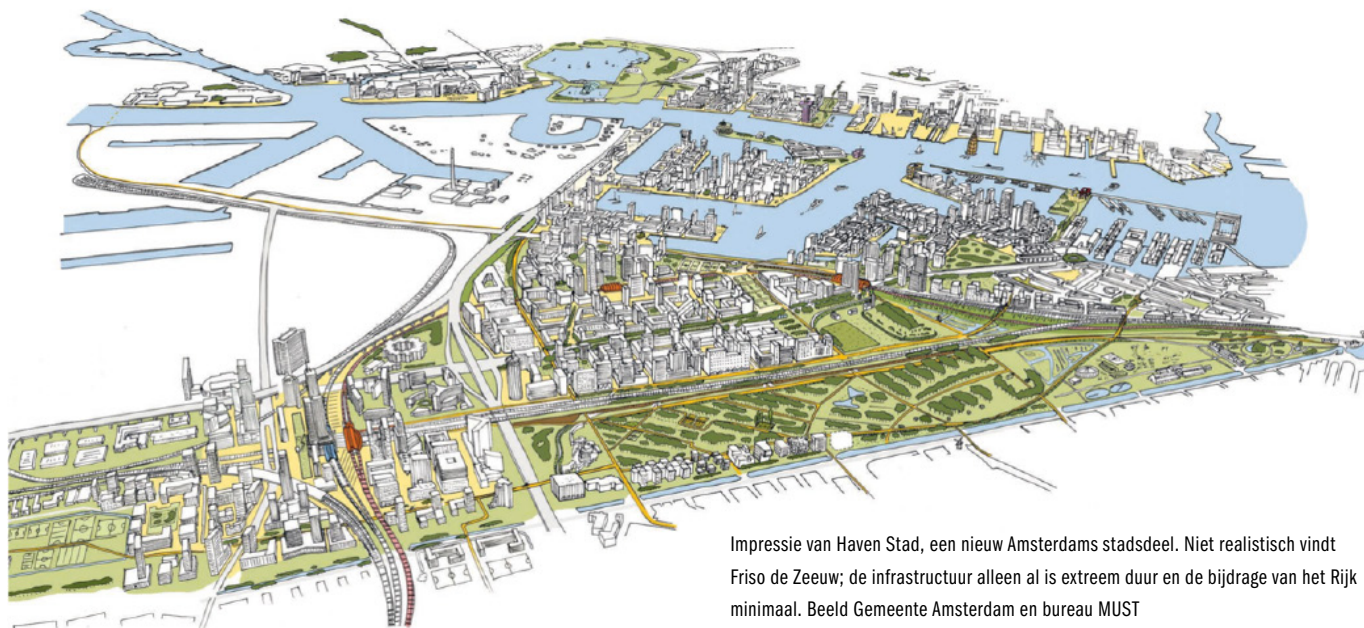
Regio	Woningen	Regio	Woningen
Metropoolregio Amsterdam*		Brabantse Stedenrij	
- Havenstad	75.000	- Spoorzone Breda	4.500
- MRA West	38.000	- Spoorzone Tilburg	8.000
- MRA Oost	100.000	- Spoorzone Den Bosch	4.500
Zuidelijke Randstad*		Gemeente Groningen*	
- Rotterdam Oostflank	30.000	- Suikerunieterrein	8.000
- Den Haag CID	33.000	- Eemskanaalzone	5.500
- Oude Lijn Leiden-Dordrecht	70.000	Regio Arnhem/Nijmegen*	
Regio Utrecht*		- Nijmegen Kanaalzone	5.000
- Utrecht Groot Merwede	42.000	- Stationsgebied	3.500
Stedelijk Gebied Eindhoven*		Zwolle	
- Eindhoven internationale knoop XL	9.000	- Spoorzone	4.000

* Tevens woondealregio's

provincies, gemeenten, infrabedrijven en private partijen. Die zullen dan zelf ook bereid moeten zijn om te investeren.”

De Zeeuw concludeert dat er een enorme kloof zit tussen het beschikbare budget voor de ontsluiting van woongebieden (de 7,5

miljard euro) en de ambities van steden en regio's. “Denk aan de nieuwe metroverbindingen, tramlijnen, bruggen, stations en wegen



Impressie van Haven Stad, een nieuw Amsterdams stadsdeel. Niet realistisch vindt Friso de Zeeuw; de infrastructuur alleen al is extreem duur en de bijdrage van het Rijk minimaal. Beeld Gemeente Amsterdam en bureau MUST

die de vier grote steden in hun programma's hebben opgenomen. Dat repertoire alleen al vergt meer dan het dubbele van het beschikbare bedrag.”

Eenzijdige fixatie

De Zeeuw ziet de NOVEX (top-down) samenkomen met de regionale investeringsagenda's (bottom-up). Een ouderwets potje polderen zal volgens hem volgen, maar wel onder tijdsdruk. “Ik ben blij dat de eenzijdige fixatie op de meest kostbare binnenstedelijke plannen van de vier grote steden voor een deel weg is. Meer balans in het verstedelijkingsbeleid leidt tot een beter en sneller resultaat. Met gebruik van minder belastinggeld. Ik zou daarom tegen de regio's willen zeggen: grijp je kans. Regionale gedachtevorming en gedachtevorming op Rijksniveau komen bij elkaar. Je ziet dat we, bijvoorbeeld in Noord-Holland-Noord waar ik woon, al met NS en ProRail samen overleggen over verstedelijking. Over bijvoorbeeld

de Zaanse en Hoornse corridor. Uiteindelijk zie je dan dat gemeenten, provincies en de infrabedrijven financieel hun uiterste best doen, maar er een factuur overblijft die niemand kan pakken. Dat zijn dan geen mega-investeringen meer, waar het Rijk mogelijk de helpende hand kan bieden. Een praktisch voorbeeld is het plan voor het nieuwe station van Heerhugowaard dat de NS niet kan betalen omdat het niet rendabel is. Een rijksbijdrage trekt de totale gebiedsontwikkeling rond het station en wijde omgeving met een fors woningbouwprogramma over de streep.”

'Schaarste dwingt tot rationale keuzes en partnerschappen'

NGinfra toont zich voorstander van een infrastructuurcommissie of een deltacommissaris voor het

coördineren van de behoefte aan infrastructuur. De Zeeuw is daar niet per se een voorstander van.

“De commissaris klinkt als een hulpje in de huishouding. Een commissie zou kunnen, maar die zou dan in de bredere aanpak moeten passen. Wat ik wel jammer vind is dat

De Jonge een minister van VRO is. Daar had de I van infrastructuur bij moeten komen. Aan de andere kant, je moet ergens de knip maken en sowieso samenwerken met andere ministeries om alle onderwerpen integraal bij elkaar te brengen in ruimtelijke ordening. Er is overigens in de afgelopen kabinetsperiode al een verstedelijkingsstrategie opgesteld. Maar die kent een te groot Randstedelijk karakter, is smal van opzet en eigenlijk alleen bekend bij echte insiders. Ik hoop dat de NOVEX een evenwichtiger en integraler beeld gaat geven, inclusief een investeringsstrategie.”

'Meer balans in het verstedelijkingsbeleid leidt tot een beter en sneller resultaat'